



Brobyggeren

Nr. 1 1982 – 12. årgang

Organ for Buskerud vegvesen





INNHold:

- 2 Vegsjefen om produktivets-
kampanjen
- 3 Trafikken på Kjellstadbommen
- 4 Her vil det skje noe i år
- 5 Yrkesbevis
- 6 Veger med spindelnev
- 9 Ny medarbeider på vegkontoret
- 10 Oljerigg på ville veger
- 11 Veggrafteknikk i biltilsynet
- 12 Bedriftsidrett
- 13 Tjenestefri
- 14 Ulykkessituasjonen i Buskerud
- 15 Lønnsomhetsvurdering ved
maskinkjøp
- 17 Nytt trafikkregneutstyr
- 18 Nyanskaffelser i 1982
- 19 Personalia

Utgitt av:

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

Redaktør:

Willy Bakken

Redaksjonsråd:

Runar Bakke
Hans Jacob Gisholt
Albert Skarstad
Oskar Gjestemoen
Erik Lysenstøen

Fotosats:

Sportsforlaget A/s

Trykk:

Saturn Trykkindustri A/s

Opplag:

1.400 eks.

Ved ettertrykk av stoff bes kilde oppgitt

Redaksjonen avsluttet 15. mars

Forsidebilde:

«Vinteren feies vekk»
FOTO: Willy Bakken

Sistesidebilde:

Fresing på Hardangervidda
FOTO: J.A. Myro

Vegsjefen om produktivetskampanjen:

Vi må ta den som en sporty utfordring

12. januar i år gikk startskuddet for Produktivetskampanjen 1982. Siktemålet er økt produktivitet i alle deler av vårt næringsliv — privat og offentlig.

Også innenfor vegvesenet. Den generelle bakgrunn for kampanjen er at vi som nasjon nå produserer for lite og for dyrt i forhold til de land vi er avhengige av å kunne konkurrere med. For oss i vegvesenet kan vi i tillegg ta med at trangere tider også har medført krav om at vi må dokumentere bedre effekten av det vi driver med. Dette er tatt opp av samferdselsminister Ingrid Koppernæs og kom også fram i Stortingskomitéens behandling av Norsk Vegplan i 1981. I vegdirektør Eskild Jensens brev til alle ansatte er dette utdypet videre. Kampanjen gjelder ikke bare vår mest synlige arbeidsdrift ute på vegene. Den gjelder også administrasjonen, biltilsynet — kort sagt hele vår virksomhet.

Nå har forandringer og stadig søken etter mere rasjonelle måter å organisere og utføre arbeidet på lenge vært en naturlig del av vegvesenets virke. Nye og bedre maskiner i driften — nye metoder og automatisert utstyr innen planlegging, biltilsyn, regnskap m.v. har sammen med organisatoriske tilpasninger gjort oss stadig mere slagkraftige.

Av effektiviseringsprosjekter som er igang i vegvesenet i dag vil jeg nevne arbeidet med desentralisering av oppgaver fra Vegdirektoratet til vegkontorene; — med sikte på betydelig arbeidsinnsparing. Videre «Autosys»-prosjektet som står for en omfattende effektivisering i biltilsynet gjennom innføring av nye metoder og nytt data-utstyr.

Vårt system for planlegging-budsjettering og regnskap som for 10 år siden var meget avansert, videreutvikles nå for å gi et bedre økonomisk styreinstrument.

Lokalt har vi en rekke personal- og utviklingsprosjekter igang, disse går særlig på organisatoriske tilpasninger. Vi



har en omfattende kursvirksomhet av faglig og organisasjonsmessig art. Og siden nyttår har vi tatt ytterligere skritt inn i dataalderen og venter oss effektiviseringsgevinst gjennom installasjon av minidatamaskin på vegkontoret.

Hva så med produktivetskampanjen? Den bør i et hvert fall være med å styrke og intensivere det effektiviseringsarbeidet som allerede er igang og nevnt ovenfor. Men vi kan vel også ta noe på sparket. Hver for oss og i smågrupper på våre mange arbeidsplasser på kontorer, stasjoner og på vegene. Se på hva vi selv gjør til daglig. Kan det gjøres på bedre måter, kan vi utnytte tiden bedre, har vi riktig utstyr, kan utstyret nyttes bedre, kan vi redusere kostnadene? Vår produktivitet har stor betydning for publikums- og samfunnets produktivitet. Trafikksikre og effektive transportårer gir viktige bidrag i denne sammenheng. Men også de «mange bekker små» er viktig og det er de som lettest kan gjøres noe med nå. I vår utadrettede virksomhet kan slike bekker bl.a. være ventetid for publikum. Ventetid på våre svar på henvendelser om vegplaner — om tillatelser og dispensasjoner. Tidstep ved bilkontroll, irritasjon ved dårlig anleggs-skilting. Og mye annet.

Et opplegg for kampanjen utarbeides nå i samarbeid med tillitsmennene. Det vil bli satt ut i livet gjennom vårt ordinære organisasjonsapparat. Jeg ber alle ta kampanjen som en sporty utfordring. I så fall vil den også gi resultater.

Slutt på baklommeformatet

Brobyggeren presenterer seg denne gang i et nytt format. Redaksjonen har i lengere tid diskutert om det ikke ville være en fordel å gjøre bladet et nummer større.

Hermed er det altså gjort.

Det er vårt håp at denne fornyelsen bidrar til å gjøre vår bedriftsavis mer tidsmessig og at det blir til glede for våre lesere. Men det er ikke formatet på bladet som er det vesentlige — men det som står i det.

Hensikten med bedriftsavis er i første rekke å fortelle om både stor og små ting som skjer innen vår etat.

Redaksjonen er derfor stadig interessert i tips om stoff fra leserne. Sitt ikke på nyhetene, del de med andre gjennom Brobyggeren.

Ny informasjonssjef i Vegdirektoratet

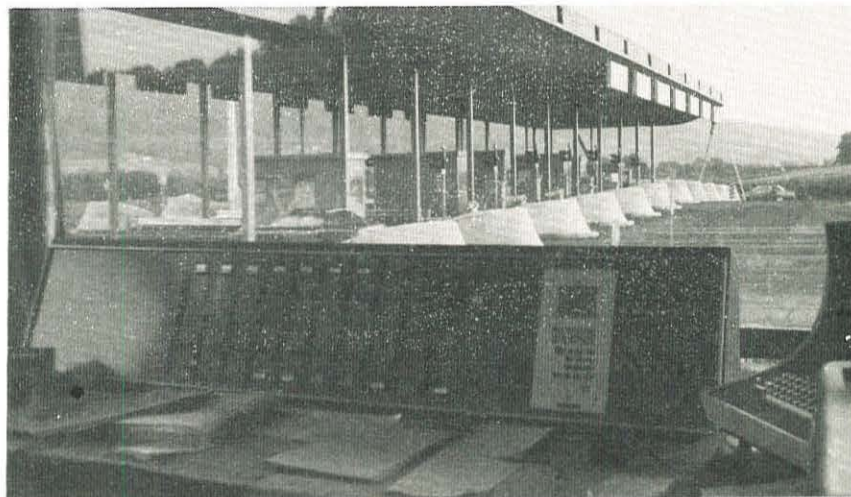


Ragnar Lie er ansatt som sjef for Vegdirektoratets informasjonskontor. Den nye informasjonssjefen er 48 år gammel. Han har utdannelse fra Journalistakademiet, tatt det danske journalistkurset ved Universitetet i Århus og har can.mag.-eksamen med fagene statsvitenskap, historie og engelsk.

Lie har arbeidet som journalist i Moss Arbeiderblad og Fremtiden i Drammen. Ragnar Lie har en tid også vært i NTB. Videre kan nevnes at han har arbeidet med informasjonsoppgaver i Norsk Hotell- og Restaurantforbund og Mekaniske Verksteders Landsforening.

Fra 1977 og fram til i dag har Lie hatt stillingen som redaktør og informasjonssjef i Norges Rutebileierforbund. Ragnar Lie ventes å tiltre stillingen som informasjonssjef i Vegdirektoratet 1. april.

Trafikken på Kjellstadbommen: Ett kjøretøy hvert 4,5 sek.



Av overing. Hans Jacob Gisholt

Diskusjonen og debatten omkring bomstasjonen på E18 ved Kjellstad i Lier er forhistorie, ja vi må faktisk tilbake til 16. oktober 1975 for å finne datoen for igangsettelsen av bompengeanlegget.

De fleste vil kanskje huske en ca. 6 mndr. lang streik ved anlegget i 1976, men siden 21. desember samme år har anlegget vært i kontinuerlig drift og kronene har blitt til millioner.

Men det er langt fram —

Jeg skal i denne korte artikkel bare trekke frem noen hoveddata over trafikken for å få en liten illustrasjon på et svært fyldig interessant tallmateriale som nå etterhvert er blitt framskaffet gjennom de rapporter som A/L Motorveginans hver måned sender Vegdirektoratet via vegkontoret i Buskerud.

Årsdøgntrafikken er den vanligste og mest kjente målestokk når en skal beskrive trafikkmengden.

For bomstasjonen ser tallene slik ut:

1977 ÅDT 14262

1978 ÅDT 13957 – 2,1% endring fra året før

1979 ÅDT 14223 + 1,9% »

1980 ÅDT 14003 – 1,5% »

1981 ÅDT 14976 + 6,9% »

Året 1981 ble således det første «normale» år idet det i hele innkrevingsperioden var forutsatt en jevn vekst slik at ÅDT for 1981 egentlig skulle ligge på 16850 som er et middeltall av tidligere reviderte prognoser.

Så langt ÅDT.

Av de enkelte månedene i året er det vanligvis juli som topper statistikken. Tallene for fjorårets julimåned viser at gjennomsnittlig passerte 18.296 kjøretøyer hvert døgn, og det er til nå den sterkeste belastede måneden.

Av ukene er det vanligvis tiden omkring slutten av juni og begynnelsen av august som topper statistikken.

Her kan nevnes at i uke 28 i 1981 (29. juni til 5. juli) passerte det 136.396 kjøretøyer.

De laveste trafikktallene finner vi i månedene desember, januar og februar. Uketrafikken er lavest de tre første ukene på året. Men, og det er kanskje litt overraskende for mange, påskeuka har også svært liten trafikk. Den har vanligvis ikke større uketrafikk enn at den kommer blant de 5-6 lavest belastede ukene i året.

Vil man oppleve den absolutt største trafikktoppen, kan man ta oppstilling ved bomstasjonen fredag før pinse mellom kl. 18 og 19.

I 1981 passerte det 2.320 kjøretøyer på denne timen, som er rekord for en time. Samme dag passerte det totalt 25.709 kjøretøyer, som også er rekord for ett døgn.

Til og med 31. desember 1981 hadde det totalt passert 28.875.725 kjøretøyer siden oppstarten 16. oktober 1975. Dette innebærer at det hvert døgn i gjennomsnitt har kjørt 13.865 kjøretøyer gjennom bommen. Og filosoferer man litt videre med disse tall og f.eks. trekker fra 8,3% som er en gjennomsnittandel som passerer på natten mellom kl. 22 og kl. 06, så betyr dette at det på dagtid passerer omkring 12.711 kjøretøyer, eller ett kjøretøy hvert 4,5 sekund.



