



Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 3 - Juni 1990 - 20. årgang



GOD SOMMER





INNHOOLD:

SIDE:

- 2 Redaktøren har ordet
- 3 Data midt i trafikken
- 4 Vegarbeider påkjørt
- 6 Rekkverksetting
- 7 Luftseilas mot grøftekanten
- 8 Data-utstyr stjålet
- 9 Tunneler og driftskostnader
- 10 Holmenkollstafetten
- 11 Ny lastebil
- 12 Opplæring nivå 4
- 14 Sunn konkurranse
- 16 Personalia

Utgitt av:

Statens vegvesen, Buskerud
Vegkontoret, Tollbugt. 2
Drammen

Redaktør:

Willy Bakken

Journalist:

Hilmar Ødegården

Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen
Einar Ottesen
Albert Skarstad
Oskar Gjestemoen
Erik Lysenstøen

Trykk:

Fremtiden Trykk A/S, Drammen

Opplag:

1.400 eksemplarer

Ettertrykk anbefales, men angi kilde.

Forsidebilde:

Ole Reidar Bollerud
med sin nye lastebil.

Foto: Hilmar Ødegården.

Redaktøren har ordet:



Våre tjenestemenn som har sin arbeidsplass ute på vegene, lever et farlig og utsatt liv. På denne bakgrunn aksjoneres det nå over det ganske land, i den hensikt å få bilistene til å ta

mer hensyn der de oransje er i sving. Aksjonen peker også på at vi er i ve-gen for andre, og ikke for vår egen skyld.

Her i fylket holdt vi en aksjon på rv. 35 ved Drolsum, der vi informerte en del bilister om hvorfor vi er i ve-gen, samt en bønn om å vise hensyn.

Aksjonen fikk også god dekning i pressen, noe som er viktig for å nå flest mulig.

Temaet ble høyaktuelt dagen etter, da en av våre ansatte som jobbet på motorvegen, ble påkjørt. Presseopp-slaget denne ulykken fikk, har bidratt til enda sterkere fokusering på proble-met.

Men for at vår bønn skal være tro-verdigg, er det viktig at vi selv opptre slik forskriftene forlanger. Det er i førs-te rekke på grunn av egen sikkerhet, vi regulerer trafikk i forbindelse med arbeider ute på ve-gen. Slurver vi her, vil ikke bilistene være så aktsomme som de burde.

Aksjonen har derfor to sider, et bud-skap til trafikantene, og en påminnel-se til oss selv.



Vegvesenets bil fikk hard medfart ved påkjørselen på motorvegen. Heldigvis gikk det bra med vår mann denne gang. (Foto: WB).



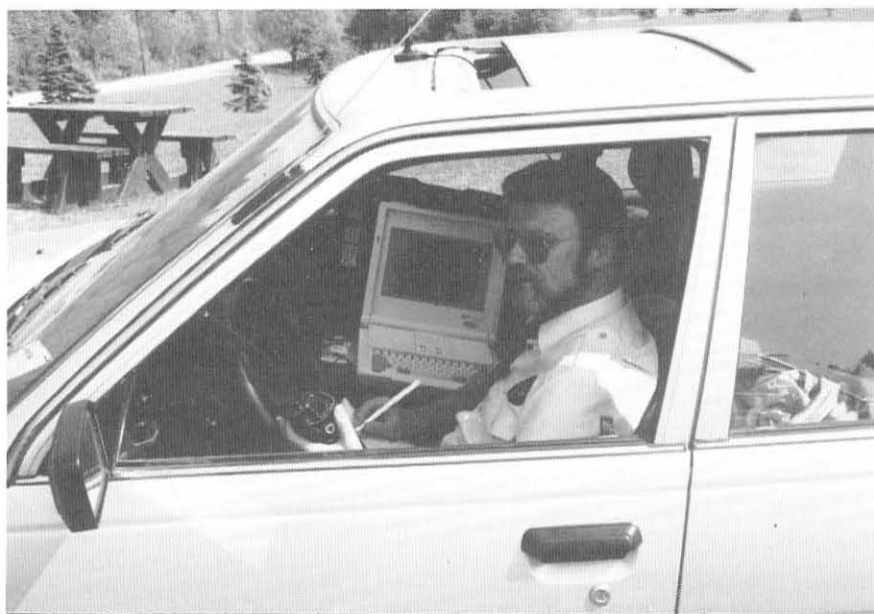
Med data midt i trafikken

Av: Willy Bakken

Nå er det ikke lenger bare kjøretøyenes tekniske tilstand som blir sjekket ute på veien. Også eventuelle begjæringer av ulike grunner blir nå raskt avklart ved hjelp av transportabelt EDB-utstyr.

Under en kontroll i Lier forleden deltok lederen av kontorseksjonen, Trond Jonassen, utstyrt med transportabelt EDB-anlegg. Dette ble via en mobiltelefon koblet opp mot det sentrale registeret, og dermed kunne samtlige kjøretøyer som ble vinket inn til kontroll bli sjekket om det forelå eventuelle begjæringer.

Trond Jonassen sier til Brobyggeren at det er store fordeler at vi nå er i stand til å foreta denne kontrollen på stedet. Tidligere var mannskapene nødt til å ringe biltilsynsstasjonen hver gang de ønsket opplysninger om kjøretøyene. Dette fører til ekstra belastning både for sentralbord og personellet som betjener dataanlegget. I tillegg



Trond Jonassen med transportabelt EDB-utstyr i bilen.

går det med unødig mye tid til denne operasjonen, noe som igjen fører til færre kontrollerte kjøretøyer.

Jonassen ser også fordeler i at det kan være «ikke-teknisk» personell som utfører denne delen av jobben. Slik vi har organisert denne kontrollen, innebærer det at de sakkyndige kan konsentrere seg om det tekniske, mens «kontoristen» tar seg av dataanlegget, sier han. Kommunikasjonen mellom disse to enhetene gikk via in-

ternt radiosamband og viste seg å være både effektiv og sikker.

Nå er ikke bruk av transportabelt datautstyr nytt ved kontroller ute på veien, idet andre fylker har brukt slikt utstyr i lengre tid. Men innen biltilsynet her i fylket var dette første kontrollen med eget datautstyr i friluft.

Også et par bileiere fikk erfare at økt effektivitet fra biltilsynets side kan føre til dramatiske følger for folk med dårlig samvittighet.



Første kontroll med EDB på veien, resulterte i at et par bileiere måtte ta beina fatt.



