

Ruistuen

Vegvesenets årsmelding fra **BUSKERUD 1983**



Utgitt av :
Statens Vegvesen
Buskerud Vegkontor
Mars 1984

INNHOOLD:

VEGSJEFENS BERETNING **SIDE** 3

HOVEDTALL

Vegnettet	"	6
Akseltrykk	"	7
Trafikkutvikling	"	7
Kjøretøyer	"	8
Trafikkulykker	"	8
Sysselsetting	"	10
Økonomi	"	12

BEVILGNING OG FORBRUK " 12

MÅL OG RESULTATER

Trafikksikkerhet	"	13
Framkommelighet	"	17
Miljø	"	19

ORGANISASJON OG VIRKSOMHET

Oversikt	"	20
Planlegging	"	22
Drift/driftsresultater	"	23
Biltilsyn	"	29
Administrasjon	"	31

VEGSJEFENS BERETNING

Samlet omsetning for vegvesenet i Buskerud var i 1983 på 298 mill. kroner. Av dette ble 240 mill. bevilget over statsbudsjettet mens bare 58 mill kom fra fylkeskommunen.

Det er 1126 km riksveger og 1176 km fylkesveger i fylket. Den ulike satsing på de to vegkategorier illustrerer den meget alvorlige situasjon som nå utvikler seg med et riksvegnett og et fylkesvegnett som ikke lengre henger sammen. Dette gjelder særlig fylkesveggenes bæreevne og de akseltrykk som kan tillates. Men også når det gjelder ulykkesutviklingen kommer fylkesvegene dårligst ut.

Vegtrafikken økte i 1983 med ca. 4,5%, omtrent som året før. Ved bomstasjonen på E18 ved Kjellstad var økningen hele 9,5%. Det blir også stadig flere biler i fylket. Samlet antall kjøretøyer økte i 1983 med 4,6% til 143 000. Av dette var 80 000 personbiler.

Trafikkulykkene fikk en svak reduksjon fra 641 skadde og drepte i 1982 til ca. 625 i 1983. Dette er samme antall som i 1980 og viser at 70-årenes gunstige utvikling med sterk reduksjon i ulykkestallene er stagnert. 35 personer ble drept på vegene i fylket i fjor, mot 29 året før. Fylkestingets målsetting om 50% reduksjon av ulykkestallene i perioden 1978-88 vil ikke kunne nås. Ny målsetting utarbeides i forbindelse med revisjon av Norsk Vegplan.

Framkommeligheten på riksvegene er i 1983 bedret vesentlig når det gjelder tillatte akseltrykk. 84% av riksvegene tillates nå for



10 tonns akseltrykk utenom teleløsningen, en økning fra 53 % i 1982. I teleløsningen ble de fleste riksveger satt ned til 8 tonns akseltrykk, med unntak av E-18.

På fylkesvegene tillates bare 10,5 % av veglengden for 10 tonns akseltrykk. Det meste av fylkesvegnettet settes i teleløsningen ned til 6 tonn. For første gang

ble i 1983 ingen fylkesveger satt lavere enn 6 tonn. Dette ble gjort mulig gjennom fylkestingets vedtak om spesiell bevilgning til "3 tonns-vegene".

Nedsatte fartsgrenser er etablert på 25% av både riks- og fylkesveger i Buskerud. Dette gir redusert reise- og transporthastighet, men har god sikkerhetsmessig effekt. Vi mener nå at omfanget av fartsgrenser ligger på et riktig nivå i forhold til veg- og trafikkforhold og det som kan oppnås av trafikksikkerhet.

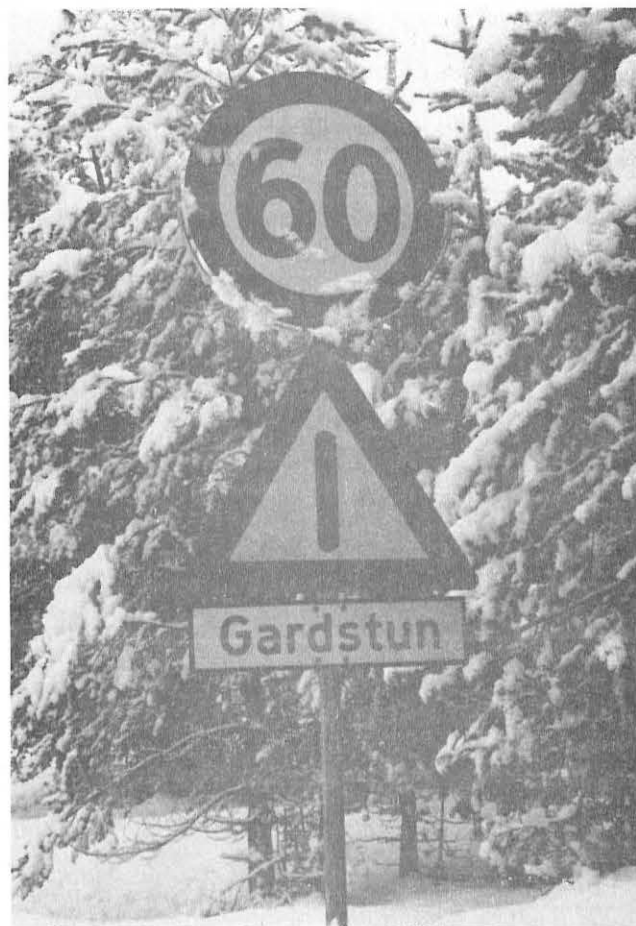
Sikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter ble i 1983 bedret med 8,5 km nye gang/sykkelveger. Det er i alt 112,5 km slike vegger i fylket nå inklusive 5,5 km langs kommunale vegger.

Vegvesenet har stor kontaktflate mot publikum. I 1983 ble avlagt 7765 førerprøver, førstegangsregistrert 11862 kjøretøyer og foretatt 15435 kontroller av kjøretøy.

380 grunneiere har fått fastsatt erstatninger for veggrunn ved skjønn eller avtale, og det er betalt ut 3,85 mill. kroner i grunnerstatninger.

Det er behandlet 286 søknader om avkjørsler. 73 % av søknadene langs riksveger og 88 % langs fylkesvegene ble innvilget ved første gangs behandling. 90 % av 187 søknader om dispensasjon fra byggegrensene ble også innvilget. Disse tallene viser at vegvesenets håndtering av slike søknader slett ikke er så stivbent som det noen ganger hevdes.

Vegvesenet i Buskerud hadde i 1983 503 egne ansatte. I tillegg var 149 personer i arbeide gjennom entrepriser og innleie av private maskiner og lastebiler. For første gang på mange år gir dette en liten økning i antall årsverk fra året før. Økningen ligger på entrepriser og maskin-



Fartsgrensene ligger nå på et riktig nivå i fylket, sier vegsjefen

innleie. 34 % av arbeidet i vegarbeidsdriften ble utført i entrepriser og 50 % av maskiner og lastebiler i egendriften var leid på det private marked.

To store vegåpninger fant sted i 1983, E 76 utenom Bragernes Torg i Drammen med tilhørende gatebruksplan og første hoveddel av rv.7/E-68 omkjøringsvegen rundt Hønefoss. Av 106 mill. kroner til riksveginvesteringer ble 22 % brukt til miljø- og sikkerhetstiltak som gang-/sykkelveger, kryssutbedringer, busslommer m.v. En rekke forsterknings- og utbedringsarbeider ble også utført. De mest omfattende av disse arbeidene fant sted på rv 7 ved Veikåker, rv 37 i Jondalen, rv 52 Hemsedalsvegen, rv 241 Klekken - Oppland gr. og rv 280 ved Snarum.

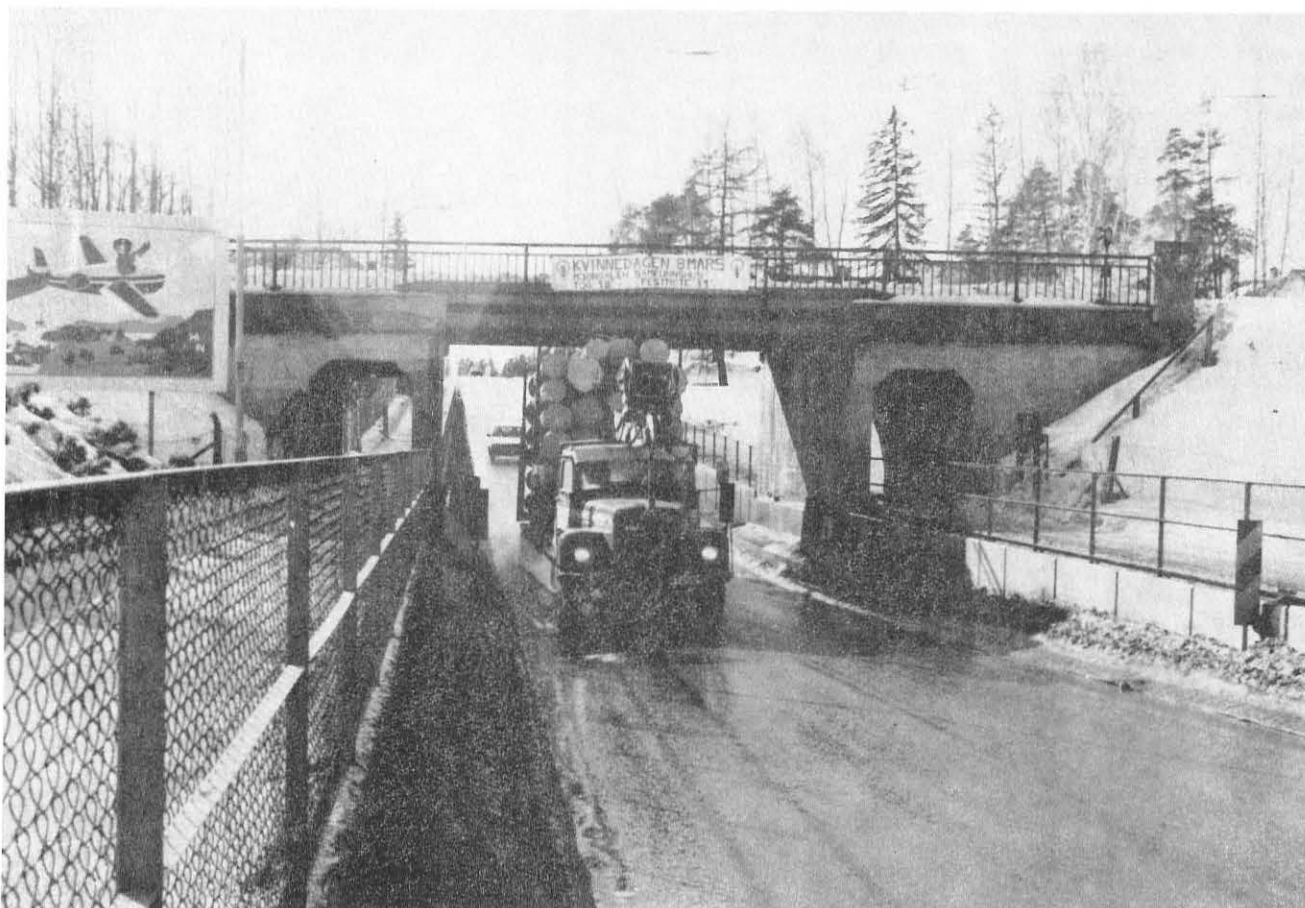
På fylkesvegene ble det bygget nye bruer ved Norefjord og Langebru. Sært tiltrengte forsterknings- og utbedringsarbeider er nå også i gang på noen av de verste fylkesvegene som Otterstad - Efteløt, Sysle - Øydnesnå og Langebru - Smørgrav.

