



Brobyggeren

Organ for Buskerud vegvesen

Nr. 2 - Mai 1983 - 13. årgang





INNHold:

Side

- 2. Sysselsetting i vegv.
- 3. Ny veg — ny brønn
- 4. Mjøndalsbrua
- 5. Bilførere og ulykker
- 6. Juristens spalte
- 7. Brusjekk
- 8. Opplæring
- 9. Matjord
- 12. Telefonkonferanse
- 13. Arbeidsmiljø
- 14. Det smeller på Gol
- 15. Brøstet ved Gulsvik
- 16. Torpo bru
- 17. Det spares penger
- 18. Leserinnlegg
- 19. Personalia

Utgitt av:

Statens vegvesen, Buskerud
Vegkontoret, Tollbugt. 2,
3000 Drammen

Redaktør:

Willy Bakken

Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen
Hans Jacob Skarholt
Albert Skarstad
Oskar Gjestemoen
Erik Lysenstøen

Fotosats:

Fotosetter'n A/s

Trykk:

Trykk-Service A/s

Opplag:

1.400 eks.

Ved ettertrykk av stoff bes kilde oppgitt

Forsidebilde:

Solberg vegsentral har fått ny dieselpumpe.
Odd Mile fyller opp mens Jan Fjeld sjekker at alt fungerer som det skal.
Foto: W. Bakken.

Driftssjef Gerhard Hjelbak:

Sysselsettingen i vegarbeidsdriften

Den store arbeidsløsheten ute i Europa som vi har lest om i mange år, er for alvor også kommet til Norge. Vi har nå den største arbeidsløshet siden før krigen. Den rammer også næringslivet i lokalsamfunnet omkring oss. I nyttårsintervjuer med ordførerne i Buskerud var det flere som så arbeidsløsheten som den største trusselen mot kommunens virksomhet i 1983. Hvorledes er så situasjonen i vegvesenet som en av de store arbeidsgivere i fylket?

Vegvesenet er som offentlig etat ikke avhengig av marked og avsetning, men av bevilgninger for å holde virksomheten oppe. Det har ikke vært brå endringer i bevilgningstakten, men helt siden 1975 har det gått jevnt nedover målt i faste kroner. De samlede bevilgninger til vegvesenet i Buskerud er i dag 1/3 lavere enn hva de var den gang. Når det gjelder sysselsettingen i vegarbeidsdriften så er den redusert fra 650 til 360 årsverk i perioden. Det vil si 290 årsverk eller 45%.

Arbeidsstyrken av egne ansatte er redusert fra 302 i 1976 til 258 årsverk i 1982. Det vil si at den største del av reduksjonen i sysselsettingen har falt på den private sektor. I dag utgjør sysselsettingen hos private 103 årsverk eller 28% mens den i 1976 var 45% av den samlede sysselsetting i vegarbeidsdriften.

Bemanningsplanen som ble lagt opp i forbindelse med revisjon av langtidsplanen 1982-85, gikk ut på å holde sysselsettingen av egne mannskaper på et jevnt nivå i perioden. Denne plan var basert på at vi i 1979 mente å ha en god tilpassing mellom oppgaver og bemanning i driften. Vegplanrammene vi hadde å arbeide med antydte at virksomheten skulle holdes på samme nivå. Denne forutsetning har ikke holdt stikk. Bevilgningene har fortsatt å gå ned.



Foto: W. Bakken.

Mindre bevilgninger og mindre arbeidsmarked fører til kamp om jobbene og arbeidsplassene. Vi merker at private yrkesorganisasjoner er blitt mer pågående — de ønsker å konkurrere om å få utføre de jobber vegvesenet skal ha gjort. Hovedretningslinjene vi arbeider etter ved valg av driftsform, er at de som kan gjøre en jobb best og billigst skal ha den. Hvem som er best og billigst er imidlertid et stridsspørsmål som vanskelig lar seg besvare klart i den ene eller andre retning. Først og fremst fordi driftsbetingelsene er forskjellige for hver ny jobb. Derfor har vi hatt andeler entreprenørdrift og andeler fremmedmaskinleie av egedriften som rettesnor.

De siste årene har entreprisedelen i Buskerud vært lav for riksveganlegg — 17-18% og egenandelen av maskindriften i egenregi høy — 47%. Dette er et resultat av synkende bevilgninger og konstant mannskapsstyrke og stor egen maskinpark.

For å få en bedre tilpassing ble det i



1982 praktisert inntakstopp i vegarbeidsdriften. I tiden fremover vil vi praktisere en tilnærmet inntakstopp. Det vil si at vi bare tilsetter folk utenfra i ledige arbeidsområder når dette ansees nødvendig for å opprettholde en effektiv egendrift. Vi vil også foreta en noe sterkere nedtrapping av maskinparken enn det som er lagt opp til i langtidsplanen. Disse hovedretningslinjer har vi lagt fram i budsjettforslaget for 1984 som nettopp er gjort ferdig.

Men hva så med sysselsettingen i oppsyn og administrasjon? Rammes

disse delene av virksomheten også av innstrammingene? I oppsynet har det ikke vært tatt inn nye folk siden i 1981, og for tiden står 2 stillinger ubesatt. For oppsynet vil det også bli praktisert en tilnærmet ansettelsesstopp som i driften. Vegkontoret vil ikke få tildelt nye stillinger og til dels står stillinger ledige. For tiden er f.eks. 2 stillinger på anleggsavdelingen ubesatt.

Alt i alt kan vi si at den lange vekstperiode som vi har opplevd i vegvesenet fra krigen og frem til midten av 1970-årene er slutt. Stagnasjonen og

nedgangen vi har hatt de siste årene, er neppe forbigående før ny vekst. Det vi kan håpe på, er at nedgangen ikke fortsetter, men at budsjettene stabiliserer seg på det nivå vi har i dag. Dersom dette slår til, vil ingen behøve å være redd for sine arbeidsplasser. Men vi må utnytte de personellressurser vi har så godt som mulig. Ingen kan derfor regne med å få sitte med det arbeidsområde han har i dag. Vi må være forberedt på både å måtte flytte på oss og la oss omskolere til andre typer tjenester i årene fremover.

Ny veg – og ny brønn



Vegen ved Torpomoen før og etter omleggingen.

Foto: S. Alvim



Sæming Alvim

Vegvesenet er nå ferdig med omleggingen av rv. 7 vest for Torpomoen. Undertegnede tok noen bilder før anlegget startet opp og noen etter at anlegget var ferdig.

I forbindelse med anleggets utførelse så ble vannet borte i en brønn nedenfor vegen.

Anleggsleder Gran tok kontakt med oppsynsmann Sandanbråten som kom med «ønskekvisten». Han fant ei vannåre som lå 30-40 meter lengre vest for brønnen.

Undertegnede var der oppe da Gran diskuterte med grunneieren om brønnen. Jeg gikk da med «ønskekvisten» også, og den slo ut på samme sted som Sandanbråtens.

Gran sa da: «Her graver vi».

Som sagt så gjort: En brøyt som gikk på anlegget ble hentet, og 10 minutter etterpå fossat vannet inn i brønngropa.

Så er det noen som har vanskeligheter med vann i vegvesenet, så har vi løsning på dette.

Vi har folk med «ønskekvist».





«Road Driller» i aksjon: Arbeidet med ny Mjøndalsbru er i gang



Vår tegner Svein-Erik Olsen har allerede fått den nye Mjøndalsbrua på plass. I tillegg til selve brua kommer det tilstøtende vegger men som her ikke er tegnet inn.

Tekst/foto: Willy Bakken

Selv om ikke arbeidet med byggingen av selve brua er startet opp enda, så er de forberedende grunnundersøkelsene nå i full gang.

I disse dager kan vegvesenets boreplattform «Road Driller» sees ute i Drammenselva der den tar prøver av grunnen.

Tidligere undersøkelser har vist at elvebunnen består av leire og fin sand. Den nye brua må derfor fundamenteres på peler som går helt ned til fjell.

Det som nå egentlig skjer er at det bores ned til og i fjellet for å få kartlagt i hvilken dybde det ligger. Borepunktene er på forhånd EDB-beregnet, og det benyttes en automatisk avstandsmåler.

Det er således et presisjonsarbeide som nå blir utført av vegvesenets rutiner-te grunnborene ute i Drammenselva.

«Road Driller» har en bæreevne på 39 tonn, men utstyret som nå benyttes veier bare 10 tonn.

I alt skal det bores omkring 40 hull og avstanden fra vannoverflaten og ned til fjellet varierer mellom 13 og 20 meter.

Byggingen av selve brua er planlagt å starte ved årsskiftet 1984-85. Den vil bli 244 meter lang, og bygget som ei platebru i betong. Brua vil hvile på 8 pillarfundamenter og 2 landkarfundamenter.

Kostnadene er beregnet å bli 17 mill. kroner (1982 kr.) og i tillegg kommer utgifter til tilstøtende vegger.

Tilsammen er det planlagt at det vil gå med ca. 42 mill. (1982 kr.) til det nye vegsystemet på Nedre Eiker.

ORGANISASJONSSPALTEN

VIO – hvem er vi?

VIO-gruppa er en etatsforening under NITO, og organiserer ingeniører og teknikere først og fremst. VIO (vegvesenets ingeniørorganisasjon) har 35 medlemmer ved Buskerud vegkontor og er tilsluttet NITO's Drammensavdeling, som totalt har ca. 900 medlemmer.

Som de fleste av de mange organisasjoner som er representert i vegvesenet, ligger VIO «lavt i terrenget», men med dagens trange arbeidssituasjon er det vel mulighet for at disse forhold også vil komme til å endre seg. Kanskje et forenings samarbeide i forskjellige saker kunne være veien å gå, i alle fall kunne det være aktuelt å høre hva «dere andre» mener. Til orientering nevner vi at vårt styre for tiden består av:

Formann:

Arne Kruhaug

Nestformann:

Knut Erik Skogen

Sekretær:

Terje Groth

Styremedlem:

Kjell Reistad

Kasserer:

Vidar Hansen

**Bruk
bil-
beltet**



TV-kameraet overvåker inngangen til vegkontoret.

Foto: W. Bakken.

