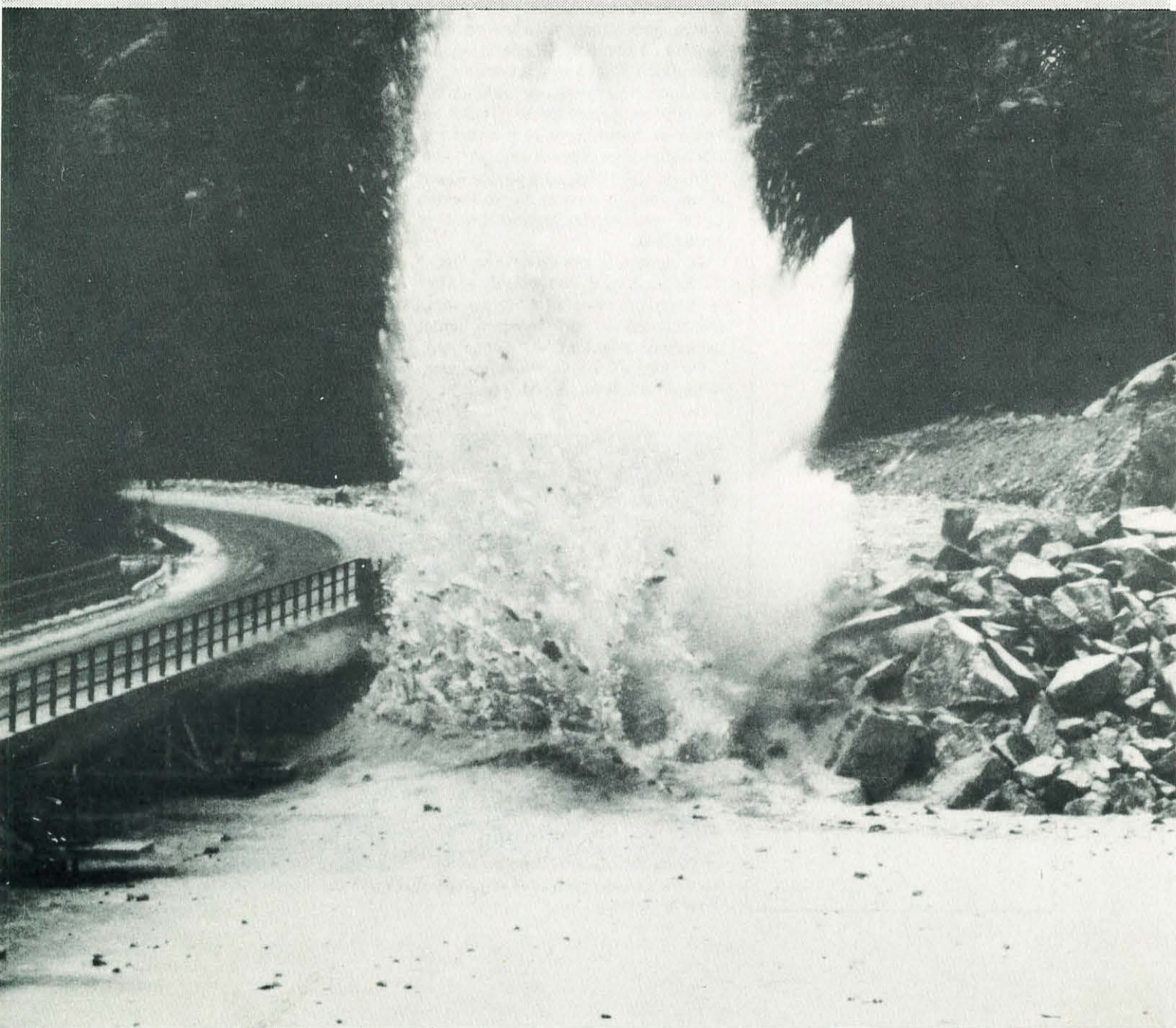




Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 3 - Desember 1984 - 14. årgang





INNHold:

Side:

2. Vegsjefen oppsummerer
3. En rose for kjøreløys
5. Brastoppen
6. Automatisk trafikkontroll
7. Juristens spalte
9. Vegbygging i Botswana
11. Innsamling av driftsdata
12. Olaf Rustad pensjonist
13. Annerledes vegapning
14. Pensjonistturen
15. Krav til bærelag
16. Nytt brøyteopplegg
17. Ny Mørkvann bru
18. Arets aksjoner
19. Fra maskindrift til vinproduksjon
21. Pensjonistsamling
22. Søkelys på vedlikeholdet
23. Leserinnlegg

Utgitt av:

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

Redaktør:

Willy Bakken

Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen
Arne Kruhaug
Albert Skarstad
Oskar Gjestemoen
Erik Lysenstoen

Fotosats:

Fotsetter'n A/s

Layout:

Willy Bakken

Trykk:

Trykk-Service A/s

Opplag:

1.400 eks.

Ved ettertrykk av stoff bes kilde
oppgitt

Forsidebilde:

Mørkvann bru

Vegsjefen oppsummerer: VI KOMMER PENT I MÅL DETTE ÅRET OGSÅ

Årsskiftet er som en målstrek hvor planer, budsjetter og resultater klokkes inn i forhold til det som er forutsatt. Med en omsetning på 310 mill. kroner i 1984 fordelt på noen hundre prosjekter, er det viktig å ha et godt apparat for planlegging, oppfølging og forandringer av virksomheten. Det har vi i vegvesenet — og det er gjennom god bruk av dette vi også i år kommer resultatmessig pent i mål.

Mye godt arbeid er utført på riksvegene i 1984. Store forsterkningsarbeider for 10 tonns akseltrykk er gjort i Hallingdal, Hemsedal og i Lågendalen. Ny omkjøringsveg for rv. 7 utenom Torpo er åpnet og et stort antall trafikkikkerhetsprosjekter er utført, bl.a. 9 km gang/sykkelveg. I vedlikeholdet er det gjort stor innsats på dekkesiden og et omfattende grøfteprogram er startet opp.

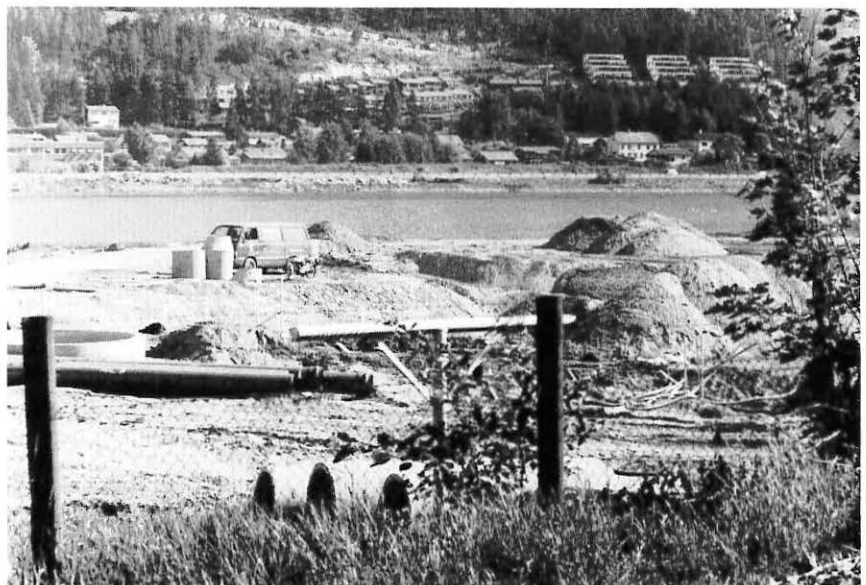
To storanlegg ble startet i år. Det er 1. etappe av ny E-76 Nedre Eiker kirke — Langebru med bl.a. ny bru over Drammenselva, og «vegen under brua» prosjektet for E-76 i Kongsberg.

Det meste av de beskjedne investeringer på fylkesvegene er gått til

forsterkning og utbedring av de virkelige dårlige vegene. Størst virksomhet har det vært i Lågendalen, i Modum og i Sigdal, og ny-anlegget Darbu-Nyrud med undergang under jernbanen. Vedlikeholdet av riksvegene har vært holdt på et godt nivå. Fylkesvegene KAN IKKE vedlikeholdes på akseptabel måte med de disponible midler. Meget god og fantasifull ressursbruk til tross — nivået på fylkesvegene fortsetter å synke. Vår egen maskindrift har øket utnyttelsesgrad og går også i år med et pent overskudd.

På biltelysstationene økes også i år antall registreringer av vognkort og førerkort selv om nybilsalget har stagnert og antall førerprøver for første gang går noe ned. To omfattende og vellykkede sikkerhetsaksjoner har vært gjennomført, aksjon for bruk av kjøreløys og aksjon mot helgeulykker.

Hva så med neste år? Samlet omfang av virksomheten vil bli omtrent som i år, men dessverre med klar reduksjon på riksveganleggene. De fleste større anleggene vil være fortsettelse av årets anlegg, med E-76



Ny E-76 på Nedre Eiker er ett av storanleggene som startet opp dette året.
Foto: W. Bakken

ved Mjøndalen og i Kongsberg som de største.

Ny riksvegglengde og helårs høyfjellsovergang får vi fra årsskiftet. Da overtar vi den private vegen som Oslo Lysverker har bygget som del av rv. 288 mellom Hol og Aurland i Sogn.

På fylkesvegene ser det ut til at vi kan få en fin økning til forsterkningsanlegg, mens vedlikeholdet nok vil fortsette på samme bedrøvelige måte. Likevel, en fortjent blomst til fylkets rådmann og politikere hvis investeringsøkningen vedtas på fylkestinget i desember. Og — endelig blir fylkets dårligste vegstrekning, Grodalsvegen i Røyken, ferdig. Det skjer våren 85. Gledelig er det også at mot slutten av kommende år vil biltilsynet og vegarbeidsdriften i Ringerike-området flytte inn i nytt felles anlegg på Hensmoen.

Våre arbeidsplasser i vegvesenet er på dette grunnlag sikre. Etter flere års ansettelsesstopp tar vi nå igjen inn nye folk ved naturlig avgang i utedriften.

Vi skal også ta noe bedre vare på oss selv. I løpet av 1. halvår regner vi med å ha etablert fullverdig bedriftshelsetjeneste etter arbeidsmiljøloven.

1985 er siste år i vegplanperioden 1982-85 og vi står foran en ny Norsk Vegplan for 1986-89. Våre forslag til denne ble vedtatt av fylkestinget i juni i år. Endelig behandling gjør Stortinget våren 1985.

For oss ligger det store utfordringer i vegplanen. Med reduserte ressurser skal vi opprettholde og til dels også øke omfanget av våre aktiviteter. Vi må derfor fortsette å skjerpe oss.

Mange gode prosjekter er i gang med sikte på bedre organisering, ledelse og samarbeide, og jeg vil oppfordre alle til å slutte opp om, og bidra positivt til, de prosjekter som berører hver enkelt. Bedre utnyttelse av tilgjengelig teknologi er et viktig mål for oss, det gjelder ikke minst gjennom den hurtige opptrapping vi nå er i gang med på EDB siden.

Vi bør derfor stå godt rustet både til å møte kommende oppgaver og til å håndtere det økende konkurransepress fra konsulenter og entreprenører og andre i privat virksomhet.

Jeg vil takke alle ansatte for god innsats og godt samarbeid i 1984, og ønske ansatte og pensjonister med familier en god jul og et godt nytt år.

Trygve Rognan

EN ROSE FOR KJØRELYS

Willy Bakken



En del uvanlige «kontroller» er blitt holdt forskjellige steder i fylket denne høsten.

Disse har ikke gått ut på å dele ut mangellapper eller rette advarende pekefinger til slappe bilister, tvertimot, under disse kontrollene har bilistene både fått ros og roser.

Bakgrunnen for denne spesielle form for trafikk-kontroll har sitt utspring i «Aksjon kjørellys».

Målsettingen med denne aksjonen har som kjent vært å få så mange som mulig til å benytte kjørellys.