HER VIL DET SKJE NOE I ÅR

Av driftssjef Hjelbak og økonomisk saksbehandler Augestad Hansen

Regnskapene for 1981 viser at vi i fjor brukte 192 mill. kroner i vegarbeidsdriften i fylket. Dette er betydelig mindre enn året før da forbruket var 205 mill. 1980-kroner. Nedgangen synes imidlertid ikke å ville fortsette inn i 1982 da vi har 229 mill. kroner til disposisjon. Dette vil si en økning på 16%, og selv med en betydelig prisstigning vil vi i år kunne få en reell vekst i driften. Situasjonen må således sies å være gunstig for oss i en tid som preges av stagnasjon og nedskjæringer både i privat og offentlig virksomhet.

Av tabellen nedenfor ser vi at det er et trekk ved fordelingen av bevilgningene som det er verd å legge merke til. Tradisjonelt har anleggssektoren i Buskerud vært større enn vedlikeholdssektoren i budsjettssammenheng. I 1981 var imidlertid forbruket i vedlikeholdet for første gang større enn på anleggssiden. Selv om vi i år har en økning i anleggsbudsjettet for fylkesveger, så får vedlikeholdet til sammen mer.

I årene som kommer må vi vente at denne utviklingen vil gå videre ved at vedlikeholdet får økende tildelinger mens anleggsbudsjettet stagnerer.

En stor del av anleggsmidlene til riksveger skal i år gå til tre større anleggsområder — E68 ved Hønefoss, E76 ved Drammen og rv. 283 i Røyken — tilsammen får disse anlegg 48 mill. kroner av riksvegbevilgningene. 10 mindre anlegg får ca. 4 mill. kroner hver og 17,9 mill. kroner er satt av til en rekke spesielle trafikksikkerhets- og miljøtiltak. I fylkesvegnettet skal Skare bru og Torpo bru legges om og det er satt av ca. 5 mill. kroner til forsterkningsarbeider.

Til vedlikehold av riksvegene står 89 mill. kroner til disposisjon. Av disse går 24,4 mill. kroner til vedlikehold av vegdekker. Det er satt av 14,1 mill. kroner til vintervedlikehold, 12,3 mill. kroner til vedlikehold av skilting og oppmerking m.v. og 7,3 mill. kroner til forsterkningsarbeider. På fylkesvegene er det i år til disposisjon ialt ca. 7 mill. kroner til dekefornyelse. For disse midlene regner vi med å nå over ca. 85 km veg. Det vil i det vesentlige bli utført som fresing og enkel overflatebehandling. Planer er under utarbeidelse.

Anlegg

E68 Omkjøringsvegen ved Hønefoss
Det skal i år brukes 15,0 mill. kroner til

videreføring av anlegget som i år bl.a. består i oppstartning av bru-anlegget over Storelva. Omkjøringen mellom rv. 35 og rv. 7 vil bli åpnet for trafikk til sommeren.

E76 i Drammen og Krokstadelva

11,0 mill. kroner skal brukes til Strandvegen i Drammen som ventes avsluttet i høst. 7,0 mill. kroner skal gå til omlegging ved Krokstadelva i Nedre Eiker. Anlegget forutsettes ferdig i 1983.

Rv. 7 Torpo

I samarbeid med Oslo Lysverker skal rv.

7 legges om ved Torpo. Det er satt av 2,2 mill. kroner til dekning av vegvesenets andel. Oslo Lysverker skal skaffe stein til fyllingen for den nye veglinjen fra et kraftanlegg i nærheten.

Rv. 282 Dagslet-Bjørnstad

Det er satt av 11,0 mill. kroner til videre arbeid på omkjøringsvegen som ventes åpnet for trafikk til høsten.

Nedenstående oppstilling viser hva som ifølge byggeprogrammet står til disposisjon på de enkelte parseller:

	Forbruk 1981 (mill. kr.)	Til disposisjon 1982 (mill. kr.)
Anlegg riksveger	91	103
Anlegg fylkesveger	5	10
Sum anlegg	96	113
Vedlikehold riksveger	26	89
Vedlikehold fylkesveger	25	27
Sum vedlikehold	101	116
Sum vegarbeidsdriften	197	229

Rv. 7

Jernbaneundergang v/Molvald	4,8 mill. kr.
Veikåker — Ørgenvika	4,7 »
Tunnelportal Gulsvik	0,2 »
Omkj. veg Torpo	2,2 »
Forst. Torpomoen — Sando	2,0 »
Restarb. Torpomoen	0,1 »
Forst. arb. Ustaoset — Haugastøl	1,4 »
Trafikk- og miljøtiltak	3,3 »

Rv. 8

Hvittingfoss — Efteløt	0,1 mill. kr.
Helle — Djupdal, restarb.	0,2 »
Sevle — Gvammen	0,35 »
Dagali — Geilo, grunnerstatning	0,1 »

E18

Ikk fordelt	2,2 mill. kr.
-------------	---------------

Rv. 49

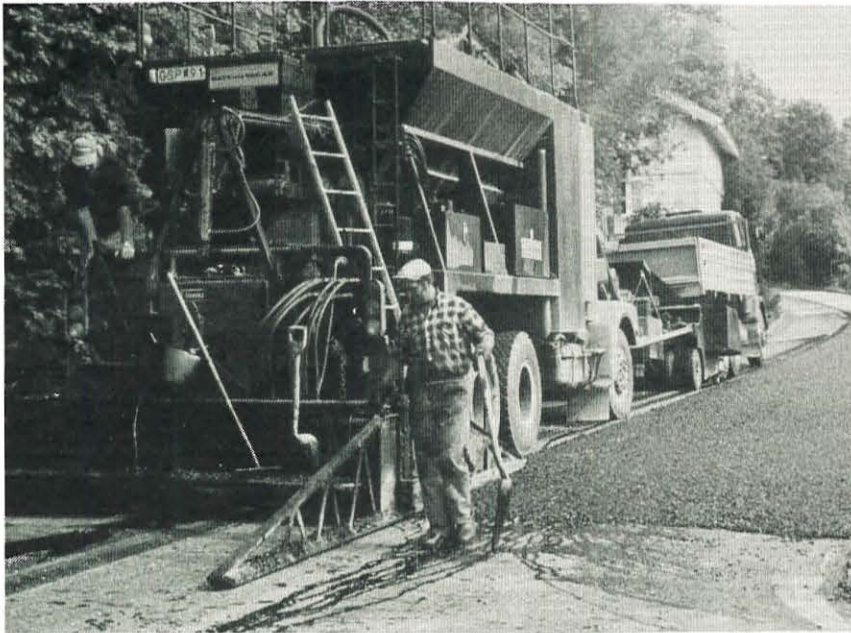
Omlegging v/Fjellheim	4,0 mill. kr.
Brautemo — Fjellheim, restarb.	0,4 »

Rv. 52

Robru — Ulsåk, forst. arb.	1,9 mill. kr.
----------------------------	---------------

E68

Holmboesgt., ny Askveg	3,6 mill. kr.
Ny omkj. veg	3,3 »
Bruer på omkj. vegen	5,9 »



I 1982 skal det brukes 116 mill. kroner til vedlikehold her i fylket.

E76		
Strandvegen, Brakerøya	11,0 mill. kr.	
Vinnes, restarbeider	0,1 »	
Oml. Krokstadelva	7,0 »	
Kongsberg, «Vegen under brua»	0,3 »	
Trafikk og miljøtiltak	6,2 »	
Rv. 241		
Bølgen — Oppland gr.	1,0 mill. kr.	
Rv. 280		
Snarum — Krøderen, forst. arb.	3,0 mill. kr.	Rv. 281
Restarbeider	0,7 mill. kr.	
Trafikk og miljøarb.	0,7 »	
Rv. 282		
Dagslet — Bjørnstad	11,9 mill. kr.	
Trafikk og miljøtiltak	1,75 »	
Rv. 283		
Trafikk og miljøtiltak	0,6 mill. kr.	
Rv. 285		
Trafikk og miljøtiltak	1,15 mill. kr.	
Rv. 286		
Grosvoll — Nyhus	3,5 mill. kr.	
Rv. 287		
Haugfoss — Prestfoss restarb.	0,4 mill. kr.	
Rv. 288		
Einset — Sveingardsbotten	2,5 mill. kr.	

Asfaltprogram riksveg

Vegnr.	Strekning	Lengde	Kostnad i kr.
E18	Akershus gr. — Kirkelinna	4,0 km	1.211.000,- »
E18	Bangeløkka	0,15 km	45.000,- »
E68	Utøya — Øverby	Flatelapping	71.000,- »
E68	Elstangen — Sundvollen	2,82 km	1.125.000,- »
E68	Kroksund — Garntangen	0,78 km	270.000,- »
E68	Skarflågan — Hallingby	Flatelapping	98.000,- »
E76	Hokksund bru	0,35 km	60.000,- »
E76	Kongsberg — Veungsdalen	2,76 km	590.000,- »
E76	Vadsvingen — Saggrenda	1,60 km	435.000,- »
Rv. 7	Movald — Veien	1,12 km	395.000,- »
Rv. 7	Veikåker	1,60 km	434.000,- »
Rv. 7	Nesbyen S — Høva	Flatelapping	85.000,- »

Forts. side 14

Yrkesbevis

Av avd. ing. Halvard Torgersen

Overgangsordningen for erfarne anleggsmaskinkjørere er igjen forlenget med ett år slik at det kan opparbeide praksis fram til 31. desember 1982.

Praksis etter overgangsordningen kan derfor registreres fram til og med 1983.

Da det har vært mange misforståelser om kravet til praksis, vil jeg gjenta reglene her.

— Maskinførere som kan dokumentere minst 3 år og 9 mndr. (tilsvarende ca. 45 mndr. eller ca. 5.000 timer) som anleggsmaskinfører, kan få yrkesbevis.

Avtalen omfatter følgende maskintyper, og med disse minimumskrav til praksis:

Hovedmaskintyper:

Dozer	750 timer
Gravemaskin	750 timer
Veihøvel	750 timer
Hjullaster	750 timer

I tillegg kommer traktor med graveutstyr, 300 timer, og dumper også med 300 timer.

Man må altså ha minst 3 år og 9 mndr. tilsammen, men samtidig minst det antall timer som er nevnt ovenfor for å få yrkesbevis for de enkelte maskintyper.

Det er også slik at en fører som tilfredsstillende kravene på to av hovedmaskinene reduserer timekravet på de andre maskinene med 50%.

I tillegg til disse praksiskrav må føreren ha gjennomgått et 8-timers kurs i verne-regler, lover og forskrifter som gjelder for kjøring med, og transport av anleggsmaskiner.

Forøvrig vil jeg gjøre oppmerksom på at det er Maskinentreprenørenes Forbund som godkjenner praksis og utsteder yrkesbevis.

Både utstedelse og utvidelse av yrkesbevis koster nå kr. 60,-. De maskinførere som har fått tilsendt opplæringsbok for registrering av maskintimer må fortsette å registrere timer til praksiskravet er nådd. Dersom dette skjer før utgangen av inneværende år, er det nok med et 8-timers kurs i teori som vegvesenet arrangerer. Hvis kravet til praksis ikke blir nådd innen fristens utløp, må den enkelte på eget initiativ gjennomgå et brevkurs på 180 timer.

Dersom det fortsatt skulle være uklarheter omkring yrkesbevisordningen, kan eventuelle spørsmål rettes til Halvard Torgersen, maskinavdelingen.



Veger med spindelnev

Av vår museale medarbeider Trygve Willumsen

Til orientering for Brobyggerens lesere vil jeg kort repetere noe av innholdet i min artikkel i Brobyggeren nr. 2/1975 om Vegvesenets museale virksomhet!

