



Brobyggeren

Organ for Buskerud vegvesen

Nr. 3 - August 1983 - 13. årgang





INNHOOLD:

Side:

- 3 Avbyråkratisering
- 4 Høyere i Hokksund
- 5 Juristens spalte
- 6 Luftig geit
- 7 Vegprosjekter for 100 år siden
- 9 Bruvedlikehold
- 10 Eventyr fra virkeligheten
- 12 Ny bru i Lampeland
- 13 Prøveprosjekt i vedlikeholdet
- 14 Skyttestevne på Gol
- 15 Hagleburennet
- 16 Grini bru
- 17 Leserinnlegg
- 19 Personalia

Utgitt av:

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

Redaktør:

Willy Bakken

Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen
Arne Kruhaug
Albert Skarstad
Oskar Gjestemoen
Erik Lysenstøen

Fotosats:

Fotosetter'n A/s

Layout:

Willy Bakken

Trykk:

Trykk-Service A/s

Opplag:

1.400 eks.

Ved ettertrykk av stoff bes kilde oppgitt

Forsidebilde:

Siste innspurt på Grini bru.

Foto: W. Bakken

Red. har ordet:

BEDRIFTSAVISA – ikke bare et organ for ledelsen

Vegvesenet i fylket er i skuddet om dagen.

Jeg tenker da selvfølgelig på de oppslagene som har vært om driftsformer.

I denne diskusjonen ønsker redaktøren å være både «kjønnslos og partilos».

Det som imidlertid får meg til å gripe til pennen, er avslutningen på oppslaget i Fremtiden 23. juni, der det står:

«Når ledelsen i Buskerud vegvesen har svart på en påstand, er det ledelsen som har rett, uansett hva de andre sier. Hvis saken debatteres i Brobyggeren er det også ledelsen som har rett. Hvis saken tas opp i Fremtiden, er det kanskje pinlig.....»

Jeg vil ikke ta noe standpunkt til hvem som har rett eller ikke i denne aktuelle diskusjonen, men derimot få gjøre det helt klart at vår bedriftsavis ikke må oppfattes som et ensidig ta-

lerør for ledelsen. I retningslinjene for bedriftsavis i Statens vegvesen står det nemlig at «Bedriftsavisens formål er å informere de ansatte om det som skjer i etaten. Bedriftsavisen skal være et forum for fri meningsutveksling.» Men denne formuleringen hindrer selvsagt ikke at også ledelsen kan komme med sine synspunkter på aktuelle saker. Det skulle forresten bare mangle.

I tidligere nummer av Brobyggeren har vi hatt leserinnlegg fra «grasrota» som har gitt uttrykk for menigmanns syn på bestemte saker. Det er ikke bestandig disse oppfatningene har vært i samsvar med ledelsens.

Men vi må også være forsiktige slik at ikke bedriftsavis blir et forum for skittentøyvask, det er det ingen som er tjent med. Derimot er en diskusjon med saklige argumenter fra flere parter den type stoff som kan være med på å gjøre våre bedriftsavis litt mer engasjerende.

Minneord:

Jacob Brænde

Meldingen om Jacob Brændes bortgang kom som et sjokk på oss alle.

Frisk og aktiv som han tilsynelatende var. Ennå har det vel ikke helt gått opp for oss at han ikke lengre er blant oss.

Gjennom mangeårig arbeidsinnsats, sitt mangfold og sitt omgjengelige vesen hadde Jacob en stor vennekrets både i og utenfor vegetaten.

Kanskje er det først nå, etter hans bortgang, at vi fullt ut forstår hva Jacob har betydd for oss.

Størst er sorgen og savnet hos den næmeste familien, men et tomrom som blir vanskelig å fylle har oppstått i vegetaten og hos hver enkelt av oss som hadde Jacob som arbeidskamerat.

Vi lyser fred over Jacobs minne.

Ole N. Thorsrud.

Vår lagermann på Sentrum Hønefoss, Ole N. Thorsrud er gått bort 61 år gammel.

Thorsrud startet sitt arbeidsliv som skogsarbeider. Siden var han 8 sommersonger ved N.S.B før han kom til vegvesenet i 1960.

Han arbeidet først som brusnekker, men fra midten av 60 åra har han arbeidet med vegmerking og skilting og de siste 10 årene som skiltmaker og lagermann på Sentrum.

Thorsrud var en omgjengelig og netthendt mann som utførte sitt arbeid med stor nøyaktighet og flid til alles tilfredshet.

Vi i skilt-og vegmerkeertaten føler et stort savn etter Thorsruds bortgang.

Vi sitter igjen med mange hyggelige minner.

Vi lyser fred over hans minne.

Hilmar Ødegården.

Ole J. Benth.



Avbyråkratisering i vegvesenet:

Personalkontoret viser veg

Fra 2/8-1982 ble det som kjent delegert myndighet for distriktet til å gi visse typer permisjoner. Etter at ordningen nå har virket en tid fant «Brobyggeren» det på sin plass å vie ordningen en del oppmerksomhet.

Den gamle ordning ved at disse få-dagspermisjoner skulle gjennomgå hele registeret av kommunikasjon har lenge vært et mildt sagt irritasjonsmoment for pk. Dette er da bakgrunnen for at man gikk til det «revolusjonerende» skritt å la distriktet selv avgjøre sakene. Den personen ved vegkontoret som i første rekke har båret dagens byrde og hete i denne sak er Oddrun Andreassen. Det falt seg da naturlig å avlegge henne et besøk for å uteske hennes eget utsagn:

«Du hadde vel en stri jobb med dette?»

«Ja, det er både sikkert og visst. Men jeg vil gjerne få tilføye at jeg hadde utmerket hjelp av den gruppe som jobbet på forhånd med saken, nemlig Runar Bakke, Georg Steinmoen, Rolf Lervik og Gunnar Hval, - foruten meg selv.

OLAF RUSTAND

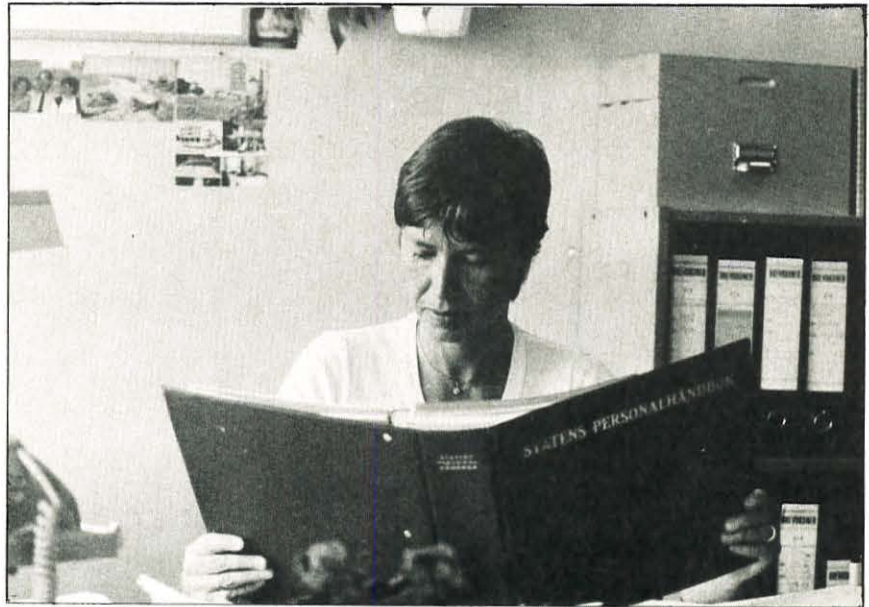
«Dine egne erfaringer?»

«Har bare gode erfaringer så langt, selv om det her som ellers var en del startproblemer. Men det er jo ikke bare meg som saksbehandler som «tjente» på nyordningen, tenk også på kommunikasjonene som tog og buss, postverket o.s.v. — og ikke minst vår egen «post» og skrivestue som i stor grad ble frigjort for arbeid.»

«Et godt råd til distriktet?»

«Jo, vær ikke redd for å kontakte oss på forhånd hvis noe skulle være uklart. Problemene lar seg løse atskillig bedre og lettere ved muntlig kontakt mellom partene.»

Så vet vi det!



Ikke lenger nødvendig å henvise til Personalhåndboka så ofte, sier Oddrun.

Foto: W. Bakken.

«Brobyggeren» nøyde seg imidlertid ikke med å bare høre den ene part. Vi har også vært på «bygda» for å lodde reaksjonen. Vegmester Aasmundrud, Hønefoss, sier bl.a. at ordningen med visse typer permisjoner har virket bra i område 6. Han mener videre at den forenkler saken både for søkeren og de som avgjør den på vegsituasjonen. I en fellesuttalelse fra Arne Sandum, Sverre Sørlie og Harald Ovesen sier disse bl.a.:

«Vi har vært i den situasjonen at vi har måttet søke perm. av forskjellig art, og vil anbefale ordningen. Vi mener at det er en stor fordel å få denne avgjørelsen ut til distriktene. Det er da mye enklere for oss.»

Det må være særlig hyggelig for administrasjonen, og ikke minst Oddrun, å konstatere den positive mottagelse nyordningen har fått. For egen del vil jeg gjerne tilføye at dette skritt må være noe av det mest avbyråkratiserende og dermed tidsbesparende, som har skjedd i min tid i vegvesenet. Så til de øvrige avdelinger ved vegdirektoratet vil jeg bare si: Gakk hen og gjør likedan! Vel blåst Oddrun!

Den lille gule

Arbeidet med redigeringen av 84-utgaven av vegvesenets 7de sans er like om hjørnet.

Dersom det er noen som har forslag til endringer av den lokale delen (siden 1-31) må det gis beskjed til W. Bakken om det.

Alle seriøse tips blir mottatt med takk.





En flaskehals mindre:

HØYERE I HOKKSUND

I midten av juni måned ble de første spadetak tatt i forbindelse med ombyggingen av Hokksund jernbaneundergang.

Dermed vil en av de verste flaskehalsene på E-76 her i fylket snart være historie.

Samtidig som undergangen får full fri høyde, dvs. 4,50 m. vil jernbaneovergangen i Stasjonsgata bli stengt for all biltrafikk. Dette fører til at en vesentlig del av tungtrafikken vil bli borte fra denne travle forretningsgata, forhåpentligvis til glede for dem som både bor og bruker dette området.



Ing. Tore Hodnebrug gjør sine beregninger før arbeidet settes igang.



Situasjoner som denne har ikke vært uvanlig ved jernbaneundergangen i Hokksund.
Foto: S. Stenvik.

Undergangen har manglet 1,50 m på full høyde. Vegvesenet og NSB har gått sammen om utbedringen. NSB har nylig utført sin del av jobben, idet skinnegangen og brukonstruksjonen er hevet 35 cm. Det gjenstår for vegvesenet å senke vegbanen, slik at de manglende 115 cm. i fri høyde oppnås under brua.

Dette innebærer at utgravningen vil starte ca. 50 m før undergangen (mot Drammenselva) og vil bli avsluttet ca. 70 m på oversiden.

Fortauene vil bli liggende i samme nivå som tidligere, men adskilt fra kjørebanelen med mur og rekkverk. Eksisterende avkjørsler blir ikke nevneverdig berørt, og forutsettes opprettholdt som før. Stigningen opp bakken etter undergangen vil på grunn av at veggen blir senket, øke fra 50 0/00 til ca. 75 0/00.