Tellinger av bilister som benytter kjørellys har vist at Buskerudbilistene har vært ganske flinke til å følge opp aksjonen. Imidlertid har det vært et ønske om å få brukerprosenten enda høyere. For om mulig å nå denne målsettingen, ble det bestemt å ta i bruk utradisjonelle metoder.

Vegkontoret gikk derfor til anskaffelse av 300 røde roser og rigget seg til på rasteplassen ved Herstrøm på E-76 en fredag ettermiddag i slutten av august.

I tillegg til roser hadde vi med oss atskillige liter kaffe, flere kringler og en del brusflasker.

Vi var også godt utstyrt med brosjyremateriell av ulikt slag og en haug med refleksbrikker.

Dessuten var krasjbanen med, for at tvilerne til beltebruk kunne få en realistisk smell.

Det var mannskaper fra biltilsynet i Drammen som sammen med det lokale politiet sørget for å rulle ut kjøretøyene. I tillegg til disse var fire damer fra vegkontoret og to fra biltilsynet med på aksjonen. Disse hadde ansvaret for selve roseutdelingen og servering av kaffe og kaker.

Og kontrollen gikk over all forventning. Trafikken var enorm denne ettermiddagen, og det var ikke mangel på bilister som benyttet kjørellys. Rasteplassen var, til tider svært full av bilister



I tillegg til rosene gikk det med adskillig liter kaffe og brus samt en mengde kakestykker.

som undrende lurte på hva dette gikk ut på. De aller fleste satt klare med vognkort og førerkort. Men istedenfor sjekk av nødvendige dokumenter fikk de stukket en rose inn i bilen. Tilbud om kaffe og kaker ble også svært godt mottatt av mange, og det å komme seg til hytta raskest mulig, var det plutselig ikke lenger så farlig med. Det er ikke ofte en opplever så mange blide og fornøyde bilister som var tilfelle under denne kontrollen.

Riktignok var det et par som syntes at dette var noe forferdelig tull, men slike surmagede individer må en regne med å treffe over alt.

Senere har tilsvarende aksjoner funnet sted både på Hønefoss og på Kongsberg, og med samme positive mottakelse. Vi oppnådde to ting ved denne aksjonen. For det første fikk vi på en litt spesiell måte, slått et slag for bruk av kjøreløys, og for det andre fikk vi vist at en offentlig etat kanskje ikke er så byråkratisk og firkantet som mange vil ha det til likevel. Og bare det alene er verd de få kronene som ble benyttet til roser, kaffe og kaker.

Vinterens tilbud:

FERSKERE VEG- OG FØREMELDINGER FRA VEGVESENET

De to siste vintersesongene har vegkontoret som kjent hatt i drift en egen automatisk telefonsvarer som gir opplysninger om veg- og føreforhold på de viktigste vegstrekningene i fylket.

Telefonsvareren som er innkoblet i den tiden vegkontoret ikke er betjent, har vist seg å dekke et informasjonsbehov hos trafikantene. Selv om radioen nå etterhvert er blitt flink til å formidle veginformasjon, tyder antall oppringninger på at publikum selv også ønsker å skaffe seg ferske opplysninger om vegenes tilstand.

Og dette er også hovedhensikten med dette servicetilbudet — at publikum selv kan skaffe seg opplysninger når de selv måtte ønske det.

Opplegget med telefonsvareren bygger på den beredskapsordning som vi har vinterstid. På dagtid er det Modum vegstasjon som samler inn informasjon om veg- og føreforhold i de enkelte områdene, og på kveldstid og i helgene er det de respektive sentralvaktene som formidler denne informasjonen videre.



Aksjonen er over og mannskapet puster ut etter en svært vellykket «kontroll».

BUSKERUD MED EGEN «BRÅSTOPP»

Buskerud vegkontor har nå skaffet seg sin egen kollisjonssimulator. Her som på så mange områder ellers er vi det første fylket som har gått til innkjøp av en sådan.

I rettferdighetens navn må sies at Vegdirektoratet i lengre tid har hatt sin egen krasjbane, men det har vært en evig kamp om å få låne denne. Som regel har andre fylker hatt mye mer behov for den enn vi, og dette ble vi da selvsagt leie av etterhvert. Det første som skjedde var at vi tok kontakt med Mjørud vognfabrikk i Råde, og spurte om de kunne være interessert i å lage en krasjbane for oss.

Neste steg i prosessen var å få gitt uttrykk overfor produsenten hvordan vi ville ha den. Stasjonssjef Valeur på Kongsberg sammen med trafikkpedagog Stenvik klekket etterhvert ut hvordan de ønsket det ferdige produktet.

Mjørud vognfabrikk satte så i gang å lage krasjbanen etter de forhåndsønsker disse kom med. Underveis ble det stadig holdt kontakt slik at en skulle unngå de helt store overraskelsene på slutten. I begynnelsen av september måned var krasjbanen klar for levering og resultatet som ble presentert viste seg å svare til forventningene.

En sådan innretning måtte selv-

sagt ha et navn, og hva var vel da mer naturlig enn å døpe den «Bråstoppen». Sin ilddåp fikk den under «Lastebileiernes dag» på Drammen Travbane.

Siden er den blitt benyttet både titt og ofte og under roseutdelingene har den vært en trofast følgesvenn. Sågar på Lyngåsbanen har den vært tilstede sammen med størrelser som Martin Schanche etc.

Hensikten med å anskaffe en krasjbane er i første rekke å få bilistene til å oppleve en bråstopp uten at det koster hverken penger eller det som værre er.

Selv med den relativt lave hastigheten som oppnås når det smeller, «bare» ca. 10 km/t, er dette nok til å få overbevist samtlige om nytten av å bruke bilbeltet.

I tida som kommer er «Bråstoppen» tenkt nyttet i forskjellige sammenhenger. Både i opplæringsøyemed, kjøreskoler og skoleverket forøvrig vil den stilles til disposisjon.

Det er også mulig for interesserte utenfor vegvesenet å låne den i samband med spesielle tiltak som har med trafikk og sikkerhet å gjøre.

Trafikkpedagog Steinar Stenvik er i tilfelle rette person å kontakte dersom noen ønsker å låne «Bråstoppen».



Under lastebileiernes dag på Drammen Travbane fikk «Bråstoppen» sin ilddåp.

Mange bekker små...

Hans Jacob Gisholt

Bompengefinansiering som alternativ finansieringsmåte fikk i 1984 for en rekke fylkers vedkommende et oppsving, og man er i gang med utredninger en rekke steder.

Bomstasjonen i forbindelse med den nye Mjøsbrua blir snart en realitet, mens andre fylker som Telemark, Sør-Trøndelag, Bergen by og Oslo ennå befinner seg på et langt tidligere stadium hva angår bompengefinansieringen.

Bomstasjonen på E-18 ved Kjellstad i Lier går nå inn i sitt 10. driftsår, og det begynner å bli store trafikk tall og dermed store inntekter etterhvert. A/L Motorvegfinans står for den daglige drift, mens vegkontoret hver måned mottar og videresender til Vegdirektoratet trafikk- og inntektsstatistikk fra selskapet. Og det begynner som nevnt å bli så store tall etterhvert at man både må være nøye med kommasettingen og antall nuller til venstre for kommaet !

La meg ta noen hovedtall først for å sette det hele litt i system og se hva en kan få ut av det.

Til og med september i 1984 har det passert 46,3 millioner kjøretøyer og disse har lagt igjen 186,7 millioner kroner i bompenger. Store tall, javel! La oss se det hele i litt mindre målestokk og ta en gjennomsnittsdag i 1984.

Det kommer til å passere 18 825 kjøretøyer i gjennomsnittet hvert døgn i 84. Ca 10% er rabattkjørere slik at ca. 17 000 kjøretøy betaler kr. 5,- eller kr. 85.000,- pr. døgn.

75% av dette betales i klingende mynt, dvs. ca. kr. 64 000,-. Gjør vi om dette i vekt (ett kronestykke veier ca. 7 gram) blit dette 450 kg. penger hvert døgn eller over 3 tonn mynter i uka!

Var det noen som syntes at bommene beveget seg langsomt opp? Vel, litt «slitne» har de vel lov til å være, eller hva skal vi si til følgende spill med tall:

For 46,3 millioner kjøretøyer har de beveget seg en gang opp og en gang



ned, tilsammen 92,6 millioner bevegelser. Hver bevegelse er en kvart omdreining. bommen er 2 meter lang og ytterste kant på bommen beveger seg dermed ca. 3 meter i 1/4 sirkel hver gang. Totalt har bommene i disse årene beveget seg i en sirkelbane med lengde på ca. 28.000 mil, eller snart en gang rundt jorda ved ekvator!

Den daglige nøyaktige trafikkstatistikk har gitt oss en enestående mulighet for å fremskaffe svært nøyaktige variasjonskurver i trafikken. Med basis i 6 års statistikk fom. 1977 tom. 1982 er det utarbeidet nøyaktige variasjonskurver for trafikk over døgnet, de enkelte ukedagers, årets enkelte måneder, alle høytids og helligdager, som påske, pinse, 1. og 17. mai og Kr. Himmelfart.

Derigjennom er utarbeidet og satt i system kvartals- og halvårsvariasjoner, sommerdøgntrafikk, max- og minimumsuker og en rekke andre statistiske data. Og statistikk trenger vi til så mangt, også til å kunne leke seg litt med tall og sette fantasien i sving skapt ut fra realiteter.

Hvem har sagt at statistikk behøver å være kjedelig?



Over tre tonn mynter tas inn på bomstasjonen hver uke.
Foto: W. Bakken.

Automatisk trafikk kontroll: BROBYGGEREN VET NÅR OG HVOR

Tekst/foto: Willy Bakken

Til nå har bruken av automatisk radarovervåking vært forbundet med stor hemmelighet — også for oss på vegkontoret. Mange av de ansatte har underhånden forsøkt å få greie på når og hvor neste hemmelighet radarkontroll skulle være. Det vill jo være for ille om en selv skulle bli fotografert bakfra av sine egne! Det er jo så svinaktig fort gjort å glemme farten — selv om en jobber på vegkontoret.

Men resultatet av forespørselene har hver gang vært de samme fra dem som jobbet med dette topphemmelige prosjektet: ANER IKKE! Men nå er det satt nye folk på denne jobben. Ikke fordi at den «gamle» ikke var dyktig nok, men andre arbeidsoppgaver for den tidligere «guruen» vil etterhvert kreve sitt.

Den nye radaroperatøren synes å ha en mer liberal innstilling til opplegget, noe som det tydelig vil gå fram av i resten av rapportasjen.

Brobyggeren var nemlig med på en

kontroll et sted i Lier her forleden, og til vår store forbauselse fikk vi til og med lov til å fotografere hemmeligheten — radarkassa. Hvordan Fremtiden har klart det før oss er en gåte.

Nok om det, selve radarkontrollen gikk uten større dramatik, da denne helautomatiske innretningen klarer jobben godt selv uten innblanding fra de statsansatte.

På direkte spørsmål om ikke den nye operatøren syntes det var ille å måtte knipe eventuelle kollegaer på denne måten, så fikk vi til svar at det



Den siste finjustering gjøres før radaren overlates til seg selv.



var en ting han hadde tenkt mye på.

Vår litt på kanten-tanke om det ikke lot seg gjøre å hive akkurat bildet av bilen min i søpplekassa, viste seg ikke gjennomførbart. Nummerering av bilder på negativen og andre vanntette systemer satte en effektiv stopper for det.

Etter å ha vurdert forskjellige muligheter for å få løst problemet ble vi stående tilbake med kun en løsning, og det er å gjøre kjent for de ansatte i etaten hvor målingene skal foregå i tiden som kommer.

Hva er da mer naturlig enn å benytte bedriftsavisa til dette, den når jo ut til samtlige ansatte.

Operatøren ber innstendig om at dette ikke kommer utenfor etaten, dersom det skjer, vil hele vitsen med kontrollopplegget snart være borte.