I 1970 tok Vegdirektøren opp tanken om at det nå var på tide å intensivere arbeidet med å samle gamle ting. Dette med henblikk på å få istand et vegtek-nisk museum. Etter å ha innhentet opplysninger fra fylkene, pekte Vegdirek-toratet i et notat i 1972 til Samferdselsdepartementet på en del eldre veger og bruer som antas å være av så stor interesse at de bør søkes bevart i sin opprinnelige form.

Høsten 1974 oppnevnte Vegdirekto-ratet et utvalg til å ta seg av det forberedende arbeid med museums-tanken med vegsjef Irgens., Aust-Agder som formann.

Utvalget innså tidlig at det var nød- vendig å knytte en sterk forbindelse til de forskjellige vegkontorene og anmo- det i 1974 Vegdirektøren om å få opp- nevne lokale kontaktmenn for museum- sarbeidet, og i 1975 fulgte Vegdirekto- ren saken opp i brev til vegsjefene og det ble oppnevnt kontaktmenn i alle fylker.

Kontaktmannen har som oppgave å samle opplysninger og forslag til beva- ringsverdige veger og bruer og sørge for å få utført nødvendige restaurerings- arbeider. Kontaktmannen skal også forestå innsamling og registrering av gjenstander.

Det finnes i etatens kontorer en rekke bøker, aktstykker, kart, dokumenter pla- ner m.v. som bør bevares og som vil ha sin naturlige plass i vegmuseet.

På museet må samles bilder, perso- nalia og artikler fra tidsskrift og aviser som finnes på etatens kontorer og an- dre steder.

Dette må systematisk registreres og ordnes, samtidig som det søkes mest mulig opplysninger om de personer, si- tuasjoner og gjenstander som bildene viser.

Registrering av gjenstander foregår etter et system som anvendes ved Tek- nisk Museum, men som er tilpasset Sta- tens vegvesen. Til registreringene hører også med at den aktuelle gjenstand skal fotograferes. Registreringsdata føres inn på et kartotek kort hvor også et bilde av gjenstanden påklebles.

I 1975 ble det over vegbudsjettet på grunnlag av det behov som er registrert i fylkene, for første gang bevilget midler, kr. 200.000,-, til veger og bruer av mu- seal interesse og til istandsettelse og bevaring av gjenstander som har antik- varisk verdi.

Dette har øket med kr. 50.000,- pr. år slik at det i 1981 ble bevilget kr.

500.000,-. På grunnlag av forslag fra vegsjefene blir de bevilgede midler for- delt på de aktuelle prosjekter av Vegdi- rektøren i samarbeid med Riksantikva- ren og Museumsutvalget.

Til Buskerud er det til nå bevilget mid- ller til reparasjonsarbeider på veger og bruer av museal interesse således:

KROKKLEIVA PÅ RINGERIKE

I samråd med riksantikvaren ble bevil- gningene for 1976 bl.a. fordelt med kr. 10.000,- til diverse mindre repara- sjonsarbeider på den gamle Krokkleiva på Ringerike.

Hvor gammel denne ferdsselsvei egentlig er vites ikke så sikkert, men den er blitt beskrevet og omtalt allerede i 1590 årene og den er blitt nevnt som en av landets eldste og mest historiske veger.

Vegen har en lengde på 1.250 m fra Kleivstua og ned til parkeringsplassen nedenfor for Tønneheisen (nå nedlagt).

Reparasjonsarbeidene som er utført består av istandsettelse av en del murer langs en bekk og opprensning og istand- setting av et par varegrinder for nærlig- gende klopper.

Vegen og det trange gjel med en fasci- nerende utsikt over store deler av Ringe- rike er vel verd å bese. En blir storveies imponert over denne «Kleivas himlende portal» som Henrik Wergeland beskriver den i en av sine sanger. Ta deg en tur dit opp — en klarværsdag — og du får full valuta for det. Det er bare en ting som gjøres oppmerksom på: Ned gjennom hele Krokkleiva er plassert en stolperek- ke med ledningsnett. Den bør fjernes — hvis økonomien en gang tillater det.

Krokkleiva slik som den nå ser ut (kjer- revei) ble bygget i begynnelsen av 1800 tallet. Den ble benyttet som tømmerveg helt frem til 1960 årene — til Dronningve- gen ble bygget.

Paradisbakkene i Lier

Av bevilgningene for 1978 ble tildelt kr. 15.000,- til istandsettelse av de ca. 300 år gamle Paradisbakkene i Lier — fra gårdstunet v/Overn i sterk stigning til de



Den 350 år gamle kloppa på gamle Konge- vei mellom Darbu og Kongsberg er fremde- les inntakt.

første 350 m. Senere slakker vegen av til 1:15 de neste 450 m. i alt 750 m. til Båhus.

Reparasjonsarbeidene bestod ve- sentlig i skog- og krattrydding, grøfting og oppgrusing. Den nevnte strekning er bare tillatt for gangtrafikk. Som gangveg er den spesielt attraktiv for alle beboerne på Tranby, men også for andre turgåere, med sin vide utsikt over Lierdalen og Drammensfjorden.

Historien om veien begynner med sølvfunnet i Kongsberg i 1623. Paradis- bakkene og veien videre over Høgda er derfor en del av den første kjøreveien i landet. Veien er en Kongevei. «Beteg- nelsen» virker pompøs, men det har in- gen annen betydning enn at kongens monogram var hogd inn i milesteinene. Det antas at veien gjennom Lier til Chris- tiania ble fullført ca. 1677. I 200 år var veien den eneste kjørbare forbindelse til hovedstaden. I 1864 flyttet hester og kusk over til den nye veien lengre øst- nåværende Rv. 289 — de gamle Lier- bakkene.

Smedbrua — på Norges eldste vei

Ved Kongelig forordning på Akershus slott den 2. mai 1624 ble det bestemt at en vei skulle bygges fra Sølvverket og frem til Haugsund. I 1630 skal denne vei- strekningen ha vært ferdig og det første kjøreveianlegg i Norge var et faktum.

Smedbrua antas bygget samtidig med veien og ligger 6,4 km. vest for Darbu. Det er en hvelvbru med 7,0 m. spennvid- de og bygget av uregelmessige brudd- stener. På samme vei, ved Skogen skole er det en klopp som er bygget på samme



måte i nøyaktig rundbue.

Den har 1,5 m. spennvidde og er godt bevart.

I 1950 årene ble Smedbrua forsterket ved injisering av hvelvet med sementmørtel etter at alle ytre fuger var tettet med stry. På samme måte ble overmuren injisert med sementmørtel. Disse utbedringsarbeider ble funnet nødvendig å utføre da det stadig var begynt å falle sten ned fra brua.

Forsterkningen ble foretatt som ovenfor nevnt for at brua kunne bevares mest mulig i sin opprinnelige skikkelse.

Smedbrua og Kloppen ved Skoger skole ble fredet 25/7-1980 etter lov av 29.6.51.

Det er konstatert en del mindre skader på brua som må rettes på, og det ble i 1976 søkt om midler av bevilgningen til vegger og bruer av museal interesse, men søknaden ble avslått med den begrunnelse at brua ligger i nåværende fylkesveg Kongsberg-Darbu og er under vanlig trafikk.

Reparasjonsarbeider må derfor bekostes av vedlikeholdsmidler.

Tufte bru på støylsveg ved Geilo

Geilo er ikke bare turisme. Stedet har også gamle Saga-arver. En av disse er Nordmannslepa — den gamle ferdsslepe mellom Østlandet og Vestlandet. Slepa gikk gjennom Ustedalen på Geilo over Hardangervidda og var datidens kommunikasjonsledd Øst-Vest. I Ustedalen krysset den Juvefossen. I 1830 ble Tuftebrua oppført. Den er håndlaftet og fullt gangbar den dag i dag.

Den er nå mere enn 150 år gammel og er merket av tidens tann. For noen år siden ble spørsmål om restaurering og reparasjon av brua tatt opp. I et brev fra Riksantikvaren i 1980 skriver denne: «Tuftebrua tilhører en brutype som har vært svært utbredt her til lands gjennom hundreår bakover. I dag er det så få igjen — vi kjenner ikke til flere enn 3-4 at en nesten kan si at samtlige er fredningsverdige bare ut fra sjeldenhetsverdien. I tillegg kommer at disse bruene er vakre og har en interessant og spennende konstruksjon som umiddelbart gir inntrykk av å høre heime i dette landet.

Alt dette er i alle fall gyldig for Tuftebruas vedkommende.

Spørsmålet om fredning er ikke tatt opp enda, men saka vil bli drøfta med det første og det er all grunn til å regne med at fredning vil komme på tale.

I samråd med oss har Vegdirektoratet satt av penger for 1980 (kr. 50.000) til dekning av en del av kostnadene ved istandsetting av brua.

Det er et vilkår for dette tilskottet at

brua i framtida bare kan brukes til fotgjengertrafikk.»

En har dessverre ikke enda kunnet gå igang med istandsettingen av brua da endel spørsmål med grunneierne og andre interesserte parter enda ikke er avklart.

Gulsvik hengebru

I 1971 ble Gulsvik hengebru avløst av en ny bjelkebru over Hallingdalselven.

Den gamle hengebrua som har en lengde på 97 m. ble bygget i 1905 som landets første kabelhengebru og har en egenartet konstruksjon. Spørsmålet om brua kan ha verneverdig verdi er derfor reist.

Etter at vegen er ombygget i området er det bygget rasteplass i Kittilsvika, og det har også vært tenkt på å få utlagt området oppover mot Gulsvik hengebru til rasteplass. Ved siden av at brua i seg selv ansees verneverdig har den således også en spesiell attraktiv beliggenhet.

En reparasjon av brua — da bare beregnet på gangtrafikk er anslått til å ville koste rundt kr. 150.000. En riving av brua regner vi med vil koste omtrent det samme. Vi håper på å få avklart hvilken skjebne brua får om ikke så alt for lenge. Vi er klar over at de bevilgende myndigheter må være strenge i sin prioritering. Men her må jo i alle tilfelle noe gjøres som uansett hva det måtte bli — betinger uttellingene.

Engerodden skysstasjon ved E68 i Ådal

Stasjonen ble bygget i 1860 årene på den tiden da den nye veien på østsiden

av Ådal ble påbegynt. Torgrim Engerodden som selv var tømmermann, kjøpte plassen og satte opp huset for å drive skysstasjon. Den søndre delen, med svalgang, ble bygget først. Det første kommunestyremøtet ble holdt i salen i 2. etasje i 1872.

Trafikken etter veien ble sikkert større enn eieren hadde regnet med, for den store bygningen, som nå er revet, kom opp ikke så svært lenge etter. Det gamle huset ble brukt som overnattingsrom for reisende og som leilighet for skysskar. Herredstyremøtene ble holdt i salen til siste verdenskrig.

Hvor lenge det ble drevet som skysstasjon er noe usikkert. I 1978 ble huset testamentert til Ringerikes Museum. Fylkeskonservator Helgen henvendte seg til Vegdirektoratet og meddelte at Ringerike museum ikke kunne se seg istand til å gjøre bruk av skysstasjonen og tilbød Vegdirektoratet å overta bygningen med inventar til vegvesenets fremtidige museum.

I styremøte i Ringerikes Museum 1. desember 1978 ble det besluttet å overdra Engerodden skysstasjon til Vegdirektoratet for museumsbruk.