Vedlikeholdet av riksvegene ble i 1983 opprettholdt på et rimelig godt nivå. De omfattende oppskrivninger av tillatt akseltrykk vil imidlertid gi økte vedlikeholdskostnader fordi vegenes bæreevne på mange strekninger er vesentlig lavere enn tillatt akseltrykk.

På fylkesvegene var 1983 nok et år med utilstrekkelige vedlikeholdsmidler. Det meget lave bevilgningsnivå til vedlikehold har vart ved siden 1980 og gir seg nå meget tydelig uttrykk i form av

dårlige og tildels helt nedkjørte dekker. Enkelte bruer viste ved kontroll i 1983 også sikkerhetsmessige svakheter.

Sett under ett har resultatene for 1983 vært rimelig gode for vegvesenet i Buskerud. Den nødvendige tilpassing av bemanning og utstyr til reduserte bevilgninger som har pågått siden slutten av 70-årene, kan vi nå se enden på. Stikkord for denne tilpassing kan være hardere prioriteringer, endring av organisering, enklere utførelser, bedre utnyttelse av ressursene. Det har også vært nødvendig med inntaksstopp, også ved naturlig avgang. Den utfordring dette har vært og stadig er for vår etat, har vært møtt med forståelse og vilje til positiv medvirkning og samarbeide fra de ansatte. Dette er en styrke for vår virksomhet.



I 1983 ble jernbaneundergangen på E-76 ombygd slik at denne flaskehalsen nå har fått full fri høyde.

HOVEDTALL

VEGNETTET

Den totale lengde på offentlige veger i fylket var ved årsskiftet på 3688,7 km.

Dette fordeler seg på

- 1126,4 km riksveger
- 1176,1 km fylkesveger
- 1386,2 km komm.veger

I forhold til året før er dette en økning på 63,3 km. Riksvegene har fått en netto tilvekst på 1,8 km, fylkesvegene 4,2 km og komm.veger 51,3 km. Økningen av riksveglengden skyldes at omkjøringsvegen rundt Hønefoss på 3,2 km og ny parsell av E 76 i Drammen på 700 meter ble åpnet i 1983. Samtlige riksveger i fylket har nå fast dekke, mens det er 97% på fylkesvegene.



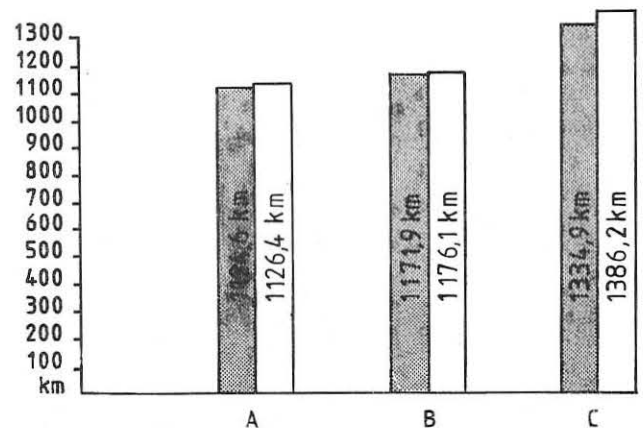
Åpningen av omkjøringsvegen rundt Hønefoss ga 3,2 km med ny riksveg

Det ble i 1983 bygget 8 550 meter gang- og sykkelveg i fylket. Langs riksvegene ble det en tilvekst på 7 700 m og langs fylkesvegene økte lengden med 850 meter.

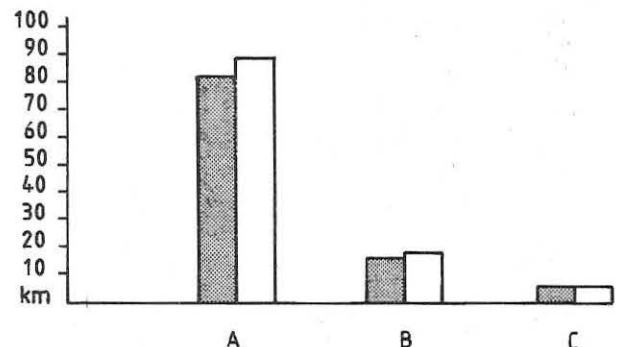
Gang- og sykkelvegnettet fordeler seg på:

- 89 060 meter langs riksveger
- 17 810 meter langs fylkesveger
- 5 580 meter langs komm.veger

Lengde av offentlige veger



Gang-/sykkelveger



A-Riksveger
 B-Fylkesveger
 C-Komm. veger

1982 (shaded bar)
 1983 (white bar)

AKSELTRYKK

Endret aksestrykkpolitikk har ført til oppskrivning av det tillatte aksestrykket på en stor del av riksvegnettet i fylket i 1983. Dette innebærer at vegnettet nå er utnyttet maksimalt med hensyn til bæreevne. Slik reglene er utformet vil inntil 10 % være overbelastet om sommeren, mens bæreevnen i teleløsningsperioden stort sett er lavere enn tillatt aksestrykk. Dette betyr at en del av vegnettet er overbelastet og at utgiftene til reparasjon av vegkropp og dekke vil øke i årene framover. På grunn av manglende bevilgninger til fylkesvegene er det ikke mulig å følge samme politikk her. Dette medfører et stadig større sprik mellom tillatt aksestrykk på henholdsvis riks- og fylkesvegene.



Her foretas målinger for å se hva vegens virkelige bæreevne er.

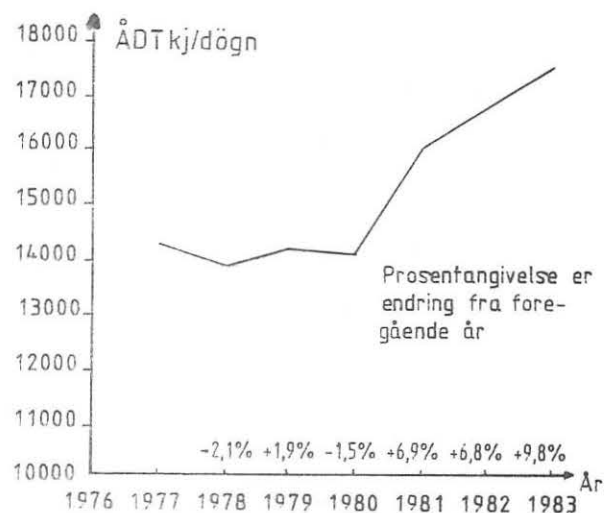
STØRSTE TILLATTE AKSELTRYKK PÅ VEGENE I BUSKERUD

Bruksklasse BK	Riksveger				Fylkesveger			
	Pr. 01.01.83		Pr. 01.01.84		Pr. 01.01.83		Pr. 01.01.84	
	Ant.km	%	Ant.km	%	Ant.km	%	Ant.km	%
10 t (BK 10)	602,9	53,8	943,6	83,8	103,7	8,8	148,0	12,6
9 t (BK 9)	203,9	18,2	0,0	0,0	34,0	2,9	0,0	0,0
8 t (BK T8)	302,0	26,9	170,3	15,1	689,6	38,8	705,2	54,9
8 t (BK 8)	12,5	1,1	12,5	1,1	320,9	27,3	312,0	26,5
7 t (BK 7)	0,0	0,0	0,0	0,0	14,7	1,3	0,6	0,1
6 t (BK 6)	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6	0,1	1,8	0,2
5 t el. mindre	0,0	0,0	0,0	0,0	9,2	0,8	8,5	0,7
Sum	1124,6	100,0	1126,4	100,0	1173,7	100,0	1176,1	100,0

TRAFIKKUTVIKLING

70-årenes trafikkutvikling med 5% økning fra år til år, stagnerte i perioden 1978-81. Både for 1982 og 1983 var økningen 4,5%. På motorveg E 18 ved bomstasjonen på Kjellstad var det i 1983 hele 9,8% mer trafikk enn året før.

Trafikkutviklingen på E-18 ved Kjellstadbommen i Lier:



KJØRETØYER

I 1983 ble det førstegangsregistrert 11862 kjøretøyer her i fylket. Dette er 948 færre enn i 1982, en reduksjon på 7,4 %. Totalt var det ved årsskiftet registrert 142667 kjøretøyer i Buskerud. Dette er en økning på 4,6% i forhold til forrige år. Buskeruds andel av den totale kjøreparken i landet var ved årsskiftet på 6,1 %.