Så folkens, de opplysninger som nå kommer, må kun brukes til invortes bruk. Vi kan gå med på at ektefeller-/forloveder får tilgang til stoffet.

Vi vil i neste utgave av Brobyggen komme med nye nyttige opplysninger om vår radaraktivitet.

DRIFTSPLAN FOR VEGKONTORETS AUTOMATISKE RADAR:

Rv. nr.	Sted	Dato	Tid
E-76	Vinnes	04.01.85	06.00 — 09.00
283	Gulskogen	10.01.85	14.00 — 16.30
285	Tranby	28.01.85	14.00 — 16.00
E-18	Kirkelinna	05.02.85	07.00 — 10.30
E-18	Kobbevikdalen	20.02.85	13.00 — 15.00
35	Knivedalen	15.03.85	06.30 — 09.30
7	Sokna sentr.	27.03.85	07.00 — 10.00
7	Bromma	30.03.85	07.00 — 10.00
7	Nesbyen	31.03.85	14.00 — 16.30



Det er en god del med instrumenter som skal til for å få radaren i aktivitet.

JURISTENS SPALTE

Denne gang: **BRØNN- SAKER**

Av Erik Greaker

ETABLERING AV NYE VANNFOR- SYNINGSANLEGG SOM ERSTAT- NING FOR SKADE PÅ ELDRE ANLEGG

Vi har i den senere tid igjen hatt etpar av disse «brønnsakene». Særlig i den ene av dem — Thorsrudgårdene i Lier, rv 285 — har man fått en særlig skarp markering av de problemer som kan oppstå, og dermed en sterk oppfordring til å gjennomtenkte dem. Da vil man stå bedre rustet ved neste korsvei, for ikke å si brønnvei.

Saken er ennå ikke ferdigbehandlet og jeg skal derfor ikke gå nærmere inn på den, men bare bruke den som utgangspunkt for mer generelle betraktninger. Men la meg samtidig understreke at nedenstående ikke gjør krav på å være en uttømmende og systematisk behandling av emnet. Strøtanker er et mer passende ord.

Det som først og fremst faller en i øynene når man sitter og hygger seg med denne eller lignende saker, er den påtagelige mangel på skriftlig avtale om hvilke plikter vegvesenet har påtatt seg. Det eneste som foreligger er som regel et mer eller stilltende utsagn om at vannbrukerne skal skaffes nytt vann i minst samme mengde og kvalitet. Drifts- og vedlikeholdsomkostninger blir det som regel ikke sagt noe om, hverken skriftlig eller muntlig, og enda mindre har man stillet seg det spørsmål om vegvesenet i det hele tatt var ansvarlig i full utstrekning for skaden på det gamle anlegget — det kunne jo tenkes at dette på forhånd var såvidt «ned-



kjørt» at bare en liten økning i biltrafikken på vegen ville ha forårsaket samme skade, eller at vannkilden kanskje var henimot uttømt og bare var istand til å levere tilfeldig overflatevann.

Den lærdom man først og fremst kan trekke ut av bl.a. «Thorsrudsaken» — den verserer nå for retten og vil kanskje bli enda mer lærerik — er naturligvis at man ikke bør påta seg å etablere ny vannforsyning før man så nøyaktig som mulig, skriftlig har fastlagt hvor omfattende vegvesenets plikter skal være, og dette gjelder såvel etableringen av anlegget som fremtidig drift og vedlikehold. Men før man — med pennen klar — setter seg ned ved forhandlingsbordet for å snakke om etablering av nytt vannforsyningsanlegg, bør man ha skaffet seg mest mulig viten om det gamle anlegg. Ved hjelp av brønneksperter og geologer — i bagatellsaker: sunt skipperskjønn — bør man få håndfaste opplysninger om:

- 1) kvalitet og kvantitet,
- 2) hvilken varighet man med rimelighet kan forvente,
- 3) hvorvidt anlegget ligger så nær vegen at økende trafikk vil skade det,
- 4) hvorvidt det forestående vegarbeid virkelig vil påføre anlegget skade og i tilfelle i hvilken utstrekning,
- 5) og endelig om det foreligger offentlige vannverksplaner el.l.

Man bør derefter — og fremdeles før man setter seg til forhandlingsbordet — bringe på det rene hvilke omkostninger man må regne med i forbindelse med de forskjellige alternativer som kan komme på tale: hel nyetablering av vannforsyningen, dypere boring i samme brønn og med pumpeutstyr o.s.v. Man bør også ha noenlunde på det rene hvilke drifts- og vedlikeholdsomkostninger de forskjellige alternativer innebærer, og sist men ikke minst: man bør også ha funnet frem til nåtidsverdiene av løpende utgifter. Dermed er den forberedende fase tilbaketrukket og man kan sette seg til forhandlingsbordet i forvissning om at man er godt rustet.

Den avtale som man omsider finner å kunne undertegne, vil variere fra sak til sak — alt etter hvilket svar man får på overnevnte spørsmål. I noen tilfelle kan det bli aktuelt å etablere helt nytt anlegg, med dekning av drifts- og vedlikeholdsomkostninger i en årrekke fremover, mens det i andre tilfelle bare vil bli aktuelt å skyte til et mindre



En måte å skaffe nytt vann på er å benytte ønskekvisen. Her er det Indseth som er i sving på jakt etter de edle dråper.

Foto: W. Bakken

beløp en gang for alle og overlate til vannbrukeren selv å etablere ny vannforsyning. Det lar seg ikke gjøre å sette opp et generelt avtaleformular som omfatter alle løsninger fra A til Å, men etterhvert vil det gjennom praksis utkrystalliseres noen få hovedtyper.

Under forhandlingene må man ha klart for seg at vegvesenets erstatningsplikt er begrenset til det reelle tap som vannbrukeren lider. Eller sagt på en annen måte: hans vannforsyningssituasjon skal være minst like god etter vegvesenets inngrep som den var tidligere. Det er et sekundært spørsmål om vegvesenet oppfyller sin erstatningsplikt i egen entreprise eller stiller et nøyaktig utmålt pengebeløp til vannbrukeren disposisjon slik at han selv kan besørge arbeidet utført. I alle tilfelle må man bruke kroner og øre som målestokk når erstatningsplikten skal utmåles.

Erstatningsbeløpet faller stort sett i 2 hovedgrupper, etableringsomkostninger og årlige drifts- og vedlikeholdsomkostninger. Det vil som oftest være vanskelig å etablere et anlegg som er nøyaktig likeverdig med det gamle — som regel vil det nye anlegg måtte overtreffe det gamle i større eller mindre grad for at man skal være på den sikre side. Men dermed har vannbrukeren fått en fordel som bør få virkning, f.eks. ved at der gjøres en passende avkortning i det beløp som stilles til hans disposisjon til dekning for drifts- og vedlikeholdsutgiftene i årene fremover.

Det er som regel lett å fastslå hva de årlige drifts- og vedlikeholdsutgifter vil beløpe seg til. Det er vanskeligere å finne frem til hvilken andel som bør falle på vegvesenet. Men stort sett kan man nok si at vegvesenet i utgangspunktet ikke skal dekke mer enn differansen mellom «gamle» og «nye» omkostninger. Like vanskelig er det å gi en skråsikker anvisning på i hvor mange år vegvesenet må antas å være forpliktet til å delta i denne pengegaloppen eller med andre ord, hvilket antall år som må legges til grunn ved beregningen av nåtidsverdien av de løpende ydelser. Her må man bl.a. ta i betraktning både driftsikkerheten og antatt varighet av det «gamle» anlegget.

Jeg har hittil gått ut fra den situasjon at det ikke hersker noen som helst tvil om vegvesenets fulle og hele skyld i at det gamle vannforsyningsanlegget blir ødelagt. Men det kan tenkes andre situasjoner hvor det er flere samvirkende årsaker til at anlegget ødelegges, og hvor vegvesenets virksomhet bare er en del av dette. En stadig økende biltrafikk med tilhørende rystelser i vegens nære omgivelser, er et eksempel på dette. Det ville i denne situasjon være urimelig om vegvesenet skulle bære hele erstatningsansvaret. Alminnelige erstatningsrettslige regler åpner da også for en fordeling i slike tilfelle. Hvis det bare kan overføres vegvesenet en liten grad av «skyld», så vil det som regel bare bli aktuelt å avgjøre hele erstatningssaken med en mindre kontantutbetaling.

VEGBYGGING I BOTSWANA

Av Bjørn Struksnes



Politikk — Økonomi

Botswana er en republikk med et demokratisk styresett. Av de 4-5 partiene i landet som stiller til valg er det demokratiske partiet det dominerende selv om opposisjonspartiet på venstresiden har hatt fremgang. Regjeringen fører en liberal politikk der det frie næringsliv har relativt fritt spillerom. Landet tilhører gruppen av de såkalte Frontlinjestater, men er av økonomiske grunner tvunget til å føre en pragmatisk linje overfor Sør-Afrika som landet er i tollunion med. Alle importerte varer kommer fra, eller gjennom Sør-Afrika.

Selv om utviklingen først og fremst har blitt forsert i hovedstadsområdet (sydøst) har staten gjort mye for at landsbefolkningen skal kunne nyte godt av de fremskritt som gjøres. Dette gjelder særlig skoler, sykestuer og husdyrkontroll. De store avstander og den spredte befolkningen gjør at det er relativt kostbart å bygge ut kommunikasjoner.

I forhold til mange andre lang i Afrika var Botswana relativt lite utviklet da landet ble selvstendig i 1966. I årene etter frigjøringen har det imidlertid vært en imponerende utvikling, selv i den siste perioden da det har vært en generell økonomisk tilbakegang i alle andre Afrikanske land. Mesteparten av utbyggingen har skjedd gjennom lån fra verdensbanken samt egne valutainntekter som kommer fra kjøtt- og gruveindustrier, men betydelige investeringer er også gjort med ren U-hjelp.

Den viktigste næringsveien i landet er kjøttindustrien og det eksporteres store mengder kjøtt til EEC-landene som har bygget Afrikas største og mest moderne slakteri i landet med en kapasitet på ca. 1500 dyr pr. dag. Av naturressurser kan nevnes diamanter, nikkel og steinkull. Siden det ikke foregår noen foredling av råvarene, er landets økonomi sårbar og prisgitt pris-svingningene på verdensmarkedet. P.t. er det svært lave priser på

alle landets råvarer, noe som tydelig gjenspeiler seg i budsjettssammenheng. Investeringer til veier har sunket kraftig da Verdensbanklån forutsetter at Botswana selv bidrar med 25-40% av egne midler i hvert enkelt prosjekt.

Geografi

Botswana er på størrelse med Frankrike og Belgia tilsammen, men har kun ca. 900 000 innbyggere og er det tynnestefolkede landet i Afrika. Landet er omgitt av Sør-Afrika, Namibia, Zambia og Zimbabwe og danner en høyslette, ca. 1000 m o.h. Bortsett fra enkelte fjelltopper i Syd-Øst, som når opp i 12-1500 m o.h., er landskapet flatt og geografisk ensformig. Vegetasjonen består for det meste av 2-4 m høye trær og tornekratt. To tredeler av landet består av havørken, dvs. sand-dyner som er opp til 150 m dype, men som er stabilisert av «bush» og stedvis gras. Bare i Nord-Vest, i Okavango-deltaet, som utgjør et kjempemessig sumpområde, er vegetasjonen og naturen forskjellig. Botswana har et rikt dyreliv. Løver og forskjellige antilopearter er vanlig i 3/4 av landet.

Befolkning

Den opprinnelige befolkning besto av Bushmen og Hottentotter, småvokste folkeslag med gul-brun hud og typiske østerlandske ansiktstrekk. I løpet av de siste 1000 år er disse folkene gradvis fortrent av negroide stammer, Bantustammer som kom fra nord, og senere boere som kom fra syd. I dag er renrasede Hottentotter nesten forsvunnet og av Bushmen er det 3-4000 tilbake som lever i små grupper i Kalahariørkenen og livnærer seg med jakt og av røtter som de graver opp av sanden. Forøvrig bor det ca. 10 000 hvite i landet hvorav halvparten er fastboende. Befolkningen forøvrig er av Bantuopprinnelse. I forrige århundre var det en periode med uroligheter og store omveltninger. Større stammer fra syd og øst fordrev og splittet stammer i Botswana slik at stammeskillene ble mindre fremherskende her enn i andre



land i Afrika. Dette gjenspeiler seg i dagens politikk der stammemotsetninger her spiller en underordnet rolle.