Skysstasjonen er i dag ubebodd. Bygningen synes å være i forholdsvis god stand, men det har vært nødvendig å foreta en del reparasjoner av tak og takrenner m.v.

Rommene inneholdt typisk gamle møbler som vil kunne bidra til å vise bekvemmelighetene den gang skysstasjonen var i bruk.

Møbler og annet inventar er foreløpig merket og lagret ved vegvesenets veg-



Denne milesteinen finner vi på vegen mellom Kleiverud og Enga. Dette er en del av den gamle Kongevegen som går på vestsida av elva ved Djupdal.



stasjon på Ringerike. En del av møblene er blitt restaurert og pusset opp.

I museumsutvalgets innstilling er det spesielt nevnt at det er ønskelig å ha en gammel skysstasjon i samlingen. Forutsetningen er da at skysstasjonen flyttes til det fremtidige vegmuseum.

Andre verneverdige veger og bruer

Med den foreløpige kjennskap jeg har til tidenes veg- og brunett i fylket synes det å kunne være ønskelig å ta vare på flere gamle og fortsatt eksisterende vegstrekninger og bruer.

Det kan nevnes bl.a. den gamle kjørevegen fra Saggrenda opp Kobbervoldsbakken — Meheia veien, Kleiverudbakken i Rollag, den første kjørevegen ved Galden gjennom Storeskar i Hemsedal, den gamle Kongsvegen på vestsiden av Krøderen over Ringnesåsen med «hestedreperbakken» som like fram til begynnelsen av 1900 tallet var hovedadkomstveien til Hallingdal. Likeledes var det vei fra gamletiden fra Hønefoss til Nes i Ådal på vestsiden av Ådalselven og Sperillen som det ennå finnes rester av (over Ramberget ovenfor Elsrud frem til Holte i Nes).

Det har vist seg å være stor interesse i etaten for å reparere særlig stenhvelvbroer.

Slike finnes det en del av her i fylket. På vestsidevegen i Lågendalen mellom Hedenstad kirke og Volden, og Efteløt-Passebekk hvor det er 4 stenhvelvbruer.

På denne siste strekningen ligger

Kvernerud bru ved Passebekk som antas å være over hundre år gammel og kanskje den nest eldste av sitt slag her i Buskerud.

Av andre bruer kan nevnes Kroksund bru på E68 ved Sundvollen som ble bygget i begynnelsen av 1800 tallet og som vel må sies å være godt bevart der den nå fungerer som gangbru under den nye brua som ble bygget i 1974.

I tilslutning til arbeidet med å rydde og restaurere eldre vegpartier og reparere gamle bruer bør det settes opp henvisningsskilt med historiske opplysninger og skisser som viser hvordan gamle vegpartier kan brukes som turveger. På passende steder vil gamle veger også ha sin verdi som gangveger partivis langs moderne veger med trafikk som er generende for fotgjengere.

Det kan bli aktuelt å flytte enkelte gamle bruer til steder hvor de kan komme til nytte, f.eks. i parker, friarealer o.l. Som eksempel kan nevnes Åmotsund hengebru over Drammenselva ved Åmot. Den ble bygget i 1852 og i 1952, etter at ny bru var bygget, overtok Oslo kommune den og flyttet den til Akerselva hvor den fungerer som gangbru over til et parkområde.

Siden vegvesenet begynte å engasjere seg i museal virksomhet er det her i fylket samlet inn og registrert arbeidsredskaper, maskiner og utstyr av forskjellige slag.

Dette innsamlings-, registrerings- og merkearbeid har oppsynsmann Løen ved Vegsentralen stått for. Han har re-

gistrert og merket omkring hundre gjenstander av forskjellige slag. Det er verk-tøy og håndredskap, gamle vegvisere, milepeler, vanntroer, rodemerker osv.

Disse forholdsvis mindre saker er foreløpig anbragt i husvære på Vegsentralen.

En Drafn motorveghøvel fra 1928 er blitt tildelt midler av Vegdirektoratets museale budsjettpost — tilsammen kr. 22.000 til restaurering og istandsetting.

I vegkontorets resepsjon er det en monter som inneholder en del gamle håndredskaper, kartleggings- og oppmålingsinstrumenter m.v. — en samling som avdelingsingeniør Tore Braaten har sørget for. Det er ialt ca. 20 gjenstander som er merket og registrert — og som har tilknytning til vegvesenet i Buskerud tilbake til omkring 1860.

Under gjennomgåelse og rydding i anleggsvirksomheten er jeg kommet over meget interessant og artig stoff: Dokumenter, skrivelser, profiler, brutegninger, fotografier, kart og kartskisser som skriver seg helt i fra 1830 årene.

Og i den Norske Turistforenings Aarbok av 1923 har jeg funnet en beskrivelse av en reise «over Bergensfjeldene i 1865». Det var en «sommervelfebaring i 1865 med tanke på nye vegforbindelser mellom Buskeruds Amt og Bergens stift».

I anleggsarkivet finnes et brev — gjengitt nedenfor — fra 1855, som er ganske fornøylig. Det gjelder forbedring av veien Kongsberg-Rudstøen (E76).

Fra

Chefen for Kongsberg Veianlegg.

Man giver sig herved den Ære at indberette:

Gjennem den lange Vinter — fordi man dristig fulgte den Plan at forskjønne, forbedre og forkorte den nye Vei, har man — især paa Grund af Fjeldets utilbørlige Haardhed og overordentlig vanskelige Sprængbarhed — havt den Ærgelse at se, at der til Arbeidets Udførelse medgik mere end beregnet circa 1000 Tusinde Species hver Maaned —.

Med Bankerotten for Øie, var man dessaarsag gjennem den hele tunge Vinter modløs, utilfreds og grættet, — men efter en grundig Undersøgelse af Terrainet over Eger, har man havt Anledning til, — ved at bringe i Anvendelse al den Ingeniur Magt man kunde raade over — baa-de at Forskjønne og Forkorte Veilinién og alligevel ved Tracéen at indspare 1000 Species om Dagen.

Desaarsag er man atter kisteglad — og straalende som Vaarsolen —»

Kongsberg 3. mai 1855

Ærbødigst

Peder R. Krag



Motiv fra den ordentlige gamle Drammensvegen, Paradisbakkene.



Tross i stillingsstoppen: Vi har fått en ny medarbeider som til og med kan spille bondesjakk!

Av avd. ing. Tore Braaten

Stillingsstopp til tross — en ny hjerne har tatt plass på vegkontoret.

Den nyansatte har nå funnet seg vel tilrette på sitt kontor — og er klar til å yde vegkontorets øvrige ansatte den best mulige service.

Ikke uten å stille krav — luftkjølingsanlegg, luftfukter, egen telefon, egen strømforsyning, kraftig jordledning og dobbelt gulv måtte innrømmes nykommeren.

Med andre ord: Minidatamaskinen som nå skal prøves i drift ved vegkontoret kom på plass i uke 2/82.

Et kontorrom er bygget om til datamaskinrom.

I et datamaskinrom stilles krav til temperatur, luftfuktighet og renhet. Datautstyret stiller strenge krav til strømforsyning og jording — det var således nødvendig med en del tiltak før datamaskinen kunne installeres.

Et ekstra gulv er lagt ca. 20 cm over det vanlige gulvet i datamaskinrommet. Datagulvet består av kvadratiske plater som hver kan løftes til side slik at det blir mulig å komme til under datagulvet. Under datagulvet føres alle kabler som hører til datautstyr — uten det doble gulvet ville

det ha vært vanskelig å holde maskinrommet ordentlig rent.

Datautstyr utvikler mye varme — samtidig er utstyrets evne til å tåle varme begrenset. I datamaskinrommet er derfor installert en luftkjøler. (Det er nå opp til ca. 4.000 watt som må kjøles vekk.) Deresom kjøleutstyret svikter er strømforsyningen til datamaskinen utstyrt med en nødbryter som stanser maskinen.

Statisk elektrisitet kan være et problem — datamaskinrommet er derfor utstyrt med luftfukter — og datautstyret godt jordet.

Strømforsyningen er sikret mot utilsikket strømbrudd, lynnedslag, jordfeil, og unormale spenningsvariasjoner.

Fra datamaskinrommet er det ført kabler ut til kontakter i kontorene slik at datamaskinen kan brukes fra de enkelte brukeres egen arbeidsplass. I alt er 1.100 meter kabel lagt ut.

I datamaskinrommet er innlagt en egen telefonlinje for kommunikasjon mellom «vår» datamaskin og andre datamaskiner.

Datamaskinen som nå er installert er levert av Norsk Data A/s — og er av typen ND-100.

Forruten den del som enkelt kan betegnes som selve datamaskinen og som



Ing. Jan Erik Selnes prøver den nye datamaskinen, ND-100.

er «hjernen» i systemet — består da-taanlegget av et ytre lager («platelager») for programmer, talldata og tekst, to skrivere og 5 skjermterminaler. Den borddatamaskinen vegkontoret har fra tidligere kan også knyttes til.

Platelageret består i prinsipp av to roterende skiver med magnetiserbar overflate — hver omtrent like tykk og stor i tverrmål som en LP-plate. På hver plate kan 15 millioner tegn lagres.

Av de to skrivers er det en linjeskriver (skrivehastighet 340 linjer i minuttet) — den andre skriveren er i det ytre å se til som en vanlig moderne skrivemaskin — men ute tastatur. (Skrivehastighet 120 tegn i sekundet.) Denne skriveren er plassert på forværelset i 5 etasje — og er derfor bygget inn i en støykapsling.

De fem skjermterminalene består av et løst tastebord og selve dataskjermen — som i det ytre ligner på et reise-TV — men som viser et skjerm bilde med bare tall og bokstaver.

De programsystemene som nå er satt i drift dekker områdene tekstbehandling, kostnadsoverslag, masseberegning og linjeberegning. I løpet av våren er programmet for driftsplanlegging ventet.

Den første gruppen på 22 personer er



Den nye medarbeideren ser ut til å ha funnet seg vel til rette på vegkontoret.



nå ferdige med sitt grunnkurs i EDB — gruppe nummer to er i gang.

For brukerne av dataanlegget på vegkontoret blir det nødvendig med ytterligere opplæring.

For driften av utstyret blir det gitt opplæring til fire personer hos leverandøren — denne opplæringen er nettopp ferdig.

For brukerne av de tekniske programmer er programmene kjent fra før — opplæringen vil for disse bestå i instruksjon i å bruke det nye utstyret — en første kursdag er avviklet. I dette opplæringsarbeidet er Vegdirektoratets kontor for teknisk EDB en viktig støttespiller.

Tekstbehandling er nytt for de fleste aktuelle brukerne — og innen dette feltet blir det nødvendig med opplæring fra bunnen av — da fortrinnsvis i den enkeltes jobbsituasjon. En POU-gruppe arbeider nå med problemområdet tekstbehandling — først når denne gruppen kommer et stykke i sitt arbeid vil det bli klart hvor langt vi ved vegkontoret vil gå på dette feltet.

I tillegg til de programsystemer som allerede er i drift vil det også bli utviklet nye rutiner i prøveperioden — hvilke nye ting vi skal satse på vil være avhengig av brukernes interesser og initiativ samt hvordan den etablerte styringsgruppe vil trekke i trådene.

For vegkontoret gir dataanlegget mulighet for en «flying-start» i den effektiviseringskampanje som nå er satt i gang — men de forventninger som stilles bør ikke være for store den første tiden — først må brukerne få anledning til å bli fortrolige med de mange muligheter som bys.