Det første som vil skje er at kommunens vann- og avløpsledninger som ligger i anleggsområdet skal legges om. Dette arbeidet skal avsluttes før fellesferien. Etter ferien vil vegvesenet sette i gang selve senkingen av vegbanen. Hele ombyggingsarbeidet vil ventelig være avsluttet i løpet av høsten, og er kostnadsberegnet til ca. 1,2 mill. kroner. Vegkontoret vil til slutt gjøre oppmerksom på at mens anleggsarbeidet pågår, vil det i perioder være nødvendig med innsnevring og tidvis helt stegning av vegen.

Tekst/foto: Willy Bakken

**Bruk
bil-
beltet**

Fra sivilombudsmannens virke

Sivilombudsmannen har med visse unntak den offentlige forvaltning som arbeidsområde. Han velges av Stortinget hvert fjerde år etter Stortingsvalget. Stortinget fastsetter instruks for virksomheten, men forøvrig utøver han sitt verv selvstendig og uavhengig av Stortinget. Hans oppgave er som Stortingets tillitsmann å søke å sikre at det i den offentlige forvaltning ikke skjer urett mot den enkelte borger. Mangler ved lover eller administrativ praksis kan han påpeke.

Sivilombudsmannen behandler saker både etter klage og av eget tiltak. Han kan kreve de opplysninger han trenger fra forvaltningen, og han har adgang til de tjenestesteder m.v. som inngår under hans arbeidsområde.

Sivilombudsmannen gir hvert år årsmelding om sin virksomhet, og her er det mange saker som utvilsomt er av interesse også for oss i vegvesenet.

I 1982 fikk ombudsmannen inn 1.539 klager, og han tok opp 33 saker av eget tiltak. Sakstallet er 44 mindre enn i 1981. 4% av klagene, 60 stk., kom fra vårt fylke. 48 %, eller 732 klager, ble ikke realitetsbehandlet, fordi de lå utenfor kompetanseområdet, fordi det var klagerett til høyere myndighet eller av andre grunner. Av de behandlede saker sees 1 sak å gjelde biltilsynet og 18 å gjelde vegvesenet.

Det samlede antall klager som har ført fram eller som er ordnet, er 375. Det er forvaltningsorganet som eventuelt omgjør sitt vedtak. Ombudsmannen innskrenker seg til å gi sin uttalelse som kan gå ut på kritikk og/eller henstilling om å overveie det påklagede vedtak på nytt eller å søke skadevirkningene avbøtet på annen måte.

I en rekke saker har ombudsmannen bedt vekommende departement om å vurdere endringer i lover og forskrifter eller omlegging av administrativ praksis. Det kan nevnes at en endring i veglovens § 40 som ble foretatt i 1981 for å klargjøre vegmyndighetenes hjemmel til å nekte utvidet eller endret bruk av avkjørsel ble foretatt etter at sivilombudsmannen hadde tatt opp forholdet. Også i 1982 (sak 54) har ombudsmannen uttalt som sin mening at det fremdeles er et åpenbart behov for klargjøring av § 40 annet ledd «slik at bestemmelsens

innhold kan gi riktig mening også for den som er ukjent med praksis og forarbeider.»

Vegsjefens avgjørelser når det gjelder avkjørsler er saker som går igjen i sivilombudsmannens årsberetninger. I 1979 finner vi en slik sak hvor vegvesenets avgjørelse måtte omgjøres. Det gjaldt avkjørsel fra fylkesvegen. Boligbyggelse langs fylkesvegen nærmere enn 3-4 km fra sentrumsområdet burde etter vegmyndighetenes oppfatning unngås.

Ombudsmannen mente at vegsjefens oppgave var å foreta en faglig vurdering av trafikkforholdene på fylkesvegen, mens det neppe var hjemmel i § 40 for å ta hensyn til virkningene for trafikken på riksvegen. Hvorvidt det var ønskelig med bebyggelse langs fylkesvegen i en avstand av 3-4 km fra riksvegen, var et spørsmål om arealdisponering. Vegsjefens vurdering etter veglovens bestemmelser måtte skje uavhengig av bygningsmyndighetenes vurdering av byggesaken forøvrig.

TORE STRAND

Landbruksmyndighetenes praksis i deling- og bopliksaker har vært sterkt i søkelyset hos sivilombudsmannen. I 1981 gjennomførte han en undersøkelse av Landbruksdepartementets praksis i disse sakene. Dette førte til at han reiste tvil om departementets arkiv- og kartoteksystem var tilfredsstillende. Departementet innrømmet at saksarkivet var lite egnet for undersøkelser av departementets praksis på spesielle felter. Selv om en hadde søkt om å opparbeide prese-

JURISTENS SPALTE



densarkiv for prinsipielle avgjørelser, og til dels omfatte håndarkiver hos de enkelte saksbehandlere, innså departementet at ordningen ikke var tilfredsstillende. I et brev av 22. desember 1982 meddelte departementet følgende:

«Departementet antydte i brev av 3. april 1981 at man ville utrede muligheten for å gå over til et arkiv basert på EDB. Den utredning som ble foretatt har ført til at Jord- og konsesjonslovavdelingen står i ferd med å innføre både tekstbehandling i saksbehandlingen og et system hvor arkivet blir lagt inn på EDB.

Departementet er for tiden inne i en prøveperiode for såvidt gjelder innføring av tekstbehandling. Systemet for innlegging av arkivet på EDB er under utvikling, og skal etter planen være klart fra 1. april 1983.

Systemet vil innebære at hver sak får et eget saksbilde hvor hovedopplysninger om den enkelte sak fremtigger. I samme bilde vil saksbehandler etter at saken er avgjort kunne legge inn inntil 5 karakteristiske uttrykk eller lovparagrafer. Dette vil innebære at departementets muligheter for opparbeidelse av et presedensarkiv



vil bli betraktelig lettere enn idag. Ved senere anledninger kan man søke på bestemte uttrykk/lovparagrafer og den enkelte vil på dataskjerm få oppgitt saksnummer på de aktuelle presedenssaker.

Også tidligere avgjorte saker vil inngå i systemet. Departementet har til hensikt å legge inn alle eldre rettssaker, ombudsmannssaker og andre saker av prinsipiell betydning på denne måten. Den resterende del av eldre saker vil kun legges inn med tilstrekkelige opplysninger slik at sakene kan identifiseres fra hverandre.

Departementet kommer gjerne med mer utfyllende opplysninger når systemet er innført og en prøveperiode er gjennomført.»

Gjesp fra grøftekanten



«HILSEN FULLMAKT»

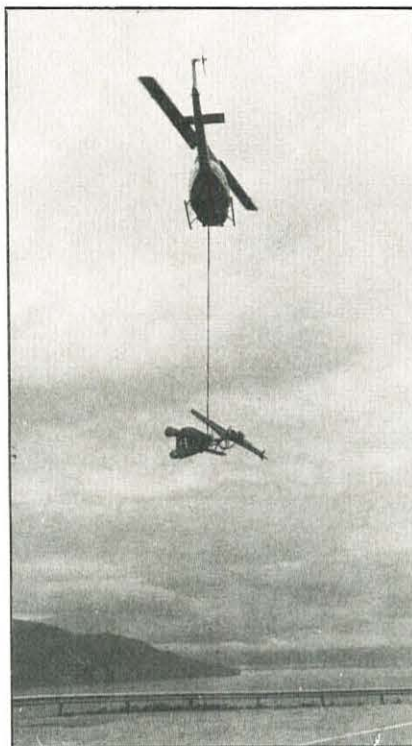
Det er ikke bestandig like enkelt å være konsekvent. Et eksempel på det fikk vi her forleden da Vegdirektoratets brosjyre om «Når vi skriver til publikum» dumpet ned på vårt bord. Dette hefte gir nyttige tips om hvordan vi bør henvende oss til publikum, og blant annet står å lese at istedetfor å avslutte et brev med «Etter fullmakt», bør det heller stå, «Med hilsen». Det vil skape bedre kontakt mellom avsender og mottaker, står det.

Det synes vi hørtes fornuftig ut.

Med brosjyren fulgte en melding som avsluttes med «Etter fullmakt». Tyder det på at kontakten mellom direktoratet og vegkontorene nå begynner å bli litt for hyggelig?

LUFTIG GEIT

Tekst/foto: Willy Bakken



Fast fisk. Geita på veg opp i det blå.

Denne våren gikk det som vi husker både steinsprang og mindre ras på E-68 ved Sollihøgda.

Det var store nedbørmengder som var årsaken til dette, men heldigvis kom verken mennesker eller materiell til skade.

Geologer fra Veglaboratoriet undersøkte rasstedet, og ekspertene konkluderte med at for å unngå lignende i framtida, burde det foretas en del utsprengninger oppe i lia.

Så langt var jo allting greit, men terrenget der dette skulle skje var så bratt og vanskelig at det viste seg umulig å få opp utstyret på vanlig måte.

Men vedlikeholdet er kjent for ikke å gi opp i første omgang, og etter en kort tenkepause ble det bestemt å leie et helikopter til å frakte borryggen opp.

Etter et par dagers venting på godt vær kom helikopteret som avtalt. Forbipasserende bilister stusset nok en del da helikopteret landet på rasteplassen, huket på «geita», og dro videre med hele stasen. Hele jobben var unnagjort på noen få minutter, og i tillegg til selve transporten fikk vegvesenet feid den store rasteplassen. Om det inngikk i prisen på kr. 10.000 vites ikke, men borutstyret kom i hvert fall raskt på plass der det skulle. Om selve sprengningsarbeidet gikk svært greit, så er det bare å håpe at vi kommende vår hverken får steinsprang eller ras på denne strekningen.

Og «geita», den kom ned igjen ved hjelp av egne bein.



Helikopteret benyttet rasteplassen ovenfor Sønsterudtunellen som landingsplass.



Veiprosjekter for hundre år siden

Om veiprosjektet Hallingdal - Ustedal - Dagali - Numedal og en sidearm til Nes i Hallingdal, årene 1860-70-80.

I 1869 skrev Veiasistent Støren til Amtsingeniør Bergh: «Hoslagt sendes Overslag, Profiler et etter disse og Hukommelsen tegnet Kroki, samt et Udkast til en Bro over Usta - Alt hørende til det paatænkte Veianleg fra Liden eller Ustedal til Skuredal.

Den gamle Ridevei, der gaar fra Liden over Øygards Bro til Sveinegard i Skuredal og derfra videre, var nok fra første af paatænkt at utvides og om-lægges til Kjørevei. Denne vei stiger dog opp til en betydelig Høide, vistnok en 4000 Fod o.h., samt gaar over ca. 1/5 Mil Høiffjeld. Stigningen især mot Liden er stor. Et nyt Veianlæg maatte for at erholde nogenlunde tidsmessige stigninger, lægges i store Slygninger ned etter Fjeldsiden og saaledes forlengte den ca. 1 Mil lange Overgang til henved 1 1/4 Mil,

naar 1/12 Stigning anvendes.