Vegarbeidernes arbeidssituasjon i fokus:

I vegen for deg - ble en realitet

Samme dag som pressen omtaler vår aksjon, der vegarbeidernes utrygge arbeidssituasjon blir satt i fokus, får en av våre ansatte, Kåre Gunnerud, smertelig erfare at budskapet er brennaktuelt. Mens han er i arbeid på E-18, blir han regelrett torpedert av en uoppmerksom bilist.

Gunnerud befinner seg i en bil som trekker en skiltvogn som varsler om arbeid på vegen litt lenger framme.

Av Willy Bakken

LYKKELIG UTGANG

Som de fleste sikkert har registrert, fikk ulykken heldigvis en lykkelig utgang, bare flaks gjorde at det ikke gikk riktig ille. Gunnerud ble umiddelbart kjørt på sykehus, men ble etter en grundig undersøkelse sendt hjem med vond nakke og mørbanket kropp.

I tillegg til en skadet vegarbeider, ble vegvesenet en skiltvogn og pickup fattigere, samt fikk en god del opprørte vedlikeholdsarbeidere. Årsaken til påkjørselen skal være at bilisten var opptatt med å lese et brev og dermed ikke oppdaget skiltvogna.

Denne innsatsen ble belønnet med beslaglagt førerkort på stedet.

BELEILIG TIDSPUNKT

Ulykker, og spesielt der mennesker er innblandet, er lite hyggelig. Men sett i relasjon til den aksjonen som nå går, må vi si at den kom på et beleilig tidspunkt, når det først skulle skje noe dramatisk. Vi fikk førstsideoppslag i begge drammensavisene, og bedre pressdekning på et aktuelt budskap, er det vanskelig å få.

På denne bakgrunn burde nå tusenvis av buskerudbilister virkelig fått dokumentert at våre ansatte, som jobber ute på vegene, har en vanskelig og farlig arbeidsplass.

Derfor tror vi at denne ulykken også kan ha resultert i noe positivt. Spørsmålet er bare, hvor lenge vil trafikantene ha dette i minnet?



Skiltvogna ble kjørt paddeflat. Synderens bil ble heller ikke særlig pen. (Foto: Joronn Sagen).



Til alt hell ble ikke sjåføren alvorlig skadet. Bilen derimot, ble vrak. (Foto: Joronn Sagen).

FØRSTE ALVORLIGE

Denne ulykken, der en ansatt blir skadet i trafikken, er den første alvorlige her hos oss.

Det har vært nære på mange ganger, men heldigvis er det materiellet det har gått utover.

Forrige år ble tre sperrevogner kjørt til pinneved. E-18 oppleves som en spesielt farlig veg å jobbe på, og årsaken til det er stor trafikk og høye hastigheter.

BØR ANMELDES

Som nevnt er ikke dette første gang vegvesenet har fått ødelagt sperremateriell på grunn av uoppmerksomme trafikanter. Denne gang fikk vi også en person skadet i tillegg.

For ettertiden bør det vurderes om førere som ikke er såpass våkne at de ikke ser denne merkingen, skal anmeldes til politiet for uaktsom kjøring. Det bør skje enten det blir personska- de eller ikke, for det er helt tilfeldig om det befinner seg en person inne i en bil foran sperrevogna eller ikke.

ER VI GODE NOK?

Når ulykker som dette skjer, er det naturlig å spørre seg selv om det vi gjør er godt nok, når det gjelder å varsle arbeid på vegen. I dette tilfelle ble varslingen gjort slik forskriftene krever, så årsaken til ulykken skyldes ikke feil

fra vår side. Men likevel, er det godt nok?

NOE MÅ GJØRES

Det er nå bestemt at vi skal ta kontakt med våre kolleger i Akershus for å drøfte problemet, og i fellesskap utarbeide en plan for hvordan vi kan få til tryggere arbeidsforhold på denne sterkt trafikkerte vegstrekningen mel-

lom Oslo og Drammen. For det bør i alle fall være likt, enten du befinner deg på den ene eller andre sida av fylkesgrensa.

I mellomtiden håper vi at vi ikke skal få flere ulykker av dette slaget. Trafikantene må nå snart lære seg at vi er i vegen for dem, og ta hensyn til det. For en vegarbeider har også rett til ikke å bli kjørt på.

Resultatbonus i vegarbeidsdriften

Vegdirektoratet og de berørte fagforbund er nå blitt enige om å iverksette en forsøksordning med utbetaling av resultatbonus i forbindelse med egenregikalkyler.

Dersom egenregikalkylen munner ut med et overskudd i forhold til det inngitte anbudet, vil de berørte arbeidstakerne få utbetalt en bonus pr. arbeidet time. Denne bonusen kan i forhold til resultatet leses ut fra et diagram, og kan gi en bonus på maksimum kr. 12,- pr. time. De av vegvesenets tilsatte som arbeider med prosjektet og som har direkte innvirkning på produksjonsresultatet inngår i bonusordningen.

I tillegg til utbetaling av bonus skal et beløp tilsvarende 50% av arbeidstaker- nes samlede bonus avsettes til fylkets velferdstiltak.

Den del av bonusen som tilfaller arbeidstakerne i egenregikalkyleprosjektet

utbetales à konto 2 ganger i året eller hver sjette måned. Ved arbeidsprosjekter som varer under 6 måneder utbetales bonus ved arbeidets slutt.

Vi har for øyeblikket ingen egenregikal- kylejobber på gang her i fylket.



BROBYGGEREN

20 ÅR

1970 - 1990



Fra venstre: Edvard Bråten, Tor Reiersgård, Birger Bekkevoll, Bjarne Bergom og Bjarne Bentehaugen.

Rekkverksetting i egenregi

Av: Hilmar Ødegården

Høsten 1989 vant vegvesenet et anbud på oppsetting av 6076 meter rekkverk på Rv 7 og Rv 52. Vegvesenets anbud var utregnet som en egenregikalkyle.

Det kan nå legges fram et godt resultat, både kvalitetsmessig og kostnadsmessig. For vegvesenets vedlikeholdsavdeling ga egenregiprojektet en besparelse på kr. 79.169,-, sett i forhold til laveste private anbud.

Også maskinavdelingen hadde overskudd på utleie av rekkverksriggen.

Anbudsgrunnlaget ble utarbeidet av Gunnar Hval.

Odd Grette var vegkontorets byggherre, og Oscar Gjestemoen vegvesenets entreprenør. Som byggherrens kontrollør har Egil Sandanbråten fungert.