Vegbygging generelt

I perioden 1976-1983 ble det bygget gjennomsnittlig 240 km høystandard veg hvert år. Takten er nå flatet ut og vil ligge på under det halve i neste 5-års periode. Store investeringer til opprusting av vegnettet medfører tilsvarende økning av vedlikeholdsbudsjettet. Midler til fornyelse av asfaltdekker og oppgrusing har øket med 300% fra 1982 til i dag. I mange afrikanske land har storslåtte vegprosjekter bokstavelig talt forsvunnet ut i bushen av mangel på forståelse for vedlikehold. Botswana har, imidlertid så langt, vist stor forståelse for å bevare de store investeringer som er gjort på vegsektoren.

Vegforbindelsene med nabolandene er bygget ut med høy-standard veger/6,8 m asfalt, 1,5 m skuldre, dimensjonerende hastighet er 110 km/timen og 1 mill. kr/km. Norad har dessuten i flere år siden 1973 drevet et program for utbygging av vegnettet i utkant-strøk uten forutgående omfattende design. (500 kr/km).

Det finnes bare 5 knuseverk i landet og transportkostnadene blir derfor skyhøye. Som et eksempel kan nevnes at ved en overflatebehandlingsjobb i Mamu, en by i nord vestre delen av landet, ble steinmaterialene transportert 700 km.

Teknisk utdanning

Vegvesenet har sitt eget treningssenter som ble tatt i bruk i 1979. Dette er en internat-skole som tar sikte på å utdanne oppsynsmenn og vegteknikere og det kjøres 2 kurser parallelt, et 2-årig tekniker kurs og 1-årig oppsynsmannskurs. Ved siden av det, fortløpende kurser for maskinførere av 2-3 ukers varighet. I løpet av de to siste årene har det kommet 8 nyutdannede ingeniører tilbake fra England, USA og Sovjet. P.t. er det også studenter i Tyskland og Kina.

Vegvedlikehold

Av et vegnett på ca. 15000 km vedlikeholder staten ca. 8000 km, resten får lite eller intet vedlikehold. En stor prosent av disse vegene er «sandtracks» som oppstår mer eller mindre tilfeldig og som også ofte gror igjen. Spredt befolkning medfører liten trafikk tetthet, 15-30 i ÅDT er vanlig.

Hovedveier sør-nord gjennom landet har en trafikkmengde på 1000-2000 ÅDT. I vestre og sentrale deler er befolkningstettheten spesielt lav og liten per capita-inntekt. Behovet for transport er lite og følgelig gis denne delen av landet liten oppmerksomhet.

Landet er delt i 3 vedlikeholdsregioner hver med et administrativt senter og depot. Siden 1981 er det, med midler fra Verdensbanken, blitt bygget ut 9 vegstasjoner hver med egen lagerbygning, verksted, kontor og toaletter. Fra disse hovedvegstasjonene styres de forskjellige vedlikeholdslagene som flytter omkring etter en oppsatt tidplan. Arbeiderne får tildelt telt, feltsenger, kokeutstyr o.l. og holder seg selv med mat som for det meste består av tørr maisgrøt samt kjøtt som de kjøper fra jegere eller fra folk i nærliggende landsbyer. Hver divisjon har spesiallag som f.eks. Veghøvellag (1-2 veggøvlere m/førere og hjelpeførere, 1 lastebil til transport av telt, vann og diesel), samt formann og leir-vakt. Forøvrig finnes det kulvertlag, krattryddingslag, bitumenlag, vegskulderlag, oppgrusingslag og div. lag. Vegnettet er oppdelt i kostnadssteder og kostnadsoppfølgingen foregår med eget EDB-anlegg. Selv driftsplanene kjøres inn på EDB selv om dette foreløpig er på forsøksstadiet.

Forøvrig brukes det spesiallag til krattrydding, gjerdereparasjon, skilting, asfaltreparasjon o.l. Det finnes også 2 selvstendige lag for utbedring-sarbeider/oppgrusing. Hvert lag består av 2 veggøvlere, 1 dozer m/ripper, 1 hjullaster, 2 valser, 2 vannspredere, 5-7 dumpere/lastebiler.

«Grus»-materialene finnes i lommer ute i terrenget. Laboratoriet har gjenget som leter opp vegmaterialer på grunnlag av flyfoto og dels ved å følge spesiell vegetasjon som forekommer over depositene. Det graves testhull på ca. 40 x 40 m og prøver tas for analyse av kornkurve plastisk indeks, optimum vanninnhold, CBR samt et par andre parametere som er spesielle for disse materialene. Dersom et slikt grustak blir godkjent, begynner dozeren å rydde kratt før overdekning fjernes (0.5-1.5 m). De brukbare materialene forekommer i horisontale lag på ca. 1 m tykkelse og må rippes før de dozes sammen i kon-formede hauger for å oppnå god blanding. Til tross for dette blir det store variasjoner i materialene som dumpes på vegen i 5-6 m³ hauger med ca. 4 m avstand. Trafikken blir styrt ut på sidene mens 2 veggøvlere sprer materialene og blander de etter at vannspredere har kjørt over 2-3 ganger. Komprimeringen foregår med 1 vibro-val og 1 gummi-hjulvals. Rett etter komprimeringen



I Botswana er det ca. 15000 km med veg. Av dette vedlikeholder staten ca. 8000 km.



følger test teamet som tar ut prøver fra vegbanen etter et oppsatt mønster og analyserer prøvene i feltlaboratorium for å kontrollere at entreprenøren har oppfylt spesifikasjonene gitt i kontrakten. Tidligere har slike dekker vart i 3-5 år, men i det siste har det oppstått en krise p.g.a. at de gode materialforekomstene er uttømt. Kostnadene ligger på ca. 60 000 kr. pr. km. og kontraktene dekker fra 50 til 100 km.

Som på så mange felter ellers er den økonomiske utviklingen kommet i utakt med landets egne ressurser til å ta vare på investeringene. Vedlikeholdsavdelingen sliter med underbemanning spesielt på oppsynsmannskiftet, (50% dekning) men det gjelder også i høy grad for høyere stillinger på hovedkontoret. Samtidig er det et tydelig politisk press for å framskynde lokalisering av stillinger som gjør at det blir en relativ tilbakegang i bemanning som vil føles i flere år framover.



Fra 1976 - 83 er det blitt bygd 240 km høystandard veg hvert år.

Innsamling av resultatdata

Det må for alle nivåer klargjøres at innsamling av resultatdata via prosessoppfølging ikke er en form for måling av produktivitet på den enkelte eller lagene.

Dette er et hovedpunkt i en oppsummering fra deltakerne i en konferanse for representanter i nivå 4, med klar adresse til ledelsen. Temaet for konferansen var hvorledes man på nivå 4, (lagene i vegarbeidsdriften) opplever sin situasjon i sammenheng med økonomistyringsprosjektet. Deltakerne skulle se på hvilket grunnlag nivå 4 ønsker å aktivisere seg på i forhold til prosjektet og hvilke problemstillinger de mener er sentrale.

Økonomistyringsprosjektet er som kjent startet opp av Vegdirektoratet for å utvikle bedre styring og ledelse som kan gi større effektivitet og høyere produktivitet. Prosjektet omfatter bl.a. alle planleggings- og rapporteringsrutinger innenfor vegarbeidsdriften. Vedlikeholdet ble som første avdeling lagt under lupen i 5 prøvefylker deriblant Buskerud.

Betyr innføringen av nye og mer detaljerte rapporteringsrutiner fra lagene at vegvesenet ønsker å følge opp hva den enkelte i utedriften foretar

seg i detalj? Noe slike kunne være et nødvendig ledd i effektiviseringsarbeidet den gang vegvesenet var en arbeidsintensiv virksomhet. I dag utgjør lønn til arbeidstakerne i driften ca. 8% av de samlede utbetalinger mens f.eks. leie av egne og fremmede maskiner står for 30% av utgiftene. Den enkelte arbeiders medvirkning er i dag minst like viktig som før, med det skyldes ikke hans manuelle innsats.

I dag er det maskinene som gjør tungarbeidet, og effektiviseringsarbeidet går nå først og fremst ut på å velge de riktige maskiner og arbeidsmetoder og legge til rette for at maskinene kan arbeide mest mulig effektivt.

Diskusjonen om «overvåking» dukker opp hver gang det skal innføres et nytt og mer detaljert rapporteringssystem. Det samme skjedde f.eks. både ved innføringen av stimplingsur ved vegkontoret og av driftsdata i biltilsynet. Detaljerte rapporter gir muligheter for kontroll, men «systemet» har hverken tid til eller interesse av slik

detaljkontroll av den enkelte. De mer detaljerte rapportene skal benyttes til å se om planene blir fulgt, og som grunnlag for å lage nye og bedre planer.

Dårlige planer i utedriften ble fremholdt som et problem på den konferansen som ble nevnt innledningsvis. Men en av de viktigste forutsetningene for å lage gode og realistiske planer er at planleggerne vet hvordan ting best kan utføres og hvor lang tid en arbeidsoperasjon tar og hva den koster.

Gerhard Hjelbak

Gode planer er en forutsetning for god utførelse, og nøyaktige rapporter om arbeidsutførelse — om hva som gikk bra og hva som gikk mindre bra — er en forutsetning for å kunne lage nye bedre planer. Dersom vi engasjerer oss i denne prosessen kan vi komme inn i en god sirkel i arbeidet med å bedre effektiviteten. Jeg tror at alle både på vegkontoret, i oppsynet og i utedriften forøvrig skjønner dette.

Å rapportere det vi har gjort er en viktig del av hver enkeltes innsats for å bedre etatens effektivitet. La oss derfor ta innføringen av nye rapporteringsrutiner i beste mening.



Konsulent Olaf Rustand: ETTER 44 ÅR FÅR DET VÆRE NOK

Tekst/foto: Willy Bakken

Ikke det at han ikke har likt seg i etaten, men etter 44 års uavbrutt tjeneste i vegvesenet, syntes konsulent Olaf Rustand at nå var det på tide å si farvel til jobben på vegkontoret. Og den begynte han på den 9. juli i 1940. Men allerede i 1937 gjorde han sitt første bekjentskap med vegvesenet, da han fikk et vikariat som ekstrakon-torist i 6 måneder.

Så 3 år senere ble han fast ansatt som kontorist II med en svimlende månedslønn på noe i underkant av 200 kroner. Rustand forteller at arbeidsoppgavene på kontoret den gang var svært forskjellig fra dagens gjøremål.

Noe av det første han ble satt til var ulike jobber på bilavdelingen som det den gang het. Det dreide seg om dispensasjoner, bilrutekonsesjoner, og under krigen ble det en del jobb med å holde styr på bl.a. bensinen som vegvesenet disponerte. Etter at denne avdelingen forsvant, ble han satt på rengjningsmessige oppgaver.

Da så grunnsseksjonen ble opprettet, startet han sitt virke her, noe som han holdt på med fram til 1977, da han overtok stillingen som konsulent på personalseksjonen.

Som vi skjønner har Rustand opplevd en rivende utvikling gjennom de årene han har jobbet i etaten. Den mest markante fant vel sted for omlag 20 år siden, da fikk vegvesenet midler slik at det virkelig ble fart i både bygging av nye veger og vedlikehold av de gamle, sier Rustand.

Vi vil ikke helt forlate vegvesenet enda og ymter frampå om historiene som fortsatt verserer om vegvesenets «tyttebærturer». Smilet, og glimtet i øye forteller oss at dette nok er opplevelser som fortsatt sitter friskt i minne.