Hvis du vil bli TV-kjendis – besøk vegkontoret

Mange som har avlagt vegkontoret et besøk, har sikkert opplevd å bli hilst velkommen av en noe tvilsom gjeng allerede nede i gangen. Om det er vi eller vår statlige kollega Vinmonopolet som er årsaken til disse kontormøtene vites ikke. Et utrivelig innslag i en ellers så trygg hverdag har det i hvert fall vært.

Enkelte av de ansatte har gått så langt at de har dristet seg til å foreslå for møtedeltakerne å fortsette samlingen andre steder. Dette har bare resultert i at vedkommende ikke lenger blir spurt om å gå på polet for dem.

Nå synes det imidlertid som om problemet er løst etter at det ble montert et TV-kamera som overvåker området.

Hilde på sentralbordet kan i ro og mak nå følge med på alt som skjer, og blir det tilløp til møter blir deltakerne via en høyttaler høflig og bestemt bedt om å fjerne seg.

Og det virker, det synes nemlig ikke som det er noen i gjengen som ønsker å bli TV-kjendis.

Vi for vår del håper det vil vedvare.

Vil skjerpede krav til førere gi færre ulykker?

Ja, sier Transportøkonomisk institutt i sitt informasjonsblad nr. 30 i desember 1982, her følger en del viktige utsnitt av rapporten:

Forskningsprosjekt «Krav til førere» har søkt å avklare hvilke egenskaper hos førere det bør stilles krav til for å få førerkort. Prosjektarbeidet, som i hovedsak har bestått i studier av tilgjengelig forskningslitteratur, har ført frem til disse konklusjonene:

De yngste og de eldste førerne har klart høyest ulykkesrisiko. Aldersgrensen for de yngste bør derfor ikke senkes, og de eldste bør gjennomgå grundigere kontroller.

Høyest ulykkesrisiko har unge menn. De unges høye risiko skyldes trolig både mangelfull kjøreefaring og bruk av alkohol og spesielle holdninger og måter å være på. Fordi det er svært vanskelig på forhånd å finne frem til dem som ikke er egnet til å kjøre bil, vil heving av aldersgrensen være den eneste praktiske måten å hindre eventuelle uegnede fra å kjøre. Men dette vil da også ramme mange unge som ikke har spesielt høy risiko.

De unges behov for å kjøre bil eller motorsykkel bør også telle med når alderskravene fastlegges. Foreløpig



På en liten TV-skjerm kan vi nå følge med på aktivitetene nede i gangen.

Foto: W. Bakken.

er det best å holde aldersgrensene som de er. En senking vil gi flere unge førere og en økning i ulykkestallene.

Asbjørn Bustgaard

Eldre førere har høy ulykkesrisiko pga. svekket syn og redusert helse, og dårligere evne til å ta imot og bearbeide informasjon under kjøringen. Grundigere helseundersøkelser eller praktiske kjøreprøver kan brukes for å avgjøre hvem som ikke bør kjøre pga. høy alder. Det vil da være unødvendig med en øvre aldersgrense.

Førlighetssvekkede førere har ikke høyere ulykkesrisiko enn andre.

Personer som er alvorlig rammet av enkelte kroniske sykdommer har økt ulykkesrisiko, og bør utelukkes fra bilkjøring.

Psykiske egenskaper kan ha betydning for sikkerheten, men kan vanskelig kontrolleres på forhånd.

Synsevnen har stor betydning for sikker kjøring, og visse krav bør stilles til endel av synsfunksjonene.

Hørselen synes å bety forholdsvis lite for sikkerheten, og gjeldende krav kan trolig oppheves.



«Liten tue kan velte stort lass»

JURISTENS SPALTE

Dette utsagnet rommer mangfoldige tolkningsmuligheter. For oss veifolk er det mest nærliggende å tenke på f.eks. små, ondskapsfulle ujevnheter i veien som årsak til at kanskje store vogntog med verdifull last havner ute i periferien. Da vil det alltid føles ubehagelig når man etterpå må stille seg et selvransakende og inkvisitorisk spørsmål om ikke denne lille tuen egentlig kunne og burde ha vært fjernet på et tidligere tidspunkt.

Men slike ondskapsfulle tuer, som er egnet til å fylle vår strevsomme hverdag med vemmelige erstatningsrettslige forestillinger, kan også ha en annen og mer abstrakt karakter og med andre, minst like ubehagelige forestillinger i bakgrunnen. Det er nettopp denne mer abstrakte tue-form jeg skal snakke om her.

Hvis man nemlig setter «tue» = «leieboer» og «lass» = «veiplan», så er problemstillingen gitt. Kan det m.a.o. tenkes en situasjon hvor en liten leieboer velter - eller iallefall forsinkes - en stor veiplan? Svaret er ja.

Det er en forutsetning i mange veiplaner at bolighus som uheldigvis befinner seg i veitraséen, må erverves og rives. Husene kan enten erverves gjennom avtale med eieren eller ved ekspropriasjon og skjønn. Her skal jeg bare snakke om frivillig erverv.

Det er lovens forutsetning at man i størst mulig utstrekning prøver å få i stand en avtale om frivillig overdragelse. Frivilligheten er nok ikke alltid like spontan og helhjertet fra alle hus-eieres side - det er nok mange av dem som slett ikke føler noen overstrømmende trang til å istemme - sammen med oss - den vakre strofen «la veien gå hvorhen den vil, vi vandrer frem med sang og spill». Men for oss vil frivilligheten ofte bety at vi sparer tid og penger.

Men det kan altså være skjær i sjøen, eller rettere sagt: Leieboere i huset. La det først være sagt at dersom vi erverver huset gjennom frivillig avtale med eieren, vil vår stilling over-

for leieboerne formelt sett bli omtrent den samme som den tidligere eiers. Dette betyr at vi ikke kan gå løs på huset før leieboerne er sagt opp på vanlig måte og er fraflyttet.

Det er nå veibyggerens søvnløse netter begynner. Det kan bli mange av

Av Erik Greaker

disse før huset er rivningsklart.

Første skritt er altså å sende leieboerne oppsigelse. Denne må være formulert i overensstemmelse med husleielovens krav slik at man bl.a. må gjøre leieboeren uttrykkelig oppmerksom på at han innen 30 dager må ha reist sak ved husleieretten (by-/herredsretten) dersom han vil motsette seg oppsigelsen. Og så er man i gang.

Husleierettens dom blir oftest brakt inn for lagmannsretten, og Høyesterett kan også komme inn i bildet. Når man endelig har skaffet seg en rettskraftig dom over den gjenstridige leieboer som er så uforskammet at han gjerne vil beholde sin bolig, har man imidlertid bare tilbakelagt omtrent halvparten av ørkenstrekningen. Nå begynner nemlig tvangsfullbyrdelsen eller m.a.o. utkastelsen. Det er faktisk mulig - med høyt oppdrevet teknikk fra leieboerens side - å forhale denne over et ganske betydelig tidsrom. De søvnløse netter fortsetter for vei-byggerens vedkommende og han vil til slutt ikke stå helt fremmed overfor

den tanke å rive hele huset straks - med leieboeren inni.

For å illustrere situasjonen, har jeg klippet ut en artikkel fra Norsk Advokatblad nr. 1/1983 hvor advokat Mette R. Heyerdahl forteller om en husleiesak:

Dette er en rapport om hvor møysommelig det er å få gjennomført oppsigelse og utkastelse av en leieboer i Oslo.

En dame i 50-års alderen hadde sommeren 1978 fått leiet leiligheten til en eldre dame som var kommet på sykehjem. Leietageren skulle ikke disponere hele leiligheten, idet bakgrunnen for leieforholdet var at leietageren skulle ordne det slik at den eldre damen skulle få komme hjem en gang i blant. Dette viste seg ikke å fungere i praksis. Den gamle damen bestemte seg derfor til å selge leiligheten. For å få gjennomført dette, var det nødvendig å si opp leieforholdet, som i parentes bemerket etter kontrakten var begrenset til tidspunktet for den gamle damens død. Oppsigelse ble sendt 16. oktober 1979 hvilket førte til at husleiesak ble reist mot den gamle damen den 20. november 1979.

Den gamle damen var meget gammel, og hun døde noen uker etter saksanlegget. Hennes dødsbo trådte inn i saken som fortsatte med boet som saksøkt. Muntlig saksforberedelse ble holdt i Oslo husleierett 8. mai 1980. Hovédforhandling ble deretter berammet til 6. februar 1981. Denne ble etter at prosessfullmektigene hadde holdt sine innledningsforedrag ved kjennelse utsatt til 6. april 1981 fordi saksøkeren ønsket å utvide saken til å omfatte spørsmålet om hun hadde en rett til å kjøpe leiligheten av dødsboet. Den 6. april 1981 var saksøkeren syk, og saken ble utsatt til 5. mai 1981. På ny var saksøkeren syk, og saken ble utsatt til 11. juni 1981. Denne dag ble hovedforhandling endelig holdt, og saksøkeren tapte enstemmig saken. Hun anket imidlertid dommen ved ankeklæring av 14. august 1981. Etter en



kort saksforberedelse ble ankeforhandlingen berammet til 6. januar 1982.

Den ankende part møtte, men hevdet at hun var syk. Ut fra dette ble ankeforhandlingen utsatt til 15. januar 1982. Ankeforhandlingen ble holdt som planlagt, og dom i den ankende parts disfavør ble avsagt 22. januar 1982. Dommen ble rettskraftig to måneder senere, og utkastelse ble samtidig begjært ved Oslo namsrett. Muntlig forhandling av dette spørsmål ble berammet til 5. august 1982. Forhandling ble her holdt som berammet, og namsretten besluttet at fremleietageren skulle kastes ut. Namsmannen berammet første møte for iverksettelse av utkastelsen til 27. august 1982. I mellomtiden hadde fremleietageren påkjært namsrettens kjennelse til lagmannsretten, og møtet den 27. august 1982 ble utsatt. Kjæremålet ble ikke tatt til følge ved lagmannsrettens kjennelse av 14. september 1982, og nytt møte til gjennomføring av utkastelsen ble berammet til 1. oktober 1982. Møtet ble holdt i den omtvistede leilighet og gikk ut på en oppfordring til fremleietageren om å flytte. Nytt møte ble berammet til 15. oktober 1982. Fremleietageren begjærte dette møte utsatt til 22. oktober, hvilket ble innvilget. Møtet ble holdt 22. oktober 1982, og namsmannen foretok en såkalt stengning av leiligheten, hvilket medførte at det ble skiftet låser i inngangsdøren. Etter dette ble fremleietageren oppfordret til å flytte ut sine eiendeler innen 3 dager. Merkelig nok ble dette etterkommet, og dødsboet v/Oslo skifterett kunne overta nøklene til en ledig leilighet litt over 3 år etter at oppsigelse ble avsendt. Så lang tid kan det altså ta dersom man er så uheldig å få en virkelig vrangvillig leieboer. Det bemerkelsesverdige i denne saken er ellers at domstolene, som ofte er anklaget for sendrektighet i sin saksbehandling, gjennomgående var meget aktive for å få saken avviklet.