En halv Mil lengere oppe i Dalen - mellem Jeilo (Jeglheim) og Kleiven senker Fjeldet sig og danner den laveste (3388 fot) og Korteste (3/4 MIL) Overgangen til Skuredalen. At legge veien herover synes rimeligst baade med Hensyn til Omkostningene og Nytte for de tilstøtende bygder.»

Den her beskrevne veglinje ble ve-

Av Trygve Willumsen

gen bygget etter i store trekk i årene 1878-83 og det var denne vi kjørte på like til 1977 da deler av vegen ble helomlagt (slyngpartiene i Vestlia). Videre skriver veiasistent Støren:

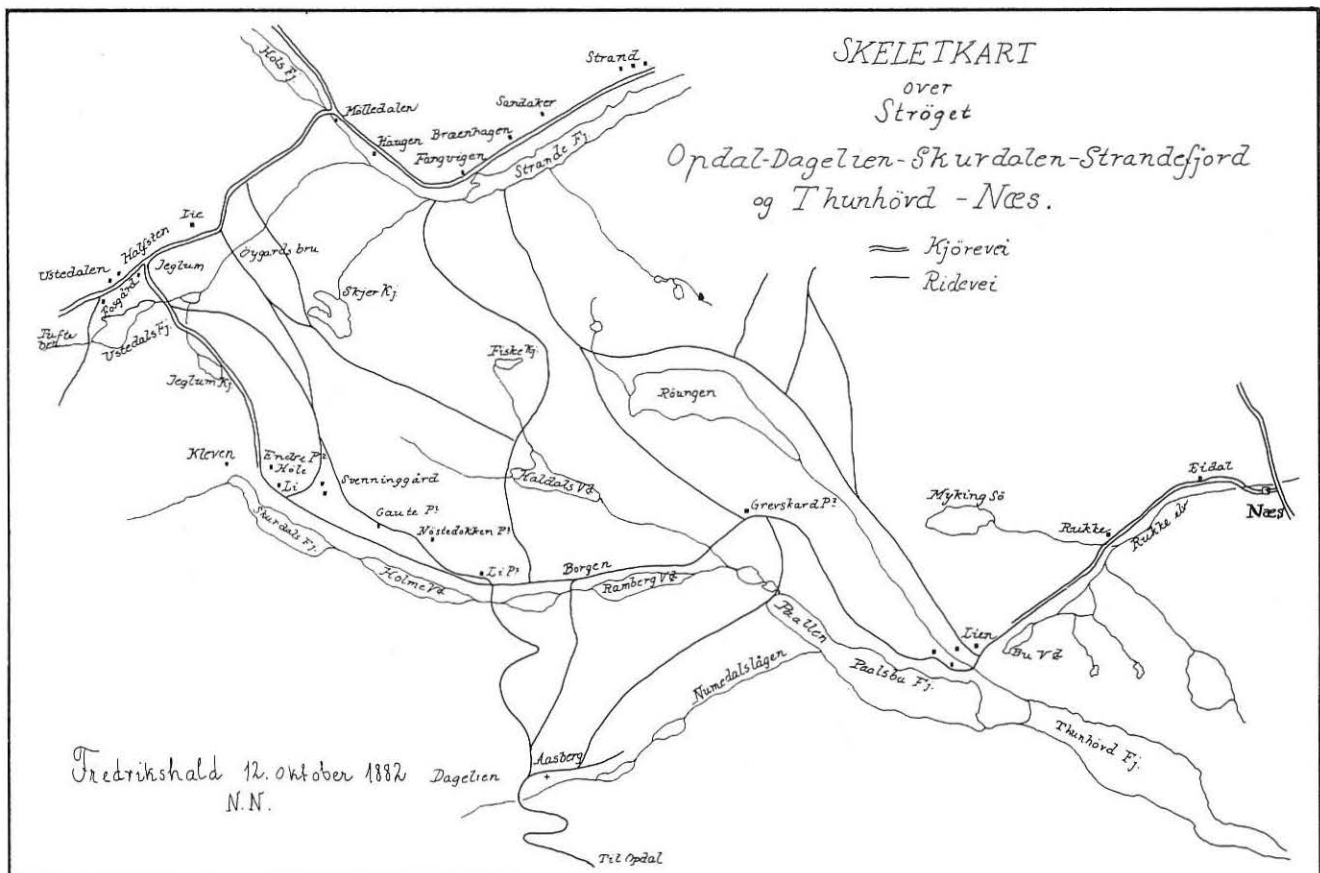
«Som af Overslaget vil sees, koster Veianlegget - Planering, Grusdekke, Stikrender og mindre Bro ca. 1368 Spd. Jeilo Bro beregnet til 290 Spd. Tilsammen 1658 Spd. for en 4 alens

bred og 3/4 Mil lang kjørevei.» Det vil si ca. kr. 1.20 pr. 1 m.

I 1882 ble på anmodning fra Vegdirektøren foretatt undersøkelser for vegforbindelse mellom Hol i Hallingdal og Opdal i Numedal med en sidearm til Nes i Hallingdal. I beskrivelsen av prosjektet heter det:

«Det distriktet som det her gjelder at skaffe veije ligger mellom 700 og 1130 m over havet. Den faste bebyggelsen strekker seg like til 950 m.o.h. Bebyggelsen findes især langs - og da navnlig på nordsiden af de vasdrag, som fra vest mod øst have skåret sig ned i dette Fjeldplateau nemlig Ustedals-elven, Skurdalselven, Pålbu-fjorden, Lågen og Opdalselven; forøvrigt optages distriktet av skov og havnegange. De i de omhandlede veianlegg nærmest interesserede bygder ere:

I Hallingdal, af Hols prestegjeld; Lien, Ustedaln og nordre Skurdalen





og i Numedal; Nore, Tunhøvd, søndre Skurdalen og Dagalid, uden at regne den øvre del af Opdals anneks, med en folkemengde tilsammen af ca. 900 mennesker og en revidert matrikel-skyld af 144 daler, - altså omtrent halvdelen af hele den befolkning, der i Buskeruds amt bor mer enn 630 m over havet.

Trods den nuværende mangel på veje er der en Forholdsvis stor ferd-sel mellem de 2 nabofogderier Hal-lingdal og Numedal, dels til de res-pektive sætre (især for Numedals vedkommende) som ere spredte over plateauet, delt til udveksling af deres produkter.

Ustedalen må t.e. hente sit tømmer fra Skurdalen, og det hele distrikt må ned til Næs eller Opdal - Nore for at omsætte udbytte af dets kvegavl i korn.

Nogen Fuldstendig sikker optæl-ling af Ferdselen her haves endnu ikke, - imidlertid skal jeg anføre hvad der blev mig påvist som resultat af en i 1878 Foretagen optælling ved Brø-sterud i Opdal, at nemlig denne skydsstation der ligger øverst i Nu-medal tæt ved endepunktet af den kørbare bygdevej, om vinteren pas-seredes af 526 personer, kjørende og med læs, og om sommeren af 543 personer, ridende og med kløv, For-uden af 1002 storfee og 2022 småfee, og denne færdsel vilde utvilsomt mangedobles, når her som andets-teds blev ordentlig fremkomst.

Med hensyn til behovet for veje i dette distrikt skal jeg bemerke, at der nu fører en bygdevej fra Næs i Hal-lingdal 13,6 km op gennem Rukke-dalen til Myking bro, hvilken vej fort-sættes ved et 8 km langt privat vejan-læg til Buvandsbrenna, 1,1 km fra grensen af Tunhøvd i Numedal. Fra Buvandsbrenna findes nu ikke læn-ger kjørevej vestover, førend man kommer enten til toppen af åsen mel-lem Skurdalen og Ustedalen, ca. 41 km hvor førnævnte nye vejanlæg fra Ustedalen i Hol er standset, eller til Brøsterud i Opdal, ca. 50 km. fra Bu-vandsbrenna. Fra toppen av Skurdal-såsen og over til Brøsterud er der ef-ter den af mig utstrukne kortest vej-linje en længde af 39,3 km hvoraf hel-ler ingen kan kjøres. Der findes vist-nok en ridevej fra Skurdalen over Borgen bro til Dagalid og Opdal, samt gennem den egentlige Dagalid bygd, men disse veje ere mange steder så dårlige, at de lettelig forfeiles selv af



Fra Nordre Nordmannsslepa: Tuffe bru ved Geilo.

Foto: Per Bjerkeli.

folk, der ere vante til at ferdes i skog og mark, idet «vejen» på lange stræk-ninger taber sig, dels i sæterløkker, dels i fugle- og kreaturstier. Fra Tun-hovd til Dagalid er det ikke engang sammenhengende «ridevej». Tun-hovd, nedre Skurdalen og Dagalid have sin kirke (kapel) med begravel-sesplads i Dagalid, og når man nu ved, at det egentlig Tunhøvd har en afstand tillands af 26 km og det øverste brug ved ridevejen i nedre Skurdalen af ca. 14 km fra kapellet hvilke afstander som fast undtagel-sesfri regel må passeres til fods, kan man tildels gjøre sig en forestilling bl.a. om de besværligheder, som her må overvindes for at komme til kirke med både levende og døde, om læge-hjelp i sykdomstilfælde er der i almin-delighet ikke tale.

Mangelen af veje er selvfølgelig til væsentlig hinder for den udvikling, dette distrikt ellers kunde erholde; - nu derimod aftager folkemengden, hovedsagelig ved udvandring. Det synes at burde overvejes, om ikke noget snart bør gjøres for at råde nogen bod på disse uheldige forholde, lige-som det samtidigt vel burde erindres, hvad dette distrikt nu i årrekker har betalt til veje for andre mere gunstigt stillede distrikter, uden endnu selv at have fået vederlag. En begynnelse er gjort med den nye vej fra Ustedalen, men denne må nu for det første brin-ges ned fra fjeldet til Skurdalen, og derhos må det skaffes vej fra såvel

Skurdalen som Tunhøvd til Dagalid, og fra Dagalid til Opdal.»

I 1883 var kjørevegen mellom Geilo og Skurdaln ferdig og i 1894 var også strekningen fra Sønstebø i Uvdal til Dagalid ferdigbygget, men først i 1910 var veggen mellom Dagalid og Skurda-len ferdig. Fra Nesbyen frem til Tun-hovd kunne det kjøres i 1916. Når ve-gen mellom Tunhovd og Skurdalen ble kjørbare på hele strekningen er noe usikkert, men den ble ikke åpnet for biltrafikk før i 1954.

I fylkestingsforhandlingene for 1961, sak nr. 51, - Innstilling fra spe-sialkomiteen av 1960, til å avgi forslag til ny rekkefølge for bygdeveganlegg med statsbidrag, heter det blant annet:

«Komiteen skal bemerke at ifølge den av Fylkestinget i 1941 vedtatte plan for resterende vegbygging i Buskerud skal både Tunhovd - Skur-dalen og Sporan bru - Tunhovd-dammen, bygges som hovedvegan-legg. Det er imidlertid lange utsikter med å få anleggene opp til bevilgning som hovedveganlegg, og for å få byg-get veggen Tunhovd - Skurdalen, som det haster mest med, så snart som mulig, må derfor anlegget fremmes som bygdeveganlegg.»

Dette var i 1961. Noen sammen-hengdende utbedring av vegforbin-delsen ble ikke foretatt før i slutten av 1970 årene, men veggen må i dag ka-rakteriseres som meget god sett i re-lasjon til eksisterende trafikk.