Oppsynet med prosjektet er ivarettatt av Tor Reiersgård og Per Steinmoen.

Edvard Bråten var formann, Bjarne Bentehaugen riggekjører, Birger Bekkevoll var skinnemontør og Bjarne Bergom hjelpemann. I tillegg var korttidsinntatte Bjørn Hilde og Terje Gandrud med på jobben.

Brobyggeren traff en del av karene etter at prosjektet var ferdig. De ga uttrykk for at arbeidet hadde gått bra, men at innsatsen fra deres side hadde vært på et vanlig nivå. De var derfor

glade for at de gjennom dette prosjektet hadde slått fast at de gjennom en normal arbeidsinnsats var konkurransedyktige. Og da forstår vi ikke vitsen med å sette bort slikt arbeid, sa «rekkverkjengen».

De understreket viktigheten av at de var kjent med denne type arbeid fra før, og at tilrettelegging av arbeidet, oppmåling og setting av stolpene hadde vært bra. Det er ikke mye slingsmonn når det gjelder avstanden mellom stolpene. Feil avstand fører til utrolig mye ekstraarbeid, sier arbeidsformannen, Edvard Bråten. Arbeid har forløpt uten større uhell eller skader.

Et trivelig arbeid, som vegvesenet bør utføre med eget utstyr og egne mannskaper, sier karene.

Luftseilas mot grøftekanten

«Å stå i veien» er ikke helt ufarlig – det har vegfantene visst om i lange tider – og regelmessig ropt så høyt de kan om problemet – men ropet når sjelden så langt som til førstesidene i avisene – liv og lemmer må være innsatsen om ropet når så langt. Det gikk forholdsvis godt denne gangen – men hvor bra går det neste gang?

Biskopen har heller ikke hørt noe rop fra vegkanten – dvs. han reagerte da det på trykk kom en annonse fra et herværende flyselskap – men kraftuttrykket som ble brukt som overskrift der var som rene salmesangen smamenlignet med de uttrykk som i hellig og rettferdig vrede ofte uttrykkes fra vegfantene over de vegfarende tåpene som forsurer verden – ikke bare for de gulklede – men for alle andre som ferdes på veggen.

Tåpene er heldigvis i mindretall – men du verden som de syns! At folk leser brev når de kjører bil er ikke noe nytt – og slike observasjoner har mang en vegfant ofte gjort fra grøftekanten men blir tatt for en rimelig god skrøne-maker når slike historier fortelles – «Det går da ikke an å være så dum???».

Joda – bare ta deg en tur med bil til Tigerstaden i morgenrushet langs

Drammensveien og du vil finne tallrike eksempler på bilførere som nyter tiden i køen så godt de kan til avislesing, barbering, mobiltelefonering, det daglige morgentoalett med kam, pudring og lebestift, diktafonsnakk, brevlesing osv. osv.

Vegen er en farlig arbeidsplass – og vi vet dessverre at luftseilaser med vegfanter kommer til å finne sted igjen. Det har vært nære på mange ganger!

Men de verste utskuddene må det kunne gå an å fjerne for godt. Mangler man en hjemmel til å inndra førerkortet til evig tid fra folk som leser brev mens de kjører bil, så må man skaffe den.

Det hadde heller ikke vært så dumt å styrke rettsvernet til de som arbeider langs veggen – det er litt for mange saker som har resultert i erstatninger til trafikanter som har presset seg frem gjennom vegarbeidsområder til tross for at både skilting og øvrig varsling har vært i skjønneste orden. Forslag bør fremmes om at trafikanter innen et vegarbeidsområde har ubetinget vikeplikt overfor vegarbeidskjøretøyer som fører blinkende gult lys.

Vegfanter er vant til klar tale – men maken til tåkeprat som vi har opplevd omkring Hurum-prosjektet det siste året håper vi det blir lenge til vi får oppleve igjen – for slike innsatser i et spill finner en knapt rundt spillebordene i Las Vegas.

For vegfolk som er vel vant med en åpen og tillitsfull prosess frem mot

vedtak synes Hurum-pokeren om Gardermoen som noe av det dristigste på lange tider.

I stor grad har prosessen åpenbart vært preget av en styring mot konklusjoner – og hvor man underveis har holdt kortene tett inntil kroppen – for så å spille de rette kortene i et så optimalt politisk øyeblikk som mulig. En lukket prosess – med hemmelighold og sortering av informasjon til omgivelsene som i hvert fall er vegvesenets tradisjoner fjernet.

Godt at noen blir tatt med buksa nede – selv om det gjaldt en langt mindre flyplass – og vind i stedet for tåke.

Hvis dette er målet på kvaliteten i saksbehandlingen rundt Hurum-prosjektet, så er det fortsatt høyst tvilsomt om prosjektet er avlivet på en forsvarlig måte.

Parallellen til andre videnskaper er klar – så selv om en ikke er meteorolog synes det høyst merkelig å basere en skrinlegging av prosjektet på tåkeobservasjoner i en så avgrenset skala og over så kort tid som tilfellet var når en vet hvor kritisk dette er for et flyplassprosjekt og en ser hvor store ressurser som har vært satt inn på utredning av andre og langt mindre kritiske sider ved dette prosjektet.

Vegfanten undres – og føler slett ingen tillit til tåkeprater – var det kanskje Svarteper og ikke Poker man spilte om Hurum?

Okta



Tungtrafikkvegnettet

Vegdirektoratet har nå utarbeidet et forslag til forskrifter som kan gjøre det mulig å innføre et påbudt vegnett for tungtrafikken. Forslaget går i korthet ut på at restriksjonene skal gjelde for alle kjøretøy med tillatt totalvekt på 16 tonn eller mer, unntatt buss. Bestemmelsene blir ulike for dag og natt. Om natten skal det tillatte vegnettet være mindre i omfang enn om dagen. Kjøring til bestemmelsessted utenfor nettet kan finne sted nesten fritt på dagtid, mens det bare kan skje sterkt begrenset om natten. Samme totalvektgrense vil gjelde for dag og natt.

Forslaget om generelle forskrifter

om tungtrafikkvegnettet skal gjelde i alle kommuner hvor tungtrafikkvegnettet innføres. Vegsjefen vedtar de lokale forskriftene om innføringen av ordningen i kommunen eller i en del av kommunen.