Man kan nok bringes til fortvilelse av mindre enn dette, men på den annen side kjenner jeg til saker som har tatt enda lengre tid og som dessuten har brakt huseieren ut i det ytterste mørke i publikums omdømme. Når saken nemlig har nådd frem til utkastelsesstadiet, vil en leieboer med taktiske evner trekke avisene inn i saken. Huseieren - og en ond skjebne vil jo ofte utpeke veivesenet som sådan -

vil bli hengt ut til spott og spe. Man føler seg som falt mellom Charybdis og Scylla, med leieboeren på den ene side og truende avisoverskrifter på den annen. («Mor med 10 barn kastes brutalt på gaten av veivesenet», «Enkemann på 100 år uten tak over hodet» o.s.v).

Kardinalspørsmålet er: Hva skal vi gjøre for å unngå å komme i en slik situasjon? Vi ville selvfølgelig være på den sikre side dersom vi lot være å bygge veier i det hele tatt, men dette er neppe en adekvat løsning. Vi må nok heller søke å styrke pionéranden, f.eks. ved unison avsyngning av ovennevnte, vakre strofe «La veien gå hvorhen den vil, vi vandrer frem med sang og spill.» Det er også andre måter å styrke pionéranden på, men det skal jeg ikke ta opp i denne sammenheng.

Når man så — med styrket pionérand — står i ferd med å inngå avtale om frivillig overdragelse fra huseieren, bør man skaffe seg uttømmende opplysninger om alle leieboerne og hva salgs kontrakter de har.

Det har stort sett 3 aktuelle leieboer-kategorier som vi får med å gjøre, nemlig

1. Leieboere som ikke har noen kontrakt i det hele tatt.
2. Leieboere som har tidsbegrenset kontrakt.
3. Leieboere med «vanlig» husleiekontrakt.

Men uansett hva slags kontrakt leieboerne har, bør vi som hovedregel innta det standpunkt overfor huseieren at han i kjøpekontrakten skal påta seg plikt til å sørge for at huset er tomt når vi skal overta det. Det bør sies uttrykkelig i kjøpekontrakten at dette er en forutsetning for hele handelen og at det ikke vil bli utbetalt noen kjøpesum før dette har skjedd.

Dette er det ideelle utgangspunkt, og jeg tror at man lengst mulig bør holde fast ved dette når det finnes leieboere av kategori 3 i huset. Det er nemlig denne kategori som medfører at man må kjøre løpet helt uavkortet fra begynnelse til slutt — fra husleieretten til namsretten. Da vil det nok ofte svare seg å overveie ekspropriasjonsalternativet istedenfor frivillig overdragelse idet man isåfall vil kunne starte for alvor med leieboerne omtrent midtveis i løpet, altså på utkastelsesstadiet.

Når leieboerne tilhører kategori 1 og 2, vil man som regel også kunne starte

på utkastelsestadiet (men slett ikke alltid, jfr. referatet foran), og da kan man tillate seg å innta en noe mer fleksibel holdning til ovennevnte idealutgangspunkt. Skulle man — f.eks. for å oppnå en gunstig pris — måtte unnlate å ta med i kjøpekontrakten at huseieren påtar seg plikt til å få ut leieboerne, så er man allikevel ikke verre faren enn om man hadde gått veien om ekspropriasjon. Da måtte man jo selv sørge for utkastelsen.

En annen sak er at veivesenet i enkelte tilfelle kan tenkes å stå materiellrettslig sterkere enn en privat huseier i en oppsigelsessak. Dette måtte isåfall få modifierende virkning for de retningslinjer som er angitt ovenfor.

Takk for oppmerksomheten.

60 bruer sjekkes

En rekke bruer her i fylket gjennomgår i disse dager en grundig undersøkelse.

Avd. ing. Arne Kruhaug opplyser at noe over 60 bruer vil bli undersøkt i løpet av en måneds tid.

Det er brukkontoret i Vegdirektoratet sammen med vegkontoret som står bak arbeidet, og hensikten er å få kartlagt hvordan tilstanden er på de viktigste bruene i fylket.

Også en del hengebruer vil bli undersøkt, opplyser Kruhaug, og her vil vi få bistand av eksperter fra Veritas. Det øvrige registreringsarbeidet vil bli gjort av folk fra vegvesenet.

Tidligere har det vært vanskelig å få undersøkt bruene skikkelig fordi det ofte er problematisk å komme under selve bruaplata.

Nå er dette løst ved at det vil bli benyttet ei spesialkonstruert kran som gjør det mulig å inspisere bruene også på undersiden.

Dette er den eneste krana i sitt slag her i landet opplyser Kruhaug, og den er utviklet ved Moelven Bruk i samarbeid med Vegdirektoratets brukontor. I tillegg til spesialkrana vil vi ha med oss høytrykk spyleutstyr for å få bort skitt og møkk slik at vi bedre kan få inspisert de bærende konstruksjonene.



OPPLÆRING/KURSVIRKSOMHET i 1983

SYNNØVE DAHL



Vi er nå i full gang med å gjennomføre et ganske tettpakket kursprogram for innværende år. Kursopplegget for 1983 når det gjelder lokale og regionale tiltak, ble godkjent i Fellesmøte 14. mars. I dette opplegget er det listet opp ikke mindre enn 23 forskjellige opplæringstiltak som skal forsøkes avviklet i denne opplæringsperioden. Visse forbehold må tas, i tilfelle tid eller økonomi ikke skulle strekke til.

Nedenfor er oversikten over godkjente lokale og regionale opplæringstiltak i prioritert rekkefølge.

Navn/Kurs	Innhold/Omfang	Tid	For gruppe
1. EDB - Grunnkurs	2 lokale kurs. 25 deltakere på hvert kurs.	3 dagsamlinger. Gruppe- arbeid. Hjemmestudier.	Biltilsynet (noen fra vegkontoret)
2. Verne- og miljøkurs	Lokalt kurs. 15 deltakere.	4 dager	Verneombud. Medl. av AMU. Andre.
3. Kommunikasjon og samarbeid	POU-tiltak. 30 deltakere.	1 dag	Alle grupper.
4. Reg. konferanse for grunnseksjonene	Østfold, Akershus, Buskerud, Vestfold og Telemark. 9 deltakere fra Buskerud.	3 dager	Grunnseksjonen
5. Reg. kurs for regnskapspersonell	Østfold, Akershus, Telemark, Vestfold og Buskerud.	3 dager	Regnskapspersonell
6. Reg. personalkonferanse	Rogaland, Vest-Agder, Aust-Agder, Telemark, Vestfold og Buskerud.	2 dager	Personalseksj. Adm. sjef Personalkonsulent.
7. Lederopplæring for mellomleder, Planavdelingen	Reg. kurs. Telemark, Vestfold, Aust-Agder og Buskerud. 5-6 delt. fra Buskerud	Del I: 2 dager Del II: 2 dager	Mellomledere, nestleder, Planavdelingen
8. Opplæring — Oppsynet. Ett kurs i år: Arbeidsledelse.	Reg. kurs. Telemark, Vestfold og Buskerud.	5 dager	Oppsynsmenn/ass. Vegmestere
9. Vedlikeholdskonferanse	3-4 fylker	2 dager	Vedlikeholdet
10. Distriktslederkonferanse	3-4 fylker	2 dager	Vedlikeholdet
11. Lab.konferanse	3 fylker	2 dager	Lab.seksjon
12. Opplæring i saksbehandling	Telemark, Vestfold og Buskerud	Ca. 4 måneder. 4 internat-samlinger — gruppearbeid — hjemmestudier.	Tekn./merkantil. Vegktr./Biltils.
13. Kurs for egne forelesere	Reg. kurs. Telemark, Vestfold og Buskerud.	3 dager	For alle grupper.
14. Fellesbestemmelser, særavtalen, personalhåndbok	Lokalt kurs	1 dag	Alle grupper
15. Kurs for tegnere	Lokalt kurs	1 dag	Tegnere
16. Arbeidsskiltning	Lokalt kurs	1 dag	Driften
17. Opplæring i oljegrusverk	Lokalt kurs	1 dag	Driften
18. Maskinkjøring	Lokalt kurs	1 dag	Maskinførere
19. Kurs i vegsticking Metoder og utstyr	Lokalt kurs	1 dag	Driften
20. Kurs i gjennomgåelse av forskrifter, lover m.m.	Lokalt kurs	1 dag	Biltilsynet
21. Kurs i praktisk kjøring med tyngre kjøretøy	Lokalt kurs	?	Biltilsynet
22. Kurs for biltilsynets regnskapspersonell	Lokalt kurs	1 dag?	Biltilsynet
23. Teknisk kurs	Lokalt kurs	?	Biltilsynet

Når det gjelder eksterne kurs, kommer tilbudene inn etter hvert i løpet av året. Vi har hittil i år hatt på kurs eller søkt om plass for:

5 medarbeidere når det gjelder tilbud fra FAD

4 medarbeidere når det gjelder tilbud fra NIF

18 medarbeidere når det gjelder tilbud fra forskjellige bedrifter/etater.

Videre kan nevnes de sentrale kurs/konferanser som blir arrangert av Vegdirektoratet.