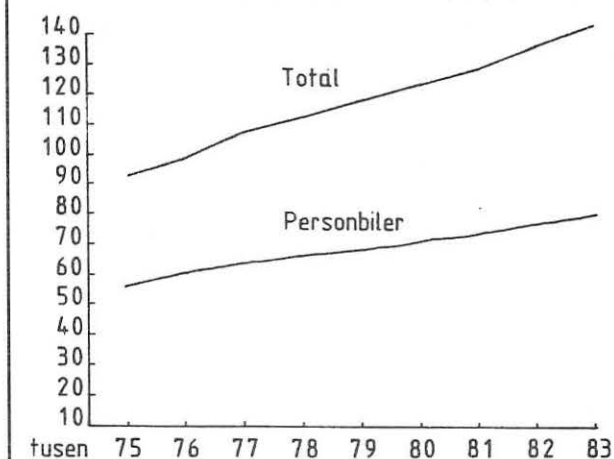
Kjøretøyene fordeler seg på:

- Personbiler:	80 239
- Busser:	915
- Varebiler/lastebiler:	12 176
- Motorsykler/moped:	9 458
- Traktorer/motorredsk:	9 871
- Tilhengere:	30 008
SUM	<u>142 667</u>

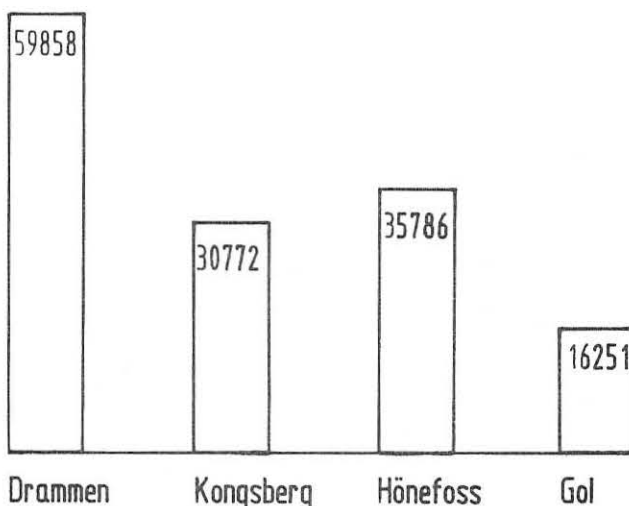
TRAFIKKULYKKER

Trafikkens "bakside" er trafikkulykkene. Trafikksikkerhet kan forenklet defineres som fravær av trafikkulykker. Det var nedgang i ulykker fram til og med 1980. For 1981 og 1982 stanset nedgangen med ulykkestall på ca 650 drepte eller skadde personer pr. år. De forløpige tall tyder på en nedgang i 1983 i forhold til året før på ca 6 % og et antall ulykkesrammede i alt på ca 605 personer. I 1983 ble det drept 34 personer i 27 trafikkulykker. Tilsvarende tall for 1982 var 30 drepte i 26 ulykker. Tilsammen er det blitt drept 339 mennesker i perioden 1973 - 1983 på vegene i Buskerud.

ANTALL REGISTRERTE KJØRETØYER

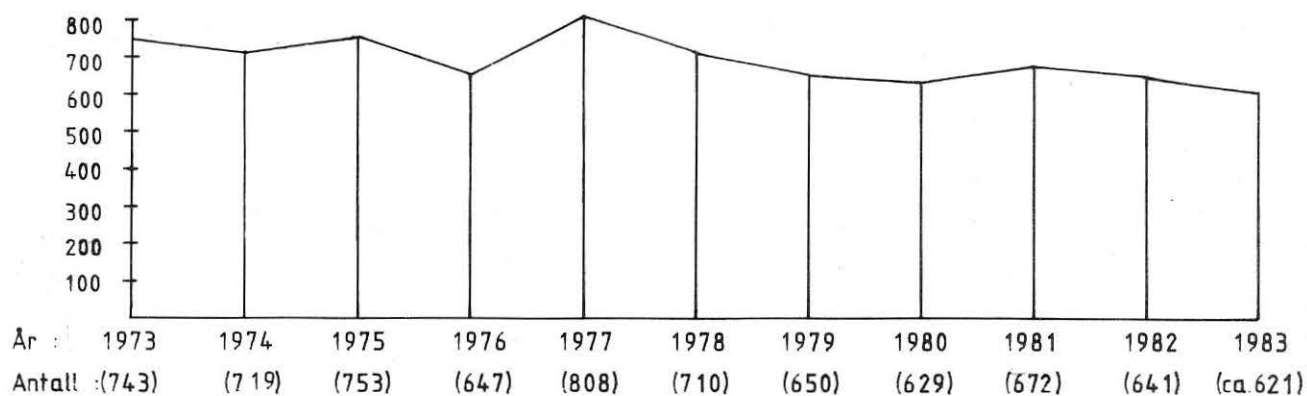


KJØRETØYER FORDELT PÅ REG. DISTRIKT

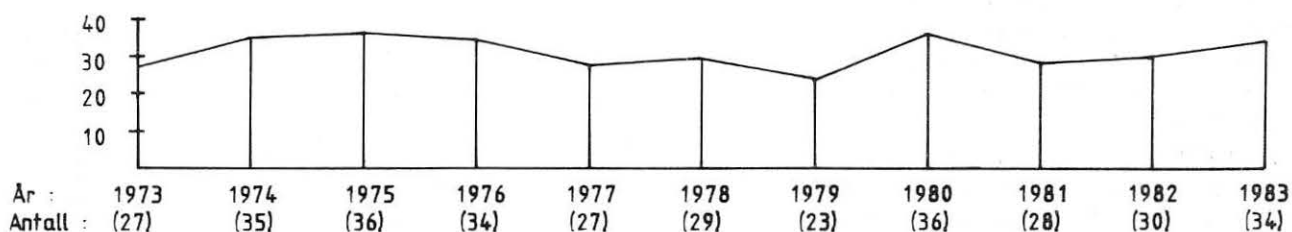


I 1983 ble 34 personer drept i trafikkulykker i fylket.

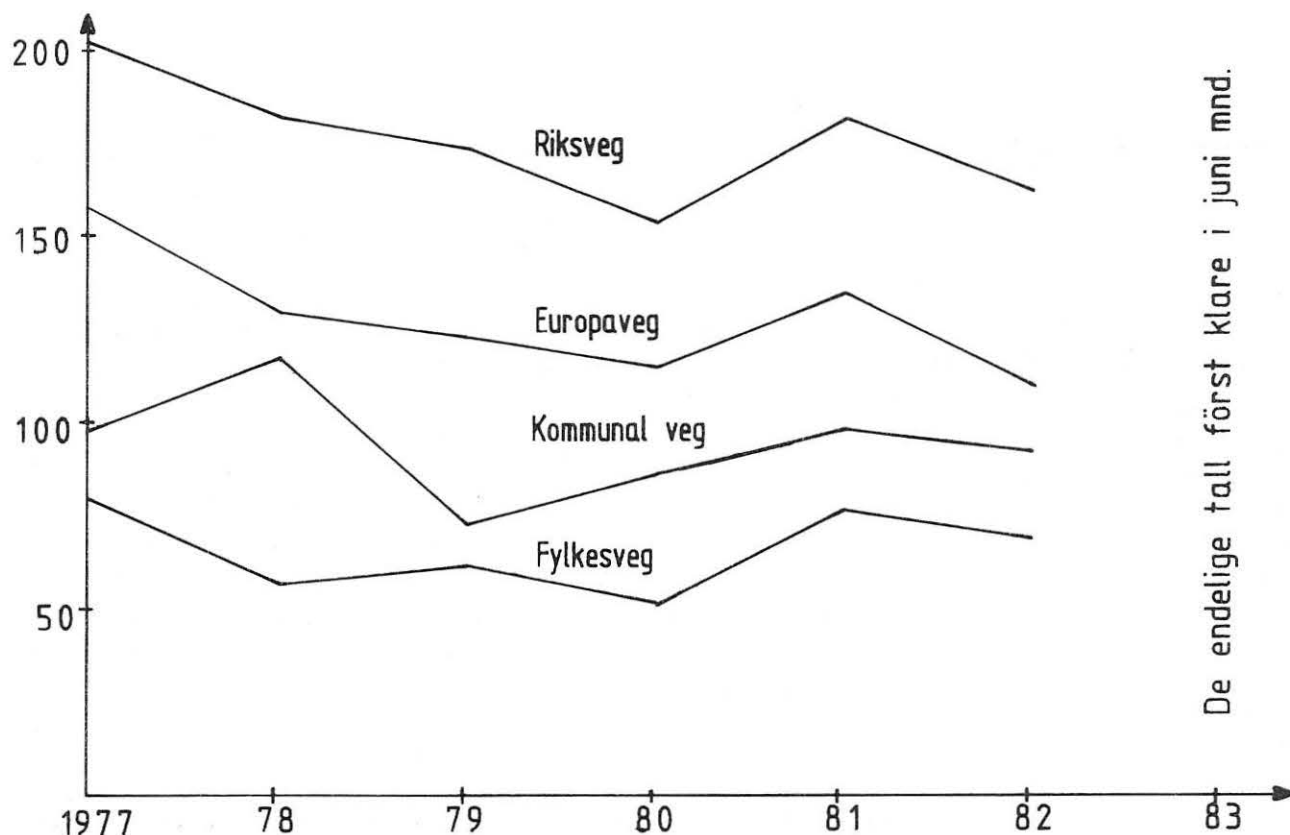
VEGTRAFIKKULYKKER I BUSKRUD - ANTALL DREPTE OG SKADDE PR. ÅR



ANTALL DREPTE PR. ÅR



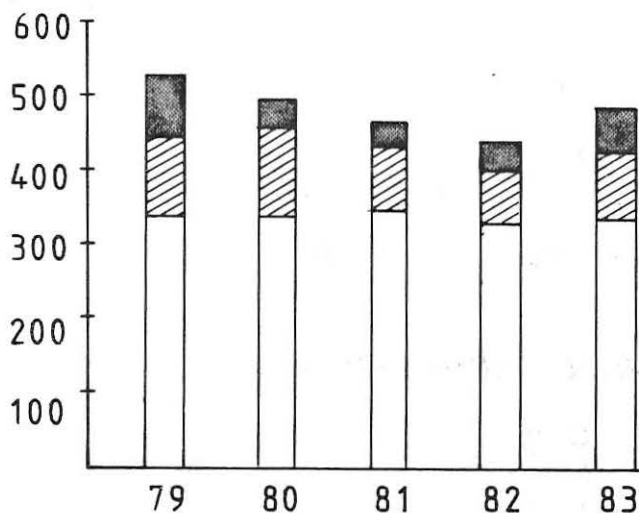
ULYKKESUTVIKLING PÅ ULIKE VEGTYPER



SYSSELSETTING

Samlet sysselsetting av egne arbeidstakere i 1983 var på 503 personer, inkludert 40 korttidsinntak. Dette er 6 flere enn året før. I tillegg var 149 personer sysselsatt gjennom entrepriser, leiemaskiner og biler fra private. Gruppen oppsyn har samme antall stillinger som året før. I vegarbeidsdriften har det vært tilnærmet stillingsstopp, kun interne flyttinger er foretatt når stillinger er blitt ledige. I den reviderte langtidsplanen skal administrasjonsbudsjettet reduseres med 1% hvert år. Dette tilsvarer en jevn reduksjon av gjeldende stillingstall, slik at bemanningen ved vegkontoret i forhold til 1983 reduseres med 11 stillinger (7%) innen 1989. Det forutsettes at dette skal skje ved naturlig avgang. Innen biltilsynet er det ikke lagt opp til noen reduksjon i antall stillinger i årene framover.