Innbrudd på vegkontoret:

Datautstyr for 300.000 stjålet

Ved et innbrudd på vegkontoret forleden, ble datautstyr for 300.000 kroner stjålet.

I løpet av natten, har uvedkommende tatt seg inn i 6. etg. fra utsiden av bygningen.

Via taket på bygningen ved siden av, har kjeltringene brutt opp et vindu, og dermed fått fri adgang til etasjen.

Det er seks PC'er som nå urettmessig har skiftet eier.

Også mindre skadeverk er blitt gjort, i form av oppbrutte dører. En safe av

betydelig kaliber, er blitt forsøkt åpnet ved hjelp av en liten tang!

Tyvraiddene har foretatt en hvirlvende exit, ved at et pulverapparat er benyttet i den hensikt å skjule eventuelle spor.

Det var like før vi måtte tilkalle snøfreser for å få ryddet etasjen.

Noen dager tidligere skjedde et tilsvarende innbrudd, da forsvant kun en PC. Denne gang ble bygningen forlatt uten bruk av pulver.

Mye tyder på at det er de samme

bandittene som har vært på ferde.

Omfattende sikkerhetsrutiner vil nå bli iverksatt for å unngå lignende episoder – for det kan jo bli kostbart for oss i lengden.

Nå – ja, helt uten visse former for sikkerhetstiltak har vi ikke vært til nå heller.

Allt datautstyr er behørig registrert, ikke bare med serienummer på selve maskinen – men vi har også registrert serienummer på enkelte viktige komponenter inne i maskinene!



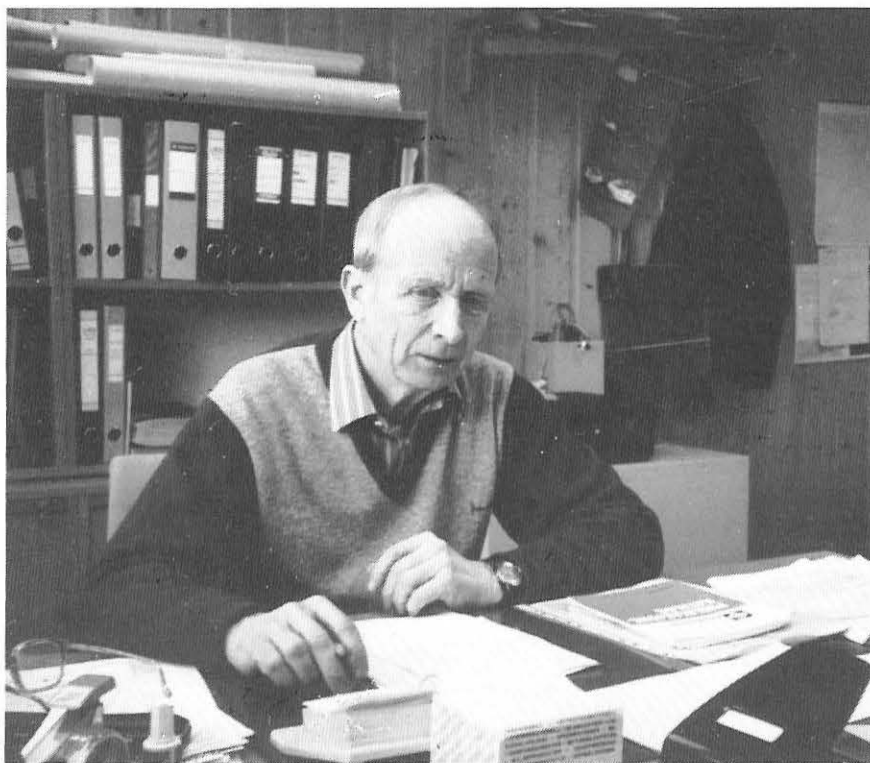
Innbruddstyvene brukte et brannslukningsapparat for å skjule eventuelle spor. Her er Arve Aaby i gang med å fjerne pulveret. (Foto: WB).



Vegtunnelen er et godt, men kostbart alternativ.

Tunneler gir store driftskostnader

Av Hilmar Ødegården



Urealistiske tall i VP-kostprogrammet, sier vegmester Bjørn Aasmundrud.

Noen tror kanskje at tunneler gir økonomiske besparelser for vegvedlikeholdet. Vegmester Bjørn Aasmundrud på Ringerike kan berette om noe annet.

Brobyggeren har mottatt noen tall vedrørende driften av Nes-tunnelen på E68 for 1989. Tunnelen er 1300 meter lang.

Utgiftene til strøm var i 1989 kr. 826.000! Dette gjelder belysning og drift av ventilasjonsvifter. I tillegg kommer kostnader vedrørende renhold og øvrig vedlikehold av «tunnelstumpen».

Aasmundrud er opptatt av at det såkalte VP-kostprogrammet opererer med altfor lave tall når det gjelder kostnadene ved vedlikehold av tunneler.

Dette er for øvrig også tilfellet når det gjelder vintervedlikehold generelt, sier Aasmundrud. Her trengs en oppjustering av tallene, slik at de på en bedre måte reflekterer faktiske kostnader, hevder vegmesteren. Så får vi håpe at de som har ansvaret for VP-kostprogrammet merker seg dette, slik at plantall og faktiske kostnader korresponderer bedre ved neste korsveg.



Glimrende innsats av våre gutter i Holmenkollstafetten

Av: Per Helge Eggum



En del av dere har sikkert registrert at vi i år igjen fikk spikret sammen et lag til vårens vakreste eventyr. Etter harde testløp på Marienlyst, ble etappene fordelt og taktikken lagt opp.

Det skal ikke stikkes under en stol at pulsen i laget økte i dagene mot 13. mai. Det viktigste var å delta, men det hadde vært gøy å sette ny personlig rekord. Den gamle var på 61,35 minutter, men da var løypa 210 meter lengre enn tilfelle var i år.

Den store dagen kom med sol fra nesten skyfri himmel og fin løpstemperatur. Klasse 7, menn bedrift, bestod av ca. 750 lag. Med 15 stykker på hvert lag, vil det altså si 11 250 løpere.

Nøyaktig kl. 14.35 gikk starten fra Knud Knudsens plass på St. Hanshaugen. Vi håpet å bryte målsnora 1 time senere, altså alle var innstilt på full innsats.

1. etappe:

St. Hanshaugen–Louisesgt. 1 100 meter mot/utfor. Per Ole Wanvik gjør en ypperlig etappe og veksler som nr. 5 i puljen vår.