	Arrangement:	Antall pers.
I februar/mars måned:	Driftsplankonferanse	2
	Kurs i bæreevnmålinger m/Dynalect	2
	Konferanse for ledere av grunnervverksseksjonene	2
I april måned:	Kurs for informasjonsmedarbeidere	1
	Kurs i bruk av Borrig AB 1 og AB 2	2
I mai måned:	Konferanse for juridiske saksbehandlere	2
	Konferanse for bedriftshelsetjenesten	1
	Kurs i grunnboring	2

Matjord og vegbygging

Hva er matjord?

Matjord er intet entydig medium. Det er et medium hvor planter kan skaffe seg nødvendige næringsstoffer og feste for veksten. Dette er avhengig av hvor en er og hva som skal vokse der.

De viktigste bestanddeler i matjord er bestemt ut fra:

Gunnar Sauve

Geologi.

Berggrunnen har stor betydning hvor en har tynne matjordlag, forvittringsjord. Næringsfattig fjell medfører gjerne næringsfattig jord med begrenset plantevekst (furuskog — fjellvidde) og næringsrikt fjell medfører næringsrikt jord med rikt planteliv (f.eks. edellauvtrær).

Løsmasser over fjellgrunnen utenom forvittringsjord ble stort sett lagt på

plass etter siste istid (ca. 10.000 år f.Kr.). Isbreene skrapte opp fjell og malte det i stykker. I endene av breene ble endemorener avlagt, langs sidene ble sidemorener avsatt og under breene ble avlagt et lag med bunnmorene. Morenemasser kjennetegnes ved at den er rik på kantet stein og at alle kornstørrelser er representert. Steinrikdommen medfører vanskelig oppdyrking, men blir ypperlig jord når steinen er fjernet (Jæren).

I tillegg til isen medførte isavsmeltingen etter istida store vannmasser. Dette medførte stor utvasking av breoppskrapt fjell. Ved sterke vannstryk, særlig ved brekantene, ble de groveste massene liggende igjen. Det ble der opphopninger av stein og grus. Vanntransporten medførte sterk slitasje på materialene slik at steiner og grus har avrundet form. Disse strykene finnes mange steder fra det store raet i Østfold — Vestfold og opp dalførene. De ytterste forekomstene ble avsatt først. Med isavsmeltingen og landhevningen fikk vi stadig nye forekomster.

Det er i disse forekomster vi har de viktigste grusforekomster. Jorda er her ofte for tørr (utett) for landbruk.

Hvor det var mindre vannstrømmer ble mindre partikler liggende igjen. Vi har en del områder med ensgradert sand. Disse områdene er ofte lagdelt med mer eller mindre grove ensgraderte masser. Graderingen var avhengig av vannhastighetene. Ensgradert sand er ofte næringsfattig og har liten evne til å holde på vann. Disse områdene preges gjerne av furumoer (f.eks. dalbunn i Flesberg og Krødsherad).

De fineste partiklene holdt seg lengst flytende i brevannet. Leire- og siltpartiklene ble således avsatt lengst ute. I brehavet ble flere steder avsatt hundremetertykke lag av leire. Dette er de viktigste områdene for jordbruk i Norge.

Under og etter istida hevet landet seg. Dette utgjør ca. 200 m i Buskerud. Hevningen medførte at land «kom opp av» havet. De avsatte løsmassene ble som i et anleggsområde sterkt utsatt for vannerosjon. Elvene gravde djupe daler, løsmasser raste ut og vi fikk i store trekk dannet dagens jordoverflate. Vegetasjonen etablerte seg etterhvert og bandt jordoverflaten for vann og vinderosjon.



Ved framføringen av ny E-76 på Nedre Eiker ble det en netto tilgang på 12 da. til nye jordbruksarealer. Foto: W. Bakken



Humusinnhold

innhold av gamle planterester — har vært ansett som viktig. Humus holder godt på vann, gir god struktur i jorda for planterøtter. Jorda blir gjerne delt i grader av humusinnhold. Gamle myrer inneholder opp til 100% humus. Slik jord er ofte kald og næringsfattig. En blanding med humus og mineraler er mest gunstig for nyttevekstene.

Næringsstoffer

i jorda er fra naturen oftest betinget av geologiske forhold. Næringsrik jord finnes som nevnt særlig hvor en har næringsrikt fjell (leirskifer, glinner, kalksten m.fl.). Dette er ikke lenger noe særlig problem fordi manglende næringsstoffer tilføres med kunstgjødsel og kalk.

Vann

er det viktigste næringsstoffet. Noe jord kan holde på mye vann (særlig humusrik jord), mens annen jord renner vannet gjennom (sand og grus). Nyttevekstene må ha jevn tilgang på vann. Det er derfor ønskelig med jord som kan holde på vannet en tid etter regnvær. Jord med allsidig korngradering og en del humus er best i så måte.

Luft

er også livsviktig i jorda for planterøttene. Det må således ikke være for mye vann. Mot dette foretas drenering. Videre kan jorda i seg selv ikke være for tett. Stiv leire kan by på problemer i så måte.

Mikroorganismer

i jorda (bakterier, sopp, metemark, m.v.) har stor betydning for å løse opp mineraler, humus m.v. til opptagbare næringsstoffer for planterøttene. De ønskede mikroorganismer for nytteplantene er i tillegg til mineraler, humus, tilført næring avhengige av passelig med vann og lufttilgang. Disse organismene finnes således bare i det øvre matjordssjikt. Dette er en av hovedgrunnene til at det gror i matjord mens undergrunnsmasser må ligge en del år for å bli infisert med mikroorganismer. For enkelte plantekulturer er mikroorganismerne og ugress et problem. Således dyrkes det agurker i ren næringsoppløsning for å slippe plagsomme jordsykdommer.

Matjord i vegvesenet.

I «Grunnlag og hovedmål» for Statens vegvesen er det under pkt. 6.2 «Naturressursforvaltning» bl.a. forutsatt følgende:

«Statens vegvesen skal legge vekt på at naturressursene og miljøgrunnlaget forvaltes ut fra et allsidig og langsiktig perspektiv, og det skal tas hensyn til den nasjonale verdi som knytter seg til naturressursene.

Statens vegvesen skal samarbeide med landbruksmyndighetene og lokalsamfunnet for å bidra aktivt til at forbruket av dyrket og dyrkbar mark blir minst mulig.»

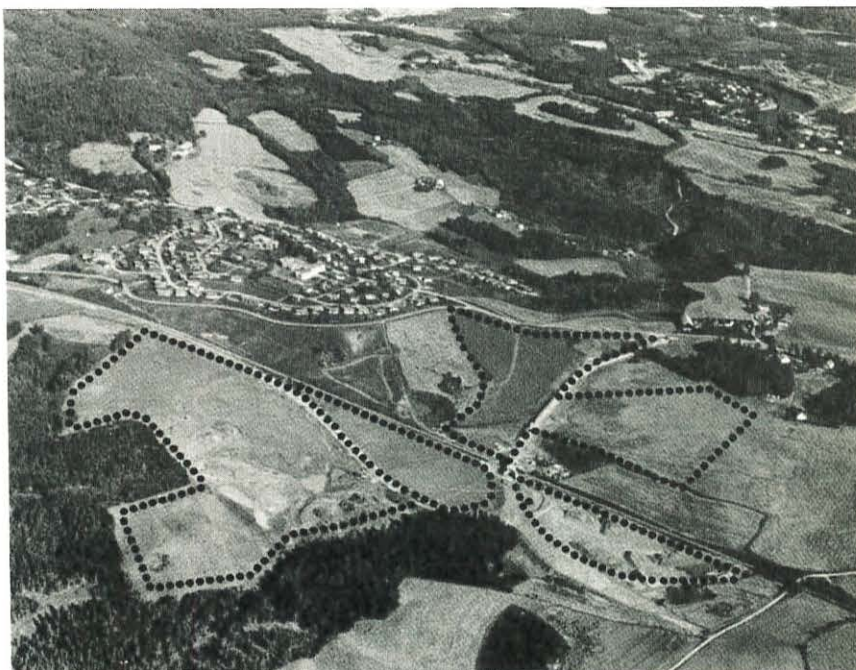
I Buskerud har dette vært fulgt opp ved at det i planene går mest mulig utenom dyrka og dyrkbar mark. Vi har bare ca. 3% slik jord i Norge, men det viser seg uråd ikke å komme i konflikt med dyrka mark ved vegbygging. Dette kommer særlig av at befolkningkonsentrasjonene har blomstret opp hvor matforholdene var de beste. Vegene må gå der folk skal fram. For å komme fram med veg har denne måttet legges ut i ubrukt og vanskelig terreng.

I tillegg til selve trasévalget har vi i Buskerud også gjort mye for å ta vare på dyrka mark/matjord. F.eks. har vi

ved omkjøringsvegen Hønefoss nydyrket ca. 500 daa (kombinert vegbygging og jordplanering). Vegen tok her ca. 50 daa dyrka mark. Videre nevnes veganlegget gjennom Krokstadelva. Her hadde vi ca. 50.000 m³ i overskudd av løsmasse. Korteste veg å bli kvitt disse var å fylle opp et grunnlendt område og en bukt i Drammenselva med lauvkratt. Vi tar der ca. 25 daa dyrka mark, mens oppfyllingen medfører at ca. 37 daa innvinnes, dvs. netto tilgang dyrka mark på 12 daa. Videre nevnes omkjøringsveg for Torpo hvor eierne får all matjord fra vegtraséen tilkjørt innen en viss grense til sted på egen eiendom hvor matjord er mangelvare. I retur har vi der tatt med en god del steinrøyer.

I Hedmark har vegvesenet i 1979 gått ut med rundskriv hvor følgende retningslinjer er fastlagt:

1. Minst mulig matjord skal brukes til vegvesenets egne formål. Skråninger og andre arealer som skal rehabiliteres, tilsås uten eller med så lite matjord som mulig.
2. Matjorda bør om mulig brukes i forbindelse med det vegprosjekt den kommer fra.
3. Resterende matjord som skal tilbakeføres til jordbruket, bør dersom grunneieren ønsker det, helst gå tilbake til den eiendom den er tatt



Totalt er det opparbeidet 500 da. nye jordbruksarealer i samband med den nye omkjøringsvegen ved Hønefoss.