Du skjønner, sier Rustand, bakgrunnen for disse etterhvert sagnomsusturene startet under krigen, og formålet var å få litt matauk. Vi fikk låne lastebil av vegvesenet, men oppdraget måtte ha litt faglig tilsnitt, så det ble til at vi enten tok med oss et par skuffer grus, eller en kantstein eller to. Og så

bar det inn på tyttebærskauen på jakt etter de røde bær. Det sosiale samværet om kvelden, er vel den delen av turen det går historier om den dag i dag, men Rustand foretrekker at disse heller går fra mann til mann og ikke kommer på trykk.

Ikke det at det gikk så forferdelig villt for seg, sier han, men du veit det er fort gjort å komme i skade for å «henge ut» enkelte, uten selv å ville det. Vi lar derfor temaet ligge.

I den lange tiden Rustand har jobbet i vegvesenet har han «forbrukt» fire vegsjefer, bare det i seg selv er kanskje en liten rekord?

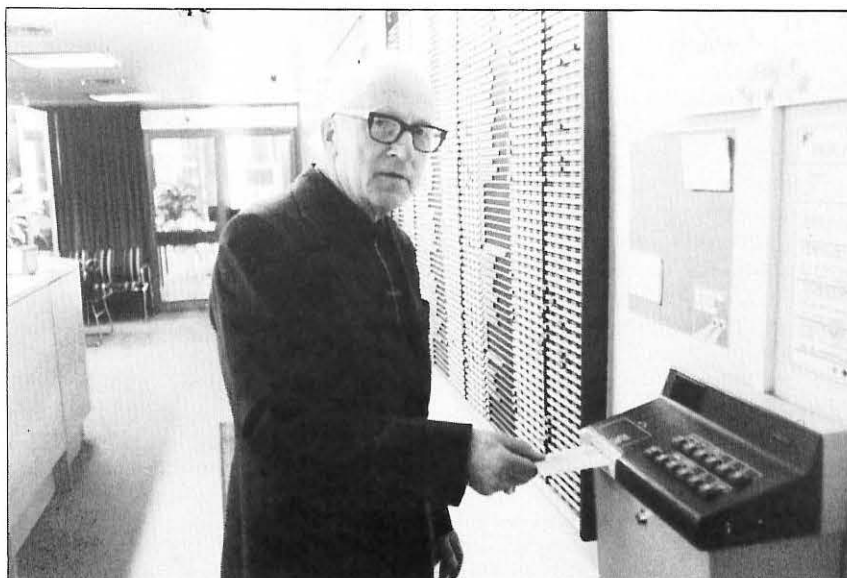
Men det er ikke bare vegvesenet som har hatt glede av hans innsats. Både i Konnerud Idrettslag og Konnerud Jeger og Fisk har han hatt tillitsverv og han er svært interessert i fortiden og således også med Skoger Historielag.

Rustand er også kjent for å traktere trekkspeillet på en mesterlig måte. Både i sin egen fritid og under arrangementer som vegvesenet har hatt, har han sørget for lystige toner med sitt spill. Og ikke bare det, han har

også laget sine egne låter, noe som han også i framtida har tenkt å fortsette med. Som vi skjønner vil ikke Rustand få noen problemer med å fylle sin pensjonisttilværelse.

Eiendommen på Konnerud vil også kreve sitt, sier han, og det forstår vi så godt når vi får høre at den er på 4 mål. Rustands siste arbeidsdag ble markert med en enkel tilstelning. De nærmeste medarbeiderne var samlet for på den måten å ta avskjed med en god kollega.

Vegsjefen overrakte en flott blomstergruppe, med takk for lang og tro tjeneste i vegvesenet. Adm.sjef Håkonsen overrakte en gave fra kollegaene på kontoret og takket for godt og hyggelig samarbeid, og ønsket pensjonistaspiranten lykke til i den nye tilværelsen. Og hedersgjesten selv takket for alle vennlige ord, og for det gode samarbeid og kameratskap gjennom mange år. Jeg har hatt en god arbeidsgiver i vegvesenet, sa Rustand, som også gjennom dette intervjuet vil rette en takk til alle han har arbeidet sammen med gjennom 44 hyggelige år.



Konsulent Olaf Rustand stempler ut for siste gang etter 44 år i vegvesenet.

Rv 7 utenom Torpo:

ANNERLEDES VEGÅPNING

Rep: W. Bakken.

Rv. 7 gjennom Hallingdal har de siste årene stadig blitt bedre. Omfattende utbedringsarbeider er blitt utført, omkjøringsveger er bygd, i det hele tatt er det blitt gjort en betydelig innsats for å få denne viktige ferdselsåren opp til rimelig standard. Det som imidlertid har vært noe uvanlig i forhold til prak-

sis andre steder i fylket, er at disse vegåpningene har gått relativt upåaktet hen. Riktignok har trafikantene kunnet glede seg over ny veg, og beboerne i tettstedene pustet lettet for at de endelig er blitt kvitt den plagssomme gjennomgangstrafikken. Sperrebukkene er blitt fiernet i all stillhet,

og trafikken satt på.

Så har anleggsfolket flyttet til nye steder med nye oppgaver. Men nå syntes anleggsbestyrer Gunnar Gran at det var på tide at også hans karer fikk være med på en mer tradisjonell vegåpning. I forbindelse med at omkjøringsvegen forbi Torpo nå er tatt i bruk ble det invitert til hyggelig samvær.

Foruten oppsynsmenn og karene som har jobbet på anlegget, var også en del fra vegkontoret innbudt. Også her var det nytenking idet både representanter fra personalseksjonen, lønnings- og regnskapskontoret var tilstede foruten de «vanlige» som er med på denne typen festlige lag. Representanter fra våre samarbeidspartnere Ål Kommune, Oslo Lysverker og entreprenøren, var selvsagt også invitert med.

Det ble først gitt en generell orientering om anlegget, og deretter ble den 3,5 km lange nye vegen prøvekjørt. Riktignok er det allerede mange som hadde gjort det før oss, men det kan jo være betryggende å vite at også ekspertene fant den nye vegen i orden.

Etter den faglige delen av arrangementet, var det samling på Evjens Minde i Ål.

Uten å gå spesielt i detalj, mistenker vi arrangørene for å ha konfrontert dette stedet tidligere — serveringen var aldeles utmerket den. Som seg hør og bør ved slike tilstelninger var det hilsningsstaler fra dem som har hatt en finger med i spillet både før og under anleggsperioden.

Ordføreren i Ål var ihvertfall svært godt fornøyd med den nye vegen, og han takket for det gode samarbeidet som hadde vært med alle berørte parter.

Selv om det går lenge mellom hver gang en vegåpning i Hallingdal blir merket på denne måten, så må vi ihvertfall si at det er svært hyggelig når det skjer.

Kanskje det derfor ikke ville gå så lang tid til neste gang?



Anleggsbestyrere og oppsyn i skjønn forening. Fra venstre ser vi Tore Braaten, Edvin Flesvik, Gunnar Gran og Ole Karterud.



Her er samlet noen av mannskapet som har sørget for ny rv. 7 ved Torpo. Fra venstre ser vi Thorleif Haugen, Engebret Thurus, Gerhard Syvertsen, Arne Majormoen, Terje Husemoen, Bjarne Bergom og Kjell Haga.



Pensjonistturen: KONGSBERG I SENTRUM

Tekst/foto: Willy Bakken

Årets pensjonisttur ble en hyggelig opplevelse for de vel 80 som hadde tatt seg tid til å være med.

Deltagere denne gang var fra den nedre delen av fylket og det var nå to år siden disse hadde vært på utflukt sammen.

Datoen for turen var 29. august, og tradisjonen tro var også værgudene på vegvesents side — vi får vær etter

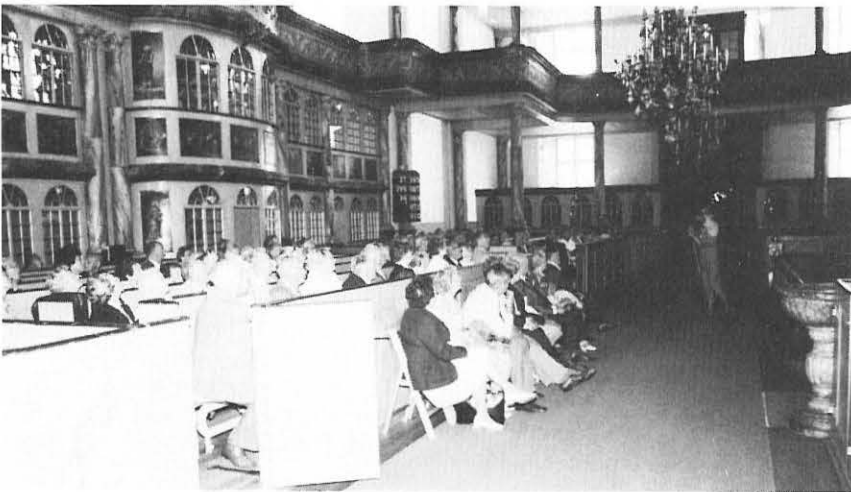
det vi har fortjent, var det en som hevdet.

Første stopp på turen var vegkontorets kantine. Her vanket kaffe og noe å bite i. Mange var det som allerede hadde brukt en del timer av dagen, så servering passet derfor utmerket for de aller fleste. Deretter gikk turen til Kongsberg, der besøk på en del av byens serverdigheter var lagt inn.

Sølvverksmuseet ble først besett, og her vanket det også kaffe. Kongsberg gamle kirke var det nok mange som hadde sett fram til å besøke, og orienteringen som ble gitt var både interessant og spennende. Til slutt var det stopp på Laagendalsmuseet. Selv om det ikke var omvisere her, var det hyggelig for pensjonistene å rusle omkring å kikke på alt det gamle som der var å se. Så var det inn i bussene igjen, og denne gang gikk turen om Notodden og videre til Bolkesjø Hotell. Her ble dagen avsluttet med middag og en hyggelig prat med gode venner.

Årets tur ble av samtlige karakterisert som svært vellykket. Det ble gitt uttrykk for at den hadde vært passe lang, og det beste av alt, svært lite stressende.

Så derfor nok en gang, blomster til våre utmerkede damer på personalseksjonen for vel utført jobb.



Pensjonistene fikk en fin orientering i Kongsberg gamle kirke.



Fornøyde pensjonister slapper av på Laagendalsmuseet.



Ei gammel motorsag vekket nok minner hos enkelte av pensjonistene.

Strengere krav til kvaliteten av bærelag ?

Kostnadene på bærelaget, d.v.s. det laget som ligger nærmest under vegdek- ket, ligger i dag som regel på mellom 150 og 300 kroner pr. meter veg.

Strengere krav til kvalitet skulle normalt innebære et tillegg til en kostnadsand- del som allerede er høy. Spørsmålet er likevel: Kan vi spare penger ved å bygge enda dyrere ?

Kvalitetskrav ved bygging virker inn på anleggskostnadene, men også på vedlikeholdskostnadene. Ideelt bør krav til kvalitet settes slik at summen av bygge- og vedlikeholdskostnaden blir så liten som mulig.

Med dette som utgangspunkt går vi tilbake til bærelaget. Fornying av faste dekker er en vedlikeholdskostnad

som det er enkelt å holde regnskap med. Flere forhold virker som kjent inn på hvor ofte det blir nødvendig å fornye faste dekker. Vi kan trekke fram piggdekkslitasje, skader på grunn av telehiv og setninger og utilstrekkelig lastfordeling gjennom vegfundamen- tet mot undergrunnen. For vegger med moderat trafikk (ÅDT 3000) i områder

der vegfundamentet er rimelig godt tilpasset undergrunnens bæreevne, vil kvaliteten av bærelaget virke svært avgjørende inn på behovet for dek- kefornying.

Dette er en situasjon som er gyldig for en stor del av vegnettet i fylket.