Bruvedlikehold

Etterhvert har man fra sentralt hold funnet ut at våre bruer på riks- og fylkesvegene representerer en nokså stor verdi. Det er i Norge i dag 16-17.000 bruer i dette vegnettet, og om alle disse skulle bygges nye i dag ville det koste noe omkring 9.000 mill. kr..

Innen vegvesenet er det i dag bred enighet om at man i de kommende år nok må satse mer på vedlikehold av bruene enn hva man hittil har gjort. Vegdirektoratet har ansett bruvedlikeholdets primære oppgave å være å opprettholde konstruksjonens bæreevne og funksjonsdyktighet. Dette vil nødvendigvis koste mer både av

arbeidsinnsats og penger, etterhvert som bruenes alder jo øker år for år. Krav fra brukerne til opprettholdelse av eksisterende akseltrykk, ja ofte også til heving av dette, blir mer og mer markert, og oppgaven for vegvesenet blir da å prioritere riktig til enhver tid for å oppfylle disse kravene best mulig.



Den nykonstruerte krana gjorde det enkelt for «inspektørene» å komme inn under bruene.
Foto: S. Helgesplass.

I den forbindelse er det at man nå mer enn før vil forsøke å få en skikkelig registrering av brunettet, for derved bedre å få oversikt over hvor ressursene må settes inn.

I vårt fylke inispiserte vi i noen hektiske uker i mai og juni i år over 70 bruer på riks- og fylkesvegene, først og fremst bruer med flere spenn, men også ett-spennsbruer hvor det var vanskelig adkomst på undersiden. Og utstyret som ble brukt var en standard Moelven-kran med spesialutrustning nettopp for bruinspeksjon.

Dette utstyret er lagd av Moelven Bruk i samarbeide med Vegdirektoratets brukontor, og er kjøpt av et østfoldfirma ved navn Fosby Maskin. Hele inspeksjonsrunden kostet oss rundt 70.000 kr. til kranleie, heri inkludert følgebil, reise og diettutgifter til kranfører og hjelpemann. I tillegg kommer da utgifter til «inspektøren», som i dette tilfellet var enten oppsynsmann Andreas Thorud fra vedlikeholdsavdelingen, eller oppsynsmannsassistent Sigmund Helges-

ARNE KRUGHAUG

plass fra anleggsavdelingen. Videre var Kjell Løkka, spesialarbeider, utrustet med spyleutstyr for vasking og rengjøring av brulager og brufuger med på runden for å nyttiggjøre seg krana hvor det ellers var problemer med adkomsten. Parallelt med denne sjekken har så Det norske Veritas vært i aksjon på hengebrufonten. To av hengebruene våre ble inispisert av samme firma i fjor, og nå er så de resterende satt under lupen. I tillegg har også en del kommuner og private fulgt opp med tilsvarende undersøkelse av sine bruer.

Hva er så resultatet blitt? Omtrent som ventet, tror jeg vi kan si. Hittil har vi ikke rukket å gå gjennom alle rapportene, men det synes som de eldste stålbruene i tillegg til hengebruene vil koste oss dyrt i de kommende år. Disse er svært dyre å vedlikeholde, idet det kreves omfattende stillaser, sandblåse- og maleutstyr, og ikke minst godt vær for i det hele tatt få utført arbeidene. Dessuten må helstenging til, over lengre perioder, og dette er jo både til sjenanse og ergelse for brukerne.

Men i alle fall, her er det nok i mange tilfeller bare å bite i det sure eplet, og gå i gang!



Eventyr fra virkeligheten:

HOLMENKOLLSTAFETTEN 1983

Et eventyr kan være så mangt. Noen ser for seg store bøker med fortellinger om tusser og troll, prinser og prinsesser, hvor de sistnevnte, via utrolige omveger møter den rette og ender opp med både svigerforeldre og halve kongeriket. Andre forbinder kanskje ordet eventyr med opplevelser av mer tvilsom karakter. Sikkert spennende nok, med også noe den enkelte bør holde for seg selv.

Det eventyr det her skal fortelles om, er i motsetning til det foran nevnte, noe enhver bør ha vært med på, nemlig det vakreste av dem alle, Holmenkollstafetten!

I 1978 stilte 15 mann fra Buskerud vegvesen opp for å forsvare de orange farger. At det hele endte opp farlig nær siste plass i klassen var nå en ting. At Buskerud ble nektet start påfølgende år var langt alvorligere. Grunnen var for mange påmeldte lag, slik at de dårligste året før måtte ut i loddtrekning med debuterende lag om å få være med. Buskerud tapte.

Med dette friskt i minne, gikk det greit å samle 15 mann til årets stafett. Muligheten for å få være med var jo liten, og når 10-20 mann ble forespeilet en etappe på kun 370 m, ble påmeldingslista snart utfylt og sendt arrangøren. I de påfølgende dager var det stille om stafetten. De fleste levde i håpet. Så en dag kom den store baksmellen: Alle påmeldte lag får delta! Du verden for en laber stemning det ble. Det var som å oppdage at julaften kom på en fredag to år på rad. Enkelte forsøkte fortsatt å se lyst på det. Noen kunne jo bli syke. Det var nok med en mann. Reserver fantes jo ikke. Andre så mer nøkternt på det, og begynte å trene.

Det ble snart klart at de fleste var i stand til å løpe. Verre var det å foreta korrekte vekslinger. Her var det mye å hente.

Gangen foran toalettene på plan-avd. ble benyttet som vekslingsfelt. Sammenrullede hovedplaner og tomme doruller skiftet lynsnart eier og forsvant rundt hjørnet mot arkivet. Nå skulle kresne Osloborgere få se elegante vekslinger.

For de som ikke vet hva Holmenkollstafetten går ut på, følger en forklaring: 15 mann stiller seg i en rekke fra Bislet, mot Besserud, og tilbake til Bislet. Avstanden mellom hver mann

varierer fra ca. 300 m til over 2.000 m. Første mann får seg tildelt en pinne. På et gitt signal skal denne pinne så raskt som mulig, overleveres til neste mann i rekken, som igjen leverer til neste, o.s.v. Når så lagets sistemann får pinnen, skal denne, foran fullsatte Bislettribuner, så grasiøst som overhodet mulig, storme i mål. Forutsatt at portene ennå er åpne.

Denne siste oppgave ble tildelt Svein Ove Pettersen. Uvisst hvorfor. Samme mann utløste gledesscene på avdelingen da han uken før start meldte forfall. General Wanvik kunn gjorde umiddelbart at oppsynsmann Stavn hadde sagt seg villig til å løpe siste etappe.

Ilgjen senket Alvoret seg over huset.

8. mai var dagen. Utstyrt med orange bunadsluer m/emblem samt trøyer med reklame for trafikksikkerhetsåret 1983, samlet vi oss foran Bislet i god tid for start for en siste opp-telling. Vi var fortsatt 15!

Holmenkollstafetten hadde i år samlet ca. 1000 lag. 285 av disse stilte i samme klasse som oss, bedriftsklassen.

Vi fordelte oss utover i løypa etter en tidligere oppsatt plan. På første etappe hadde vi yngste sønn Foslien med fornavn Erik. Denne lynraske personen, som tidligere hadde overbevist med gode tider på 60 m under idrettsmerkeprøvene, var påtenkt å føre laget direkte i tet. At nå distansen nå var 20x60 m fikk stå sin prøve.

Etappe 2: Åge Kolberg. Middels håndballkeeper fra Bergkameratene. At høydekotene kom dårlig fram på Oslokartet, slik at Norabakken faktisk var brattere enn tidligere antatt, kan

Jan Wamstad

ikke generalen lastes for. Det godeste Åge eventuelt skulle tape på sin etappe, ville straks bli kompensert på etappe 3. Her hadde vi Gerhard Hjelbak. At vi har Buskeruds raskeste driftssjef kan forfatteren bekrefte. Han stod selv ved Vestre Aker kirke og speidet etter orange lue, driftssjef og pinne. De tidligere innøvde vekslingsfinesser var ingen nytte ute i marken. Her stod 200-300 mann på en liten flekk av Blindernveien og ventet på sitt lag. De mest proffe stod langt fremme i feltet for så raskt som mulig å kunne gjenkjenne sitt lag slik at ikke verdifulle sekunder skulle gå tapt. Vi andre stod der det var plass, og overlot resten til skjebnen. Det var nå de orange luene kom til sin rett. Plutselig dukket det opp lue av rett farge i det fjerne. Ikke bare en, men to. Jeg trodde først det var Kolberg som hadde fått krampe i fingrene og ikke hadde klart å slippe pinnen ved foregående vekslings. Forklaringen var en annen. Vestfold vegvesen hadde også lue og lag med i stafetten. At de tilslutt måtte gi tapt for vesenet fra Buskerud, kom ikke overraskende på noen. Og at ovennevnte driftssjef blir tildelt større oppgaver ved neste års stafett er en selvfølge. Fjerde etappe forløp uten særlig dramatisk. Bortsett fra stive legger, puls i nær tusen, og med Vestfold foran, var skriveren fornøyd med sin innsats.

5. etappe ble besørget av generalen selv. Når denne lange trønderen får nummer på brystet og pinne i hånden, kan ingen konkurrent føle seg trygg. I alle fall ikke de første meterene.

En av stafettens hardeste etapper er den 6. opp til Besserud st. En av vegvesenets hardeste løpere finner vi i 6., på anleggsavd.

Navn: Per Moen. Når dette leses har han fullført Trondhjem-Oslo på sykkel.

Drammenmaraton er neste styrke-



Fantomlaget: Foran fra venstre: Per Moen, Erik Foslien, Jan Brevik, Per Baltzersen, Gunnar Falkevik, Terje Groth, Sæming Alvim. Bak fra v.: Per Ole Wanvik, Gunnar T. Johannesen, Gerhard Hjelbak, Reidar Stavn, Jan Wamstad, Åge Kolberg, Tore Hodnebrug, Svein Gilhuus.

prøve. Han vil selv fortelle om hvordan det gikk mot Besserud (linje 185)

Vår mann på 7. etappe, Gunnar Falkevik, løp uten emblem i lua. Dette fordi han nå er å finne i det private næringsliv. Fremfor et kall i vegvesenet valgte han det pengesterke eiendomsmarked som sin fremtidige arbeidsplass.

Men han løp godt, så alt er tilgitt. Så langt.

Terje Groth skulle ta seg av 8. etappe. For de som ikke kjenner kverulanten på trafikkseksjonen, kan opplyses at han har særdeles korte ben. Når han i tillegg har et løpesett som gjør at kosålene ikke berører bakken, men derimot innsiden av skoene, mente vi her å kunne sette eventuelle bakkenforliggende konkurrenter helt ut av spill. Han var forresten den eneste på laget som løp med lange bukser. Eller kanskje det var kortbukser? Han forsvarte i alle fall plassen med bravur.

På 9. etappe var det nok mang en stafettløper som ufrivillig fikk seg tildelt foroversveis da vår mann, lynvingen fra Spinnerikroken, Sæming Alvim, blåste forbi. Buskerud avante ca. 30 plasser på de 2200 m han hadde å løpe. Han er i år å finne på startstreken i flere maratonløp. Også utenfor landets grenser.