Solberg vegsentral: NYE PORTER GIR LAVERE FYRINGSUTGIFTER



Tekst/foto: W. Bakken

Vaske- og smørehallen på Solberg vegsentral har nå fått nye porter. Maskinoppsynsman Arne Ingebo forteller at det er investert for ca. kr. 60.000,-.

De gamle portene var tunge å håndtere og var i tillegg svært trekkfulle. Selv om denne vinteren ikke har vært av de kaldeste, er det blitt spart mange kroner i fyringsutgifter allerede.

Portene blir åpnet og lukket ved hjelp av motor, og styringen kan forgå både innenfra og utenfra.

Verkstedbygningen vil også få montert nye dører etterhvert, for disse er like dårlige som de som var i vaskehallen, sier Ingebo. Det er imidlertid tvilsomt om det her blir satt inn motordrift da dette representerer en vesentlig merkostnad.

Hovedsaken må være at vi får porter som er lettere å betjene, og det aller viktigste, at de er tette.

Her er det mange penger å spare i fyringsutgifter, sier Arne Ingebo til slutt.

fra. Dette må ikke være til hinder for at matjord nyttes til gjendyrking av gammel veggrunn på samme parsell når dette er en jordbruksmessig bedre løsning.

4. Floghavrebefengt matjord skal ikke føres vekk fra vedkommende eiendom uten at floghavrelovens bestemmelser iakttas nøye.

I rundskrivet framholdes at matjordlagets innmark og myrjorda i myr som regel fjernes forut for vegbyggingen. Det dreier seg ofte om mer masse enn hva vegvesenet trenger i forbindelse med veganlegget eller utbedringen. Disse masser er en naturlig bestandel av undergrunnen på samme måte som stein, fjell eller jordmasser for øvrig. Det er derfor satt opp som generell forutsetning for grunnervet at slik jord skal overtas og disponeres av vegvesenet. Dette gjelder også for fylkesvegene der kommunene erverver grunnen.

Det vil neppe være til å unngå at noe matjord må medgå til vegskråninger, massetak etc. som av estetiske og naturvernsmessige hensyn skal rehabili-

teres med tilsåing, beplantning m.v. Plan for disponering av matjord skal være klar senest når avtale om eieendomsinngrep inngås, slik at tilbakeføring av jorda eventuelt kan tas inn som forutsetning i avtalen.

Når matjord tilbakeføres, skal det tas hensyn til dette i erstatningsfastsettelsen. Det må dessuten settes som vilkår at jorda ikke overdras videre, men brukes på eiendommen.

Kostnader med matjord.

Ifølge overingenør Sønju, anlegg, koster matjordavtak på landsbasis i gjennomsnitt kr. 23,- pr. m³ (prosess 31). I tillegg kan komme skråningspuss, utlegging på grøntarealer m.v. med kostnad kr. 15,40 pr. m² på landsbasis. I fylket er denne kostnad oppgitt til kr. 14,83 pr. m². Utsåing av frø, gjødsel, m.v. koster kr. 0,60 pr. m².

I tillegg til anleggsomkostningene kan komme utgifter til ugressbekjemping for vegvesenet og ikke minst naboarealene. Vi får stadig henvendelser fra bønder om at de er lei ugresslagen fra vegskråningene. Kantslåingen hjelper godt, men er ikke effektiv i

nedre deler av lengre skråninger.

Kostnadene med matjordavtak kan vi neppe gjøre noe særlig med. Derimot bør vi med fordel kunne spare store deler av våre kostnader med utlegging av matjord. I stedet bør stedegne masser kunne brukes i kombinasjon med tilsåing. Noe matjord bør brukes hvor vi har djupe skjæring-er i tette uvekstlige masser. Derimot synes vanlige steinskråninger uegnet for matjordkledning. Steinskråninger er ikke uvanlige ellers og er nærmest vedlikeholdsfriske. Grøntanlegg i forbindelse med vegger bør bare forekomme hvis de med enkelhet kan vedlikeholdes eller det er parkmessige ønsker som ligger bak.

Konklusjon.

Matjorda er dyr for vegvesenet. Matjorda har nærmest magisk betydning for tilgrensende naboer. Landbruksmyndigheter og grunneiere er langt mer positivt innstilt når vi overlater matjorda til tilstøtende grunneiere.

Det er et spørsmål om vi også ved Buskerud vegkontor bør få retningslinjer som i Hedmark.



Telefonkonferanse:

Framtidas form for møter ?



Biltilsynssjef Bustgaard og trafikpedagog Stenvik under konferansen med de fire stasjonssjefene.

AV WILLY BAKKEN

Så har også vegkontoret prøvd den nye formen for møtevirksomhet, nemlig telekonferanse.

Dette skjedde da biltilsynssjefen sammen med fire stasjonssjefer avholdt ett av sine faste stasjonssjefmøter.

Istedenfor å samles på vegkontoret i Drammen, foregikk samtalen via telefonnettet.

Opplegget er enkelt, det går ut på at det gjennom Televerket bestilles en telefonkonferanse. «Møtedeltakerne» blir sammenkoblet til et bestemt klokkeslett, og deretter kan møtet holdes.

For anledningen hadde biltilsynssjef Bustgaard fått montert en høytalende telefon, slik at sekretæren kunne følge med på det som ble sagt. Erfaringene med denne første telekonferansen ble svært positive. Samtlige deltakere ga uttrykk for at dette var en meget effektiv form for møteavvikling. Tidligere har de fire stasjonssjefene vært nødt til å reise til Drammen på disse møtene. I tillegg til at hele dagen går med til dette, har vegvesenet fått utgifter til både kjøring og diett. Det negative ved denne formen er at det kan virke noe automatisert og upersonlig. Det kreves også at møtedeltakerne er grundigere forberedt enn til vanlige møter, og at en venner seg til denne formen for samtaler.

Kostnadene ved en slik konferanse er selvsagt avhengig av hvor lenge den pågår og hvor langt unna de enkelte deltakerne befinner seg. Denne konferansen samlet deltakere fra Drammen, Kongsberg, Hønefoss og Gol og varte i litt over en time.

For dette måtte vegvesenet betale kr. 648,-.

Et «gammeldags» møte ville i reise- og diettgodtgjørelser ha kommet på ca. kr. 1.700,-.

I tillegg til den økonomiske gevinsten, ble det spart bortimot fire dagsverk.

Det tyder derfor på at denne første telefonkonferansen i vegvesenet ikke blir den siste.

Fra de gode gamle dager: Sundstedet Svelvik-Verket i Hurum

En dag jeg rottet i kjellerarkivet etter gamle saker og ting, kom jeg over en gammel «Dagbog for Sundstedet mellem Hurum og Svelvigen», — altså Svelvikferja som vi sier i dag. Denne dagbok ble høytidelig autorisert som sådan ved følgende påskrift i boka:

«Denne Protocol, der er gjennemdraget og Sammenføiet ved Amtets segl, authorisere herved til at gjelde som Dagbog ved Sundstedet Strømmen mellem Hurum Hovedsogn og Svelvigen.

Buskeruds Amt 10. mai 1848.

Midelfart (sign.)»

Fra denne dagbok tillater vi oss å sakse følgende:

«I herredstyremøte den 30. april 1903 blev Marthe Amundsens andragende om forhøielse af taksterne for oversætning i Svelviksundet, efterat andragendet havde passeret en dertil nedsatt komite, behandlet, og fastsattes taksterne enstemmig således:

Indbyggere af Hurum og Strømmen:

1 person tur	kr. 0,05
1 ko, hest eller voksent svin	» 0,20
1 kalv, får eller svin (lidet)	» 0,10
1 spidsslæde	» 0,10
Andre slæder, vogner eller kjærer	» 0,20
Karjol eller gig	» 0,15
1 læs hø eller halm	» 0,40
1 tønne salt, korn eller poteter	» 0,10

For indbyggere af Svelvig eller andre byer eller bygder *dobbelt*.

Etter at disse takster også var godtatt i Strømmens formannskab og av polimesteren ble de «approberet» av Amtet den 25/8-1903.

Akk, ja, — det var tider det.

Olaf Rustand

Vegarbeideren jobber i risikofylt miljø



Selv om trafikkulykker med personskade i forbindelse med vegarbeide er få, viser intervjuer med vegarbeidere at de selv mener de har en utsatt arbeidsplass. Det er særlig trafikken forbi arbeidsplassen de opplever som risikofylt. Farene for påkjørsel ved at bilistene kjører for fort forbi arbeidsstedet, skaper utrygghet. Dessuten er støy og forurensninger fra bilene med på å forringe arbeidsmiljøet.

Dette fremgår av en rapport som en arbeidsgruppe innen Nordisk Vegteknisk Forbund nylig har lagt frem. Arbeidsgruppen som har bestått av en representant fra Danmark, Finland, Norge og Sverige, har siden 1978 arbeidet med å klarlegge arbeidsmiljøet ved vegarbeide. I alle disse land karakteriseres arbeidsmiljøet på vegene som utilfredsstillende.

Det største problemet synes å være at bilistene ikke respekterer arbeidsvarslingen og følger de påbud som gjelder. Vegarbeide betyr en begrensning i trafikantens frie ferdsel og skaper ofte irritasjon og konflikter som går ut over dem som arbeider på vegen.

Av de forskjellige typer vegarbeide er de bevegelige arbeider som utfø-

res manuelt, ansett som de farligste. Det gjelder for eksempel vegoppmerking og reparasjon av sporslitasje etter piggdekkbruk. Trafikkregulering forbi arbeidsplassen må også ofte skje manuelt, noe som i seg selv innebærer en risiko for vegarbeideren.

For at en vegarbeidsplass skal kunne oppleves som noenlunde trygg, trengs det beskyttelse eller avstand fra trafikken. På mange av våre vegar kan det være umulig å få gjennomført, fordi de ganske enkelt er for smale. Dessverre finnes det sjelden omkjøringsmuligheter, og reparasjon av vegen må derfor vanligvis foregå mens trafikken avvikes forbi arbeidsstedet.