2. etappe:

Louisesgt.–Wolffs gt. 1 000 m utfor/mot. Dagfinn Eek fører oss helt i teten i vår pulje.

3. etappe:

Wolffs gt.–Wilh. Færdens vei 620 meter flatt. Svein Gilhuus, som var sporty nok til å steppe inn på kort varsel, gjør en kjempeinnsats på etappen og avstanden bakover øker.

4. etappe:

Wilh. Færdens vei–Vindern 1 700 meter kupert. Geir Holm Gundersen, vår O-stjerne, gjennomfører berg- og dalbanene som om han ikke skulle gjort annet tidligere.

5. etappe:

Vindern–Slemdal 1 300 meter mot. Svein Arne Kirknes overtar pinnen. Nå er det bare å begynne plukkingen av lag som har startet 5 minutter før oss. En taknemlig oppgave, selv om sjokket etter tap på klatretesten fremdeles henger i kroppen.

6. etappe:

Slemdal–Besserud 1 790 meter mot. Jan Tore Jørgensen tar seg av den beryktede Besserudetappen sammen med bl.a. Grete Waitz, Arild Monsen og Pål Gunnar Mikkelsplass. Litt av et beite!

7. etappe:

Besserud–Gressbanen 1 800 meter utfor. Johan Filseth lar sine lange lemmer få fritt spillerom nedover mot lavlandet igjen. Det virker som om konkurrentene har parkert langs løypa.

8. etappe:

Gressbanen–Holmendammen 650 meter utfor. Aril Pedersen, «gammel sprintmester», henter fram sine gamle kunster. Det går så det suser ned mot dammen.

9. etappe:

Holmendammen–Frognerparken 2 450 meter variert. At Sæming Alvim er seig, det vet de fleste. At han også har fart i kroppen, fikk han vist ned mot Vigelandsanlegget.

10. etappe:

Frognerparken–Nobelsgate 1 220 meter flatt. Helge Thorsby tok seg av de harde guttene i Frognerparken. Helge fikk en fin tur i naturskjønne omgivelser. Når han i tillegg begynte å ta igjen lag som startet 10 minutter foran, sier det seg selv at det gikk bra unna.

11. etappe:

Nobelsgate–Eckerbergsgate 390 meter flatt. Erik Foslien har alltid påstått

at han er rask, men at han skulle få problemer med svingradiene i Oslo sentrum, det hadde jeg ikke trodd.

12. etappe:

Eckerbergsgate–Colbjørnsensgate 1 330 meter flatt/utfor. Ole Håvard Hole var på telefonen og hevdet at han var god til å løpe. Vi tok ham på ordet, og en ting er sikkert: Vi angret ikke.

13. etappe:

Colbjørnsensgate–Uranienborgveien 680 meter mot/flatt. Svein Stensrud gjennomførte en ypperlig etappe i fullt sinne. Det var så absolutt ikke i Oslo han skulle vært søndag ettermiddag. Men det ser ut som det hjelper med skikkelig oppladning.

14. etappe:

Uranienborgveien–Bisletgata 810 meter flatt. Bertil Horvli måtte kjempe mot både trikker og busser for å få fram pinnen, men det gikk bra. Han hevdet selv at han skrek ved veksling, men andre vil hevde at det var noe han gjorde på et tidligere stadium. Det må presiseres at Bertil ikke kunne prate før han passerte Kjellstad på vei tilbake til Drammen.

15. etappe:

Bisletgata–Mål Bislet stadion 600 meter flatt. Per Helge Eggum hadde den taknemlige oppgaven å bryte målsnoren, og han trodde ikke sine egne øyne da han så tiden: 58.06.1. Vi hadde perset med over tre minutter.

Utrolig bra gutter! Totalt nr. 98 blant 750 lag lar seg høre. Neste år må målet være å bli det beste vegkontoret i stafetten. Denne gang var Møre og Romsdal ca. 45 sekunder foran oss. Fram til neste år vil vi trene enda litt mer. Hva med dere jenter???



Ny lastebil i område II

Av Hilmar Ødegården

Nylig tok Buskerud vegvesen i bruk en ny Volvo F 12 lastebil. Bilen skal i vinterhalvåret være stasjonert i vedlikeholdsområde II på Kongsberg, og i sommer er det dekkeseksjonen som skal bruke nyanskaffelsen.

Brobyggeren har snakket med Ole Reidar Bollerud som skal kjøre lastebilen, etter at han hadde prøvd den i noen dager.

Så langt er Ole Reidar svært godt fornøyd med den nye bilen. Han har fått gjennomslag for egne ønsker både når det gjelder type bil og det utstyrsmessige, og setter stor pris på dette.

Bilen er utstyrt med såkalt tandemtrekk. Spesielt innenfor vintervedlikeholdsoppgavene mener Ole Reidar at dette systemet vil vise seg å være bra. Ellers er det grunn til å nevne at bilen er utstyrt med sentralsmøresystem. Generelt er det også slik at antall manøvreringsknapper- og spaker stadig øker i antall, også i lastebilene. For Ole Reidar og hans kolleger er ikke dette noe problem, men for en uinn-



Ole Reidar Bollerud er godt fornøyd med sin nye doning.

vigd ser manøvreringspanelene unektelig noe innviklede ut.

En slik lastebil representerer en kjenpeinvestering. Maskinavdelingens kontor oppgir en sum på kr. 1.293.686. Altså nær 1.3 mill. kroner. Hadde en privat lastebileier kjøpt tilsvarende bil ville han ha fått den vesentlig billigere. Dette på grunn av differansen mellom merverdiavgiftssatsen som vegvesenet må betale og investeringsavgiften som en privat kjøper betaler. Dette er en viktig del av de ulike rammebetingelsene som vegvesenets ansatte stil-

les overfor, samtidig som det kreves konkurransedyktighet overfor private.

Med en slik bil som denne Volvoen, og med en sjåfør som Ole Reidar Bollerud bak rattet, står vegvesenet særs godt rustet til å få utført en god jobb. La oss håpe at vegvesenets regnskapssystem og rammebetingelsene får en form som også på papiret gir et reelt uttrykk for den gode innsatsen som faktisk blir gjort.

Brobyggeren gratulerer maskinavdelingen og Ole Reidar Bollerud med den nye bilen.