Grunnseksjonens Svein Gilhus var

å finne på 10. etappe. Han har tidligere representert vegvesenet under flere store friidrrtsarrangement med meget gode reultater. I motsetning til vår mann på 8., er han lang i steget. Videre avansement kunne ventes.

På 11. etappe, løper alltid Tore A. Hodnebrug. Dette er for evig hans etappe. Det kan være en fordel å kjenne strekningen selv om den bare er 370 m. Vi var forresten litt spent på hans innsats i år. Han hadde nemlig siden forrige stafett, giftet seg og flyttet til Fjell for å gjøre seg fet.

Jan Brevik, forholdsvis ukjent navn innen bedriftsidretten var oppsatt på 12. etappe. Han hadde sett frem til dette siden påmeldingen ble sendt, og var selvfølgelig heltent på oppgaven. Han løp faktisk halvmaraton i Drammen sist høst. Om den fortsatt «satt i bena» fikk tiden vise.

Maskinavdelingens Per Baltzersen var mannen på 13. etappe. Han er nok best kjent som skiløper med Holmenkollmarsjen som sin absolutte spesialitet. Det var derfor med en viss spenning vi så fram til hans innsats på snøfritt underlag. Et nytt løpertilent?

14. etappe, sjarmøretappen, var tildelt Gunnar T. Johannesen. Mannen går også under navnet «G.T.» GT er jo også betegnelsen på de litt mer sportslige utgaver av familiebilien. På

eldre utgaver var det ofte utseendet som skilte GT-utgaven fra de mer familære. Motor og drivverk var som regel lik standardmodellen, bare mer hardkjørt og utpint. Kunne samme gjelde vår mann? Det var en stund usikkert hvem som skulle løpe siste etappe. Vår oppsatte mann, S.O.P. meldte, som tidligere nevnt, forfall. Samme dag var oppsynsmann Reidar Stavn innom kontoret. Av høflighets-hensyn ble han forsiktig forespurt om han var villig til å ofre en hel søndag på å reise helt til Oslo for å løpe noen få meter på hard asfalt. Til alles forskrekkelse svarte han ja. Var det en form for hevnt. Han hadde riktignok fått en del uklare planer å jobbe med, men å straffe 14. mann!!

En del er av den oppfatning at oppsynsmenn er født med bil på bena. Onde tunger påstod også at Stavn er født på et japansk bilsete (såkalt setefødsel) og siden slått rot der. Kunne han gå??



En smilende ankermann Reidar Stavn, fotografert før start. Etter målpasseringen var 15. plassen et faktum.



Det skulle vise seg at vi hadde tatt skammelig feil.

Etter tre dagers hardtrening (to av dem i vernesko) stivnet oppsynsmanen fullstendig. Etter nye tre dager med hvile, var han igjen gangbar. På den sjuende dagen stormet han inn på et fullsatt Bislett. Ble noe uren i travet de siste 20 meterene, men berget trolig på dette 15. plassen. Rank Xerox ble slått med 1. sekund. Tid: 1.03.47. Reidar Stavn har blitt vår faste ankermann. Det var en munter gjeng som dro mot Drammen den ettermiddagen. Neste år skal vi under

timen!

Så tilslutt en liten advarsel til årets lag. Interessen for å delta på neste års stafettlag er påtagende stor. Det vil bli kamp om hver plass, så hold formen ved like!

Neste år stiller vi også med dame-lag. Lystne damer bør snarest ta kontakt med vår like lystne mann, Wiggo Foesnes.

Så slutter dette eventyret som de fleste eventyr slutter:

«.....og er de ikke døde, så løper de ennå.»

Ny bru i Lampeland

Vegkontoret har nå ferdig utarbeidet plan for ny Fløtaker bru samt tilstøtende veger på rv. 8 i Lampeland. Bakgrunnen for disse planene er at eksisterende bru har dårlig bæreevne. Dette er et problem for tunge transporter til tettstedene Svene og Lampeland og industriområdet mellom, idet også Grettefoss bru ved Svene er svak. Ved å bygge ny Fløtaker bru kan tunge transporter sydfra komme til ovennevnte steder ved å benytte fylkesvegen på vestsida av Numedalslågen fram til Toskje, benytte brua over Toskjestryken og riksveg 8 tilbake til Lampeland/Svene.

En annen hovedgrunn til at planen er utarbeidet, er at eksisterende bru er

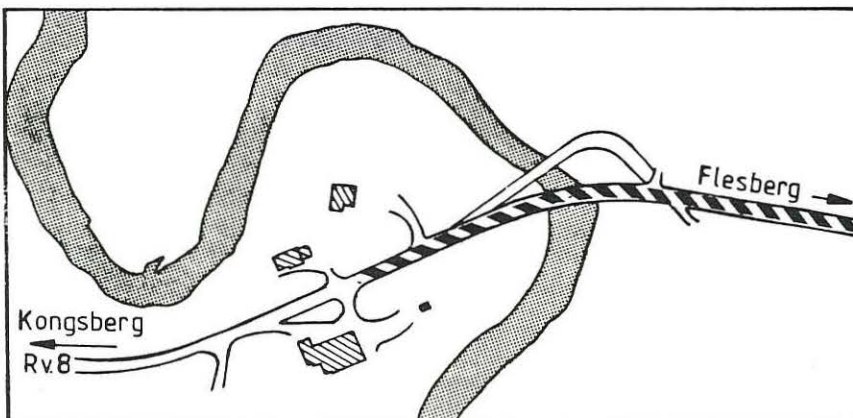
smal, ca. 4 m, og at tilstøtende veg har dårlig kurvatur. Ved å bedre på disse forholdene samtidig, regner vi med å oppnå en sikkerhetsmessig og vedlikeholdsmessig gevinst i tillegg til økt bæreevne som tidligere nevnt. Tilstøtende veg vil bli lagt om i en lengde av i alt ca. 500 meter.

Det foreligger også stadfestet reguleringsplan for ny omkjøringsveg rundt Lampeland. Når denne blir bygd, vil den nye Fløtaker bru kunne inngå i vegforbindelsen mellom omkjøringsvegen og Lampeland sentrum. Den nye brua er planlagt utført i betong med prefabrikerte NIB-bjelker, og lengden vil bli ca. 28 meter.

Anlegget er kostnadsberegnet til omkring 2.25 mill. kroner hvorav brua vil koste 1,2 mill. kroner.

Dersom ikke noe uforutsett inntreffer, vil anlegget bli utført i 1984.

MAGNE ROGNERUD



Skissen viser hvordan den nye brua vil ligge i forhold til den gamle.



BJØRN DIETRICHS

Vi er nå kommet halvveis i det Nordiske trafikksikkerhetsåret. Vegkontoret i Buskerud har også gjort en innsats for å bedre sikkerheten i dette året.

— Den 8. og 9. februar i år arrangerte vi en konferanse på Nesbyen med deltagere fra alle kommunene, politiet, lensmennene, lærere og skole-sjefer. De ca. 80 deltagerne synes og hatt godt utbytte av konferansen som vesentlig gikk på motivering og konkrete arbeidsformer i kommunene for det videre trafikksikkerhetsarbeid.

— Som er resultat av denne konferansen har trafikkseksjonen ved vegkontoret planlagt å besøke samtlige kommuner for å gi og få informasjon og se på spesielle problemer i hver enkelt kommune.

— Veg- og trafikksikkerhetsutvalget i fylket har satt i gang en stillkonkurranse med tittel «Hvordan kan jeg bli en bedre trafikant — og hvordan kan jeg få mine foreldre til å bli bedre trafikanter?» Vi vet hvordan deltagelsen har vært på denne konkurransen som vil bli avsluttet i september.

— Trafikkseksjonen har nå satt i gang med skiltplan for sammenhengende gang- og sykkelveger gjennom kommunene Røyken, Lier, Drammen, N.Eiker, Ø.Eiker, Kongsberg og Modum. Vi håper at skiltingen kan være ferdig oppsatt til høsten.

— Etter initiativ fra sjåførskolene i Drammen, har politiet, kommunen og vegkontort gått sammen om å arrangere et «Trafikksikkerhetsrally» 17. september. Dette vil være et NTÅ-arrangement med innlagte ferdighetsposter i den vanlige Drammenstrafikken.

— Biltilsynet har i løpet av året økt sine utekontroller, og lagt spesiell vekt på kveldskontroller.



Prøveprosjekt i vedlikeholdet:

Vegvesenet som bedrift under stramme budsjetttrammer

Buskerud er ett av 4 prøvefylker som skal utprøve et opplegg for vedlikeholdsstyring med rapportsystem fra lag til vegsjef og omvendt. Vi skal i tillegg se spesielt på innsatsen av egenmaskinparken i vedlikeholdet. Vedlikeholdsområdene 3 og 5 er med i prosjektet.

Status pr. juli 1983.

Hvordan står så prosjektet i dag ca. 7 mnd. etter offisell start?

Selv om vi i dag ikke kan slå i bordet med store konkrete resultater som følge av prosjektet, vil jeg likevel si at bare det at vi er med i seg selv har ført mye positivt med seg. Jeg har inntrykk av at alle ledd i organisasjonen ønsker å bli mest mulig effektive. I en slik situasjon har vi alle lettere for å se mer kritisk på arbeidssituasjoner som vi tidligere har betraktet som selvsagte og uangripelige. Vi er kanskje ikke så ufeilbarlige som vi tror. Uansett om opplegget slik det opprinnelig er utformet, skulle vise seg å være helt ubrukbart, vil den prosessen som er utløst utvilsomt føre til et mere effektivt vedlikehold enn tidligere.

Prosjektets generelle del.

Da prosjektet kom i gang samtidig med utarbeidelsen av årets driftsplaner, er det naturlig at oppmerksomheten hittil har vært mest rettet mot den konkrete utførelsen av vedlikeholdsarbeidene. Det gjennomføres regelmessige byggemøter en gang i måneden hvor distriktsleder, vegmester, oppsynsmenn og noen av formennene deltar. På møtene gjennomgås siste måneds driftsresultat og neste måneds planer. Feil som er kommet inn i regnskapssystemet rettes opp. Utførte mengder i forhold til planlagt diskuteres. Er enhetsprisene akseptable? Hva kan gjøres for å minske beredskapstidene på den spesielle maskinen? er spørsmål som dukker opp. Korttidsplaner med tilbakemelding fra laget er en del av opplegget. Under økonomistyringsgruppas befarings i Buskerud den 29 og 30. juni ble det holdt møter med vedlikeholdsledelsen, formenn og tillitsmenn i område 3 og 5. Mitt inn-

trykk fra område 3 er stort sett en positiv innstilling til prosjektet mens det fra tillitsmenn og formenn i område 5 ble uttrykt sterk tvil til nytten av å bli trukket inn i hyppig møtevirksomhet og skriftlig daglig rapportering. I en presset arbeidssituasjon har samtlige ønske om å bli trukket minst mulig bort fra produktivt arbeide. En av årsakene til den store forskjellen mellom de 2 områdene kan være at område 5 i mange år har vært med i vedlikeholdsstandard-prosjektet.