Det er brukerne som bestemmer hvor stor hjelp dataanlegget skal gi — datamaskinen styrer ikke, den gjør bare det den blir bedt om.

Men bondesjakk kan den spille...

Og det spares og spares

Det begynner å knipe.

Omkring i folkehjemmet strammes livremmene. Slik også i forsvaret. For å spare en skarve femmer pr. kjøretøy, sendes en militær kolonne på rv. 289 (utenom bommen på Kjellstad) istedenfor på E18 som går gjennom.

For ikke å komme i skade for å røpe en militær hemmelighet beror opplysninger en samlet besparelse, passeringstidspunkt v/Damtjern hos redaktøren.

Periscopus

Oljerigg på ville veier?

En rapport fra våre riggmedarbeidere Tore Braaten og Gunnar T. Johannesen.



Nei da — du så ikke syner langs Rv. 280 mellom Snarum og Morud dagene 3. og 4. november i år.

Grunnseksjonen i Rogaland var på besøk med sin målebil og gjorde en jobb for kollegene i Buskerud — innmåling av ca. 250 grensepunkter på denne lange strekningen.

Som kjent skal det her startes utbedringsarbeid våren 1982 — og da er det godt å vite hvor grensemærkene stod!

Hva er målebil?

På chassiset til en dieseldreven volswagen LT 35 m/dobbelt førerhus er montert en hev/senkbar platform med tre ben og tårn for montering av landmålerinstrumentet.

Under måling senkes tårnet slik at det står på underlaget (kjørebanen/bakken). I denne posisjon er tårnet ikke i mekanisk kontakt med bilen — slik at vibrasjoner og bevegelser ikke overføres til måleinstrumentet.

Bilens lasteplan er bygget opp med et ekstra gulv (strekmetallrist) som tjener som standplass for observatøren.

Høye karmen på lasteplanet sikrer standplassen — og tjener som underlag for et arbeidsbord hvor kart m.v. kan festes med magneter.

Bilen er utstyrt med varselutstyr (Elektroniske gule blinklys) og mobiltelefon.

En stor luftflaske er trykkluftbatterie for heve/senke mekanismen for tårnet.

Måleinstrumentet:

Måleinstrumentet er en elektronisk landmålerkikkert m/avstandsmåler — alle vinkler og avstander registreres på en båndkassett sammen med koder for punktnummer.

Måleboken er altså helt forlatt. Arbeidet i marka blir enklere — og feilfrekvensen mindre.

Inne på kontoret kan datakassetts innhold spilles over på en datamaskin — og beregning foretas.

Slutt på punching — arbeidet er slitensomt — og fører som regel til mange feil som det i sin tur tar tid å rette opp.

Med avspillerutstyr koster instrumentet ca. kr. 250.000,-.

Hvorfor målebil?

Den elektroniske landmålerkikkert m/avstandsmåler og båndstasjon er både kostbar og rask — tradisjonell oppmåling fra fastmerker langs vegen gir oftest dårlig utsikt p.g.a. lav instrumenthøyde, dessuten vil de fleste sikt bli i vegens lengderetning — med vegetasjonen som et vesentlig sikhinder. Mye tid vil derfor være dødtid — brukt til rydding og flytting. Førning av konvensjonell målebok krever også ressurser — enten i form av en egen protokollfører — eller i form av redusert kapasitet hos observatøren. (Må føre boka selv.)

Målebil gjør det mulig å stille opp instrumentet på det sted hvor sikten er



Veggrafteknikk innføres i Biltilsynet

Av biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard

Ja det er ikke trykfeil. «Veggrafteknikk» er for oss en ny metode til å kartlegge og analysere kontorrutiner.

Vegkontoret holdt i samarbeid med Vegdirektoratet et «Veggrafkurs» for biltilsynet i Buskerud den 17. og 18. februar d.å.

Tilstede på kurset var seksjonslederne fra kontorseksjonene ved alle biltilsynsstasjonene i fylket samt en til 2 medarbeidere fra hvert kontor i tillegg.

Kurslederne var konsulent Einar

Kolbjørnsen fra Vegdirektoratet og konsulent Tor Haug fra firmaet PSA A/s Rådgivere i personal, system og organisasjonsutvikling. Som observatører møtte kontorsjef Odd Barstad, Vegdirektoratet og jur. konsulent Tore Strand fra vegkontoret samt biltilsynssjefen.

Under kurset fikk deltakerne først en generell innføring i veggrafteknikken hvor de forskjellige hjelpemidler ble demonstrert og symboler forklart.

Veggrafteknikken kan benyttes i følgende sammenhenger:

- For å forenkle rutiner
- I forbindelse med overgang til EDB løsninger
- Til opplæring
- For å utvikle organisasjonene

Deretter ble kursdeltakerne delt i to grupper, og gruppene fikk «grafe» hver sin store hovedrutine, nemlig:

- registreringsrutiner for kjøretøy
- rutinen for førerkortutstedelse

Samtlige skjemaer til rutinene var på forhånd fotografert ned til halv størrelse og kopiert. Kursdeltakerne gikk grundig gjennom disse to rutinene, limte opp skjemaene på veggraftavlene og tegnet opp skjemaenes gang ved hjelp av farger og symboler.

Til slutt ble både rutinene og skjemaene vurdert.

Konklusjonen ble at disse to rutinene

var godt gjennomtenkt og bearbeidet gjennom mange år, og det var ingen store og åpenbare feil å registrere.

På førerkortrutinen ble dobbeltutskrivningen av førerkort og blankett 216 a påpekt. Denne rutinen er tungvint og tidkrevende og gir store muligheter til feilmelding til førerkortregisteret.

Det ble også stilt et stort spørsmålstegn til nytten av føringen av den nåværende omstendelige førerprøvejournalen.

Ved gjennomgåelsen av skjemaene ble det også påpekt en del ting som burde rettes.

Deltakerne var meget godt fornøyd med kurset. Senere har Biltilsynet Drammen sagt seg villig til å delta i flere «grafeopplegg».

Selv om flere av rutinene ved kontorseksjonene i biltilsynet vil bli lagt om og forandret i forbindelse med innføring av «Autosys» kan vi ikke se bort fra at vi allerede nå ved hjelp av «hverdagsrasjonalisering» bør forsøke å forenkle rutinene. Dette passer bra inn i «Produktivtetskampanjen 1982», som vegsjefen omtaler på et annet sted i bladet.

Vegkontoret har anbefalt at det nye blankettprosjektet i Statens Vegvesen tar i bruk veggrafteknikk i sitt arbeid for å bedre viktige blanketter.

ideell — og behovet for nydeling minst — nemlig midt i veien.

Instrumenthøyde ca. 3 m over kjørebane/terreng gir god sikt såvel ned som opp skråninger.

To hjelpere kan holdes i arbeid samtidig med hver sin reflektør for innmåling av punkter — behovet for krattrydding er svært lite.

Instrumentets posisjon bestemmes ved hjelp av at to kjente punkter tilsiktes — avstanden til de to punktene og vinkelen mellom retningene til de to punktene gir en overbestemmelse («Fri oppstilling») — og dermed god nøyaktighet.

Føreløpig finnes bare denne ene bilen i drift — men endelig utvikling av «standard målebil» for vegvesenet er nå påbegynt — det er håp om at vi i Buskerud også kan få en slik bil — kanskje alt inneværende år.



Elektronikken overtar og måleboken er blitt overflødig.

POU-NYTT

Av personalkonsulent Helge Thorud
Referat fra møtene i styringsgruppen for POU blir sendt til alle tillitsmenn, avdelingsledere, vegstasjoner og biltilsynsstasjoner. Det som skrives under POU-nytt i Brobyggen, blir derfor bare hovedpunkter i arbeidet.

Fra årsskiftet er det et par endringer i styringsgruppen. Sverre Wollebæk Nielsen har gått ut og Egil Sandanbråten har kommet med i gruppen. Under Willy Bakken's permisjon møter Jarle Brekken som vararepresentant i hans sted.

Av de 4 arbeidsgruppene som ble opprettet i fjor, har bare 2 grupper levert sin sluttrapport — 1) Nye oppgaver til vegmesterene og 2) Ansettelsesprosedyre.

Den videre skjebne for disse to rapportene avgjøres av vegsjefen. Dersom vegsjefen mener at forslagene er interessante, blir de tatt opp til behandling i fagsjefmøtet. Deretter er det sannsynligvis behov for en «høringsrunde» — og i noen tilfeller vil gjennomføring av slike forslag være en forhandlingssak.

Hittil i år er det satt i gnan 2 nye arbeidsgrupper — 1) Skrivetjenesten på vegkontoret og 2) Biltilsynet på vegkontoret.

Arbeidsgruppen i biltilsynet er presentert tidligere i Brobyggen. Arbeidsgruppen med skrivetjenesten har fått denne sammensetning: Ellen Skretteberg, Mette Skaret, Tom A. Hansen, Hans Jacob Gisholt og Eivind Berge.



Bedriftsidretten i '81 Avtroppende formann Tore Finnerud ser tilbake

Ett år er igjen gått, og det kan derfor være på tide å se tilbake på de aktiviteter som har vært, og hvilke resultater vi har oppnådd.

Innledningsvis vil jeg si at vårt bedriftsidrettslag er med på mange fronter. Vi er med på øvelser som friidrett, orientering, fotball, håndball, ski, trim og bordtennis.

Vi hevder oss riktignok ikke like bra i alle disse grenene, men så er vi da heller ikke proffer på heltid.

Skal noe innen disse aktiviteter spesielt trekkes frem, må det være våre tre treningsnarkomane sjølplagere som det har vært berettet om tidligere i vår bedriftsavis.

Jeg vil her nytte høve til å gratulere våre heldøgnsyklere som synes det er artig å sitte på et sykkelsete fra Trondheim til Oslo. Det er et aktivum for et bedriftsidrettslag å ha slike utøvere.

Av andre grener som det kan registreres en viss økt interesse for er friidrett og spesielt det å forsøke å slite seg gjennom kravene til idrettsmerket.

Det er gledelig å se at idrettslaget har aktiviteter som kan fenge, men vi har i år som tidligere stort sett savnet det kvinnelige innslaget i idrettssammenheng.

Jeg holder her dansesporten utenfor. I rettferdighetens navn må sies at unntak finnes.

I tradisjonelle øvelser som fotball, håndball og bordtennis forteller resultatene at det må ha vært stillingsstopp i Buskerud vegvesen i lengre tid. Utrolig nok viser det seg at masse rutine i lengden ikke gir det beste resultat. Men med et nødsrik henger vi fortsatt med i 1. div. i både fotball og håndball. Bordtennis frister for tiden tilværelsen i 3. divisjon.

Jeg vil heller ikke i denne sammenheng unnlate å nevne at vi har arrangert det 10. Hallingkastet, og det er en behagelig følelse å kunne konstatere at dette er blitt det desidert største idrettsarrangementet i etaten.

Jeg vil avslutningsvis få takke oppmenn og aktive for den fine innsatsen i 1981.

Ordspråket sier jo at det viktigste er ikke å vinne men å delta. Og det må vi i

aller høyeste grad si at vi i vegvesenet gjør.

Vel møtt til nye innsatser i 1982.

21 tok idrettsmerke

I mange år har vegkontoret arrangert idrettsmerke — prøver for noen få urolige kroppere. Det var i de tider da det bare var aktive idrettsfolk og «fanatiske» mosjonister som trente seg svett.