Acto-WP kurs

Av Hilmar Ødegården



Kursdeltakere: Olav Tveit, Erling Fuilsås, Gunnar Knudsen, Jon Thorrud og Nils Amund Thorsrud. (Foto: WP)

Buskerud Vegvesen har i den senere tid arrangert såkalte Acto-WP kurs for ansatte. Kursene er lagt opp på begynnernivå. Deltakerne er gitt en innføring i bruk av PC og anledning til litt praktisk øvelse. Eksempler på referat-skriving er også en del av programmet.

Nils Harald Kraugerud har vært lærer på kursene. Deltakerne roser Kraugerud for måten kursene er lagt opp på, og for hans lune opptreden i lærerrollen.

Bruk av PC blir stadig mer aktuelt for svært mange av vegvesenets ansatte. Kraugeruds kursopplegg er godt egnet til å «avmystifisere» PC-en, og motiverer flere til å lære seg å bruke dette fine hjelpemidlet.

Acto-WP kursene er et fint skole-ringstilbud på et nivå som også motiverer nybegynnerne til økt bruk og videre skolering innenfor EDB-området. Et godt tiltak!



Runar Bakke kurser tidligere kolleger.

Opplæring nivå 4

Vegvesenets utførende ledd skal igjennom et omfattende opplæringsprogram for å tilpasse seg utviklingen i egen organisasjon, og utførelsen av det daglige arbeidet.

Utviklingen går mot at vedlikeholdsområdene blir større samtidig som de blir mer selvstendige. Avgjørelsesmyndighetene skal ligge nærmest mulig aktiviteten. Det betyr at laga og lagsformannen får større ansvar. Målstyring er et begrep man etter hvert kommer til å stifte bekjentskap med. Det byr at laga innenfor avtalte rammer får frihet til å utføre oppgaven uten medvirkning fra oppsynsmannen. Størstedelen av oppgavene skal også fremmes av laga gjennom registreringer av tiltaksbehov ut fra gjeldende standard og faglig vurdering.

Kurspakka som Vegdirektoratet har utarbeidet tar sikte på å dyktiggjøre nivå 4 til å greie de nye arbeidsmåtene.

Kurspakka inneholder temaene:

- Forvaltning - publikum.
- Møter og samarbeid.
- Vedlikeholdsstandard.
- Målstyring i praktisk økonomi.
- Tariffrettet vedlikehold.

Vedlikeholdsavd. vil gjennomføre deler av kurspakka i 1990.

Det er temaene møter og samarbeid, oppgavedeling innen vedlikeholdet, herunder forvaltning og publikumssaker, enkel stikking og trafikkrettet vedlikehold. Oppgavedeling i vedlikeholdet blir tatt inn i kursingen som et naturlig tillegg i forbindelse med den nylig vedtatte deling mellom nivå 4 og 3.

Kurset om møter og samarbeid ble gitt første prioritet og 4 kurs er gjennomført. De ble holdt på Kongsberg, Gol, Ringerike og Drammen. Det ble engasjert ekstern kursleder. Tidligere adm.sjef ved vegkontoret, Runar Bakke, fikk oppdraget gjennom konsulent-

Av Rolf Sandberg

firmaet ing. Kjell Bruer A/S, hvor han nå er ansatt. Med sitt gode kjennskap til vegvesenet, gjennomførte han kursene på en engasjerende og humorfylt måte.

Kursinnhold:

- Generelt om møter.
- Møter som arbeidsform.
- Møteteknikk.
- Samarbeid.

Mange i Buskerud vegvesen mener at møter er bortkastet tid. Kurset inneholdt ei gruppeoppgave hvor spørsmålet var på hvilke måter man besluttet hva som skal gjøres på arbeidstedenene her i fylket.

1. Ordregiving.
2. Regelstyring.
3. Målstyring

Gruppebesvarelsene var nokså entydige:

- Ordregiving var mest vanlig.
- Regelstyring er og vanlig.
- Målstyring er mindre brukt.

Et møte er et demokratisk forum hvor alle er likeverdige og skal bidra med det de vet og kan. Årsaken til at mange mener møter er bortkastet tid, ligger kanskje i at de synes det er unødvendig å samles i et demokratisk forum for å få en ordre, eller bli fortalt hvem som har styringsretten.

Styringsformen framover blir målstyring og avgjørelsesmyndigheten skal ligge nærmest mulig aktiviteten. Dette vil kreve at en holder bedre møter og skriver bedre referater. Krava fra myndigheter og samfunnet rundt oss, gjør at vi må bli mer bevisst hva vi driver med. Vi må kunne dokumentere overfor oss selv og omverdenen hva vi kan. Møtereferatene må kunne brukes som arbeidsplan som muliggjør oppfølging. Registrerte oppgaver tas med til lagsmøtet og prioritering foretas i samarbeid med arbeidsledelsen. Viktige punkt blir også: Hvordan har vi greid det vi planla sist. Hva gikk bra, hva gikk ikke så bra og hvorfor. Erfaringene tas vare på og brukes i det videre arbeidet.

Kursinnholdet og en engasjert foreleser fikk fram vesentlige momenter for å holde gode møter og at møter er en viktig og nødvendig del i styringssystemet framover. Kursleder Bakke hadde også mange gode momenter



Møtedeltagerne lærte blant annet hvordan de kan bli bedre møtedeltagere.

for hvordan enhver av oss kunne bli bedre møtedeltakere.

Kursdeltakerne var enige om at ved å følge den lærdom vi fikk på dette kurset, vil møtene bli en interessant del av jobben vår.

Vedlikeholdsavdelingen skal ha honnør for at de tar dette med opplæring på alvor. Det vil de få tifold tilbake. Det er å håpe at oppgavedelinga blir gjennomført slik intensjonene er. Først da vil motivasjonen til å bruke det vi har lært komme til sin rett. Da har man også tatt et langt steg i dette å gi meningsfylte oppgaver og mulighet for utvikling til hver og en av oss.

I forbindelse med møter kan det passe å gjengi noen linjer av en dikter som heter Erling Førland. Disse kan hver og en av oss klippe ut og ha i baklomma når vi går i møter.

DU ER EINESTÅANDE

*Du er meir verdt enn nokon kan måle.
Du kan noko som er spesielt for deg.
Du har gjortt mykje du kan være stolt av.*

Du kan mykje å gi andre.

Du har store ubrukte ressursar.

Du duger til noko.

Du kan godta andre.

Du har evne til å forstå og lære av andre.

Det er nokon som er glad i deg.

«Høl i hue»?