SYSSELSETTING I VEGARBEIDSDRIFTEN



Egne
 Fremmedmaskførere
 Arb. hos entreprenører

SYSSELSETTING I VEGVESENET

	Veg- kontoret	Biltil- synet	Vegmestere Opps.menn	Opps.manns- assistent	Tj.menn i driften	Førere av l.m.maskin	Arb. hos entreprenør	Sysselsatt ialt
1978	106	52	40	22	276	132	14	642
1979	107	56	41	22	276	109	56	667
1980	109	58	41	22	276	119	37	662
1981	111	58	42	22	277	86	37	639
1982	111	58	42	27	259	70	43	610
1983	108 ¹⁾	61	42	27 ²⁾	265 ³⁾	89	60	652

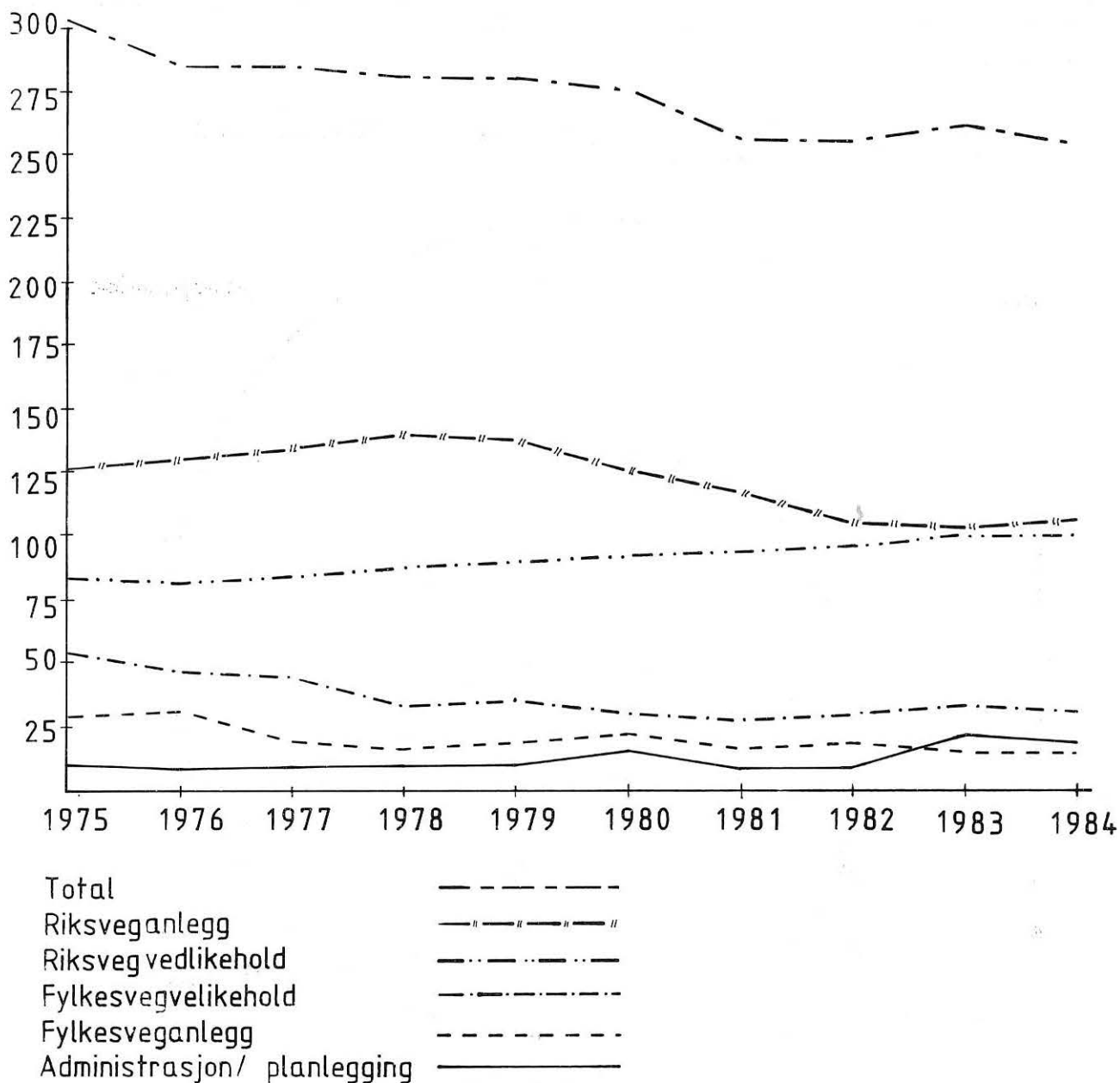
- 1) Biltilsynssjef med stab er oppført under biltilsynet
 2) Inkl. kontorhjelpe på vegstasjonene
 3) Herav 40 korttidsinntak

ØKONOMI

Vegvesenet i Buskerud hadde i 1983 i alt 147,6 mill. kroner til disposisjon til investeringer i riks- og fylkesveganlegg. 93,6 mill.kr ble brukt til vedlikehold av riksveger og 30,0 mill. kr til vedlikehold av fylkesvegene. Vegvesenet investerte 14,1 mill.kr i nye maskiner.

Innleie av maskiner fra andre beløp seg til 39,2 mill. kr i 1983. Innleie av maskiner står for hele 45,6 % av maskinbruken i anlegg- og vedlikeholdsdriften. 35,8 % av anleggsdriften var i 1983 satt bort på entrepriser, mot 31,8 % i 1982.

UTVIKLING I BEVILGNINGER TIL DE FORSKJELLIGE UTGIFTSKAPITLER

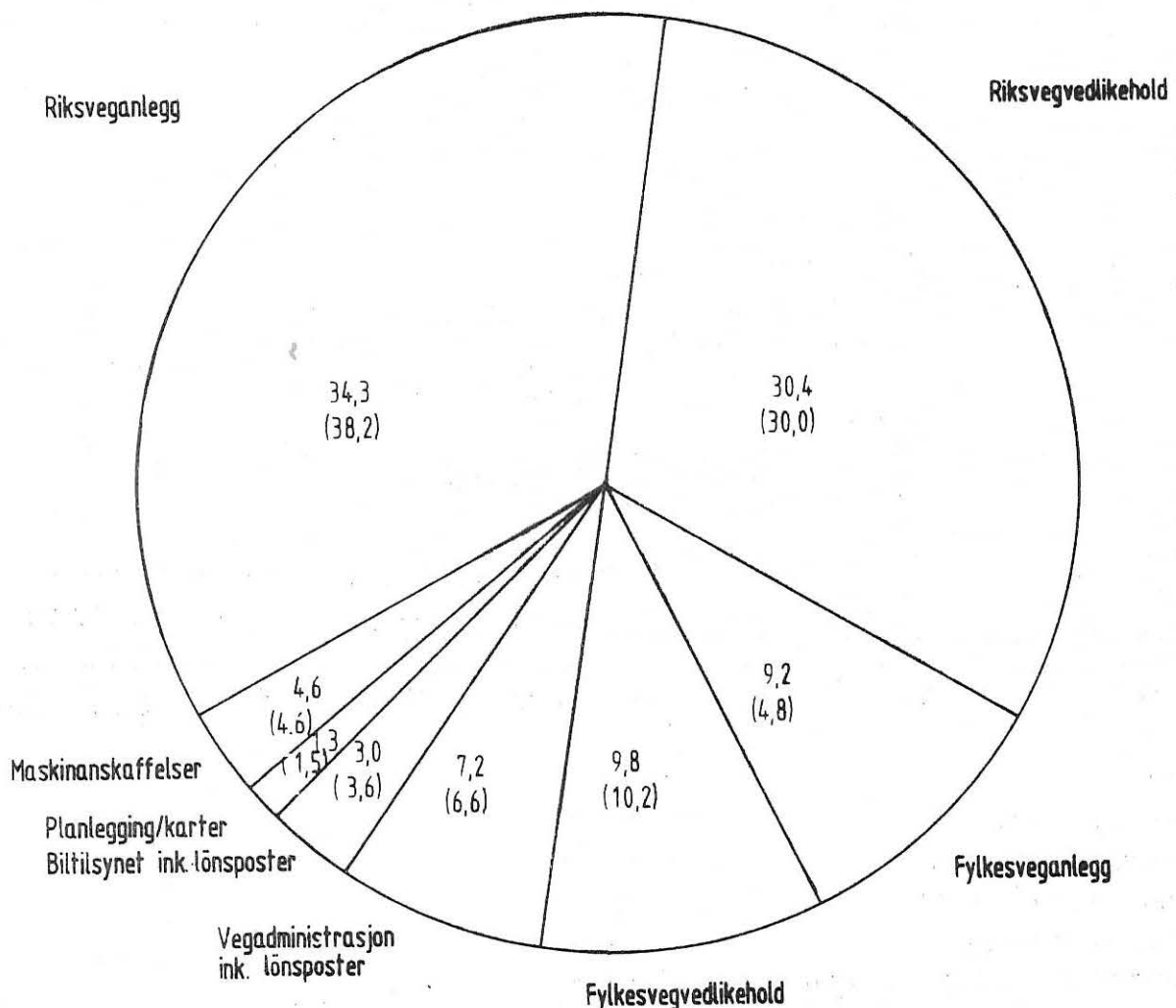


BEVILGNING OG FORBRUK

Utviklingen i de totale bevilgninger til vegsektoren har siden midten av 70-årene vært synkende. De totale bevilgninger er redusert fra 300 mill. kr i 1975 til 271 mill. kr i 1983 (faste 1983-kroner). Det er bevilgninger til fylkesvegene som har stått for den største reduksjonen. Fylkesvegvedlikeholdet er redusert fra 53 mill.kr i 1975 til 30,5 mill.kr i 1983 (faste 1983-kroner). Dette er en reduksjon på hele 42,5 %. Bevilgninger til nyanlegg på fylkesveger er halvert siden 1975. På riksvegsektoren har bevilg-