I 1978 begynte deltakelse å ta seg opp, og spesielt i 1981 har det vært en fin økning. Ca. 25 av de ansatte på vegkontoret har deltatt i merkeprøvene i år, og av disse er det 20 som har bestått alle prøver.

Formann Tore Finnerud må ta noe av æren for framgangen fra i fjor. Ved sin misjonsvirksomhet i 6. etasje har han klart å bringe fram nye lovende idrettstalenter.

En annen grunn til den økende deltakelsen de siste årene er vel den såkalte «trimbølgen» som har kommet inn over oss. Ikke bare får den nøkterne familiefolk til å løpe maraton og sykle Trondheim-Oslo, men viktigere er det at trimbølgen har begynt å vekke folk flest til å bli interessert i å mosjonere og holde seg i god form.

Egentlig er det tull å kalle det en trimbølge. Bølger når en topp og går så tilbake igjen. Trimaktivitetene derimot bare fortsetter å øke. Dette er en utvikling som er sunn for den enkelte og for samfunnet og som vi bør slutte opp om.

Idrettsmerket bør for mange bli et lite mål å trene for og en test på hvor god formen er. Ett av kravene til idrettsmerket er at man i løpet av året skal ha gjennomført 20 trimturer med varighet minst 30 min. (selvregistrering). På denne måten vil idrettsmerket også kunne inspirere til flere trimaktiviteter året rundt.

For å gi et inntrykk av hva som kreves for å ta idrettsmerket tillater jeg meg å henge ut de som har klart merket i 1981. (De som ikke klarte kravene var også like ved å klare dem og bør derfor komme sterkere i 1982.)



Per Ole Wanvik, Per A. Berg og Sæming Alvim sto for en av de største idrettsprestasjonene i 1981 ved deltakelse i sykkelrittet Trondheim-Oslo.

Deltakere	Antall merker	Siste utmerkelse
Tore Strand	Stat. + 5	Krus
Frithjof Indseth	Stat. + 5	Krus
Per Moen	19	Statuett
Svein Gilhuus	17	Statuett
Trygve Rognan	8	Statuett
Gerhard Hjelbak	6	Gull
Per Ole Wanvik	10	Gull
Tore Finnerud	8	Gull
Odd Grette	6	Sølv
Björg Aronsen	3	Gull
Grethe Wanvik	4	Sølv
Olav Harket	2	Sølv
Ragnvald Sundal	2	Sølv
Johan Wenner	1	Bronse
Eivind Berge	1	Bronse
Bright Hope	1	Bronse
Vidar Hansen	2	Bronse
Svein-Ove Pettersen	1	Bronse
Runar Bakke	1	Bronse
Erik Foslien	1	Bronse
Per A. Berg		Statuett

Målet for 1982 er 30 idrettsmerker til vegkontoret. For at dette skal nåes må minst 10 andre klare merket i tillegg til de 20 som klarte det i 1981. Det burde være mulig. Se på lista over de som klarte merket. Ikke alle disse er supermenn og atleter, men de har bestått alle prøver. Med litt trening behøver ikke du å være dårligere.

For de fleste ansatte i vegvesenet utenfor vegkontoret vil det være praktisk vanskelig å delta i de merkeprøvene som vegkontoret arrangerer. Jeg foreslår da for dere å møte opp på de prøvene som idrettslagene arrangerer rundt om i fylket.

Appellen er: BEGYNN Å TRIM! TA IDRETTSMERKET!

Trimkontakt:
Per Ole Wanvik



Årsmøte i bedriftsidrettslaget:

Sæming Alvim valgt til ny formann

Det ble avholdt årsmøte for bedriftsidrettslaget 16. februar 1982 og følgende tillitsmenn ble valgt:

STYRET

Formann: S. Alvim ny
Nestformann: R. Nilsen gj.v.
Sekretær: A. K. Riise gj.v.
Kasserer: J. Brekken gj.v.
Styremedlem: T. A. Hansen ny

O. Grupper

C. Solberg gj.v.
P. A. Berg gj.v.

Trim/Idrettsmerke

P. O. Wanvik gj.v.
F. Indseth gj.v.
P. Moen gj.v.

Håndball gruppa

A. Aaby ny
W. Bakken
K. Reistad ny

Fotball gruppa

T. A. Hansen ny
O. Grette gj.v.
J. Brekken

Skigruppa

L. Aannestad gj.v.



T. Strand	gj.v.	S. Moen	gj.v.
P. Moen	gj.v.	Valgkomité	
Bordtennisgruppa		C. Solberg	ny
A. Stokke	gj.v.	A. Aaby	ny
T. Wang	gj.v.	Medlemsverer	
Hederstegn		W. Foosnes	gj.v.
T. Strand	gj.v.	Komité for Golturnering	
K. Holestøl	gj.v.	E. Ottesen	gj.v.
T. Wang	gj.v.	R. Nilsen	gj.v.
Revisorer		J. G. Ebbestad Brun	gj.v.
T. Wang	gj.v.		

Personalseksjonen orienterer:

TJENESTEFRI

Som en del sikkert er kjent med gjelder visse bestemmelser om tjenestefri under utdanning eller overgang til ny stilling.

Vegdirektoratet og etatens tjenestemannsorganisasjoner er blitt enige om at følgende regler skal gjelde:

1. Ved avgjørelse av spørsmålet om permisjon skal gis, må det skje en avveining mellom tjenestemannens behov og tjenestens tarv. Herunder må det legges vekt på muligheten for å få stillingen tilfredsstillende besatt som vikariat.
2. Tjenestefri bør så langt tjenesten tillater, gis tjenestemann som ønsker å gjennomføre en utdanning av betydning for vedkommendes videre arbeid i vegvesenet. For å få tjenestefri etter dette punkt, må vedkommende ha gjort tjeneste i vegvesenet i minst 1 år.
3. Tjenestefri for tidsbegrenset tjenestegjøring i utdanningsstilling,

f.eks. som dommerfullmektig, stipendiat o.l., kan gis for inntil 2 år.

4. Tjenestefri for inntil 2 år, med mulighet for forlengelse i ytterligere 1-2 år, kan gis ved overgang fra stilling i Vegdirektoratet til vegvesenet i et fylke eller omvendt, og ved overgang fra et fylke til et annet.

Som hovedregel gis det ikke permisjon for å overta ny stilling innen samme arbeidssted f.eks. innen Vegdirektoratet eller innen vegvesenet i et fylke. Untatt er permisjon for overtakelse av vikariat for tjenestemann som er fraværende pga. offentlig ombud eller for å gjøre tjeneste i en tjenestemannsorganisasjon. For overtakelse av vikariater og engasjementer i vegvesenet, kan det gis permisjon for den tid vikariatet/engasjementet varer.

5. Tjenestefri for å overta annen statsstilling utenfor vegvesenet, kan gis for inntil 1 år. Rent unntaksvis kan slik permisjon forlenges for ytterligere inntil 1 år.

Tjenestefri, som nevnt i foregående avsnitt, kan unntaksvis gis for å

overta stilling i kommunal, fylkeskommunal eller privat virksomhet.

For å få tjenestefri etter pkt. 5, må vedkommende ha gjort tjeneste i vegvesenet i minst 4 år.

6. Søknader om tjenestefri etter disse regler avgjøres av administrasjonen (der hvor tilsetningsretten ligger). Er administrasjonen i tvil om hvorvidt en søknad bør innvilges, legges saken fram for vedkommende tilsetningsråd. Hvert medlem av rådet har samme ankeadgang som ved tilsetninger».

Reglene forutsettes tatt i bruk fra nå av.

I det nye tilsetningsreglement vil tilsetningsrett i stilling som ingeniør og avdelingsingeniør bli overført fra det sentrale til de lokale tilsetningsråd. Permisjons-søknader, som omhandlet, fra tjenestemenn i disse grupper, kan allerede nå avgjøres lokalt, jfr. reglens pkt. 6. Dette punkt er forøvrig slik å forstå at administrasjonen både kan innvilge og avslå søknader. Det er bare når administrasjonen er i tvil om hvorvidt en søknad bør innvilges at saken skal legges frem for vedkommende tilsetningsråd.



Ulykkesituasjonen i Buskerud

Av overing. Bjørn Dietrichs



Et av de tiltakene som ble forsøkt i kampen mot trafikkulykkene i fylket, var automatisk hastighetsovervåking.

1981 er blitt historie og tallene om ulykkene på vegene i fylket begynner nå å foreligge.

De viser at 28 mennesker mistet livet i trafikken i Buskerud i løpet av året. Dette er en nedgang på 8 i forhold til den lite hyggelige rekorden på 36 trafikkdrepte i 1980. Antall personer skadt eller drept ser imidlertid ut til å ha gått opp i forhold til 1980, idet Statistisk sentralbyrås foreløpige tall for 1981 er 627 mot 629 i 1980. De endelige tall for 1981 vil ligge høyere. Det ser derfor ikke ut til at trafikksikkerheten er blitt bedre i løpet av 1981 sammenlignet med 1980. Jeg vil understreke at dette kun er foreløpige tall for 1981. For 1980 vet vi imidlertid en hel del mer.

Ser vi på antall personer som ble skadd eller drept pr. 1.000 innbygger, er gjennomsnittet for fylket 2,94, mens landsgjennomsnittet er 2,60. Det var altså farligere å være bosatt i Buskerud i 1980 enn gjennomsnittlig for resten av landet.

Antall ulykker er avhengig av trafikkmengden. For å få et uttrykk for farlighetsgraden for en veg, bruker vi begrepet

ulykkesfrekvens, som er antall ulykker pr. mill. kjørte kilometer. For 1980 var gjennomsnittlig ulykkesfrekvens langs fylkets riksveger 0,28. Dette er også gjennomsnittet for landet. Det vil med andre ord si at våre vegger og trafikantenes oppførsel ligger på landsgjennomsnittet.

At antall ulykker pr. innbygger i fylket ligger høyere enn gjennomsnittet må tilskrives stor gjennomgangstrafikk, helgetrafikk til feriesteder i Buskerud. Også lange arbeidsreiser spiller her inn, og

gjør at det kjøres flere kilometer pr. bosatt innbygger i Buskerud.

Nevnes kan også at trafikkarbeid langs riksvegene er pr. innbygger 37% høyere enn landsgjennomsnittet.

Vi må slå fast at Buskerud er nokså «gjennomsnittlig» når det gjelder trafikksikkerhet.

Vi har en målsetting om å halvere antall personer drept eller skadd i løpet av en 10-års periode.

Skal vi nå dette målet, må vi alle forsøke å gjøre vårt beste.