Av: Hilmar Ødegården

E76 over Basserudåsen, nærmere bestemt mellom Krekling og Kongsberg, er fortsatt en vegstrekning med en ikke særlig høy standard.

I de senere år er det foretatt en del mindre utbedringsarbeider, men fortsatt er svingene mange og skarpe...

Undertegnede overhørte en samtale forleden, som forløp omtrent slik: «Det derre vegvesenet finner på mye rart. Nå har de sprengt og klatta litt her og litt der, uten at det har blitt særlig bedre å kjøre over Basserudåsen. Men nå har det visst rabla helt for dem. Har du sett at de har sprengt ut masse fjell på en rett strekning. Nå prøver de ikke å rette ut svingene engang. De må vel bare finne på noe å bruke alle penga til. Helt høl i hue!»

Jeg stussa litt over disse påstandene, sjøl om en jo har blitt vant til at vegvesenet og etatens ansatte ofte er greie å ha som hoggestabbe når noen trenger utløp for aggressjon. Hva var det som var så galt oppe på Basserudåsen, mon tru?

De eneste sprengningsarbeidene som er utført på denne vegstrekningen den senere tid er utført i privat regi, som et tiltak for bl.a. å skape tilstrekkelig sikt, fra en privat avkjøring. Og riktig nok, vegen er forholdsvis rett på stedet der sprengningsarbeidene er utført. Men hensikten var altså å bedre trafiksikkerheten, ved å skape bedre siktforhold. Så var det kanskje ikke helt «høl i hue» da?

Moral: Kanskje burde vi informere publikum bedre om det som skjer på og langs vegen?

Ofta er kanskje det som synes selvfølgelig for oss som er ansatt i etaten ikke like selvfølgelig for trafikantene. Kunne vi oppnå et bedre forhold til publikum ved å informere bedre om det som skjer på og langs vegen, og om hvorfor det blir gjort?

Muligens ville vi da fortone oss litt annerledes, og kanskje mindre «høl i hue»!

Denne gangen var det E76 og Basserudåsen det dreide seg om, men tilsvarende eksempler finnes det nok mange av rundt om i fylket vårt.



Sunn konkurranse?

Av Hilmar Ødegården

Offentlig virksomhet er, av ulike årsaker, i fokus som aldri før. Opinionsen er opptatt av at offentlige oppgaver skal løses på en effektiv, rimelig og «renslig» måte. Samtidig stilles det økte krav til kvalitet og service.

I utgangspunktet er dette sunne reaksjoner og berettigede krav som det store flertall av offentlig ansatte har en positiv innstilling til. Alle er også i utgangspunktet enige om at det offentlige skal produsere kvalitetsmessig gode tjenester, på en måte som *i sum* gir mest for pengene som investeres.

For å kunne ta stilling til hva som *i sum* gir best resultat, egne produserte - eller tjenester kjøpt utenfra, må en kunne foreta en sammenligning av resultatene som oppnås. Anbudsprinsippet er ansett som et velegnet system for innhenting av pristilbud. Innenfor det offentlige er det strenge regler for at alle som gir anbud skal ha det samme utgangspunktet. Eksempelvis ville det blitt slått stort opp hvis anbyder A ble pålagt en mye høyere offentlig avgift enn anbyder B. En slik fremgangsmåte ville blitt kalt urettferdig, og de ansvarlige ville blitt hengt ut i mediene. Opinionsen ville sikkert reagere sterkt på en slik åpenbar forskjellsbehandling.

La oss så ta en titt på noe av det som skjer innenfor vår egen etat for tiden. Egenregikalkyler skal etter enkeltes oppfatning være velberegnet for å måle egen konkurranseevne opp mot private anbud.

Innenfor vegvesenets virksomhet representerer lastebiltransport og maskininnsats mye av kostnadene. De samme politikerne som er opptatt av sunn konkurranse og like betingelser mellom private anbydere, sørger samtidig for at vegvesenet må betale mye høyere avgifter på eget utstyr enn det våre private konkurrenter gjør. En rekke andre sider ved rammebetingelsene slår også ut i vegvesenets disfavør. Det er derfor et stort spørsmål om egenregikalkyler på enkelte prosjekter er noen velegnet målestokk på veg-



vesenets konkurransedyktighet sett i en større sammenheng.

Vet ikke politikerne og opinionsen nok om disse ulike rammebetingelsene? Sannsynligvis gjør de ikke det. Hadde de visst hvordan dette slår ut, hadde vel også denne formen for forskjellsbehandling av konkurrenter utløst en rettfærdig harme? Det er jo sunn konkurranse på slike premisser alle ønsker, ikke sant? Alle er jo opptatt av at samfunnet *i sum* skal få mest mulig ut av skattekrone våre. Eller er også andre ønsker og vurderinger inne i bildet?

Det er i alle fall lite inspirerende for vegvesenets ansatte når de, nær sagt uansett dyktighet og arbeidsinnsats, får høre at de ikke er konkurransedyktige i forhold til private lastebil- og maskineieres priser. Direkte bittert må det være når en vet at dette for en stor del skyldes forskjell i rammebetingelsene som er fastlagt på sentralt politisk plan.

Kanskje burde vi, på alle plan i vegvesenet, bli flinkere til å fortelle både politikere og andre om disse ulike rammebetingelsene og konsekvensen av dem?