Hvor store kostnadsmessige utslag ligger i ulike reasfalteringsbehov? An- dreas Thorrud og Birger Borgen som kjenner dette best, forteller at sprang i reasfalteringsbehov fra 12 ned til 6 år ikke er uvanlig. Vi tenker da på vegger der piggdekkslitasjen, telehiving m.v. spiller liten rolle. Regner vi nærmere på hva denne forskjellen i reasfal- tering betyr kostnadsmessig, finner vi at den tilsvarer hele byggekostnaden av et vanlig bærelag, d.v.s. kr. 150-200 pr. meter veg. Vi har da sammenlignet kostnader over en periode på 20 år framover i tida og neddiskontert hver nydekketkostnad til nåverdi med 7% pr. år.

Utslagene i reasfalteringsbehov som er avhengig av om bærelaget er av god eller dårlig kvalitet, er nok sjelden så store som i regneeksem- plet. Kanskje 3-4 år forlenget levetid kan oppnås under gjennomsnittsfor- hold. I tilfelle kan vi lønnsomt investere inn til ca. kr. 75,- pr. meter veg, eller kr. 10,-pr. m³ i bedre bærelag for å nå dette målet. Omregnet til en pris på bærelagsmassene tilsvarer det lønn- somme «tillegget» ca. kr. 40,- pr. m³.

Vegdekkene synes å holde like len- ge i Buskerud som ellers i landet. Kvalitetsstandarder når det gjelder bærelag skiller seg vel heller ikke spesielt ut. Kvalitetskontrollen viser imidlertid at vi ofte ender opp med bærelag som er ømfintlig for vannopp- bløting. Nettopp med tanke på lang levetid for dekkene, er det viktig at vi sikrer en oppbygging som beholder høy stabilitet under skiftende forhold gjennom året. Stabilitetsproblem opp- står spesielt i grusbærelag ved at inn- holdet av finkornig materiale blir for høyt.

Ved inngangen til et nytt år kan det være nyttig å stille seg nye mål. Jeg vil foreslå at ett av målene for 1985 blir at vi skal komme over på bruk av bærelag som sikrer lang levetid for faste dekker til lavest mulig byg- gekostnad.



Et «godt» eksempel på hva som skjer dersom bærelaget ikke holder mål.

Av Hans Ruistuen



VEGVESENET SPARER PENGER PÅ DET NYE BRØYTEOPPLEGGET

Etter et uttall av år med gemyttlige forhold og greie forhandlinger om priser med representanter fra våre nærmest «fast ansatte» brøytekontraktører, gikk vi i år til det skritt å si opp tidligere kontrakter og å lyse alle brøyterodene ut på anbud.

Ideen var ikke sugd av eget bryst, da vi fra sentralt hold i forskjellige ordelag og former, ble pålagt, senere anbefalt, å følge denne oppskriften.

Fristelsen til å utsette pålegget et år var tilstede, men ut fra den tankegangen at det er bedre å hoppe i det, enn å kripe i det, utfordret vi skjebnen.

Vi benyttet samtidig anledningen til å justere og endre enkelte roder med hovedvekt på å gjøre de fleste lenger.

Reaksjonen på oppsigelser av gamle brøytere, og utlysning av nye på anbud, lot ikke vente på seg.

Advarsler mot nyordningen kom, både fra egen rekke og fra representanter for brøyterne og N.L.F.

Men med tilbudsgrunnlag utarbeidet av Vegdirektoratet som bakgrunn, lyste vi ut tilsammen 58 brøyteroder. Tidligere brøytere ble særbehandlet, da de fikk tilsendt tilbudsgrunnlag med oversikt over brøyteroder uoppfordret, mens alle andre interesserte måtte be om å få tilsendt de samme opplysningene.

Det var med noe spenning vi så frem til resultatet av vårt utspill. Det svirret noen rykter i luften om boikott, ville vi få tilbud nok slik at vi også for denne vinterseongen skulle få ryddet snø av vintervegene, og i tilfelle til hvilken pris?

Tilbudsfristen utløp og resultatet ble 140 innkomne tilbud. Med få unntak hadde vi konkurrerende tilbud på alle brøyteroder. Prismessig svingte det meget. Uten å nevne tall kan det vel antydes at forholde mellom lavest og høyest bud var bortimot 1:5.

Hvordan slo dette ut i de forskjellige områdene? Vi oppdaget jo ganske snart at man i distrikter med transportentraler hadde benyttet seg av prisdirektoratets dispensasjon fra prisloven ang. samarbeidet om priser, samtidig som det viste en sterk og «prisbevisst» organisasjon. Den konkurranse som vi var ute etter ble i disse områdene noe illusorisk, og tilbudene høye.

Samlet sett for fylket ble det likevel et gunstid resultat når man ser på en teoretisk beregning ut i fra hva brøytingen ville ha kostet etter fjorårets beregningsmodell, kontra de gitte priser. I kroner utgjør dette snaut regnet ca. 1/4 million kroner for hele fylket, eller noe i underkant av 7% besparelse.

Tore Finnerud



Våre «gamle» brøytere gjorde en bra jobb sier artikkelforfatteren, men vi håper og tror at også våre nye kontraktører vil gjøre det samme.

se. Spredningen var stor dersom man ser områdene hver for seg. Ytterpunktene kan beskrives slik:

En besparing på 25% til en økning på 25% fra teoretisk beregning etter fjorårets priser.

Ser man på forholdet til de gamle brøyterne som i rimelig grad ble prioritert innenfor valgmulighetene utenom pirs, har vi i Buskerud fått utskifting på 18 roder. Dette er vel 30% av samtlige brøyteroder i fylket.

Vi går vinteren spendt i møte og håper og tror at våre nye kontraktører følger opp det gode arbeidet som våre «gamle» brøytere utførte.

Den nye Mørkvann bru: Her spares 1,6 mill. kroner

Mørkvann bru er ei 60 m lang bru på riksvegen mellom Sætre og Verket. Brua er smal, og den har akseltrykkbegrensinger. Den har 4 spenn og pillarene er fundamentert med trepeler til fjell/fast grunn.

Grunnundersøkelsene startet med å undersøke om de gamle fundamentene kunne benyttes til ei ny bru. Pga. usikkerhet med tilstanden av pelene etc., ble dette alt. forlatt. Planavdelingen foreslo da et alternativ ved siden av den gamle brua.

Av Cato Solberg

Grunnundersøkelsene viste at det var meget bløt grunn. Den besto av torvmasser og bløt leire over fjell/fast grunn i opptil 11 meters dybde, målt fra normal vannstand.

Ei konvensjonell bru med peler til fjell, ville ha kostet ca. 3,6 mill. kroner.

Veglaboratoriet foreslo at de bløte massene ved en kombinasjon av graving og sprenging, kunne brua kortes inn til 10-15 m lengde. Dette alternativet ble tilpasset grunnforholdene og fortreningsarbeidet startet i januar i år og var ferdig i løpet av april.

Arbeidet foregikk på den måten at steinmassene ble lagt opp med 3-4 m overhøyde på tippen for å skaffe tyngde til fortrengingen. Sprengladninger ble ført inn under fyllingen i 3-5 m avstand. Tilsammen kunne det bli ladninger på bortimot 100 kg sprengstoff. Av hensyn til sikkerheten for den gamle brua, kunne vi ikke til å begynne med benytte så store ladninger som en kunne ønske. Det ble installert instrumenter på pillarfundamentene for å kontrollere om de fikk en sideveisforskyvning p.g.a. sprenging/fortrenging. Både foran og etter hver sprenging ble det tatt vannprøver og «grumsetheten» m.v. ble analysert på vannanalyaselaboratoriet i Buskerud fylke.

Vannet i Mørkvann benyttes i produksjonen til Dyno på Sætre, og noe går også til drikkevann.

Sprenging ble foretatt for hver 5. meter man gikk fram med fyllingen.

De fortrenge massene stuvet seg opp foran steintippen. Disse massene ble gravd opp og kjørt vekk. På et parti fant vi også ca. 50 m³ tømmer som skrev seg fra et tidligere brufundament. For å følge med i om fortrengingen var effektiv, ble det foretatt profileringer før og etter hver sprenging.



Ved den spesielle løsningen som ble valgt for den nye Mørkvann bru, sparte vi omkring 1,6 mill. kroner.

Fyllingen ble lagt ut i samme høyde over hele sundet. Dette var nødvendig både anleggsteknisk og p.g.a. at vi dermed oppnår et raskere setningsforløp der brufundamentene skal stå. Totalt har det gått med ca. 15000 m³ steinmasser.

Det skal graves ei renne gjennom fyllingen og bygges ei kort ett-spenns bru med små fundamenter over vannstanden i steinfyllingen.

I månedsskiftet oktober/november var setningene kommet opp i ca. 40 cm og har nå delvis stoppet opp.

For å kontrollere om fortrengingen hadde gått som ønsket, har vi boret

gjennom steinfyllingen og ned til fast grunn eller fjell med Odex-utstyr. Dette egner seg meget godt til dette formålet. Grunnen til at dette brualternativet ble valgt, var at en ville få en billig bruløsning. Planen innebar også at en skarp kurve like ved brua kunne rettes ut for å skaffe stein.

Vi regner med at dersom det skulle vært bygget en ny 60 m lang bru, ville den som tidligere nevnt, ha kommet på ca. 3,6 mill kroner. Så langt vi vet i dag, vil arbeidene komme på ca. 2 mill. kroner. 1,6 millioner spart er vel et bra resultat, ikke sant?



Resultatene av årets aksjoner blir nå analysert

Asbjørn Bustgaard

Som vel alle ansatte i vegvesenet vet har Biltilsynet i 1984 deltatt i to store landsomfattende aksjoner:

AKSJON KJØRELYS

AKSJON MOT HELGEULYKKER
AKSJON KJØRELYS startet 12. mars 1984 og var planlagt som den største trafikksikkerhetskampanje i Norge i 1984. Hensikten med aksjonen var å få flest mulig bilførere til frivillig å bruke kjørellys om dagen og dermed redusere antall ulykker.

Myndighetene ønsket i første omgang ikke å innføre påbud om bruk av kjørellys og håpet at man ved hjelp av informasjon og annen påvirkning skulle få 85% av bilførerne til å bruke kjørellys om dagen.

AKSJON KJØRELYS ble grundig planlagt av Vegdirektoratet i samarbeid med bilorganisasjonene, vegbrukerorganisasjonene, Trygg Trafikk og flere. Det ble laget annonser, klistremerker, plakater, streamere og skilt og det ble satset stort på å benytte TV, radio og presse. På forhånd ble det foretatt holdningsundersøkelse vedrørende bruk av kjørellys blant bilister i det sentrale østlandsområdet og det ble gjennomført tellinger av bruk av kjørellys både før, under og etter at aksjonen var avsluttet for i år. Resultatene ble fulgt nøye fra måned til måned.

Slik så resultatene ut for bruk av kjørellys i Buskerud fylke:

Mai mnd.	60,1%
Juni mnd.	53,7%
Juli mnd.	58,0%
Aug. mnd.	64,7%
Sept. mnd	57,1%

For å holde interessen for AKSJON KJØRELYS på topp gjorde Biltilsynet en stor innsats i forbindelse med sine utekontroller. Biltilsynet stoppet biler som kjørte uten lys og delte ut brosjyrer og prøvde å overtale bilistene til frivillig å bruke kjørellys om dagen.

Det ble store oppslag i pressen da biltilsynssjefen gikk ut til pressen og

meddelte at biltilsynet ville kombinere AKSJON KJØRELYS med AKSJON MOT HELGEULYKKER slik at bilister som kjørte uten lys i helgene ville bli stoppet for informasjon og teknisk kontroll. Det ble med store bokstaver slått opp «USMAKELIG PÅFUNN AV BILTILSYNET». Men selv negativ omtale av en person kan gi positiv PR for formålet.