Her vil det skje noe i år

Forts. fra side 5

Rv. 7	Sando — Gullhagen	1,82 km	630.000,- »
Rv. 8	Evju — Volden	2,00 km	930.000,- »
Rv. 8	Skollenborg	0,80 km	341.000,- »
Rv. 8	Kongsberg — Skavanger	1,41 km	370.000,- »
Rv. 35	Foss — Torespæren	2,50 km	450.000,- »
Rv. 35	Lerberg — Vendelborg	1,52 km	765.000,- »
Rv. 35	Dramdal — Knive	1,52 km	620.000,- »
Rv. 35	Bottegård	0,40 km	125.000,- »
Rv. 35	Henåa — Nakkerud	2,40 km	630.000,- »
Rv. 35	Klavåsen	0,50 km	156.000,- »
Rv. 35	Styggdal — Tolpinrud	1,27 km	535.000,- »
Rv. 165	Mørte vann — Sætre (parsellen)	1,50 km	365.000,- »
Rv. 165	Sundby — Bjørnstad	4,80 km	246.000,- »
Rv. 281	Ødegård	2,80 km	203.000,- »
Rv. 281	Huseby — Tofte (parsellen) *	2,85 km	230.000,- »
Rv. 282	Lierstranda	1,20 km	320.000,- »
Rv. 282	Amtmannsvingen — Gullaug	1,60 km	336.000,- »
Rv. 282	Røyken sentrum — Bjørnstad	2,30 km	151.000,- »
Rv. 283	Pølsesvingen — Gulskogen (parsellen)	1,85 km	540.000,- »
Rv. 283	Dahler — Osbakken	0,80 km	185.000,- »
Rv. 283	Loesmoen	0,40 km	107.000,- »
Rv. 284	Enger — Sylling kirke	1,70 km	417.000,- »
Rv. 284	Granum — Holmen	2,70 km	554.000,- »
Rv. 289	Reistad — Utsikten	0,50 km	130.000,- »

Overflatebehandling

Vegnr.	Strekning	Lengde	Kostnad i kr.
Rv. 7	Gaddhamar — Evjesletta	3,89 km	275.000,- »
Rv. 7	Hamremoens — Storekleiv	9,40 km	650.000,- »
Rv. 8	Volden — Skollenborg	4,52 km	272.000,- »
Rv. 8	Vestlia — Geilo bru m/oppsett.	3,28 km	270.000,- »
Rv. 35	Eggemoen — Oppland gr.	2,99 km	195.000,- »
Rv. 281	Slottet — Tofte (parsellen)	9,94 km	614.000,- »

Asfaltløsning og oljegrusprogram

Vegnr.	Strekning	Lengde	Kostnad i kr.
Rv. 8	Møte — Bakkerud st. (parseller)	2,00 km	250.000,- »
Rv. 8	Hagen — Hole kro	5,00 km	600.000,- »
Rv. 8	Dagali — Høgåsen	5,20 km	1.600.000,- »
Rv. 52	Bjøberg — Sogn og Fj. gr.	6,40 km	800.000,- »
Rv. 284	Brevik — Modum grense	2,50 km	300.000,- »
Rv. 284	Lier/Modum gr. — Horn	2,00 km	240.000,- »
Rv. 287	Prestfoss — Sandsbråten	2,40 km	300.000,- »
Rv. 288	Skaro — Myrland	2,00 km	150.000,- »



Lønnsomhetsvurdering ved maskinkjøp

Av adm.sjef Runar Bakke

Et av det områdene innen vegvesenet som sterkest har fått føle kravet til effektiv og økonomisk drift, er maskindriften. Et ledd i en ytterligere forsterking av dette er de lønnsomhetsvurderinger som er gjort for å se om de maskinanskaffelser vi har tenkt å foreta i 1983, er økonomisk forsvarlige.

Generelt bør det være slik at når vegvesenet beslutter å kjøpe en maskin som vi kunne få leid utenfra, bør det være økonomisk fornuftig å kjøpe maskinen. Dette betyr at dersom ikke de inntektene og de utgiftene vi vil få i løpet av maskinens levetid er slik at de netto blir større enn maskinens innkjøpsverdi, bør vi la være å kjøpe den og heller leie fra private. Som et ledd i en slik vurdering ble det i forbindelse med budsjettarbeidet høsten -81 foretatt endel slike beregninger for de innkjøp vi regnet med for 1983. Med de forutsetningene vi hadde for utnyttelse av maskinene, levetid, inntekt pr. time, utgifter pr. time, lønte det seg ikke å kjøpe hverken hovler, gravemaskiner, eller hjullastere. Tildels ville kjøp av disse maskinene medføre store økonomiske tap.

For å gå igjennom disse beregningene ble det derfor oppnevnt en gruppe bestående av Baltzersen og Torgersen fra maskinavdelingen, økonomisk saksbehandler Hansen og hovedtillitsmann Skarstad. Denne gruppen kom med sine bemerkninger i slutten av januar og konkluderte med at denne måten å vurdere investeringer på var det ingen vesentlige kommentarer til. De forutsatte at metodene bare skulle kunne brukes på konkurransemaskiner som de definerte slik:

En konkurransemaskin er en maskin som det eksisterer et akseptabelt markedstilbud for fra den private maskinentreprenør og hvor maskininnleie kan skje forholdsvis raskt.

En bestemt maskingruppe kan inneholde maskiner som klart dekker ovennevnte definisjon, og maskiner som vegvesenet besitter av andre hensyn (beredskap, spesialutstyr påmontert for helt spesielle arbeidsoppgaver). Vegvesenet besitter egenmaskiner som i anskaffelsesøyeblikket er en konkurransemaskin, men blir så påmontert diverse spesialutstyr slik at maskin inkludert spesialutstyr ikke vil være mulig å få innleid av private

maskinentreprenører. Det vil i slike tilfelle ikke være korrekt å bruke lønnsomhetskriteriet på en slik investering. Eksempel her kan være anskaffelse av hjullaster til vedlikehold som i stor grad brukes til spesialarbeide (krattrydding).

En annen sak er at en maskin som er spesialmaskin i dag, kan bli en konkurransemaskin i framtiden, dersom en privat maskineier finner det lønnsomt å ta opp konkurransen med vegvesenet om spesialoppgaver som f.eks. krattrydding, merking av vegbaner etc.

Følgende maskinanskaffelser bør kunne foretas på grunnlag av rene økonomiske betraktninger:

De maskiner som det eksisterer et akseptabelt markedstilbud for og som ikke er tiltenkt påmontert spesielt utstyr (m.a.o. rene konkurransemaskiner) eller maskiner som anskaffes av andre hensyn, f.eks. beredskapshensyn, ivareta sunn konkurranse, og opprettholde faglig dyktighet for faste ansatte maskinførere i vegvesenet.

Definisjonen er en god avklaring på spørsmålet om hvor vegvesenet har en direkte konkurranse med det private tilbudet. Gruppen peker også på endel andre forhold som er av interesse. For det første mener de at maskinene bør kunne være i drift lengre enn det som er forutsatt som økonomisk avskrivningstid. De har antydning 3 år i tillegg som akseptabelt. I tillegg bør maskinvedlikeholdet reduseres til et minimum i disse siste årene. De mener også at utnyttelsen av egenmaskiner bør kunne bedres i forhold til dagens situasjon. For å kunne få dette til peger gruppen på endel faktorer:

- maskinbehovet bør vurderes nøyere enn hva som er tilfelle i dag
- bruken av egenmaskiner må planlegges bedre og i et nærmere samarbeid mellom brukeravdelingene enn i dag

- ingeniører og oppsyn bør motiveres til bruk av egenmaskiner
- førere bør motiveres til bedre utnyttelse og drift spesielt tilpasse systematisk vedlikehold bedre til de arbeidsoppgaver som gjøres
- øke antallet reservesjåfører.

Generelt skulle det ikke være noen grunn til at vi skulle ha en maskindriften hvor det innenfor konkurransemaskiner er slik at det hverken lønner seg å kjøpe maskiner eller bruke dem. Og det virker som om mangt kan gjøres for å kunne få maskinparken bedre lønnsom enn hva den er i dag. Uansett er det interessant å kunne se at vi også på investeringstidspunktet i større grad er villige til å vurdere kjøpene økonomisk. For driftsresultatene blir ikke noe bedre hvis vi kjøper maskiner som ikke klarer å gi en normal forventning.

Nye saksbehandlere kursene

Vegkontoret i Buskerud har for annet år på rad arrangert kurs: Opplæring i saksbehandling. Kurset er satt i gang i samarbeid med kolleger i Vestfold og Telemark. Kurset er lagt opp med ialt 4 felles samlinger, hvor kursdeltakerne får innføring i forskjellige fagområder. Her kan nevnes

- offentlig forvaltning/forfatning
- samarbeid
- forvaltningsrett
- økonomi/budsjett
- saksbehandling m.m.

Som foredragsholdere har det vært benyttet ansatte fra vegkontorene i de tre fylkene pluss foredragsholdere fra Forbruker- og administrasjonsdepartementet, Vegdirektoratet og høyskoler.

I tillegg til fellessamlingene skal kursdeltakerne nytte fire timer en dag i uken til gruppearbeid om stoffet. Dessuten er kurset lagt opp slik at hver enkelt må drive selstudium i fritida.

Fra Buskerud deltar:

Jan Stenersen	Anleggsavdelingen
Per Baltzersen	Maskinavdelingen
Terje Groth	Trafikkseksjonen
Oddrun Andreassen	Personalseksjonen
Lise Bakkane	Maskinavdelingen
Per Kr. Rotherud	Biltilsynet Hønefoss
Alf Tangen	Biltilsynet Hønefoss



På Riksveg 7 i Ål er oppsynsmann Per Rotli i gang med sine folk. Omtrent 1.500 m² fjell skal tas som vinterarbeid, og det går framover. Odd Juvhagen fra Nesbyen er egentlig maskinkjører, men tar gjerne et tak med nede på bakken når det trengs. På bildet er han i ferd med å finne fram den vesle lommekniven sin. Så bare vent litt, skal vi se om han ikke får åpnet denne dynamittkassa si.

Tekst/foto: Jens Myro

Nytt trafikkregneutstyr

Av ing. Jan Wamstad

Vegvesenet vil om kort tid ta i bruk nytt utstyr for innsamling av trafikkdata. Selve kjernen i utstyret er en programmerbar og bærbar datamaskin montert i en koffert (Datarec 710). Denne vil i de kommende år kunne brukes til forskjellige registreringsformål. Bl.a. arbeides det med å ta i bruk datakofferten til innsamling og ajourhold av vegregisterdata. Vegvesenet vil også snart ta i bruk «Kofferten» til automatisk innsamling og ajourhold av avkjørselsdata og bæreevne målinger ved hjelp av Dinaflex.

Parallelt med utviklingen av datakofferten har vi fått laget et nytt trafikkelleapparat (Datarec 310). Av utseende er dette ikke ulikt tidligere dagers melkespann.

Dette apparatet er selve registreringsenheten, den som settes igjen ved vegkanten. Trafikk telleren kobles til sløyfer som er nedlagt i vegbanen. Telleren har innebygget 4 separate sløyfe-forsterkere, dvs. 4 sløyfer kan kobles til

trafikk telleren samtidig. Ved å legge disse sløyfene etter et bestemt mønster, kan telleapparatet, i tillegg til å telle kjøretøy i to kjørefelter, benyttes til meget nøyaktige hastighetsmålinger. Videre kan apparatet lengdeklassifisere kjøretøy. Vi kan altså få både hastighetsmålinger og antall fordelt på kjøretøylengder. Innen kort tid er det også mulig at en telegrensemåler kan tilkoples apparatet. Det arbeides også

med å utvikle en aksellastdetektor som kan tilkobles telleapparatet, men dette ligger noe lenger frem i tiden.

I første omgang er det telling av kjøretøy som blir «melkespannets» oppgave. Både datakofferten og trafikk telleren må tilføres et program for å kunne fungere. Dette programmet finnes på kasset, og blir lest inn via en kassettspiller (Datatape 310) som er den tredje delen i systemet. Hver av enhetene er bygget rundt en microprosessor.