For å komme uvetting kjøring forbi vegarbeide til livs, bør det satses mer på bedre oppmerking, skilting og regulering forbi arbeidsstedet, og trafikantene må læres opp til å vise hensyn ved passering av arbeidsstedet. Rapporten peker på at farene ved vegarbeide kan minskes ved å vurdere arbeidsmetodene og eventuelt erstatte manuelle metoder med bruk av maskiner. Også når det gjelder støy, kan arbeidsmiljøet bedres ved å ta i bruk støyskjermende maskiner og utstrakt bruk av personlig hørselvern, likesom fartsbegrensninger vil gi mindre støy.

Arbeidsmiljø og vegarbeide
Nordisk Vegteknisk Forbund
Utvalg 41. Rapport nr. 1:1982.

NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET

097 — VEGVEDLIKEHOLD
Lærebok 208 s.

Dette heftet er utarbeidet først og fremst for bruk i vegvesenets interne opplæringsvirksomhet og er særlig rettet mot ingeniører og sivilingeniører i vedlikeholdet. Heftet kan også brukes av andre, f.eks. ingeniørhøgskoler og etater med arbeidsoppgaver innen fagområdet vegvedlikehold.

Innholdet er et redigert sammendrag av en rekke forelesninger som ble holdt i et eksamensrettet etterutdanningskurs i vegvedlikehold ved NTH høsten 1981.



Det smeller på Gol

Willy Bakken

Bak denne overskriften skjuler det seg hverken trusler fra en lokal geriljaorganisasjon eller hentydninger om utvidet feiring av 17. mai i Hallingdal, men det faktisk at ansatte i område 5 skal starte bedriftsskytterlag. Det er hyggelig å kunne registrere at sportslige aktiviteter i vegvesenet også kan drives utenom Drammensområdet.

Det er de ansatte ved Gol vegstasjon som i noen tid har syslet med tanken om «å treffes» på denne måten, og det er nå valgt et styre med Asbjørn Hov som formann. Øvrige medlemmer er Erling Lio kasserer, Edvind Flesvik sekretær og som styremedlemmer er valgt Arne Nils Storeskar og Roar Halbjørnhus.

Asbjørn Hov opplyser til Brobyggen at planene går ut på å arrangere to skytekonkurranser i året. Den første vil gå av stabelen i april måned, og grenen er terrengskyting. Til høsten vil det bli lagt opp til en konkurranse i baneskyting.

Hov forteller videre at det vil bli inndeling i ulike klasser, alt etter alder, kjønn og tidligere ferdigheter. Dermed er det også åpnet adgang for damer til å delta i konkurransene, i tillegg til både store og små av det motsatte kjønn.

Dersom det er noen som har lyst til

å være med men som ikke har noe gevær, skal ikke det bli noe problem, forsikrer skytterformannen. Det er ikke nødvendig å gå til innkjøp av eget gevær, i hvert fall ikke i første omgang, vi vil nemlig anskaffe 3-4 rifler som deltakerne kan låne. Det er heller ingen betingelse at deltakerne på forhånd er drevne skyttere. Vi er opp-tatt av at så mange som mulig vil delta. Ferdighetene kan oppøves etterhvert.

Og så blir det flott premiering idet halvparten i hver klasse vil bli premiært. Videre settes det opp en vandrepokal for beste skytter uansett klasse, den såkalte Vegmesterens Pokal. Tilsvarende pokal blir satt opp i dameklassen, Prinsessepokalen. For å få disse til odel og eie må de vinnes tre ganger. Vinnerne får hvert år en egen miniatyropokal. Det vil også bli satt opp en egen lagpokal, men denne må vinnes fem ganger før den

kan settes i premieskapet for godt, opplyser Hov.

Også barn og ungdom under 18 år vil få premier, men i denne klassen blir det ikke satt opp noen vandrepokal.

Som vi skjønner er det en rikholdig premiesamling som venter deltakerne under de kommende konkurransene.

Vi skulle jo ha mange skyttere fra før i vegvesenet, sier Hov, så det er bare å bytte ut lunta med et gevær og stille opp. Skulle det være andre ting skyteinteresserte vegfolk lur på, er det bare å henvende seg til en av oss i styret. Alle i etaten er i hvert fall hjertelig velkommen til å være med, sier den nybakte formannen i skyttergruppa.

I neste nr. vil vi komme med resultatene fra den første konkurransen.

Bilverksteder og kjøretøyer

I Buskerud fylke var det ved årsskiftet registrert 136.330 kjøretøyer. I dette tallet inngår 7.241 mopeder.

Dersom en går ut ifra at folk stort sett reparerer og vedlikeholder disse selv, er det igjen 129.089 kjøretøyer som skal vedlikeholdes og repareres ved verkstedene.

Ved årsskiftet var det registrert 174 verksteder her i fylket, og disse fordeles seg på: 124 bilverksteder, 2 motorsykelverksteder, 24 bilopprettingsverksteder, 7 bilelektro- og forgasserverksteder, 1 bremseverksted, 3 dieselveksteder, 6 bilgummiverksteder og 7 påbyggingsverksteder. Tilsammen sysselsetter disse 882 arbeidere. Av disse er 699 fagarbeidere, 140 hjelpearbeidere og 43 lærlinger.

Fordeles antall verksteder på antallet kjøretøyer, får hvert verksted 742 kjøretøyer å vedlikeholde. Landsgjennomsnittet er 789.

Ved hvert verksted arbeider det i gjennomsnitt 5,1 person. Landsgjennomsnittet her er 5,6.

Disse tallene viser ellers at hver arbeider har 146 kjøretøyer å ta hånd om her i fylket. På landsbasis er tilsvarende tall 141.



Styret er samlet. Fra venstre G. Flesvik, A. Storesaker, A. Hov, E. Lio og R. Halbjørnhus.

Hallingdalsveien:

Av Trygve Willumsen

Brostedet ved Gulsvik

Fra gammelt av gikk Hallingdalsveien på vestsiden av Krøderen forbi Veteren over Rignesåsen med Hestedreperbakken med stigning 1:3 til Noresund hvor det var fergested.

Kjøreveien gjennom Hallingdal omtales meget tidlig, kan vi lese om i Flå bygdehistorie, men anlegget lot seg ikke nøyaktig tidfeste. Sannsynligst er det at rideveien ble utbedret etterhvert som biskopene lærte forholdene bedre å kjenne på sine visitasreiser. Veien gjennom Hallingdal kan være gjort kjørbær allerede i Haakon Haakonsøns tid på 1200 tallet.

Et nivellement av kjørevegen Sogn og Fjordane grense — Hemsedal - Hallingal - Hønefoss fra 1856 — en trasé som vi fremdeles kan finne flere strekninger av, viser stigning opp til 1:2 (i Nes kommune mellom Gislerud og Stavn-gårdene) men flere korte partier hadde stigning med 1:3.

Først etter at veien langs østsiden av Krøderen var ferdigbygget i 1905

med bro over Hallingdalselva ved Gulsvik, ble Hallingdalstrafikken ført over til denne siden.

Under prosjektering av Gulsvik bro i 1890 årene ble tegnet en kartskisse av assistentingeniør F. Lyng som ble berømmet av daværende Veidirektor Kragh for godt utført.

Samme vegingeniør Lyng fikk senere utlånt en mappe dokumenter vedrørende Gulsvikbroen, for som han selv skriver til overingeniøren for veivesenet i Buskerud:

«Forøvrig må jeg be om undskyldning fordi jeg ikke tidligere har returnert dokumentene som jeg i sin tid fikk utlånt for å gjense mit første arbeid i veivesenet — kart over brostedet ved Gulsvik.»

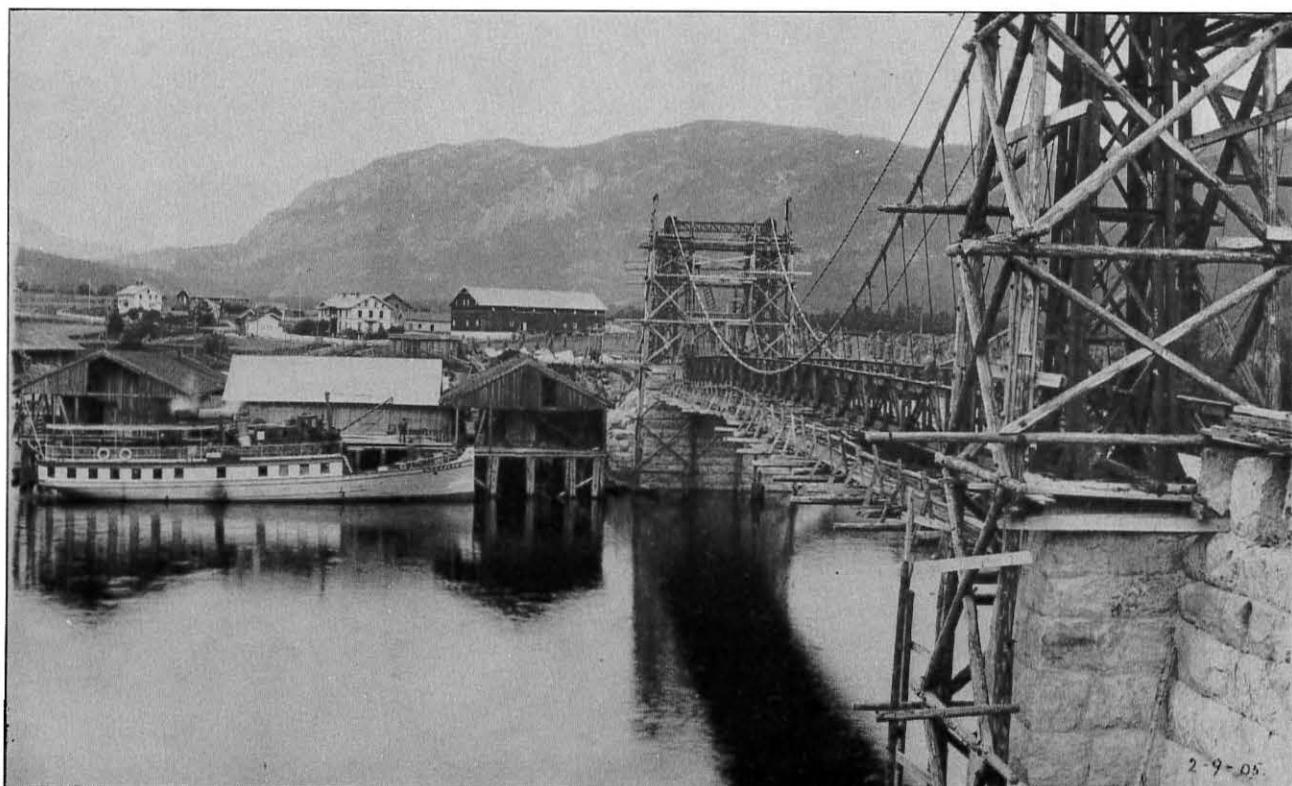
I 1975 ble denne hengebrua — landets eldste kabelhengebru — avløst av en bjelkebru i fire spenn.