Biltilsynet forsøkte å gjøre det «godt igjen» helgen deretter da biltilsynet stoppet de bilistene som brukte kjørellys, takket bilistene for positiv innsats og delte ut en rød rose. Med denne rosesaksjonen fikk vi en fantastisk positiv presse-omtale. Ideen til roseaksjonen kom forøvrig fra vår informasjonsmedarbeider, som selv deltok både i planlegging og utførelse med god hjelp fra ansatte på kontorseksjonene både ved biltilsynsstasjonene og vegkontoret.

Den andre store aksjonen «AKSJON MOT HELGEULYKKER» ble star-

tet av sasmferdsdeparterementet og justisdeparterementet i fellesskap for å forsøke å redusere de mange alvorlige trafikkuulykkene i helgene. Hele 10-15% av alle dødsulykkene skjer i helgene. Risikoen for å bli drept eller skadet i trafikken er mere enn 5 ganger så stor natt til lørdag og søndag. Den typiske helgeulykken skjer utenfor tettbebygd strøk og føreren av ulykkeskjøretøyet er en ung, urutinert fører — ofte med promille.

Både politiet og biltilsynet fikk derfor ekstrasbevilgninger for å øke antall utekontroller i helgene. Biltilsynet i Buskerud fikk kr. 110 000,- til å dekke økt overtid og reise og samtlige biltilsynsstasjoner ble pålagt i månedene juli, august, sept. og oktober å delta minst en gang hver helg i en utekontroll. Biltilsynet i Buskerud gjorde en stor innsats. Ifølge de mottatte rapporter fra disse helgekontrollene vil vi gi følgende opplysninger:

Antall kontroll-dager	Antall med-gåtte timer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Kjøretøy med feil		Kjøretøy avskiltet	
			ant.	i %	ant.	i %
56	608	3.298	868	26,3	62	1,9



Biltilsynssjefen vil nå se på effekten av de aksjonene som har vært i år.

Etter at AKSJON MOT HELGEULYKKER er avsluttet har vi stilt oss følgende spørsmål:

- Var aksjonen godt planlagt?
- Hva kunne vært gjort annerledes?
- Kunne vår innsats og oppfølging vært bedre?
- Oppnådde vi hensikten med aksjonen, nemlig å redusere antall helgeulykker?

Disse spørsmålene vil vi ta opp på biltilsynsstasjonene til diskusjon. Helgeulykkene vil bli analysert for ytterligere å kunne sette inn ressurser for å redusere ulykkene.

Fra maskindrift til vinproduksjon

Av Eivind Berge

En gammel drøm er gått i oppfyllelse. Jeg har vært med på vinhøst i Moseldalen. Det var miljøet, stemningen og arbeidsmåten jeg først og fremst ville oppleve. Og det fikk jeg.

Opprinnelig hadde jeg tenkt med til Frankrike, men forholdene ville at det ble Tyskland i stedet. I to-tre år syslet jeg med forberedelsen, nødvendige kontakter måtte ordnes. Meningen var opprinnelig å reise alene, men etter en tid fikk jeg også en annen person interessert. At vi ble to er jeg i dag svært glad for.

Det var to forventningsfulle eventyrere som forlot norske-kysten den 20. okt. med ferje til Danmark. Derfra med egen bil til Winingen i Moseldalen. Plantasjeeieren (yrkestittel Winzer) vi hadde avtale med, tok hjertelig mot oss.

Vi ble innkvartert privat bare noen titalls meter fra Winzerens bosted i selve byen. Winzeren, som het Knebel, bodde i en 3-etasjers generasjonsbolig med tilhørende overbygget gårdstun for vinproduksjon. Under det hele en gedigen vinkjeller med tusenvis av vinflasker og store vinanker i rekker.

Første kvelden ble vi invitert hjem til fam. Knebel, hilste på husets medlemmer fra oldemor på 77 år til yngstejenta på 8 mnd. Vi smakte på husets viner, samtidig som vi fikk orientering om drueplantasjen, vinproduksjon, arbeidsforhold osv.

Produksjon av vindruer i dette området går helt tilbake til Romertiden. Fam. Knebel kunne med sikkerhet følge sine aner til år 1598, trolig var det før den tiden. Plantasjen består av ca. 25 000 vinstokker. På hver hvinstokk avles gjennomsnittlig 2-3 kg druer som igjen gir ca. 1-1,5 l vin med forskjellige kvaliteter, alt etter værforholdene, vekststedet, jordkvaliteter, bakkehelninger m.m. Årets druehøst var grunnet vær, den dårligste på over 70 år.

Med unntak av sept. mnd. var Winzerne og fam. helårsbeskjeftiget i vin-



EDB-lister er byttet ut med spesialsaks for klipping av drueklasene.

hagen. I tillegg var det noe leiehjelp om våren og særlig under innhøstingsarbeidet. September ble derfor Winzernes feriemnd. Vinfestene i distriktet ble arrangert i denne tiden.

Første kvelden ble det noe sent før vi inntok horisontalen, men neste morgen presis kl. 08.00 som avtalt stilte vi i arbeidshabitt hos Herr Knebel klar til innsats. I løpet av ca. 15 min. hadde vi inntrykk av at hele byens innbyggere

var på vei til vinplantasjen, i traktorer, bilende og gående. Årets drueplukking var startet.

For oss uvitende nordboere var den spontane oppstartingen også et skue. I vinhagen fikk vi utlevert drue-kurv og spesialsaks for klipping av drueklasene. Etter en kort informasjon om arbeidsmåten startet vi på innhøstingen, 2-3 timer senere hadde vi tilegnet oss teknikken. I hvertfall hadde vi ingen vansker med å følge tempoet til de øvrige plukkerne. Til sammen var vi 8-10 personer i hvert arbeidslag, både kvinner og menn. Hvert lag hadde sin bærer som fraktet druene fra hagen til vegen der traktor med henger var plassert.

Hver dag kl. 12.00 ble middagen (varm mat) servert ute i vinhagen, liksom kaffe med mat kl. 15.30. Vin var en selvfølge både til måltidene og andre tider på dagen om en det ønsket. Kl. 17.00 var arbeidet i druehagen slutt, alle pakket sammen og dro inn til byen.

Om ettermiddagen og kvelden foregikk selve druepressingen (ikke fottrækking) og vinproduksjonen hjemme i Winzerens lokaler.

Hver Winzer har sin egen vinproduksjon med lange, lange tradisjoner, slektsledd etter slektsledd. Egne flaske-etiketter med fargerike firmamerker, påført vinens årstall, — kvaliteter fra den billigste Tafelwein — Landwein — til den dyreste Qualitätswein mit Predikat som kabinett, eksklusive spåtlese til toppen som er Troeken beeren aus lese.

Om kveldene var vi sammen med

Weingut Horst Knebel
seit  1598



fam. Knebel, benket rundt kjøkkenbordet til hyggelig prat med god mat og drikke. Pratet om våre hjemlige forhold, men mest kom samtalen inn på

drueproduksjon og vinlaging. Fikk en grundig informasjon om vinkvaliteter. Smakte på vinsorter som lages i så små kvanta at varen ikke finnes på

markedet. (Toppkvalitet). Skal denne vinen kunne fremstilles må druene oppnå en helt spesiell kvalitet (værforholdene er avgjørende). Oftest blir det mange år mellom hver gang dette resultatet oppnås.

Etter 4. dagers arbeid i vinhagen (som avtalt) satte vi kursen mot hjemlandet, en opplevelse rikere og et hyggelig minne på alle måter.

Til dem som lurer på kostnader med denne turen kan jeg kort opplyse følgende. Båt — ferjer — bensin — overnattinger og mat under reisen ble ca. kr. 1 670,- pr. pers. for 8 dager. For arbeidsinnsatsen i vinhagen hadde vi gratis hus, kost og vin... forhåndsavtalt.

Før avreise var det mange advarende røster, mot hardt arbeid, bratte skråninger, utrenet til jobben og mye mere. Til event. andre som går med lignende tanker, sett de ut i livet! Terrenget er ikke noe for en nordboer. Arbeidet var på ingen måte hardt.

Turen overgikk alle forventninger. Miljøet og forholdene må oppleves. Det kan ikke uttrykkes med ord.



Hver dag ble det servert varm mat ute i vinhagene. Også vin hørte med til menyen.

Ny mann på vedlikeholdsavdelingen

Vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret har fått ny medarbeider. Det er ikke her snakk om noen nyansettelser, idet Rolf Bøe Larsen tidligere har virket på adm.øk. avdeling.

Som tidligere, behandler adm. sekretær Larsen søknader om dispensasjon for brede/lange transporter og søknader i forbindelse med telerestriksjonene. Også tillatelser om å arrangere sykkeløp, økonomiløp og rebusløp for biler må klareres av Larsen først. Til nå har han vært allene om å stelle med disse tingene, men heretter vil kollegene Fyrand og Hval sørge for at butikken ikke stopper opp ved ferie og eventuelle sykdomsfravær. Larsen vil etterhvert også få andre oppgaver på vedlikeholdsavdelingen.

Også når det gjelder kontorene, er det foretatt visse endringer, slik at forholdene nå skulle være lagt best mulig tilrette for en publikumsvennlig behandling — slik det sømmer seg Årets service-etat.



Avdelingen som nå er blitt mer publikumsvennlige består av Kjellaug Johannessen, bak er Rolf Bøe Larsen og ved siden av seg har han Truls Fyrand. I bakgrunnen en fornøyd Alf Stokke.

AVSKJED TIL TREKKSPILL OG DANS

I løpet av dette året har sju av de ansatte i vegvesenet gått av med pensjon. Disse var midtpunktet under tilstelningen vegkontoret holdt på Tyrifjord Turisthotell i slutten av november måned. For, som tradisjonen nå er blitt, blir samtlige som går over pensjonistenes rekker invitert til avskjedslag med vegsjefen som vert.

Tekst/Foto: W. Bakken.

Også ektefellene til de nyblivne pensjonistene var tilstede, og bidro så absolutt til å kaste glans over sammenkomsten. Adm. sjef Hans Jan Håkonsen ønsket gjestene velkommen og fortalte hva dagens program gikk ut på.

Og første post på dette, var et svært delikat og velsmakende koldtbord.

I motsetning til de måltidene gjestene normalt er vant med i vegvesenet, tok en seg denne gang godt med tid — og det var også meningen. Maten var nok en bidragende årsak til det, men også en hyggelig prat med kollegaer og venner gjorde at det ikke var noe som hastet denne dagen.

Vegsjef Rognan avsluttet denne sekvensen med å takke for god og solid innsats i vegvesenet gjennom flere år. Også ektefellene fikk sin del av rosen, for det gjelder for oss i vegvesenet, som ellers at det som regel står kvinner bak, sa vegsjefen.

Etterpå fortsatte samværet med kaffe og kaker i salongen. Olaf Rustand, som også i denne forsamlingen var nestoren, hadde sin vane tro med seg trekkspillet. Og etter et par akkorder var dansen i gang. Selv om ikke underlaget var av den typen en vanligvis finner på store dansekonsurranser, viste det seg å være fullt brukbart for vegvesenføtter. De tilpasser seg utrolig raskt ulike typer av underlag, for her var det massevis av rutine.

Etter at første avdeling i dansen var over, var stunden kommet til den mer høytidelige delen av programmet, overrekkelse av diplom og gave. Og her fikk hver enkelt den offisielle diplom som uttrykker takk og erkjentlighet for innsatsen i vegvesenet. I tillegg vanket det gave fra vegsjefen i form av en sølvbeslått kniv med den enkeltes initialer på.

Vi fikk inntrykk av at de ferske pensjonistene satte pris på denne oppmerksomheten og at de vil se tilbake på samværet som en fin avslutning på et langt liv i det offentliges tjeneste.



Ingen av disse synes å ha noe i mot å gå over i pensjonistenes rekker. Foran fra venstre: Hans Stabek, Olaf Rustand og Anders Lindum. Bak fra venstre: Harald Haugland, Rolf Hamremoens og Andres Fløtterud.

REGIONAL DISTRIKT-LEDERKONFERANSE

I tiden 17.18. oktober d.å., foregikk det en begivenhet i vegvesenet som få var klar over.