Når trafikk telleren skal ut på oppdrag gjøres dette på følgende måte: Brukerprogrammet leses inn på datakofferten via kassettspilleren. Trafikk telleren kobles til kofferten og mates med endel data, bl.a. en stedsbeskrivelse (stedsnavn og vegidentifikasjon), hvilke sløyfer det skal telles på, telleinterval (5, 15 og 60 min.). Programmet regner nå ut hvor lenge apparatet kan stå å telle, og meldingen skrives ut i klartekst på koffertens display f.eks. 102 dager 8 timer og 20 min.

Tilslutt angis hvilken dato og på hvilket klokkeslett tellingen ønskes oppstartet. Telleapparatet er nå klart til å plasseres på det ønskede tellested. Her tilkobles et 12 V batteri. Når telleren har stått ute den ønskede tiden, eller når tellerens lagerkapasitet tar slutt kan brukeren reise ut med datakofferten og overføre telldata til kofferten, eller hente inn telleren og foreta samme handling inne på kontoret hvis telleapparatet ikke skal fortsette å telle på samme sted.

Neste trinn er å overføre nevnte data til datakassetten. På en datakasset kan det lagres data fra flere tellinger. Disse blir automatisk lagret under en bestemt kode. Denne er identisk med dato og år for tapping av telleapparatet, samt tellerens serienummer f.eks. 26 01 82:0012. Kapasiteten på en kasset-side er ved vanlig bruk 200.000 bytes eller karakterer.

Skal trafikk tellingene ha noen mening, må tellingene som er utført vises i klartekst. Dette gjøres ved at data overføres fra datakassetten, via datakofferten, til en printer. Dette medfører ikke at data på kassetten slettes ut. Disse kan hentes fram etter ønske og behov.

Tilslutt nevnes at utstyret er utviklet og produsert i Norge. Hvis noen tror at dette utstyret er ømfintlig for vær og vind, kan det fortelles at f.eks. trafikk telleren er vannrett og at den fungerer utmerket i temperaturområdet - 40°C til + 60°C.

Pris inkl. moms: Datakoffert kr. 35.000,-. Trafikk teller kr. 18.000,-. Kassettspiller kr. 14.000.

REDNINGSAKSJON

Av Oskar Gjestemoen



Sommeren 1981 forløp heller ikke uten «rampestreker» på våre rasteplasser. Her ser vi to mann under en redningsaksjon i Hallingdalselva.



Maskinavdelingen orienterer: Nyanskaffelser i 1982

For inneværende år skal maskinavdelingen anskaffe en del nytt utstyr.

Av de ting som vil merkes best på pengesekken kan nevnes:

1 Volvo lastebil, F10 6x2. Denne skal erstatte den gamle lastebilen på Kongsberg.

1 Mercedes lastebil, 1932. Skal brukes som ny skiltbil/brøytebil på Lierstranda.

1 Mercedes lastebil, 608. Vil bli stasjonert i område II som lagsbil.

I gruppen 514 vil det bli anskaffet 8 nye pick-uper av forskjellige typer til erstatning for gamle biler. Også 3 nye veghøvler vil bli kjøpt inn i år. To av disse er Nordverkhøvler, og en er allerede levert og skal gå på Kongsberg. Den andre skal brukes område I. Område IV vil få glede av en ny Cat. 140G. Hjullasterparken vil også bli fornyet.

Den største er en Michigan 125 og brukes i anleggsdriften. I tillegg vil det komme fire mellomstore, 2 Cat. 950 og to Volvo 4300.

Ellers kan nevnes at det vil bli kjøpt inn to nye tilhengere for transport av vegvalser, utleggere o.l.

I inneværende år skal det brukes kr. 900.000 til nye brakker og ombygging av brakker for å tilfredsstille de nye brakkeforskriftene.

Likedan er det satt av penger til fornyelse av ploger og strøtstyr.

I 1982 vil det bli investert i alt 11,7 mill. kroner i nytt utstyr.

Ellers pågår for tiden utvidelser ved Gol vegstasjon. Tilbygget skal romme nytt sveiseverksted og kaldtlager og er på 289 m². Samtidig skal nåværende lokaler ombygges, slik at det blir plass til kantine/spisesal og tilfluktsrom. Arbeidet ventet å være ferdig til 1. mai i år.

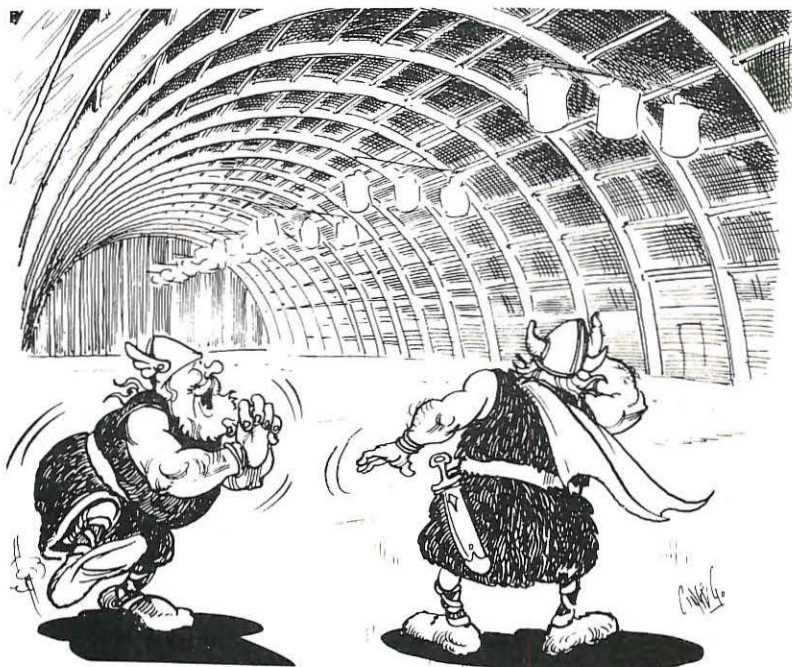
På Ringerike er det nå i orden med tomt til ny vegstasjon og biltilsynsstasjon på Hensmoen. Planleggingen av det nye anlegget er nå i full gang.

Det er også håp om å komme i gang med bygging av garasjer med tilhørende velferdsrom i Hemsecäl i inneværende år.

Den regnskapsmessige siden ved maskindriften i 1981 viser et overskudd på 400.000 kroner, og det er gledelig da det er lenge siden den delen av virksomheten har vært på pluss-siden.

Det er maskinavdelingens håp at alle vil medvirke til at dette kan bli trenden også for de kommende år.

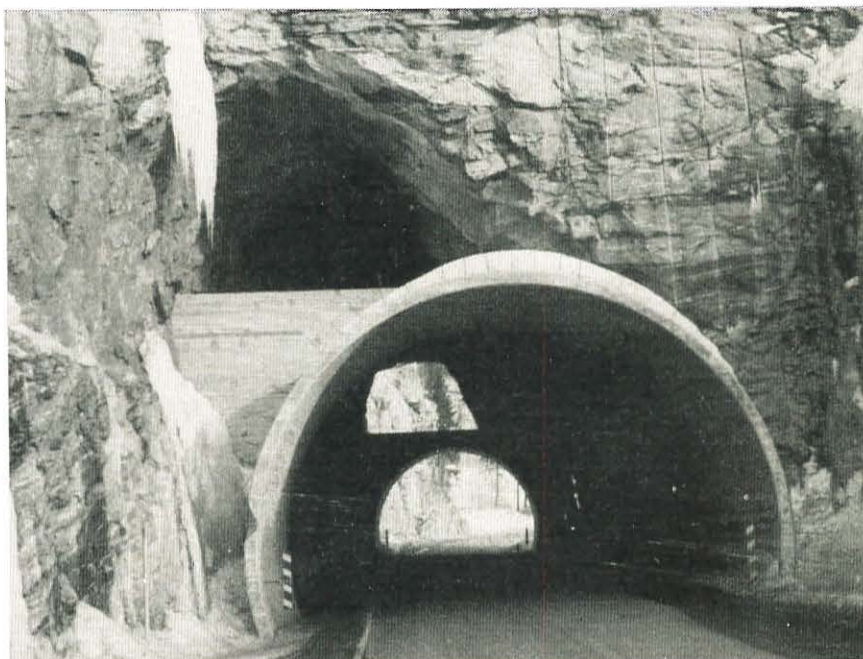
Apropos utbyggingen av Gol vegstasjon:



Kan det være Berge og Skredderberget som her er på ferdigbefaring?

Vi fikser på fasaden

Tekst/foto: Oskar Gjestemoen



Portalene på Hallingdalsvegens eneste tunnel har stått halvferdige i flere år, men nå har arbeidet startet opp igjen.



Takk for lang og tro tjeneste

Tekst: Anne Karin Riise Foto: Runar Bakke

I 1981 var det ialt 13 tjenestemenn som gikk av med alderspensjon. Det ble som tidligere år holdt en tilstelning for disse med ektefeller på Kongsfoss Pensjonat på Åmot. 8 av de nybakte pensjonistene var til stede, foruten vegsjefen og avdelingsledere.

Vegsjefen overrakte den tradisjonelle gaven, et tinnfat med innskrripsjon og diplom med takk for lang og tro tjeneste i etaten.



På bildet ser vi fra venstre: (Tjenestetid i parentes) Erik Sandaker (24), Børje Andersson (29), Helge Tossevik (31), vegsjefen, Harald Kjønaas (32), Torgeir Sveinunggard (30), Knut Haugje (16), Sverre Skjelbred (22) og Kaare Ludvigsen (46).

Følgende var ikke til stede: Knut T. Bakken (40), Ragnvald Vindegg (22), Steingrim Lund (18), Hellig Garder (18) og Torstein Mykstu (18).

NYTT OM NAVN

Ny lønningssjef



Førstesekretær Laila Bråthen har nå overtatt som leder av lønningsfunksjonen etter Kåre Holestøl som på grunn av sin alder har søkt seg fritatt dette ansvaret.

Holestøl vil overta andre saksområder på regnskapskontoret.

JUBILANTER

50 år

Oskar Løen, Vestfossen, 6/1
Tora Skredderberget, Gol, 9/2
Björg Aronsen, Drammen, 8/3
Eivind Gauteplass, Geilo, 1/4

60 år

Anker Husemoen, Nesbyen, 12/1
Wilhelm Fosnes, Lier, 26/2

VI GRATULERER SAMTLIGE MED
VEL OVERSTÅTT.

Nytt arbeidsmiljø- utvalg

For årene 1982 og -83 er det valgt nye medlemmer i arbeidsmiljøutvalget.

Fra arbeidsgiversida møter:
Adm. sjef Runar Bakke
Driftssjef Gerhard Hjelbak
Stasjonssjef John O. Ahlgren
Overing. Kjell R. Johnsen
Fra arbeidstakersida møter:

Vegmester Bjørn Aasmundrud
Kontorass. Bodil Døvik
Hovedverneombud Albert Skarstad
Maskinfører Rolf Sandberg
Sekretær i AMU er nå Roy Nilsen.

NYTILSETTINGER

Ing. Jan Brevik, Planavd.
Ing. Åge Kolberg, Planavd.
Ing. Inge Holmen, Biltilsynet, Drm.

Brobyggeren ønsker
alle sine lesere
EN RIKTIG GOD PÅSKE!

POSTVERKET

RETUR



BJERKELUND SONJA

RABBAV 41
3500 HØNEFOSS

Bo

til:

Navn:

Adresse:

Postnr.

og -sted:

Adressaten er flyttet

Annen returårsak

Ny

adresse:

Postnr.

og -sted:

320000. 3-79. Sem

Brobyggelsen
Tollbod 2
3000 Drammen

Statens Vegvesen