ninger til investeringer blitt redusert fra 1980, før den tid har bevilgningene vært tilnærmet uendret i faste kroner. Fra 1980 til 1983 er bevilgningen redusert med 18 % (faste priser). Bevilgningene til riksvegvedlikehold har vært tilnærmet uendret fra 1975 fram til 1982, målt i faste priser. Utviklingstrekkene i kommende år syntes å være fortsatt reduserte bevilgninger til investeringer og en økning i bevilgninger til riksvegvedlikeholdet.

RELATIV FORDELING AV SAMLEDE VEGUTGIFTER I BUSKERUD 1983
(TALL FOR 1982 I PARENTES)



MÅL OG RESULTATER

TRAFIKKSIKKERHET

ULYKKESSITUASJONEN

Den samlede utvikling av vegtrafikkulykker i Buskerud de senere år, er også vist på side 9. Tendensen er at antall ulykker med drepte og skadde er synkende. I 1980 og 81 fikk vi en økning i antall ulykker, og spesielt i 1980 ble det registrert mange dødsulykker i fylket. I 1983 ble 34 mennesker drept i trafikken mot 30 året før. Buskerud har en relativt høy ulykkesrisiko pr. innbygger. Kun seks fylker er dårligere, og i perioden 1978-81 hadde vårt fylke 311 skadde og drepte pr. 100 000 innbyggere. Gjennomsnittet for landet er 280. Den trafikantgruppe som er mest utsatt for ulykker i Buskerud er bilførere og bilpassasjerer, men også for disse gruppene har situasjonen bedret seg i perioden fra 1977 og fram til i dag. Fotgjengerne har hatt en radikal bedring med en nesten halvering i antall ulykker. Ulykker med moped har økt, mens syklistene derimot holder seg på et nokså jevnt nivå.

I landet forøvrig er ulykkene for denne trafikantgruppen jevnt stigende. Den ulykkestypen som er dominerende utenfor tettbygd strøk, er utforkjøringsulykkene. I perioden fra 1979 utgjorde disse ulykkene 38,1 % her i fylket. Dette er over landsgjennomsnittet. Årsaken er trolig stor weekend-trafikk, kombinert med høye hastigheter. Vi arbeider nå sammen med forsikringselskapene for å samle inn materiale om disse ulykkene for å se om noe kan gjøres for å bedre situasjonen. Innenfor tettbygd strøk er det kryssulykkene som dominerer. Også her ligger vi med 41,4% over gjennomsnittet for landet. De største ulykkeskonsentrasjonene har vi i og ved byene, Drammen, Kongsberg og Hønefoss. Her er det størst trafikk og også flest ulykker. For å få redusert antall ulykker må arbeidet konsentrere seg om disse stedene, da det er her den største effekten kan oppnås.

Ulykkesutviklingen i Buskerud	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983*)
Personskadeulykker	558	500	441	426	509	443	466
i % av hele landet	5.8	5.3	5.3	5.4	6.3	5.5	5.7
Drepte	27	29	23	36	29	30	34
Meget alvorlig skadd	30	28	25	18	28	17	*)
Alvorlig skadd	135	147	104	111	108	128	*)
Lettere skadd	616	506	498	464	507	466	*)
Sum drepte og skadde	808	710	650	629	672	641	621
i % av hele landet	6.1	5.5	5.7	5.9	6.2	5.9	5.7

*) Tallene for 1983 er foreløpige. De endelige tall vil ikke være klare før lenger ut på året.

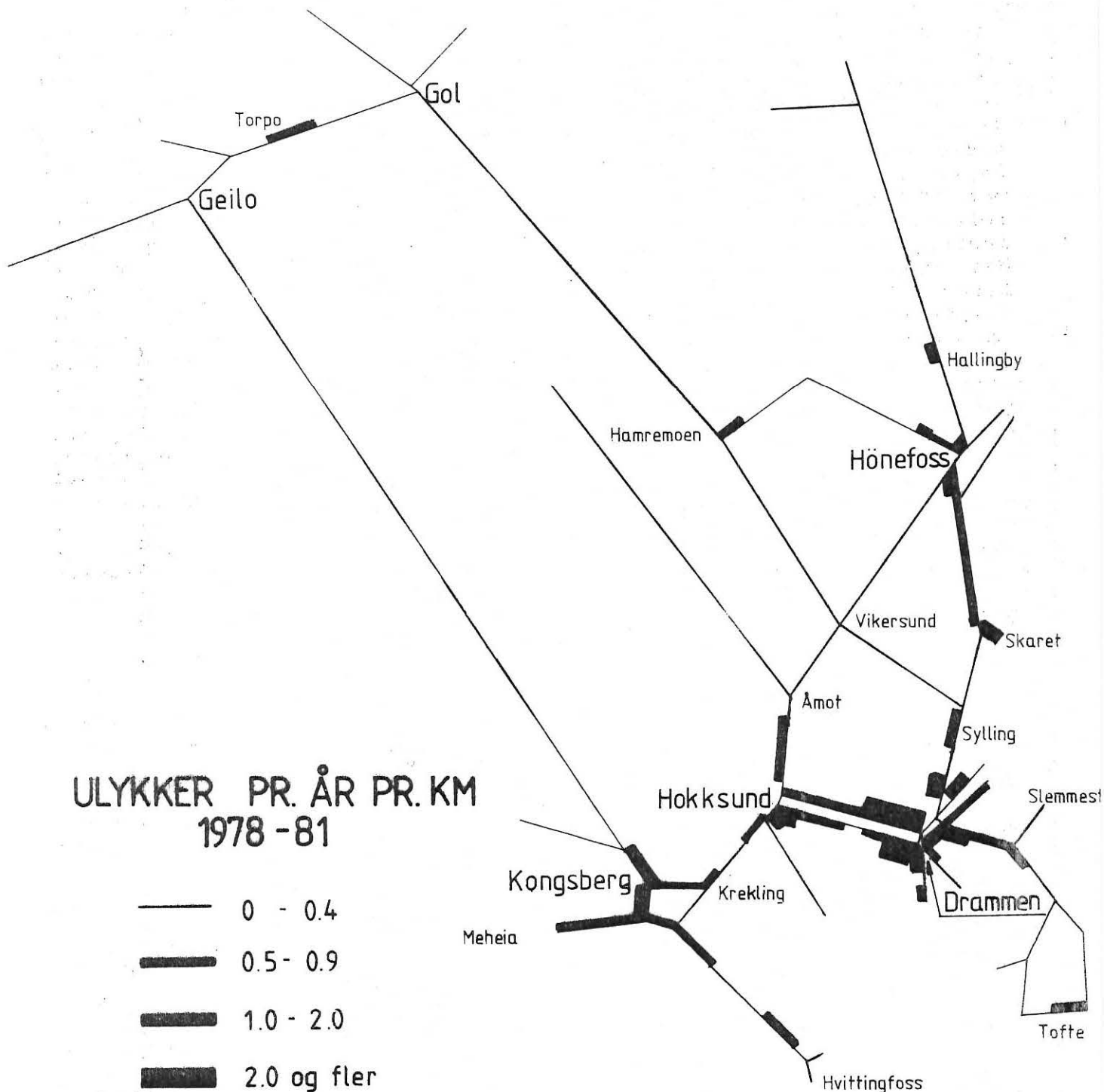
I 1983 har definisjonen av ulykkesstrekninger og ulykkespunkter blitt endret i forhold til tidligere år. Definisjonen er nå:

ULYKKESPUNKT: Punktlengde 100 m med mer enn 4 ulykker de siste 4 år.

ULYKKESSTREKNING: Strekning på 1000 m med over 4 ulykker de siste 4 år.