Distriktslederne i Aust-Agder, Telemark, Vestfold og Buskerud møttet til konferanse. Denne hadde sitt utspring i tidligere års undersøkelser om ønske m.h.t. kurs, etterutdanning osv. Når det skrives ovenfor at konferansen var en stor begivenhet, kommer det seg av at dette er den første i sitt slag som er holdt på dette trinn i pyramidens.

Hvis en tenker seg Vegdirektoratets nye tankbaner som går ut på å fjerne distriktslederne, så ble konferansen

Av Einar Ottesen

enda mer enestående. Den vil muligens stå oppført i vegvesenets historiebøker som den første og siste distriktslederkonferansen. Slik smaker det «fugel» av.

Hvis en ser tilbake på konferansen så var den meget interessant. Områder som vedlikeholdsstandard ble diskutert med overing. Lien fra Vegdirektoratet som kårer. EDB og dagens situasjon innen dette området ble debattert og fremtidsmusikken for dette hjelpemiddel ble lagt fram av over-



ing. Thorvik fra Buskerud.

Emne omkring nyorganiseringen av vedlikeholdet ble selvfølgelig «rosinen» i pølsa under konferansen. Avd. ing. Utkilen fra Hordaland er saksbehandler på området, og han både ga og fikk impulser. Temaet var så interessant og engasjerende at reserterende program måtte forandres.

Nyorganisering av vedlikeholdet og prøveprosjektet i Telemark fulgte naturlig inn i det foregående program og dette resulterte i gruppearbeid med etterfølgende diskusjon.

Hvert fylke orienterte dernest om deres saltpolitikk, metoder og utstyr. Alt er slettet ikke likt!

Deltagerne var enige om at denne form for konferanse bør ha livets rett, og jeg henstiller til andre grupper innen etaten: Gå hen å gjør det samme.

Få deltagere, i dette tilfelle 11 distriktsledere, gir luftige og meningsfulle diskusjoner. Mange skulle sikkert ønsket å ha vært flue på veggen der!

Søkelys på vedlikeholdet

De høye herrer i Viken har talt:

Vedlikeholdet av statens veger skal effektiviseres! I den anledning er det gått ut skriv om at vi innen 1. juni 1985 skal ha klart et forslag til områdeinndeling og forslag til organisering av hele avdelingen innen 1. januar 1986.

Vegdirektoratet har bl.a. satt som rammebetingelse at områdestørrelsen bør reguleres innenfor 400 til 750 km. Områdegrensene bør tilpasses kommunegrensene.

I Buskerud har vi stilt oss tvilende til disse rammebetingelsene og ønsker en åpen vurdering ut fra arbeidsoppgavene vi er satt til å løse. Målet er det samme, en mest mulig effektiv og publikumsvennlig vedlikeholdsorganisasjon.

Av Brigte Hope

BILTILSYNSAVDELINGEN STYRKES

Nå er det endelig i orden med ny saksbehandler for Biltilsynssjefen. Per Kr. Rotherud, tidligere ansatt som seksjonsleder ved kjøretøyseksjonen ved Biltilsynet Hønefoss, tiltrer stillingen 1.1.85.

Rotherud er 41 år gammel, og han er utdannet som ingeniør ved Østfold ingeniørhøgskole. Han har tatt handelskoleeksamen og 1. avd. juridikum. Han har flere års praksis som ingeniør og instruktør fra bilbransjen, bl.a. i firmaene British Leyland Norge A/S og Norsk Scania-Vabis A/S.

Rotherud begynte ved Biltilsynet Hønefoss i 1972. I 1979 ble han seksjonsleder ved kjøretøyseksjonen. Rotherud har forøvrig flysertifikat og deltok som flyver ved siste års flyovervåking i teleløsningsperioden.

Hva skal Rotherud arbeide med på biltilsynsavdelingen på vegkontoret?

Rotherud vil få følgende arbeidsoppgaver:

- saksbehandler for Biltilsynssjefen
- holde kontakt med kjøretøyseksjonene og delta på møter i kjøretøyseksjonsutvalget

— arbeide med kjøretøy-tekniske saker

— arbeide med å forbedre rutiner, opplegg for periodiske kontroller, utekontroll, vektkontroller m.m.

— arbeide med biltilsynets langtidsplan, budsjetter og årsmeldinger.

— arbeide med driftsdata, plantall og oppfølging av produktivitet.

Asbjørn Bustgaard



Per Kr. Rotherud starter i ny jobb ved årsskifte.

Statuspr. 1/11-84:

Styringsgruppe for prosjektet er opprettet og har følgende sammensetning:

- Nivå 1: Driftssjef Gerhard Hjelbak
- Nivå 2: Vedlikeholdssjef Brigte Hope
- Kontaktmann Avd.ing. Einar Ottesen
- Nivå 3: Vegmester Per Bjerkeli
- Nivå 4: Tillitsmann i NAF Rolf Sandberg. Konsulentfirma engasjeres for å drive fram prosjektet. Arbeidsgrupper vil bli opprettet etter behov.

Innsats fra den enkelte:

For at prosjektets konklusjon skal bli riktigst mulig, må alle i vedlikeholdsorganisasjonen bidra positivt med opplysninger om egen situasjon og tanker om hvordan det burde være. Ideer kan luftes med nærmeste medlem i styringsgruppa. Ellers vil de fleste bli kontaktet i form av spørreskjema.

Usikker fremtid?

Vedlikeholdsavdelingen har opplevd mange organisasjonsendringer, spesielt m.h. på områdestørrelsen de siste 20 årene. De som har fått forandret arbeidssituasjonen i denne forbindelse, har opplevd en vanskelig tid både under prosjektstadiet og etter at den nye ordningen er innført. Skulle konklusjonen denne gang bli at endringer bør foretas, vil gjennomføringen bli foretatt så skånsomt som mulig. Ingen vil bli oppsagt eller gå ned i lønn. Oppsplitting av arbeidslag vil så langt det er mulig bli forsøkt unngått.

Slutning

Det er en spennende situasjon vi har foran oss. Jeg håper resultatet vi kommer fram til blir godt både for etaten og den enkelte av oss.

— utredningsarbeide i forbindelse med kjøretøy, kjøreruter for tung trafikk og farlig gods,

- holde seg ajour med:
 - bestemmelser om kjøretøy
 - typegodkjenninger
 - Hele vegtrafikklovgivning

— være en kunnskapsbank for de ansatte ved kjøretøyseksjonene.

Vi ønsker Per Kr. Rotherud lykke til i den nye stillingen.



ØKT ARBEIDSPRESS VED BILTILSYNET

Dette er forsåvidt ikke noe nytt — men en må likevel undres at det ikke kan bli ansatt flere funksjonærer når en tar den økende arbeidsmengde i betraktning.

Der snakkes om EDB og vi har jo fått de «grønne» skjermer — og at disse er til hjelp betviles ikke. Men at det på langt nær er nok til å oppveie merarbeidet er helt sikkert.

En spesiell byrde som har gitt betraktelig mer arbeid, er telefonhenvendelser. I og for seg helt naturlig i og med den store økning i antall mennesker som i den senere tid har anskaffet seg sådant. Flere og flere skal jo idag ha seg bil eller annet kjøretøy. Det er med forundring en ser at det klages på at det er vanskeligheter for dem som selger disse. Her på «bjerget» har vi aldri hatt en så stor og jevn trafikk som de siste måneder!

Videre må jo disse som skal ha bil også ha førerkort. Også her snakkes det om nedgang. Men den er vanskelig og spore. Flere og flere mister eller ødelegger sine førerkort, og når det spesielt gjelder her oppe på Hønefoss har vi uten kompensasjon blitt tillagt Jevnaker kommune når det gjelder førerkort. I denne kommune er innbyggertallet drøye 5600. Videre utsteder vi fase 2 for Brandbu — Gran og Lunner. Når vi i tillegg er i den «lykkelige» situasjon å ha tre militærforlegninger som nærmeste nabo, blir økningen betydelig. Når det gjelder Hadelandskommunene som selvfølgelig burde sortert under dette kontor, har vi en mengde kontroller og registreringer i tillegg.

I tillegg til dette, skrives det side opp og side ned om bedre publikumsbehandling. Det er vel og bra, men noen oppskrift på hvordan vi skal greie dette, gir ingen svar på. Her må vi ta telefoner samtidig med ekspedering, og god publikumsbehandling sier at ingen må vente! Dette er ting som blir mer og mer vanlig. For dem som da må vente i telefonen kan det bli dyrt, og for dem som blir stående ved skranken og høre på lange telefonsamtaler kan være irriterende.

Vi kan ikke her helt sammenligne det tekniske personaltet med kontorpersonalet. På teknisk side kan vi til dels dirrigere arbeidet med færre innkallinger, mindre oppkjøring o. l. På kontoret må vi bare ta for oss dem som kommer.

All verdens statistikker som er blitt vårt «kjelebarn» i samfunnet sier igjennom lite om det «virkelige» arbeid som foregår ved disse kontorer. Videre tror jeg forskjellsbehandlingen og de forskjellige måter å oppfatte bestemmelser på, har økt i den senere tid. Tross alt var det vel lettere å få ens svar da vi hadde bare Vegdirektoratet å henvende oss til, mens det idag er de mange vegkontorer rundt i vårt langstrakte land.

Leser en i den blå bok om publikumsbehandling for biltilsynet, der en kan lese at det nevnes om disse kontorets makt — tror jeg at «Ludvig» ville sagt:

«Å klage på, eller protestere med, disse allmechtige kvinner og menn, det er fali det».

Arne Midthaug

Jubilanter

Vi gratulerer følgende medarbeidere med dagen

50 år:

Einar Sevre 2/11
Sigmund Grue 30/10

60 år:

Einar Bergersen 17/10
Reinhard Granli 25/10
Turid Lise Borge 25/10
Knut Grevsgård 4/11

Takk

Takk for oppmerksomheten på min 60 års dag.

Bjørn Øverby

Jeg vil på denne måten få takke for den oppmerksomheten som ble vist meg da jeg gikk av som pensjonist.

Andres Fløtterud.

O-kretsmester

O-sesongen ble avsluttet med premieutdeling og hyggelig samvær i Velferdssalen, Jernbaneverkstedet. Her var det møtt fram ca. 90 deltagere fra kretsen.

I klassen for herrer 42-49 år ble vegvesenets Odd Gunbjørnsen kretsmester. Gruppen vår, som får har telt 5-6 aktive, oppnådde ellers hederlige plasseringer.

Vi vil samtidig oppfordre dem, som vil være med på en idrett der gravalvoret og prestasjonsjaget ikke er det primære, å ta kontakt med P.A. Berg eller C. Solberg på vegkontoret.

Dersom det er interesse for det, vil det bli holdt nybegynnerkurs i bruk av kart og kompass i løpet av vinteren. Så fort det meste av snøen er borte til våren, tar vi noen treningsløp.

«Å gå i skauen med kart og kompass, det er itte fali det».

C.S.

Brobyggeren
ønsker alle
en riktig
God Jul
og et
Godt Nytt År

STATENS VEGVESEN BILTIL
BOKS 443

4801 ARENDAL

Massekorsbånd

Returadresse:

Statens vegvesen Buskerud
Vegkontoret
Postb. 2265, Strømsø,
3001 Drammen



Brobyggeren



NY BRAKKEFORLEGNING SOM OGSÅ KAN NYTTES TIL FERIEOPPHOLD

Et nytt ferietilbud lanseres nå for tilsatte i etaten. Fra nyttår vil nemlig et nyoppsatt brakkeanlegg på Klanten kunne tilbys som feriested.

I den utstrekning boligen ikke blir benyttet i arbeidsdriften vil den kunne leies etter de vanlige reglene som gjelder

Anlegget består av Moelvenbrakker og inneholder to soverom, stue, kjøkken og vaskerom.

Det er ikke innlagt vann og strøm.

For dem som ikke er så lokalkjente i området, kan opplyses at det er fint, lett terreng rundt brakka. Alle som måtte være interessert i å leie Klanten kan sende inn søknad på vanlig måte.