BRIGT HOPE

Derigjennom er rutiner for planlegging og orientering blitt utviklet på en slik måte at formen på det som nå skal utprøves virker som et tilbakeskritt på de impliserte. En viss justering med kortere byggemøter på de enkelte arbeidsplasser og en enklere form for tilbakemelding fra laget kan synes å være nødvendig. Tilbakemelding om hva som er utført er imidlertid nødvendig å få med og hva som er utført for medgåtte midler. Det vil alltid være behov for supplerende opplysninger utover det som fremkommer i D-listene. Derfor arbeides det i prosjektet med å finne fram til mer hensiktsmessig rapporteringsform mellom de ulike nivåene enn de mer generelle månedssrapportene vi tidligere har fått fra vegmestrene. Det jobbes parallelt sentralt og lokalt med dette problemet.

Innføring av EDB i vedlikeholdsområdene.

I område 3 har vi nå fått installert skjermterminal tilknyttet vår NOR 100 maskin her på vegkontoret. Alle i oppsynet og kontorpersonalet i området får p.t. opplæring i bruk av utstyret. En fornøftig utnyttelse av utstyret vil forhåpentlig utvikles etter-

hvert som brukerne blir kjent med mulighetene som tilbys.

Vegkontorets rolle.

Prosjektet vil i tiden framover rette søkelyset mot vegkontorets rolle i styringen av vedlikeholdsdriften.

Prosjektets varighet.

Tidligere er nevnt at prosjektet skal følge driftsåret 1983. For å følge opp hele prosessen fra budsjett til utført arbeid (regnskap) og å få utprøvd korreksjoner som naturlig vil komme underveis, vil prosjektet bli forlenget med 1 år.

Prosjektets spesielle del.

Arbeidsgruppe bestående av Tom A. Hansen, øk. saksbeh., Per Batzersen, maskinavd., Kjell Reistad, vedlh. og undertegnede har foreslått at følgende maskingrupper skal gis en nærmere undersøkelse med hensyn på hensynsmessig utnyttelse, utrustning, total brukstid, forskjellig årstidsavregning og koordinering av driftsplaner: Lastebilene, veghøvlene og hjullasterne. Dette er et stort arbeide som krever innsamling av grunnlagstoff. Det er derfor besluttet at gruppen i første omgang skal se nærmere på lastebilene og høvlene. For lastebilenes del er det allerede bestemt at vedlikeholdsområdene som har faste lastebiler, skal dekke underskuddet direkte. Høvelparken som er dimensjonert etter vinterbehovet er undersøkt med hensyn på alternativ utnyttelse om sommeren med lavere timepris som lokkemiddel. Fra brukerne har vi fått tilbakemelding om at høvlene får de oppgavene de kan benyttes til om sommeren. Det er derfor ikke noe å tjene på et 2-prissystem. Større utnyttelse kan vi få ved bl.a. innkjøp av høvelfres.

Når mer bakgrunnstoff foreligger vil arbeidsgruppa ta kontakt med sjåfører, maskinførere og distriktsledelsen for å drøfte alternative løsninger. Planleggingen bør bli så god at beredskapstimer ikke forekommer om sommeren.

Foreløpig konklusjon.

Dersom alle ledd i organisasjonen, også de som ikke er direkte berørt, ser på prosjektet som en utfordring til å bli mest mulig konkurransedyktig, er jeg ikke i tvil om at resultatet blir godt.

Fortsettelse neste nr.



Skyttestevne på Gol:

Erling Lio best i herreklassen og Eva Stavn i dameklassen

I forrige nr. av Brobyggeren hadde vi en artikkel om det nystartede skytterlaget på Gol. Vi lovte samtidig at vi skulle komme tilbake til resultatene fra den første konkurransen.

Og den fant sted på Gol den 17. april, nærmere bestemt ved Ødegårdene Skyttarlags skytebane.

Stevnet samlet 52 skyttere med stort og smått, 25 i herreklassen, 10 i dameklassen, 3 i klassen for junior 16-18 år og 5 deltagere i rekruttklassen 12-16 år. I klassen under 12 år deltok 3 jenter og 6 gutter. Det ble også konkurrert i en klasse for tre-manns lag.

Fra erfarent hold får Brobyggeren opplyst at stevnet ble gjennomført på en profesjonell måte, og at deltagerantallet var det samme etter at konkurransen var avsluttet.

Skytterlagets formann, Asbjørn Hov, vil rette en spesiell takk til vegmester Oskar Gjestemoen for den fine vandrepokalen som er satt opp til beste skytter i område 5.

Likeledes er styret svært godt fornøyd med den gode deltagelsen i dette første stevnet. Neste vil bli avviklet til høsten, og arrangøren håper enda fler da vil finne vegen tli skytebanen på Gol.

RESULTATLISTE, TERRENGSKYTIG 17/4-83.

Herreklassen.

1. Erling Lio	30/23
2. Gerhard Syversen	29/22
3. Arne Storskard	28/23
4. Asbjørn Hov	28/18
5. Roar Halbjørhus	27/16
6. Oskar Løen	24/12
7. Knut Stavn	21/12
8. Edvard Rolid	18/ 9
8. Anders Øvrebo	18/ 9
10. Harry Granli	18/ 8
11. Sigurd Granli	17/ 9
12. Kjell Haga	17/ 7
13. Lars Haugen	17/ 6
13. Engebret Turhus	17/ 6
13. Arne Bråten	17/ 6
16. Reinhardt Granli	16/ 9
17. Oddbjørn Bergene	16/8
18. Kristen Even Reiersgård	15/ 2
19. Kjell Stillingen	13/ 9
20. Edvin Flesvik	11/ 5
21. Alf Reiersgård	10/ 7
22. Ole Karterud	9/ 2
23. Tore Bråten	9/ 1
24. Sten Kvannefoss	9/ 4
25. Rudolf Karlsen	7/ 1

Willy Bakken

Dameklassen.

1. Eva Stavn	18/ 9
2. Magnhild Lio	16/ 8
3. Kari Flesvik	16/ 4
4. Bjørg Hov	13/ 4
5. Kirsti Stillingen	11/ 6
6. Nelly Reiersgård	10/ 3
7. Ingeborg Bergene	9/ 5
8. Ingrid Granli	6/ 2
9. Karin Reiersgård	3/ 1
10. Olaug Grønseth	1/ 0

Klasse 16-18 år Junior.

1. Knut Ole Halbjørhus	29/22
2. Odd Egil Stavn	17/ 6
3. Gunn Reidun Hov	12/ 3

Klasse 12-16 år rekrutt.

1. Alf Egil Hov	26/15
2. Hildegunn Bergene	6/ 0
3. Hans Olav Løen	3/ 1
4. Lars Erik Rolid	3/ 0
5. Kjell Lio	1/ 0
5. Odd Jarle Turhus	1/ 0

Klasse under 12 år.

1. Jørgen Flesvik	17/ 9
2. Alf Kolbjørn Sevre	9/ 4
3. Åse Berit Lio	6/ 2
3. Tore Karterud	6/ 2
5. Mona Bergene	6/ 1
6. Kjetil Haga	4/ 1
7. Olav Bergene	2/ 0
8. Lars Stillingen	1/ 0
9. Tone Haugen	0/ 0



Stor konsentrasjon på standplass under den første konkurransen.



Beste kvinnelige deltager fra vegv. Kristi Stillingen t.v. Deretter beste skytter Erling Lio. Til høyre Arne Storeskar og Asbjørn Hov som sammen med Lio ble best i lagkonkurransen.

Lag.

Maskinavd. område 5.

Erling Lio	30/23
Arne Storeskar	28/23
Asbjørn Hov	28/18
	86/64

Anleggsavd. område 5.

Gerhard Syvertsen	29/22
Kjell Haga	17/ 7
Edvind Flesvik	11/ 5
	57/34

Vedlikeholdet område 5.

Roar Halbjørhus	27/16
Kristen Even Reiersgård	15/ 2
Kristi Stillingen	11/ 6
	53/24

STATUTTER FOR VANDREPOKALER I FELTSKYTING.

Alle vandrepokaler kan bare vinnes av fast ansatte i Buskerud Vegvesen.

Thoresen Bilgummi's vandrepokal. (Prinsessepokalen)

Hvis bare en deltager, utdeles pokalen bare dersom oppnådd resultat er minst gjennomsnittet av kvinneklassen. Pokalen vinnes til odell og eie etter 5 år, hvorav de 3 beste resultatene teller sammenlagt.

Agdermaskin's vandrepokal.

Pokalen tildeles beste skytter i herreklassen. Pokalen vinnes til odell og eie etter 5 år, hvorav de tre beste resultatene teller sammenlagt.

Sigurd Hesselberg 1/2 vandrepokal.

Pokalen tildeles beste 3 manns lag fra hver avdeling i sitt område. Dersom ikke den enkelte avdeling i sitt område har nok bosatte til å stille lag, må deltagere fra forskjellige avdelinger kunne settes sammen til et lag.

Gjestemoen's vandrepokal.

Pokalen tildeles beste skytter område 5, for sammenlagt resultat felt-skyting og baneskyting. Oppbevaringsretten til pokalen får den som har lavest plassiffer etter skytinger samme år.

Dersom like plassiffer, vinner den som får flest treff i feltskytingen, deretter teller innertreff. Ved fortsatt likhet brukes 10 — er regelen. Etter 5 år vinnes pokalen til odell og eie av den som har lavest plassiffer. Det er da de 3 beste årsresultater som teller.

HAGLEBURENNET 1983

Selv om det i skrivende stund er strålende vær og gradestokken viser nærmere 20 plussgrader i skyggen, tillater vi oss likevel å rekapitulere til den tiden da snøen lå på bakken og kvikksølvet var på den gale siden av null

Det vi har i tankene er Hagleburennen som gikk av stabelen den 10. april. Selv om det er en god stund siden nå, vil resultatene fra dette årlige skirennen stå for alle evighet.

Resultatliste fra Hagleburennen 1983.

Øverby. 8. Sonja Bråthen. 9. Roger Solberg. 10. Elin Hæhre. 11. Henriette Holmen.

Klasse under 7 år:

1. Tom Berget. 2. Mari Sønju. 3. Nina Kruhaug. 4. Kjetil Andre Sevre. 5. Knut Sveen. 6. Siri Grette.

Klasse 7-9 år:

1. Alf Kolbjørn Sevre. 2. Snorre Sønju. 3. Henning Bråthen. 4. Cathrine Berget. 5. Tone Solberg. 6. Lars Stillingen.

Klasse 9-11 år:

1. Tom Skarstad. 2. Terje Skarstad.

Klasse 11-13 år:

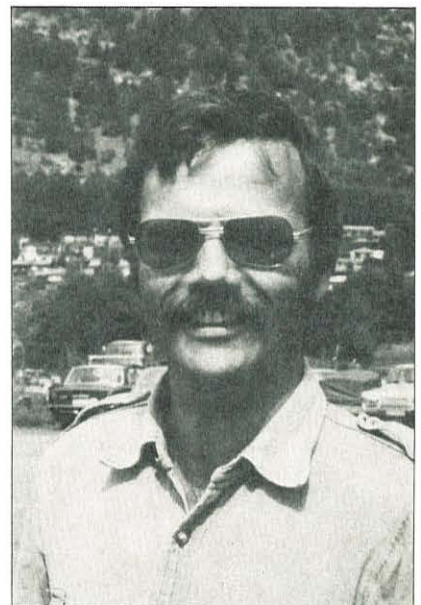
1. Geir Valvate. 2. Terje Haare. 3. Leif Inge Austad.