I 1982 ble den gamle hengebrua istandsatt for gangtrafikk for midler av bevilgninger til bevaring av gamle

veger og bruer.

Apropos Gulsvik bro — for noen år tilbake fikk vi en henvendelse fra en hallingdøl angående en gammel trebru over Hallingdalselven ved Gulsvik som i bygdeboken for Flå står nevnt var under bygging ved Gulsvik i 1820 årene.

Vi kunne imidlertid ikke finne at det har eksistert noen trebru over Hallingdalselva ved Gulsvik. All ferdsel mellom øst og vestsiden i Gulsvik skjedde ved båtskysst før Gulsvik hengebru ble bygget. Men etter en del undersøkelser i arkivene våre, bl.a. i de utførlige protokoller fra veiinspektør Danielsen i 1820-årene, ble konstatert at denne gamle trebru ved Gulsvik var en bru over Gulsvikelven — en elv som kommer fra Norefjell og krysser den gamle kjørevei på Krøderens vestsida, et par kilometer syd for Gulsvik. Denne brua er senere blitt benevnt Kårmo bru — etter gården Kårmo som elven renner forbi.





STADIG NYE VARIANTER

ARNE KRUGHAUG

For noen år siden åpnet vi Kroksund bru på Sundvollen, som den første i vårt fylke i to etasjer, biler øverst og gående nederst.

Den 5. mai i fjor var arbeidene med fylkesvegbrua til Torpo stasjon ferdig, og trafikken ble satt på. Vi har her en ny variant, nemlig buet betongbru med kjeller. Den gamle Steinkvelvbrua i to spenn er forsterket ved at en plasstøpt betongbjelkebru er bygget over. Ny bru har opp-

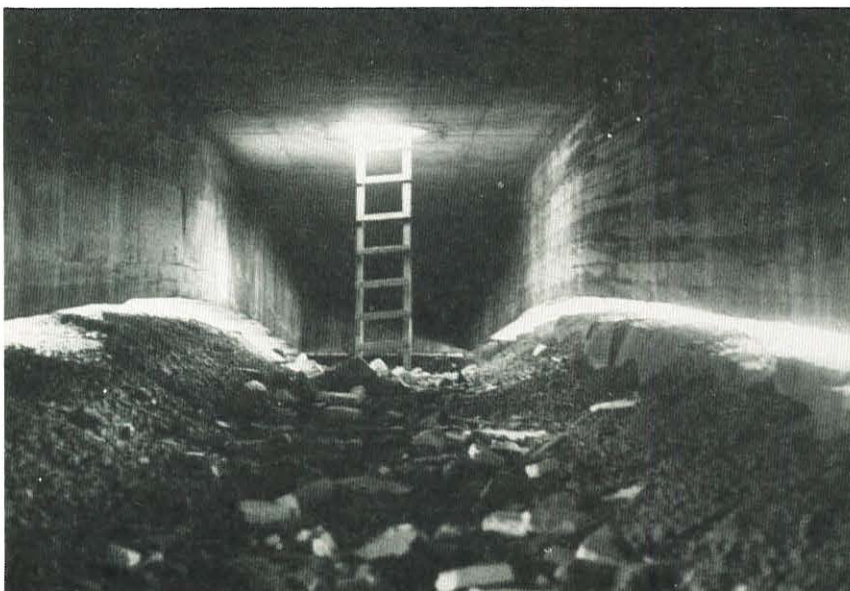
legg på den gamle ved midtpillar og i begge ender, men ellers er det ingen kontakt mellom nytt og gammelt.

Arbeidet ble satt i gang i november -81, og overlevert av entreprenør, Petter Kristiansen 1/5 den 5. mai -82. Kontraktsum var på ca. 1,2 mill. kr., mens totalomkostninger inkludert midlertidig veg og bru i anleggstiden er på ca. 1,6 mill. kr.

Hva kjelleren skal brukes til? Mange gode forslag er hittil lansert, men ingen avgjørelse er tatt hittil. Vi ser derfor gjerne at flere forslag innkommer vegkontoret.



Vår brumann Arne Krughaug, t.v. sammen med folk fra entreprenøren.
Foto: Tore Braaten



Og plutselig hadde vi fått ei bru med kjeller.

Foto: Tore Braaten



Treff nye venner!

Det går på dunken med bedriftsidretten er på huset. Det er helt tydelig, og ikke til å komme forbi. Den eneste som virkelig synes aktiv, er medlemskortselgeren, han er utrettelig. (De fleste kjøper vel kortet for å slippe mer mas —.)

Poenget er — vi må gå nye veier. Fra Hallingdal har vi fått et nytt utspill (hallinger er stadig frampå —), nemlig skyting. En fascinerende sport, som kan drives på alle plan og derfor også av alle. Det fins rykter om enkelte skyteglade også i Numedalsområdet, men disse ligger alt for langt i terrenget — hittil i alle fall. Trolig kommer hallingene til å ta luven fra disse helt — her også.

Hva så med administrasjonssenteret, hvor jo selve åndsvelten holder hus? Skulle ikke disse akademiske størrelser kunne ta kampen opp, både mot hallinger og døler? Her trengs virkelig et initiativ, slik at vi f.eks. vår og høst kunne produsere noen virkelige fine distriktskonkurranser, eller i samarbeid komme fram til andre måter å ha en litt uhøytidelig konkurranse for både nybegynnere, amatører og de mer profesjonelle. Så skjerp dere — bli med og skyt — treff nye venner!

Arne Krughaug





7 SUNNE LEVEREGLER

Gjelder også for oss i vegvesenet

Det menneskelige legeme er programmert til å leve i ca. 120 år. Hvordan kan det så være, at de fleste av oss faller fra omkring 70 års-alderen? Det skyldes, at vi mishandler oss selv.

En undersøkelse av folks levealder har påvist, at menn, som fulgte minst 6 ut av 7 fundamentale sunnhetskriterier, kunne forvente å leve 11 år lengre enn dem som fulgte færre enn 4 av dem.

Forskriftene går kort og godt ut på at man:

- lar være å røyke
- holder en vekt, som ikke avviker mer enn 10% fra normalen
- får en eller annen form for regelmessig mosjon
- ikke hopper over morgenmaten
- unngår mellommåltider
- drikker øl, vin og spiritus med måte
- hverken sover mer eller mindre enn 7-8 timer hver natt.

Visst sparer vi penger....

Dagens melodi er at vi må spare penger på alle mulige områder. Alle forsøker vi vel så godt vi kan å etterkomme dette kravet. Sikkert er det at administrasjonen ved vegkontoret gjør det.

Vi har nemlig aldri tidligere registrert at lederen av sekretariatet har svingt beiskosten, i hvert fall ikke i embetsmedfør.

Under den korte samtalen vi hadde med den beisende konsulenten kom det fram at her lå det store økonomiske gevinster å hente — så da så.

Perledråpene i panna tydet på at det kanskje kunne være godt med hvil og

røyk, så vi dristet oss fram på med nok et spørsmål.

Tyder dette på at det nå vil bli arrangert kurs i innvendig kontorvedlikehold for oss ansatte på vegkontoret?

Hoderistingen tydet på at det ikke er noen planer om det, og at dette nok var å betrakte som et engangstilfelle.

Røringen i beiskosten med en HB blyant indikerte at samtalen var over.

I tillegg til økonomiske besparelser er det svært viktig at vi også er effektive, så vi trakk oss hurtig tilbake samtidig som vi registrerte at dørkarmen den ville nok bli pen den.



Den beisende konsulent, O. Rustand.

Foto: W. Bakken.

POU:

Ny gruppe startet opp

Nyhetsendingene har fortalt oss at PLO har gått i oppløsning (?) POU — personal- og utviklingsutvikling — har ikke stoppet opp. Vi ser ut til å ha lagt oss på et nivå som vi makter å følge opp. En ny utfordring står vi overfor nå, en av de vanskeligste utfordringene hittil. Nå har arbeidsgruppen med «Servicevirksomheten overfor publikum» startet opp. Den første oppgaven må være å begrense den, eller så kan denne oppgaven fortone seg grenseløs og uoverkommelig. Oppgaven skal løses innen 1. mai. Da skal arbeidsgruppen ha kartlagt hvilke henvendelser vegvesenet får

HELGE THORRUD

fra publikum og hvilke rutiner det er for behandling av disse henvendelsene. De kontaktpunkter som er mest problemfylte skal anmerkes i rapporten.

Siden sist

POU var omtalt i Brobyggeren, har sluttrapporten fra arbeidsgruppen for samarbeidsforholdet mellom anlegg, plan, vedlikehold og grunn passert alle instanser med Fellemøte som siste instans.

Konklusjonen på rapporten er/kan bli iverksatt.

Rapporten peker på viktige punkter når det gjelder kommunikasjon innen avdelingene og mellom dem. Det er i hovedsak forholdene inne på vegkontoret som er behandlet med den begrunnelse at samarbeidet inne må virke godt før en kan få til et godt samarbeid mellom avdelingene ute.

Konklusjonen omtaler sju forskjellige punkter som skal bidra til bedring i forbindelse med planlegging, budsjettering og fremdrift av store og små vegprosjekter. Rapporten tar også sikte på å gi et klarere ansvarsforhold og bedre samarbeidsklima.