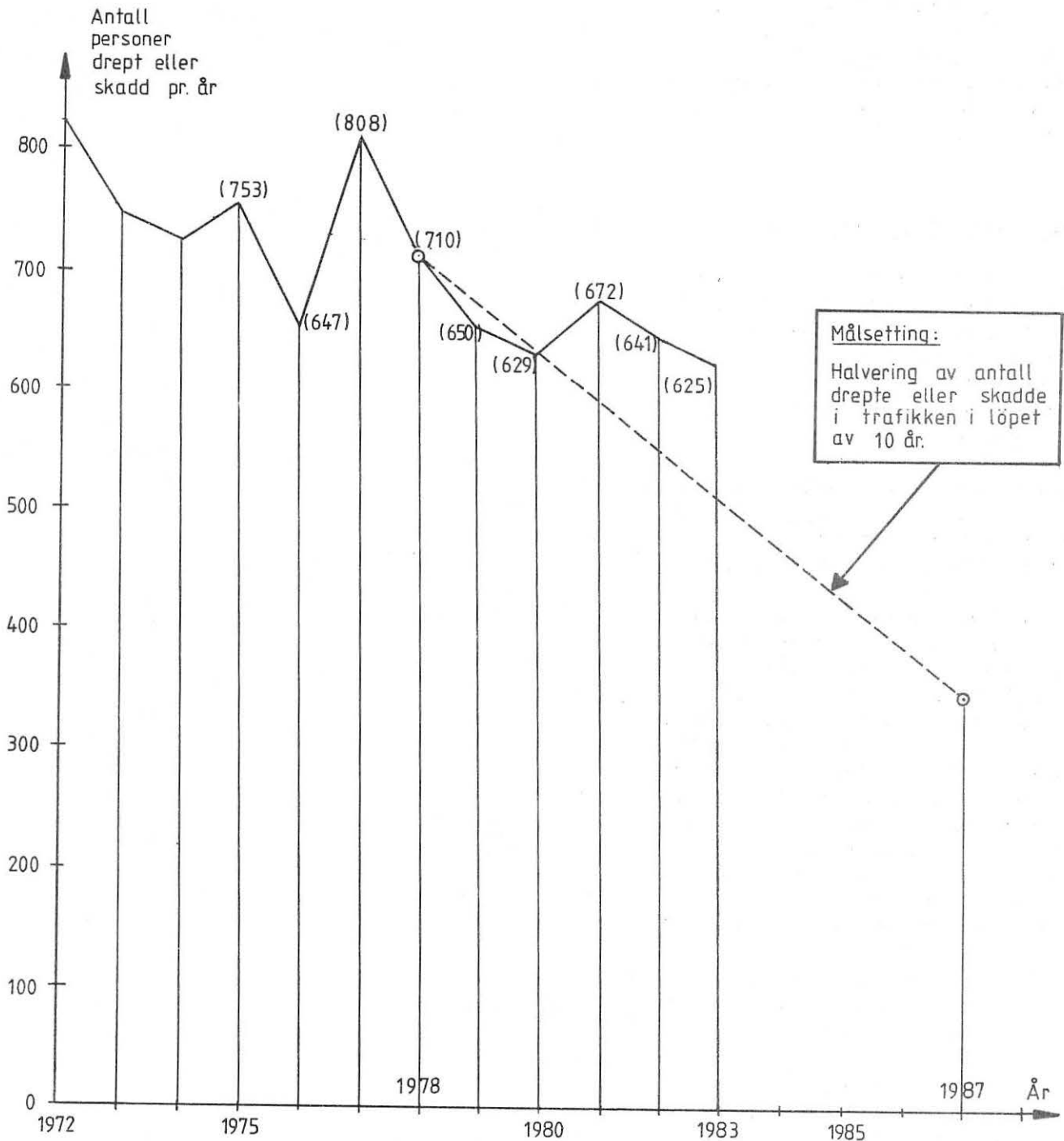
Ut fra dette har Buskerud 38 ulykkespunkter. Av disse er 21 nå utbedret, mens 13 er planlagt ombygd, og 4 vil det bli satt i gang planlegging på.

Buskerud har 103 ulykkesstrekninger, og av disse er nå 24 ombygd. 11 er under planlegging og 28 er planlagt ombygd, mens 40 vil bli vurdert nøyere.



MÅLSETTING/MÅLOPPNÅELSE

Fylkestinget vedtok i 1978 en målsetting om en halvering av antall drepte eller skadde i løpet av 10 år. Denne målsettingen er under revisjon fordi ulykkesutviklingen i 1981 og 1982 pekte i tydelig retning dithen at den vedtatte målsetting fra 1978 ikke vil bli oppfylt. Trafikkulykkesutviklingen i fylket er vist på fig. nedenfor.



TRAFIKKSIKKERHET MÅLSETTING

Den overordnede målsetting med de midler som anvendes til trafikk-sikkerhetstiltak er konkret rettet inn på ulykkesforebyggende arbeid. Dette gjelder utbedring av særlige ulykkespunkter og ulykkesstrekninger, bygging av gang- og sykkelveger for å separere de myke trafikantene fra biltrafikken, busslommer, gangbruer og gatebruksplaner. Til en viss grad er det til nå anvendt humper, men dette fysiske tiltak bør i størst mulig grad finne sin anvendelse i boligsoner med fartsgrense 30 km/t.

VIRKEMIDLER OG INVESTERINGER

For investeringsdelen av Norsk Vegplan vil det alt vesentlige av vegplanens prosjekter med trafikk-sikkerhet og miljø som hovedmål, være utført ved utgangen av 1985. Programmet for framkommelighet er nedprioritert for å oppnå dette. Fram til 1985 er det planlagt bygd 40 km med nye gang- og sykkelveger. Den totale lengde på disse vil da være 128 km. Den ulykkesreduserende effekt langs veger med gang-/sykkelveger er registrert med 28% færre fotgjengerulykker og 62% færre sykkelulykker i forhold til samme veg uten slike. Omkjøringsveger rundt tettsteder gir god sikkerhetsmessig effekt og i 1985 vil rv 7 få omkjøringsveg ved Torpo. Nedsatt fart har vist seg å gi god effekt. I dag har 25% av riksvegene og 24% av fylkesvegene nedsatt fartsgrense. Det er i de senere år foretatt omfattende justeringer av fartsgrensene i fylket, og vi mener at disse nå ligger på et rimelig nivå. Det er derfor ikke planlagt ytterligere tiltak med det nærmeste.

Kanalisering og lysregulering av vegkryss vil i perioden 1982-85 bli foretatt i 40 forskjellige



Omleggingen av trafikken i Drammen har i første rekke hatt som hensikt å bedre forholdene for de myke trafikantene og kollektivtrafikken.

vegkryss. Ulykker slike steder utgjør 21% av trafikkulykkene i fylket. Fram til 1985 vil 14 ulykkesstrekninger/punkter bli utbedret. Tiltakene kan bestå i vegutbedringer, siktforbedringer, oppsetting av rekkverk og bedre oppmerking og skilting. Opplæring av bilførere er en viktig faktor i kampen for reduserte trafikkulykker. Fra 1983 har Buskerud full dekning når det gjelder glattkjøringsbaner. Opplysnings- og holdningskampanjer gjennomføres for å påvirke trafikantene til bedre holdning i trafikken.

Biltilsynet satser på hyppige kontroller ute på vegene, spesielt for tyngre kjøretøyer. Denne type kontroller gir større effekt enn regelmessig kontroll ved stasjonene. Det er arbeid igang for å lokalisere egnede kontrollsteder flere steder i fylket.

I 1983 er det foretatt bl.a. følgende investeringer i sikkerhetsmessige tiltak:

Bygging av busslommer:	kr 1,1 mill.
Gang-/sykkelveger:	kr 10,5 mill.
Andre trafikk-sikkerhetstiltak :	kr 12,0 mill.

Antall busslommer bygd i 1983:	36.
Gang-/sykkelveg bygd i 1983:	8 550 meter.

FRAMKOMMELIGHET

DAGENS SITUASJON

RIKSVEGENE i fylket må sies å ha god framkommelighet. Kapasitetsproblemene er vesentlig knyttet til byene og enkelte av innfartsårene til disse. Åpning av ny parsell av E 76 i Drammen og gjennomføringen av gatebruksplanen har ikke ført til økt kapasitet for de kjørende, men bedre forhold for de myke trafikantene og kollektivtrafikken. Omkjøringsvegen rundt Hønefoss som ble tatt i bruk sist høst, har bedret forholdene for trafikken til Hallingdal og avlastet Hønefoss sentrum. På de gjennomgående transportrutene er kapasitetsproblemene spesielt knyttet til Drammen, Hokksund, Langebru - Dørja og Kongsberg på E 76. På E 68 er særlig Hønefoss flaskehalsen og på E 18 har det tidvis vært problemer mellom Eik og fylkesgrensa.

REISEFARTEN på Buskerudvegene er redusert ved at 25% av veglengden har fartsbegrensning og i tillegg har store deler av vegnettet smale veggbredder og krappe kurver. Standarden på riksvegene vintertid holdes på et rimelig godt nivå, mens fylkesvegene derimot ligger på et lavt nivå.

UNDERGANGENE skaper ikke lenger de store problemene, 10 stk. har imidlertid fri høyde mindre enn 4 meter. Her er det brukbare omkjøringsmuligheter. Samtlige riksveger er tillatt for 18 m vogntog.

AKSELTRYKKET på vegene i fylket er betydelig oppskrevet i 1983. I alt 338,9 km er blitt omklassifisert til 10 tonns akseltrykk på riksvegnettet. Fylkesvegene derimot får stadig synkende kvalitet på grunn av reduserte bevilgninger til vedlikehold og utbedringer, 10% tillates for 10 tonn. VINTERAKSELTRYKKET er blitt gjennomført de to siste årene med positivt resultat, samtidig har



Åpningen av omkjøringsvegen rundt Hønefoss har bedret framkommeligheten for trafikken mellom Osloregionen og Hallingdal.

vårløsningen ført til streng håndhevelse av telerestriksjonene. Førøvrig vises til tabell på side 5 om akseltrykket på vegene i fylket.

FYLKESVEGENE i Buskerud får stadig synkende kvalitet. Små bevilgninger til vedlikehold har resultert i liten aktivitet og dette går særlig ut over de faste dekkene. Det gir igjen dårligere framkommelighet. Bæreevnen for de fleste fylkesveger er dårlig, og mange vanlige vedlikeholdsarbeider langs fylkesvegene ligger på et meget lavt nivå.

MÅLSETTING/MÅLOPPNÆLSE

En hovedmålsetting for vegvesenet er å bevare de investeringer som er lagt ned i våre veger. Dette skjer gjennom et riktig vedlikehold. Samtidig ønsker vi å bedre vegstandard og framkommelighet ved nyinvesteringer. Akseltrykkpolitikken går ut på så langt det er forsvarlig å åpne flere riksveger for 10 tonns akseltrykk.



Ny Langebru bru ble åpnet i høst og kan nå passeres med 10 tonn akseltrykk.

Ved årsskiftet var 83,8% av riksvegnettet tillatt for 10 tonns akseltrykk mot 53,8% året før. For fylkesvegene var tilsvarende henholdsvis 12,5% og 8,8%. 54,9% av fylkesvegene var tillatt for 8 tonn akseltrykk. Dette er en økning på 16,1% i 1983. På de gjennomgående vegrutene er det nå to underganger som har fri høyde under 4 m. Jernbaneundergangen på E 76 i Hokksund ble ombygd til full fri høyde i 1983, og de to som gjenstår på rv 7 skal være ombygde innen 1989.