Klasse over 13 år:

1. Bjarne Sveen. 2. Odd Grette. 3. Olav Tveit. 3. Øyvind Skarstad. 3. Rune Holmen.

Null-løp:

1. Åse-Berit Lio. 2. Monika Tveit. 3. Frithjof Indseth. 4. Jens Indseth. 5. Kjell Lio. 5. Vibeke Tveit. 7. Gry Anita



Vinner av klassen over 13 år Bjarne Sveen. Seieren lover god foran kommende sesong.



Grini bru snart ferdig

**Tekst: Per Moen
Foto: Willy Bakken**

Når disse linjer leses, foregår den siste finpussen av tilførselsvegen til brua, og trafikken kan settes på.

Omleggingen av fylkesveg 10 Grini - Hyggen med ny bru over Skithegga og Spikkestadbanen, er en del av riksveganlegget Dagslet - Bjørnstad. Denne brua er nok kjærkommen for trafikantene da den avløser de to gamle smale bruene som var noe besværlig å passere for tyngre kjøretøyer vinterstid.

Det er Ing. F. Selmer som har bygd brua. Byggearbeidet startet 6. desember 1982 og ble overlevert oss 29. juni. Arbeidet ble forsinket 4 uker på grunn av telerestriksjonene. Det viste seg at NSBs kran ikke klarte bjelkeløftet. Det måtte da benyttes mobilkran som hadde 9,5 tonns akselstrykk, og uten disp. sto man der.

Til slutt noen tall.

Brua er på 550 kvm, en 59 meter lang bjelkebru med to like spenn. Dekket er støpt med 5 cm ekstra overdekning slik at dekket kan freses to ganger. Det skal ikke legges asfalt.

Det har gått med ca. 45 tonn jern og 380 kbm. betong.

Selve bruarbeidet er beregnet å koste 2,6 mill. kroner og i dag ser det ut til å holde. I tillegg gjenstår arbeidet på tilførselsvegen for 1,0 mill. kroner.



Den nye Grini bru får den siste finpussen.



Til høyre den gamle brua som er smal og svært vanskelig å passere, særlig på vinterstid.

E-76:

Planene klare for utbedring over Basserudåsen

E-76 over Basserudåsen har utpekt seg som en strekning med mange og til dels alvorlige ulykker. Dette skyldes i hovedsak krapp og ujevn horisontalkurvatur og dårlig sikt, sammen med relativt stor trafikk. Planavdelingen har nå utarbeidet detaljplan for strekningen som innebærer utbedring tilsvarende vegklasse II D.

Dette tilsvarer 6 m asfaltbredde samt 0,5 m skulder. Minste horisontalkurvaturradius R min 175 m.

I hovedsak følges eksisterende veg, men krav til kurvatur gjør det nødvendig med en del omlegginger, spesielt ned mot Krekling. Utbedringen vil ikke føre til endringer i støynivået for noen av boligene langs veien. Det er derfor ikke tatt med noen

Svein Ove Pettersen

støydempingstiltak. Avkjørsler blir bare lagt om i den grad det er nødvendig for gjennomføringen av anlegget.

Denne planen inngår ikke i noen av vegvesenets budsjetter, og en kan heller ikke regne med at prosjektet vil få bevilgninger til full utbygging i en etappe.

Ifølge planen vil denne strekningen ferdig utbygget kommet på ca. 19 mill. kroner (1983 priser).

Planen tar i første rekke sikte på å sikre grunn, og meningen er at en over tid gjennom midlertidige miljø- og sysselsettingstiltak o.l. skal oppnå tilfredsstillende standard over Basserudåsen.

I disse dager avsluttes arbeidet med forbedring av de første svingene. Det er tatt ut tilstrekkelig bredde for oppsetting av midtdeler i en av de farligste kurvene. Overskuddsmasse fra denne er benyttet til utbedring av to andre kurver.

**Leserinlegg:**

MED ELLER MOT ETATEN ?

Albert Skarstad

I et leserinlegg i forrige nr. av Brobyggeren går dr.sjef Hjelbak ut med tildels hard kritikk av meg. Både fordi jeg i mars i et intervju med avisen Fremtiden gav tilkjenne en del synspunkter på Vegvesenet generelt og på ledelsen av etaten spesielt. Og fordi jeg uttaler meg offentlig om forhold som etter Hjelbaks mening bare skal drøftes internt.

Allerede i overskriften røper Hjelbak hvor totalt han skyter «over mål» Videre bærer innlegget preg av overreaksjon, fordi det ville forbause meg meget om disse synspunktene jeg tilkjenner i Fremtiden var nye og ukjente for ham.

Jeg har alltid hevdet at vegvesenet utgjør et bra gjennomsnitt av det norske samfunn både på godt og vondt.

Ansatte på alle plan ligger ikke noe etter hverken i faglig dyktighet eller produktivitet i forhold til samfunnet forøvrig, når forholdene legges til rette for det.

Men vi skal være klar over at ved de aller fleste virksomheter hvor det har oppstått problemer, og resultatet har blitt reduksjoner, og eventuelt nedleggelse, så har det vist seg at hovedårsaken til dette har vært å finne på ledersiden. Jeg tror vegvesenet også her utgjør et gjennomsnitt.

Når jeg snakker om lederproblemer, så går det på systemet. På organiseringen og styringslinjene, ikke på personer slik som Hjelbak tydeligvis har oppfattet det.

Jeg sa i Fremtiden at «hvis vegvesenets egendrift ikke er lønnsom, så er det et lederproblem og et regnskapsproblem». Når Hjelbak siterer i sitt innlegg så gir han dette til å bli «Han sier videre at lønnsomheten i maskindriften er et lederproblem.....».

Ledelsen av maskindriften kan lite gjøre med sitt økonomiske resultat hvis ikke de får lov til å samspille med de øvrige avdelinger.

Det er min (og mange andres) oppfatning at etatens organisasjon, med altfor skarpe skiller mellom de forskjellige avdelinger og funksjoner lange ledelseslinjer, og tildels uklare avsvars- og myndighetsdelegering i dag ikke er i stand til å møte det stadig økende press om effektivitet og lønnsomhet, som vi kommer til å bli utsatt for i tiden som kommer.

»I denne diskusjon har vi nesten alltid blitt møtt av en «motpart» som nærmest har «gått i skyttergravene for å forsvare det bestående».

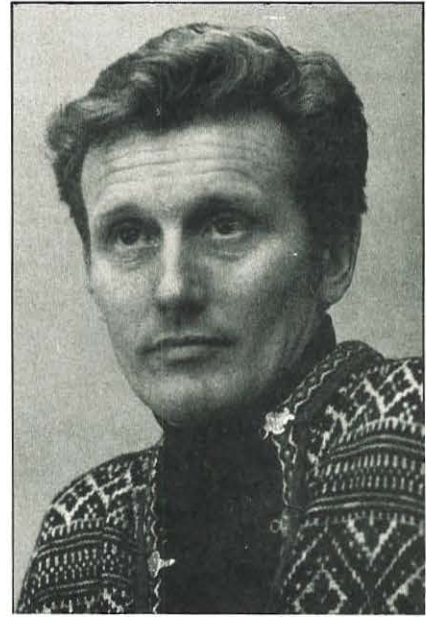
Jeg føler meg som en del av etaten og i likhet med mange andre har jeg et sterkt ønske om å bevare, og om mulig gjøre de arbeidsplassene vi har i vegvesenet i dag enda bedre, og i dette ligger så absolutt ikke bare ønsker om økonomiske forbedringer i takt med samfunnet forøvrig, men også et sterkt ønske om at vi som ansatte, til enhver tid med god samvittighet kan gå ut og forsvare det etaten står for.

Hvis vi skal kunne dette må etaten bli flinkere til å markedsføre de resultater som er oppnådd. Hittil har det nærmest vært «tradisjon» å omtale alt det som er gjort i egen regi som ulønnsomt. Dette har ført til at våre omgivelser utenfor etaten oppfatter dette som en sannhet. Ja til og med våre politikere har fått denne oppfatning.

På fellesmøtet 14. mars d.å. var bl.a. Vegvesenets budsjettforlag for 1984 oppe til drøfting.

Av kap. 9.3. Egendrift/Entreprise side 54 kan vi lese at vi har hatt en økning i prosentvis egenmaskin dekning av maskinbehovet i driften, fra ca. 43% i 1980 til ca. 47% i 1982. Vi vet at dette ikke skyldes anskaffelse av flere maskiner, men er et resultat av bedre utnyttelse av den eksisterende maskinparken. Altså en ren effektivitetsøkning. Det konstateres videre at egenmaskinandelen i Buskerud ligger på et gjennomsnittlig nivå.

I kap. 9.4. Maskinparkens størrelse konkluderes det med: «Slik situasjonen er i dag, går maskindriften med overskudd og den har etter vår



vurdering relativt høy utnyttelse. Det er derfor på tross av en økende tendens ikke behov for noen drastisk nedskjæring av maskinparken.»

Så langt synes alt å være såre vel. Men av forslaget kap. 9.5. Fremtidige driftsformer side 56 kan vi lese følgende: «Vi har hatt god sysselsetting for våre mannskaper, og maskindriften har gått med overskudd de siste par år. Likevel mener vi at det er riktig å redusere de egne mannskapsstyrker, og egen maskinpark noe sterkere enn de siste årene for å oppnå bedre balanse mellom egendrift og entreprenørdrift.»

Videre kan vi på side 57 under kap. 5.9. Fremtidige driftsformer lese følgende:

«Reduksjonen i maskinparken vil bli gjennomført ved fortsatt nedtrapping av antall store lastebiler, hølver, og hjullastere.»

På vegne av N.A.F. ga jeg på dette møtet uttrykk for at dette var for defensiv holdning. Og jeg foreslo at siste del av sitatet fra side 56 og hele sitatet fra side 57 skulle strykes.

Dette fant Hjelbak som møteleder ingen grunn til å etterkomme da det heller ikke var noen av de andre or-



ganisasjonene som fant grunn til å støtte vårt syn.

Det er fremdeles min oppfatning at de konklusjoner som trekkes i budsjettforslaget når det gjelder maskindriften og fremtidig driftsform, er for negativ.

Skal vi fortsatt kunne konkurrere må vi ha noe å konkurrere med.

Vi må som ansatte i etaten alle sammen være så pass etatsbevisste at vi vil kjempe for den virksomhet vi er ansatt i. I det ligger også et visst ansvar for å argumentere overfor både overordnede og politiske myndigheter.

På dette grunnlag er det derfor meget merkelig at Hjelbak har oppfattet meg slik at jeg er imot etaten. Jeg har vært uenig med Hjelbak mange ganger men, jeg trodde ikke det betydde at jeg var mot etaten.

Jeg er fullstendig klar over de rammebetingelser som Vegsjefen må bygge opp sitt budsjettforslag etter. Men når vi har oppnådd gode resultater med egendrift, ja på enkelte felter bedre enn entreprenørdrift, da skal vi fremholde dette og argumentere for å fortsette med det. Det er ingen skam for noen av oss å tro på det vi holder på med.