Hurumgruppa skal fortsette arbeidet

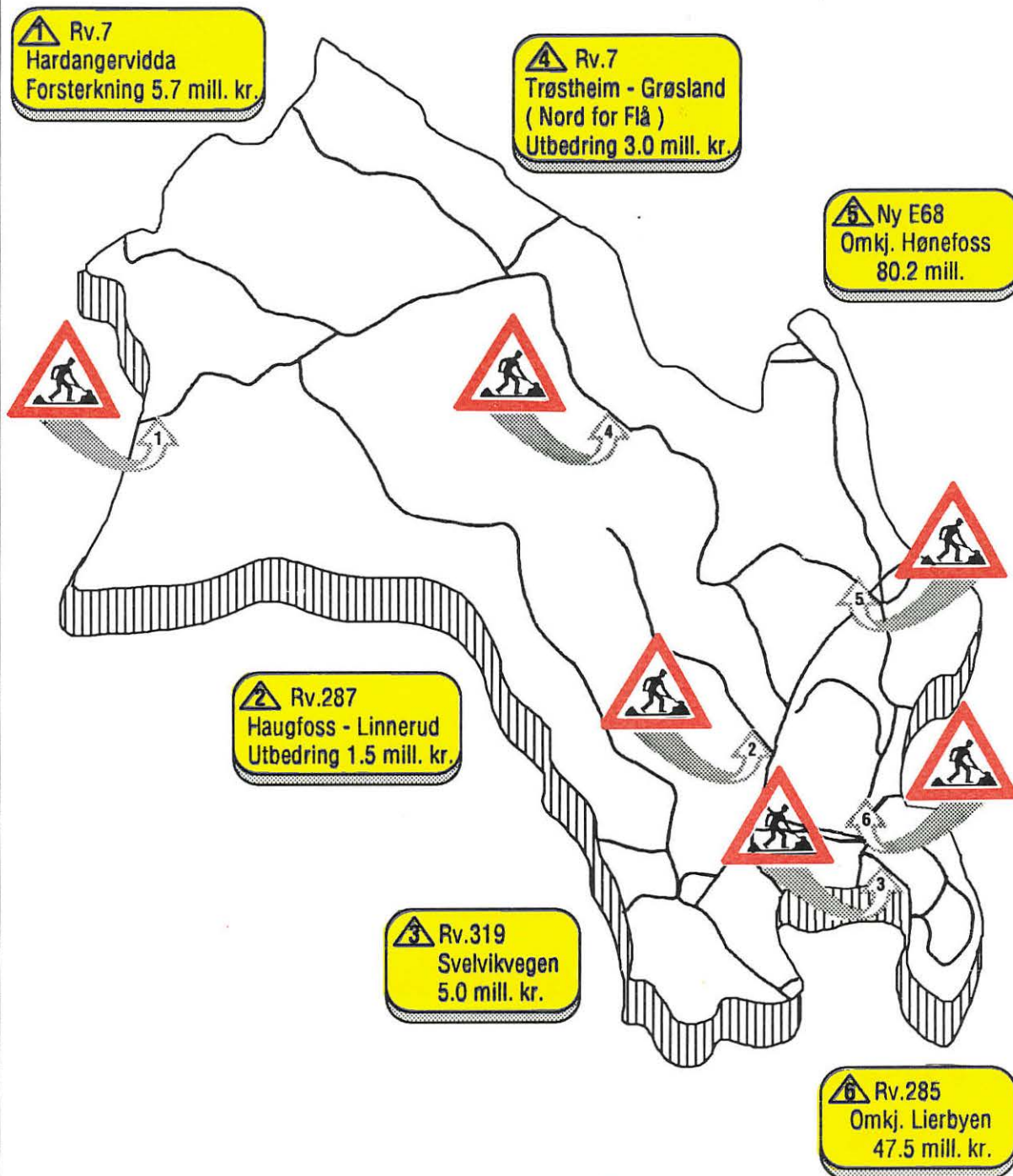
Etter at planene for ny storflyplass på Hurum nå synes å være definitivt skrinlagt, er det en del som lurer på om også planene for ny forbindelse over Oslofjorden ved Drøbak, vil lide samme skjebne.

I tillegg til gruppa her hos oss, er det tilsvarende prosjektgrupper både i Akershus og Vegdirektoratet.

I en kommentar, sir vegdirektøren at selv om flyplass på Hurum nå blir ved-

tatt skrinlagt av Stortinget, vil likevel gruppa i Buskerud som jobber med hovedplanen for Drøbak-forbindelsen, fortsette videre. De fleste i Vegdirektoratet og Akershus vil gå over til å planlegge vegløsninger i Akershus og transportanalyser for Gardermoen-løsningen. I alt er det 10 stillinger som til nå har jobbet med den nye Drøbak-forbindelsen. Av disse er det 4 hos oss.

Her skjer det noe med vegene i Buskerud i 1990





Bilde viser fra venstre: Jørgen Poverud, Einar E. Hansen, Trygve Rognan, Olav Bekkjorden, Gudbrand Hagen. Wilhelm Foosnes var ikke til stede.

Pensjonistene hedret

Av: Willy Bakken

I løpet av forrige år ble fem av våre ansatte pensjonert. Den 27. mars var disse samlet, sammen med sine bedre

halvdeler, til hyggelig samvær på Tyrifjord Hotell.

Sammenkomsten ble innledet med et velsmakende måltid. I sin tale til hedersgjestene, takket vegsjefen for deres innsats i vegvesenet gjennom mange år.

Han kom videre inn på den rivende utvikling denne generasjon har opplevd opp gjennom årene, og han håper at de hadde hatt et rikt og interessant liv i etaten.

Avslutningsvis ble samtlige overrakt diplom og kniv som takk for innsatsen.

Eget sykkelkart

Vegdirektoratet vil med det aller første komme med et eget kart for syklistene.

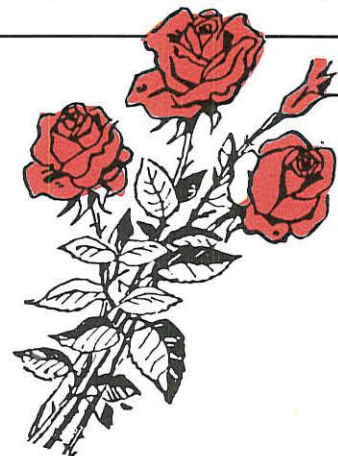
Det nye kartet, som gjelder for hele landet, gir en anbefaling om hvilke ruter som bør velges, samt en kort kommentar til disse. Kartet, som er laget i samarbeid med Syklistenes Landsforening, er også utstyrt med engelsk tekst.

Kartet kan en få ved å henvende seg til vegkontoret.



**I VEGEN
FOR**

DEG!



Vi gratulerer

50 år:

| | |
|-------------------|------|
| Stein Helge Olsen | 27/6 |
| Tore Wang | 29/6 |
| Borgny Bråthen | 22/7 |
| Hilmar Ødegården | 11/8 |

60 år:

| | |
|--------------|------|
| Nils G. Øyan | 25/8 |
|--------------|------|

Brobyggeren gratulerer hjerteligst med dagen.

Pensjonert

| | |
|----------------------------------|-----|
| John Myrbråten, vedlikeholdet | 1/5 |
|----------------------------------|-----|

Takk

Jeg vil få takke alle for oppmerksomheten i anledning min 60-års dag.

Trond Berge.

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 60-års dag.

Kåre Solberg.

Takk for oppmerksomheten ved min 50-års dag.

Cato Solberg.

Hjertelig takk for oppmerksomheten på min 60-års dag.

Arne Grefslie.