Når det gjelder fylkesvegene er målsettingen å begrense forfallet i en tid da bevilgningene ikke er store nok til forsvarlig vedlikehold. Fylkesveger med stor trafikk blir prioritert.

VIRKEMIDLER/INVESTERINGER

Omkjøringsvegen rundt Hønefoss er det største prosjekt som ble ferdig i 1983. Åpningen av denne vegparsellen er av stor betydning for trafikken mellom Hallingdal/Vestlandet og Osloregionen. Prosjektet er en del av en plan som går ut på å fjerne all gjennomgangstrafikk gjennom Hønefoss. I Drammen ble en ny parsell av E 76 åpnet, og om ikke trafikken gjennom Drammen by går raskere, så har forholdene for fotgjengere i sentrum blitt bedre enn tidligere. I Hokksund er jernbaneundergangen på E 76 bygd om. Dette betyr at høye biler ikke behøver ta i bruk omkjøringsmuligheter når de trafikkerer denne vegrutene. Hokksund sentrum er nå forskånet for den tidligere store trafikken av tyngre biler i forretningsgata. Det har vært anleggsarbeider langs de fleste riksvegutene i Buskerud, og spesielt rv 7 langs Krøderen kan nevnes som en strekning hvor kjøreforholdene er betraktelig bedret.

På fylkesveger er det utført forsterkningsarbeider på strekningen Langebru - Smørgrav, Passebekk -

Hvittingfoss og fylkesvegen Sysle - Øydeneshagen. Disse er opprustet til 10 tonns akseltrykk. Det har ikke vært større justeringer av fartsgrensene i 1983. Ved vegmerking og skiltvedlikehold følges de regler som foreligger og aktiviteten har vært i henhold til dette.

Anleggs-/asfaltarbeider har tidvis nedsatt kjørefarten betydelig, men dette er normalt i sommersesongen. På dekkesiden har vi oppnådd målet som ble satt da sesongen startet. Det har vært gjort forsøk med nye dekketyper for å få mer ut av pengene, men det er for tidlig å trekke konklusjoner av forsøkene. Fornyelse av dekker på fylkesvegene har i vesentlig grad bestått i overflatebehandling. Dette for å få en jevnere overflate, men disse investeringene har ingen betydning for å få en bedre bæreevne. Vi oppnår en bedre vegstandard på kort sikt, metoden er rimelig,

men vi regner kort levetid på disse tiltakene.

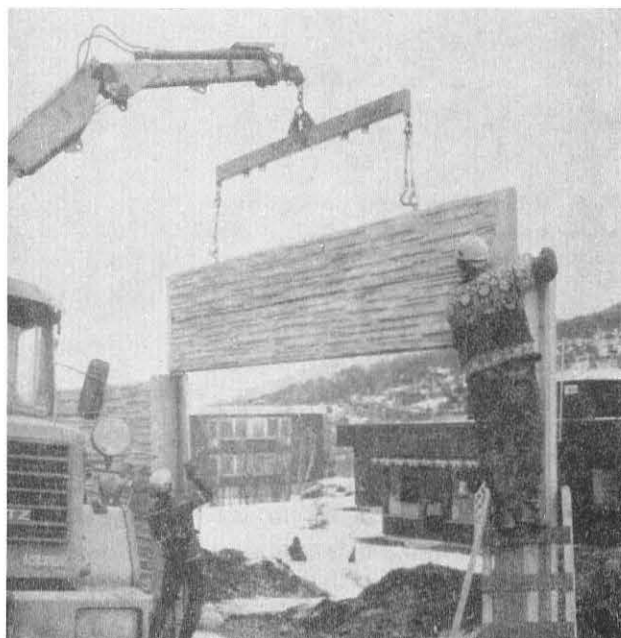
BETYDNING FOR BRUKERNE

Høyere akseltrykk har stor betydning for næringslivet i Buskerud. Gjennom en målrettet akseltrykkpolitikk har nå de viktigste riksvegene (83,3%) fått 10 tonns akseltrykk utenom teleløsningen. En høy standard på vintervedlikeholdssiden og en mild vinter i 1983, tilsier at trafikantene på våre RIKSVEGER kan se tilbake på dette året som et godt år. FYLKESVEGENE har dårlig vinterstandard, og kun de viktigste rutene kan prioriteres. Store usikkerheter m.h.t. akseltrykk i forbindelse til riksvegene skaper store vansker for brukerne. De fleste transporter går over både riks- og fylkesveger.

MILJØ

DAGENS SITUASJON

AREALPLANLEGGING er et viktig virkemiddel for bedre miljø og trafikksikkerhet. De enkelte kommuner har ansvaret for dette, men vegvesenet er aktivt med og har et godt samarbeid med kommunene. STØYDEMPING inngår i dag som et naturlig element ved bygging av nye vegger. I 1983 ble det satt opp skjerming langs 2,2 km veg og totalt i fylket er det nå 5,4 km med støyskjerming. Det er bare riksveger som er skjermet. LUFTFORURENSNING fra biltrafikken er på fylkesbasis liten. Ved ugunstige klimatiske forhold kan det være ubehagelig på hovedvegene gjennom byene.



Støydemping er et viktig virkemiddel for å bedre boforholdene langs vegene.

MÅLSETTING/ MÅLOPPNÆELSE

I 1983 er en vesentlig forbedring av miljøet i Drammen og Hønefoss oppnådd. I Drammen ble gatebruksplanen iverksatt i desember, noe som innebar betydelig omlegging av trafikken fra sentrumsgatene og Torvet til Strandvegen. De myke trafikantene og kollektivtrafikken har fått et vesentlig bedre forhold etter dette.

Andre tiltak som er blitt gjort for å bedre sikkerheten, men som også har miljømessig betydning, er ombygging av spesielt trafikkfarlige kryss, bedre skilting og oppmerking, oppsetting av midtdelere og rekkverk langs riksvegene. For kollektivtrafikken er forholdene forsøkt lagt bedre til rette med nye busslommer. Dette er med på å bedre servicen

for trafikantene og å øke trafikksikkerheten. Nye gang- og sykkelveger er blitt tatt i bruk, og spesielt skolebarnas situasjon har fått stor oppmerksomhet. Mange nye gang- og sykkelveger og busslommer er blitt bygd i nærheten av skolene.

I Hønefoss ble rv 7 lagt utenom sentrum og ga avlastning i forhold til trafikken tidligere. Nye større prosjekter som står foran sin løsning er ny veg i Kongsberg som vil bli påbegynt i 1984 og videreføringen av ny E 68 utenom Hønefoss. Denne vil ikke stå ferdig før ut i 1990-årene. Til sikkerhets- og miljøtiltak er det i 1983 investert 23 mill. kroner på riksvegene. Av dette utgjør 561 000 kroner tiltak til støyskjerming. På fylkesvegene er det i forbindelse med "Aksjon skoleveg" brukt 920 000 kroner.

ORGANISASJON OG VIRKSOMHET

OVERSIKT

ORGANISASJON

Buskerud vegkontor skal i samarbeid med statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter ha ansvaret for planlegging, utbygging, vedlikehold, den trafikkmessige bruken (herunder biltilsynets oppgaver) og forvaltningen av riks- og fylkesvegnettet i Buskerud fylke. Sentral myndighet for riksvegene er Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet, mens

fylkesutvalget er vegmyndighet for fylkesvegene. Vegadministrasjonen i fylket er tillagt vegkontoret - som er underlagt Vegdirektoratet i saker som gjelder riksvegene og fylkesutvalget i fylkesvegsaker. Sekretariatet er lagt til samferdselssjefen, mens vegsjefen er sekretær for veg- og trafikksikkerhetsutvalget. Vegsjefen har også det faglige ansvar for de saker som fremmes for hovedutvalget på samf.sektoren.

Hovedutvalget for samferdsel har i 1983 hatt følgende medlemmer:
Knut Aarvelta, formann
Per Wærp
Arvid E. Haugen
Per Ulriksen
Kari Nakkerud Øen
Helge Øieren
Bjarne Myhre
Nils O. Røed
Roar Gulbrandsen
Dordi Skei
Berit Koppang (fra juni 1982)

Veg- og trafikksikkerhetsutvalget har hatt følgende faste medlemmer:
Per Ulriksen, formann
Helge Øieren
Bjarne Myhre
Inge Løken
Kari Nakkerud Øen

Følgende er konsultative medlemmer:

Politimesteren i Drammen
Skolelederen
Samferdselssjefen
Vegsjefen
Biltilsynssjefen

Hovedutvalget hadde i 1983 20 vegsaker til behandling, og i veg- og trafikksikkerhetsutvalget ble det i løpet av året behandlet 34 saker.

VEGKONTORETS ORGANISASJON

Vegkontorets organisasjonsmønster er vist på neste side. Kontoret er delt inn i 6 ulike avdelinger, administrasjons- og økonomiavdeling, biltilsyn, planavdeling, anleggsavdeling, vedlikeholdsavdeling og maskinavdeling. Hver avdeling er oppdelt i seksjoner.

VEGARBEIDSDRIFTENS ORGANISASJON

Denne er organisasjonsmessig bygd opp med utgangspunkt i de tre driftsavdelingene i tillegg kommer en egen laboratoriefunksjon som hører direkte under driftsjefen.

Anleggsavdelingen er delt inn i 4 distrikter. Distriktenes grenser endres alt etter oppgavens omfang og lokalisering. Hvert distrikt ledes av en distriktsleder som er stasjonert på vegkontoret.

Vedlikeholdsavdelingen er også inndelt i 4 distrikter. Hvert av disse består av ett eller flere vedlikeholdsområder. I alt er det 7 vedlikeholdsområder, og hver av disse ledes av en vegmester. Vedlikeholdsdistriktene ledes av en distriktsleder på vegkontoret.

BILTILSYNETS ORGANISASJON

Denne avdelingen ledes av en biltilsynssjef som skal lede og samordne virksomheten ved biltilsynsstasjonene. Vi har følgende stasjoner i fylket:

Drammen - som dekker kommunene Drammen, Nedre Eiker, Lier, Røyken og Hurum.