Det kan synes som om dette med fortsatt egendrift av noe omfang bare er et spørsmål som opptar medlemmene innen N.A.F. Men jeg vil tro at selv om medlemmene innen de andre organisasjonsområdene er lønnet over egne stillingsbudsjett, og således i første omgang ikke føler seg berørt av eventuelle nedskjæringer i driften så kan det hende at det er krefter i samfunnet som mener at også andre arbeidsoppgaver innen etaten bør løses ved bruk av innleide tjenester.

Hjelbak kommer i sin konklusjon frem til at en slik avisdiskusjon bare fører til «å sverte etaten utad og så splid mellom arbeidstakergruppene internt.»

Jeg er ikke så sikker på at han har rett. Jeg har i det siste registrert en kraftig økning i interessen for Vegvesenet i lokalmiljøene. Og jeg tror at svært mange har etter dette fått et klarere syn på hvor de forskjellige grupperinger innen etaten hører hjemme. Og når vi i tillegg kan konstatere at det har fremkommet en større vilje til å arbeide sammen for en bedre etat, ja da har etaten bare godt av å være i avisspaltene noen uker.

Leserinnlegg:

Hvem er med eller mot hvem?

I et leserinnlegg i Brobyggeren stiller driftssjef Gerhard Hjelbak spørsmål om Hovedtillitsmannen for tjenestemennene i driften er for eller i mot etaten.

Etter å ha lest innlegget, må det være tillatt å spørre: *Hva og hvem* består vegetaten av? Er tjenestemennene i driften en del av etaten?

For min del reagerer jeg med at også vi «rødkledde» er en del av etaten, og at Hovedtillitsmannen er talsmann for denne delen.

Tjenestemennene i driften er, og har vært, opptatt av at etaten skal være en trygg og god arbeidsplass for så mange som mulig, også i utedriften. Norsk Arbeidsmandsforbunds tillitsmenn er derfor uenige i at det skal legges opp til ytterligere privatisering av driften.

Hovedtillitsmannens utgangspunkt for uttalelsene til «Fremtiden» var Buskerud vegvesens budsjettforslag for 1984. I dette budsjettforslaget heter det blant annet: «Vi har hatt god sysselsetting for våre mannskaper og maskindriften har gått med overskudd de siste par år.

Likevel mener vi det er riktig å redusere de egne mannskapsstyrker og egen maskinpark noe sterkere enn de siste årene får å oppnå en bedre balanse mellom egen drift og entreprenørdrift.»

Overstående sitat er altså en del av Buskerud vegvesens signaler til Storting og Regjering, og ingen er vel ukjent med at den sittende regjering ønsker å privatisere offentlige etater.

Til nå har ingen lagt fram noen dokumentasjon for at entreprenørdrift er en bedre og mer lønnsom driftsform enn drift i egen regi, så denne «balansen» som det er et ønskemål å oppnå må ha andre referanser enn lønnsomhet og effektivitet.

Tjenestemennene i driften har sine arbeidsforhold regulert gjennom avtaler, og et tillitsmannsapparat som ivaretar interessene i henhold til avtalene.

I den senere tid har det kommet fram ting, blant annet gjennom dagspressen, som tyder på at grupper som

tjenestemennene i driften skal «balanseres» opp imot helt andre, og mindre seriøse metoder for å sikre seg oppdrag for etaten..

Det er mot denne bakgrunnen en må se Hovedtillitsmannens uttalelser til «Fremtiden», hvor han sier at han *har inntrykk av* at hensynet til private entreprenører er viktigere for ledelsen ved Buskerud vegkontor enn hensynet til egen etat. Dette inntrykket våger jeg å påstå at Hovedtillitsmannen deler med svært mange av tjenestemennene i driften. Om inntrykket har sin basis i uvitenhet, som en følge av manglende vilje eller evne til å sette tingene på sin rette plass, kan jeg ikke bedømme. Problemet egendrift/entreprise er ikke nytt av året, men synes ytterligere å forsterke seg.

Hovedtillitsmannen har aldri hatt til hensikt hverken å «Sverte etaten utad» eller «å så splid mellom arbeidsgrupper internt». Hensikten har vært å sette et for tjenestemennene i driften viktig tema i fokus, da det har vært vanskelig å nå fram gjennom tradisjonelle kanaler.

Driftsjefens invitasjon om å delta i diskusjon om vegvesenets framtidige drift og organisasjon er gledelig, og jeg håper at mange vil benytte anledningen. Men skal denne diskusjonen bli fruktbar må de respektive arbeidstakergruppene få anledning til å delta også i andre fora enn Brobyggeren. Skal diskusjonen først og fremst foregå i en publikasjon som utkommer en gang i kvartalet vil vi fort komme på etterskudd!

Hvordan en slik diskusjon skal føres står det en god del om i Hovedavtalen for arbeidstakere i Staten. Denne avtalen kan være nyttig lesestoff for mange av oss i etaten, og jeg vil derfor oppfordre alle til å lese, og ikke minst til å bruke denne. Men en menighetsutveksling i Brobyggeren kan være et positivt element, så jeg slutter meg derfor til driftssjefens oppfordring om å skrive innlegg.

Med hilsen
Hilmar Ødegården



Leserinlegg:

Fra tvil til tro

«Lastebilnæringen» i vegvesenet har vært og er i søkelyset. Dette innlegget er ikke ment som et bidrag i diskusjonen for eller mot eget transportutstyr.

Jeg har likevel lyst til å komme med noen erfaringer fra det praktiske liv.

På anlegget i Ørgenvika har vi «satt bort» et større transportoppdrag til maskinavdelingen til priser som tilsvarende priser gitt i anbud for samme jobb. Dette gjelder masser fra sidetak.

Forøvrig utføres transporten etter vanlig avregning for massetransporten etter vanlig avregning for massetransport.

Vi har nå hatt en «flåte» med egne biler til disse oppdrag. Jeg synes det er vanskelig og muligens heller ikke riktig å fremheve noen frem for andre. Likevel vil jeg si at den positive innstillingen til å gjøre en god jobb, som er vist her, har endret min holdning fra tvil til tro. Uten å berøre spørsmålet om få eller mange egne biler har jeg tro på at vi som oppdragsgivere får utført våre oppdrag like presist og rimelig med egne private biler dersom utstyret egner seg til formålet. Det er vel her vi er ved kjernen til problemene. Til hvilke formål blir bilene kjøpt inn?

Hittil har opplegget i Ørgenvika fungert så godt at jeg ser ingen grunn til ikke å gjenta det dersom vedlikeholdsdistriktene er innstilt på å avgi biler til aktuelle jobber.

Gunnar Gran.

Jubilanter

Vi gratulerer følgende med årmålsdagen:

50 år:

Arne Lia 19/8

Hans Ruistuen 1/9

Kjell Fossen 10/10

60 år:

Hans Ramstad 11/10

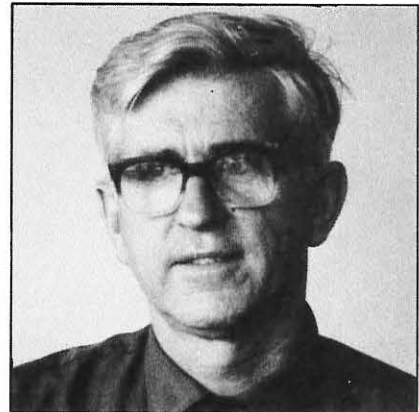
NY ANLEGGSSJEF

De fleste kjenner vel nå til at det er tilsatt ny anleggssjef hos oss, nemlig overingeniør Hans Ruistuen som kommer fra Veglaboratoriet. Ruistuen tiltrådte 1.juli. Han overtok stillingen etter overingeniør Tor Nyberg som døde i februar i år:

Ruistuen — som blir 50 år den 1/9 — har en solid bakgrunn både på det teoretiske og praktiske plan. Han tok eksamen i veg- og jernbanebygging ved NTH i 1958 etter at han avsluttet eksamen artium på reallinja ved Gudbrandsdal Landsgymnas i 1953.

Sin praksis begynte han i Oppland og Sogn og Fjordane vegvesen. Fra 1959 til 1962 arbeidet han her med prosjektering og bygging av bruer, vegger, tunneller og bygninger. I årene 1962-68 tjenestegjorde han i Veglaboratoriet, først med fundamentering av vegger og bruer, senere som leder av geoteknisk seksjon. Deretter var han et par år i $\frac{1}{2}$ Veidekke med arbeidsområde vedrørende motorvegen — siste år som anleggsleder

I 1968 kom han atter til Veglaboratoriet hvor han har arbeidet siden.



Som foran antydnet har Ruistuen en bakgrunn som skulle gjøre ham vel skikket for den ansvarsfulle jobb han nå går til. «Brobyggeren» hilser ham vel møtt og håper på fruktbringende samarbeide i årene som kommer.

TAKK

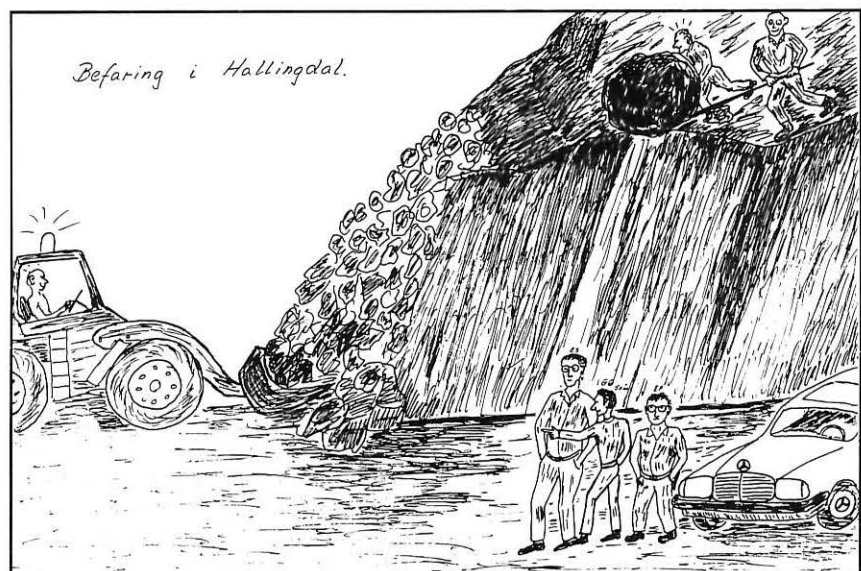
Jeg vil gjerne få takke dere alle for oppmerksomheten i anledning min 50 års dag. Av personalet ved kontoret fikk jeg et fint fat, og fra vegsjefen, vakre blomster. Fra alle jeg samarbei-

der med i Hallingdal fikk jeg en flott rose malt bolle. Den var ledsaget av en tegning utført av en av anleggsdistrikt Nord's (Hallingdal) store kunstnere (E.F.)

Jeg synes streken er så god at den fortjener en plass i Brobyggeren.

Takk alle sammen.

Gunnar Gran.



HÅKONSEN HANS-JAN
RØSLYNGVEIEN 18 A

3408 TRANBY

Massekorsbånd

Returadresse:
Buskerud vegkontor
Postb. 2265, Strømsø,
3001 Drammen