1. Informasjon på avdelingene og mellom avdelingene.
2. Felles distriktsinndeling for alle avdelinger.
3. Prosjektgrupper.
4. Godkjente planer før budsjettering.
5. Samarbeidsrutiner for småtiltak (når prosjektgruppe ikke er oppnevnt).
6. Sysselsettingsanlegg.
7. Kontaktmøter ute i driften.



Leserinnlegg:

Gerhard Hjelbak

Hovedtillitsmannen med eller mot etaten ?

Hovedtillitsmann Skarstad går i et intervju i Fremtiden 18. mars til angrep på ledelsens linje med hensyn til forholdet mellom egen drift og entreprenørdrift i vegvesenet. Skarstad anklager ledelsen for å ha en defensiv holdning på etatens vegne, og et annet sted for å mangle vilje til å vurdere lønnsomheten til den enkelte jobb i etaten. Han sier videre at lønnsomheten i maskindriften er et ledelsesproblem og til sist insinuerer han at hensynet til private entreprenører er viktigere for ledelsen enn hensynet til etaten. Dette er sterke anklager å sette fram offentlig, og de er neppe noe godt utgangspunkt for en mer fruktbar diskusjon om problemene, som han sier han håper på.

De opplysninger Skarstad legger fram for å underbygge sine påstander, er i det vesentlige hentet fra en analyse av budsjett-sysselsetting og maskindriften i budsjettforslaget for 1984. Analysen strekker seg over 10-årsperioden 1972-1982. De viktigste resultater av analysen er at de samlede bevilgninger til vegvesenet i Buskerud målt i faste — sammenlignbare kroner, nådde toppen i 1975. Siden den gang er bevilgningene gått ned med i gjennomsnitt 4% pr. år. Den samlede sysselsetting i driften er i samme tidsrom gått ned med 300 årsverk eller med 5,4% pr. år. Av nedgangen faller storparten, ca. 250 årsverk på sysselsettingen ved fremmedmaskiner og entreprenørdrift. Denne utvikling kommenterer Skarstad slik: «Reduksjonen i etatens egenandel er et gammelt problem og — hensynet til private entreprenør er viktigere for ledelsen enn hensynet til egen etat.» Jeg synes det er dårlig sammenheng mellom påstander og faktiske forhold her. Når Skarstad forteller at antall ansatte i driften er redusert med 80 samtidig som administrasjonen er øket med 50 årsverk så er ikke dette noe som har skjedd

de siste årene slik vi får inntrykk av. Det meste av både økning i administrasjonen og reduksjon av bemanning i driften skjedd i første halvdel av 1970-årene. Økningen i administrasjonen skyldes først og fremst utbygging av planfunksjonen og biltilsynet. De seneste år er det praktisk talt ikke blitt tildelt nye stillinger til vegkontoret og i dag står vi i administrasjonen overfor det samme press som i utedriften for å tilpasse beman-

ningen til reduserte budsjetter. Dette er noe Skarstad vet.

Et hovedpoeng for Skarstad er at maskindriften i 1982 viste et regnskapsmessig overskudd og at ledelsen likevel går inn for å redusere omfanget av maskinparken. Selv om han ikke finner meget logikk i regnkapsystemet så tror han på overskuddet i 1982 som er det første etter en lang rekke med regnskapsmessig underskudd. Den reduksjon i egen maskin-



Faksimile av oppslaget i Fremtiden som har fått Hjelbak til å gripe til pennen.



park som er bebudet, har til hensikt å justere egendriftens størrelse til de reduserte budsjetter og den andel egendrift som vi har politiske signaler om. Dette kaller Skarstad en defensiv holdning, men ledelsen ser det som sin oppgave å drive vegvesenet etter de politiske retninglinjer som gis.

Jeg mener at etaten ikke er tjent med en avisdiskusjon etter det mønster Skarstad legger opp til. Det er vanskelig å se at man oppnår annet enn å sverte etaten utad og å så splid mellom arbeidstakergrupper internt.

Ledelsen er i dag svært opptatt av hvorledes vi i Buskerud vegvesen på beste måte skal kunne tilpasse organisasjonens reduserte budsjetter, økende krav fra arbeidstakergrupper og interesseorganisasjoner og nye arbeidsoppgaver og ny teknologi. Dersom vi kan få i gang en diskusjon om dette, så er ingen mer glad for det enn ledelsen. Men la oss føre den i Brobyggeren for der har vi en sakkyndig og interessert leserkrets.

REISERABATT

Vegdirektoratet har inngått en ny avtale med NSB om 50% rabatt på ordinær billettpris på 1. og 2. klasse på alle togreiser for tilsatte i etaten. Avtalen gjelder i tiden 14. februar 1983 til 13. februar 1984.

Avtalen omfatter togreiser innenlands i forbindelse med tjenestereiser, reiser til og fra kurs, møter etc., som arrangeres av etaten selv eller som etatens tilsatte skal delta på i andres regi.

Avtalen omfatter ikke lokale reiser innenfor det område som dekkes av Stor-Oslo lokaltrafikks takster og bestemmelser.

Det gis heller ikke rabatt for sove- og sitteplassbilletter.

Som legitimasjon for å kjøpe billetter med 50% rabatt, skal den reisende ved billettbestilling levere et Reiseavtalebevis som på vegvesenets vegne er underskrevet av Signe Hirsti og stemplet med Vegdirektoratets stempel.

Disse reiseavtale/rabattbevis kan rekvireres ved henvendelse til vår Personalseksjon v/Synnøve Dahl.

Billetten kan kjøpes ved alle jernbanestasjoner og norske reisebyråer som selger jernbanebilletter.

Det er også levert Reiseavtalebevis til NSB Reisebyrå, Helsefyrt. Deltakere fra vegkontorene skal benytte ovennevnte byrå til bestilling av bl.a. flybilletter til sentrale kurs. Dersom det er aktuelt å reise med tog i tillegg, kan slik bestilling gjøres samtidig i reisebyrået, uten at deltakerne behøver å sende rabattbevis.

Dette er en gunstig avtale for etaten, og det er derfor viktig at alle tilsatte benytter seg av denne ordningen.

VELFERDSMIDLENE FORDELT

På siste møte mellom de tillitsvalgte og ledelsen ble bl.a. velferdsmidlene for inneværende år fordelt.

Det var innkommet sju søknader på tilskudd til enkeltarrangement, og det ble enstemmig vedtatt følgende fordeling:

Bedriftsskytterlaget	Kr. 3.000,-
Hytteutvalget	Kr. 8.000,-
Hagelburennet	Kr. 3.000,-
Pensjonisttur	Kr. 10.000,-
Reserve	Kr. 2.200,-

Av den totale ramme på kr. 52.400,- ble det resterende beløp på kr. 26.200,- fordelt slik:

Ansatt ved:

Laboratoriet/Grunnboring	Kr. 1.100,-
Solberg vegsentrall	Kr. 1.000,-
Område I	Kr. 1.900,-
Område II	Kr. 1.400,-
Område III	Kr. 1.900,-
Område IV	Kr. 1.100,-
Område V	Kr. 3.650,-
Område VI	Kr. 2.600,-
Område VII	Kr. 1.400,-
Biltilsynet Drammen	Kr. 1.300,-
Biltilsynet Hønefoss	Kr. 950,-
Biltilsynet Gol	Kr. 400,-
Biltilsynet Kongsberg	Kr. 650,-
Vegkontoret	Kr. 6.850,-

Velferdsmidlene er fordelt på 524 personer som er ansatt i vegvesenet. Etter at midler til fellestilltak er fordelt, utgjør dette kr. 50,- pr. ansatt.

Jubilanter

Vi gratulerer følgende med årmålsdagen:

50 år:

Oddvar Henriksen 10/6
Liv T. Hansen 11/6
Gunnar Gran 28/6
Harry Granbakken 6/7
Guldbrand Helgesplass 25/7

60 år:

Olav H. Kåsin 11/7
Ivar Sandvold 29/7

Takk

Takk for oppmerksomheten på min 50-års dag.

Bjarne Møtteberg

STATENS VEGVESEN

REGULATIV FOR REISER INNENLANDS — ENDRING AV SATSENE FOR KOSTGODTGJØRELSE OG NATTILLEGG SAMT FOR BRUK AV EGEN BIL.

Fra 1. februar 1983 gjelder følgende satser:

§ 9, 2. avsnitt: Beregning av skyssgodtgjøring

e) Egen bil:	Mindre bil: (under 1.100 kg)	Større bil: (over 1.100 kg)
1-9.000 km i en budsjettermin	pr. km. 200 øre	pr. km. 225 øre
Over 9.000 km i en budsjettermin	pr. km. 185 øre	pr. km. 210 øre

For kjøring på skogs- og anleggveier o.l. kan vedkommende departement, etter fagdepartementet tilrådning, samtykke i at det i tillegg til den regulativmessige godtgjøring gis 45 øre pr. km.

§ 14: Dekking av utlegg

Nytt pkt. i) legitimerede utgifter til vask/rens av tøy ved reiser av minst 14 dagers varighet.

§ 14, 2. avsnitt: Erstatning for reisegods

Erstatningsbeløpet er endret til kr. 15.000,-.

§ 17: Beregning av kostgodtgjøring

Satsene er endret slik:

For reiser som varer over 4 inntil 8 timer: Kr. 30,-

For reiser som varer over 8 inntil 12 timer: Kr. 125,-

For reiser som varer over 12 timer, pr. døgn: Kr. 240,-

For reiser som varer over 8 inntil 12 timer og over 12 timer dekkes legitimerede utgifter utover satsene med inntil 20% pr. døgn.

§ 18: Beregning av nattillegg:

Satsene er endret slik:

Det ordinære nattillegg Kr. 140,-

Det forhøyede nattillegg Kr. 215,-

Legitimasjonssatsen Kr. 600,-

Når frokost er inkludert i romprisen trekkes kr. 35,- fra nattillegget.

Fradrag i nattillegg ved overnatting i vegvesenets brakker o.l. under tjenestereiser.

I de tilfeller hvor vegvesenets arbeidstakere overnatter i vegvesenets brakker, vegstasjoner o.l. under tjenestereiser, økes fradragssatsen i nattillegget til kr. 39,- når vegvesenets sengetøy nyttes. Der hvor bare køye/seng og madrass nyttes, økes fradragssatsen til kr. 13,- pr. natt.