Kongsberg - som dekker Øvre Eiker, Flesberg, Rollag og Nore og Uvdal.

Hønefoss - som dekker Ringerike, Hole, Sigdal, Krødsherad og Modum.

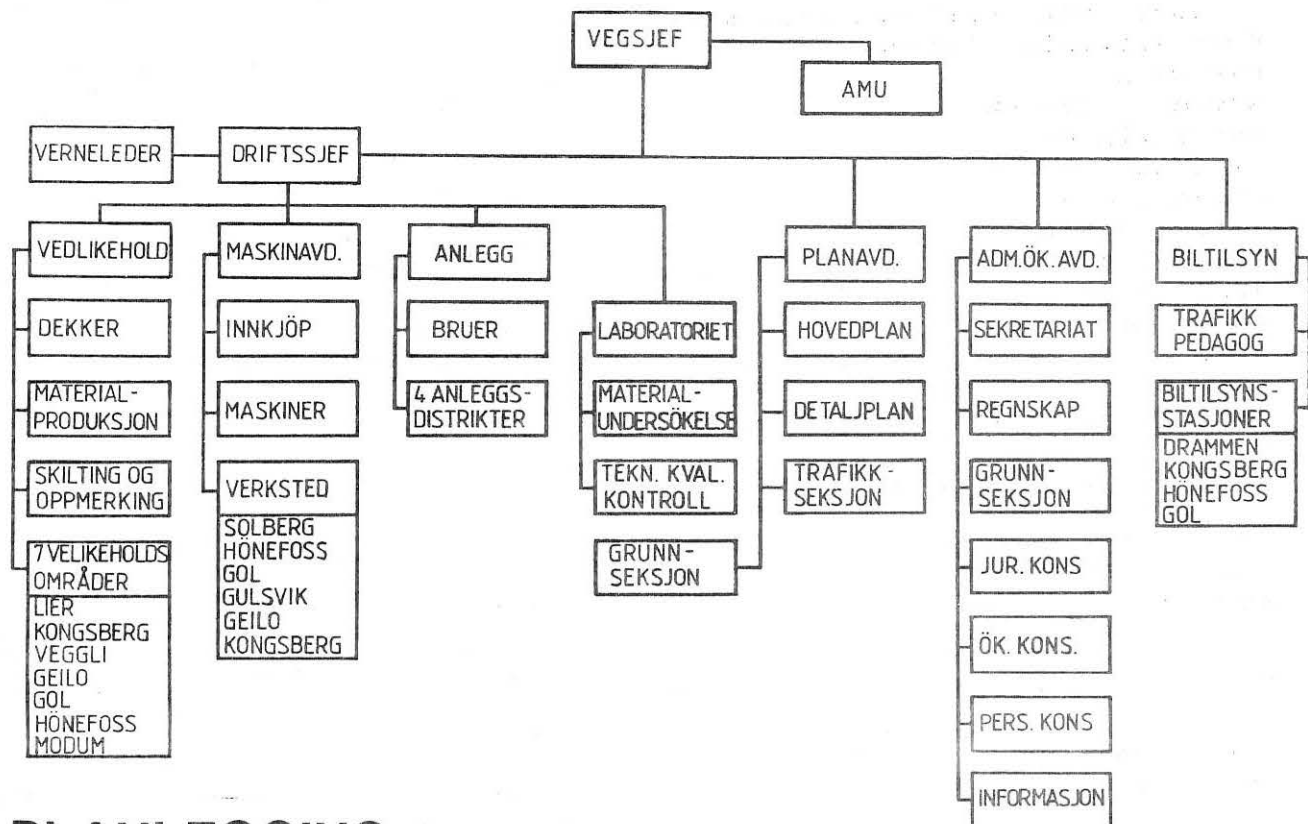
Gol - som dekker Flå, Nes, Gol, Hemsedal, Ål og Hol.

Hver biltilsynsstasjon, unntatt Gol, er inndelt i 3 seksjoner: Kjøretøy, Trafikk og Kontor.

KONTORHOLD

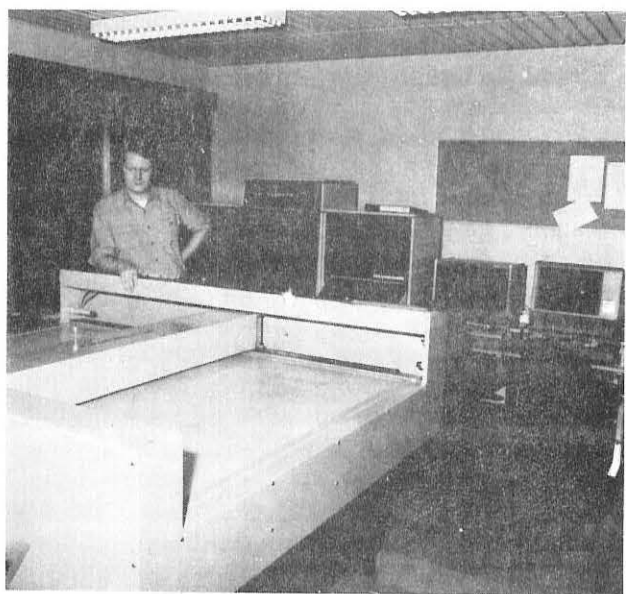
Vegkontoret leier kontorlokaler i Tollbugt. 2 i Drammen på tilsammen 3020 m² brutto grunnflate. For dette ble det betalt ca 1,4 mill. kroner i husleie i 1983. På Solbergmoen på Nedre Eiker ligger vegvesenets vegsentral og sentrallager. Her er også vårt laboratorium. I tillegg til dette er det vegstasjon på Lierstranda, Kongsberg, Veggli, Geilo, Gol, Hønefoss og Geithus. Vegvesenet har også en del garasjebygg o.l. rundt i fylket. Biltilsynet har egne anlegg i Drammen, Kongsberg, Hønefoss og på Gol.

ORGANISASJONSPLAN



PLANLEGGING

Planavdelingens virksomhet i 1983 har stort sett vært i samsvar med planprogrammet som var satt opp. Det foreligger ferdige planer for den nærstående anleggsdrift. Dette er en hovedmålsetting for planavdelingens virksomhet. Også når det gjelder prosjekter som er aktuelle i Norsk Vegplan for perioden 1986-89 er plansituasjonen avklart slik at nødvendige byggeplaner vil kunne foreligge i tide før anleggsstart. En relativ stor del av planavdelingens virksomhet har gått med til å planlegge prosjekter for utbedring av eksisterende veg. Av store plansaker ellers i 1983 må nevnes E 76 Mjøndalen - Langebru, ny Mjøndalsbru, videreføring av E 76 i Kongsberg med ny bru over Lågen og gatebruksplanen i Drammen. Ca 20% av planavdelingens ansatte sorterer under trafikkseksjonen. Hovedbeskjeftigelsen her er å fremme planer/tiltak for å bedre trafikksikkerheten som gang- og sykkelveger, kryssutbedringer m.v.



Siste tilvekst på planleggingsfronten er en tegne-maskin som er tilknyttet EDB-anlegget.

I 1983 er det også arbeidet med en mer omfattende registrering av trafikkulykker. Tidligere er bare politianmeldte ulykker registrert, mens vi nå også vil få med ulykker med forsikringsskader.

DRIFT/RESULTATER

VEDLIKEHOLD

1983 var et gunstig år for vedlikeholdsdriften sett ut fra meteorologiske forhold. Vi hadde en vinter med moderat nedbør og en tørr sommersesong. Vinterkostnadene lå under middels for mesteparten av fylket og da spesielt lavlandet. På fjellet derimot var det mye vind og snøføyke som holdt brøytemannskapene i stadig aktivitet. Resultatene for hele fylket viser at vi hadde lave utgifter til snørydding, mens utgiftene til strøing var normale. Den tørre sommersesongen medførte at vegene tørket opp i en lengre periode og mange vanlige vedlikeholdsaktiviteter ble holdt på et minimum. Det kan i den forbindelse nevnes arbeider som legging av faste dekker og slåing av kratt og grass.

Vedlikeholdsavdelingen har utført mye arbeid av anleggsbetont karakter. Dette har resultert i mindre vedlikeholdsinnsats og mindre forbruk av vedlikeholdsbevilgningene på riksvegene. Avdelingen har ikke brukt tilstrekkelig private maskiner og mannskap til å dekke opp dette i den korte og hektiske perioden sommerhalvåret. Samlet innleie av private maskiner og mannskaper ligger forøvrig på samme nivå som tidligere år. De anleggsbetonte arbeider har bestått i forsterkning av eksisterende veg, bygging av gangveger, busslommer og ombygging av vegkryss. Til sammen er det utført driftstiltak for 12,8 mill. kroner i 1983.

Fylkesvegstandarden går raskt nedover, og de tildelte midler i 1983 til vedlikehold av dekker var på langt nær nok til å tilfredsstille behovet som er tilstede på disse vegene. Manglende midler gjør at vi må ta i bruk billige og enkle metoder for å rekke over flest mulig kilometer veg uten at teleforhold og bæreevne bedres. Enkelte par-



Vintervedlikeholdskostnadene var under middels for mesteparten av fylket.

seller har vært i så dårlig forfatning med hensyn til bæreevne og teleskader at det var uforsvarlig/umulig å legge nytt dekke uten først å forsterke vegen. Det er i løpet av året utbedret og lagt dekker på 76,4 km for ca. 8,2 mill. kroner på fylkesvegene. Legging av faste dekker på riksvegene har foregått spredt i hele fylket, men med hovedvekt på de mest trafikkerte vegene. Gunstige priser har ført til at det er lagt mer asfalt enn planlagt. I tillegg var sesongen preget av gunstige værforhold. Fornyingen av asfaltdekker kostet totalt 24 mill. kroner i 1983. I alt ble 104,3 km fornyet. På de mindre trafikkerte riksvegene i fylket er det lagt oljegrusdekker på 36 km, og dette kostet 5 mill.kr. Materialproduksjonen i egenregi har vist en gunstig utvikling i 1983, og for første gang har det vært mulig å redusere prisene på en del av våre produserte masser. Bruvedlikeholdet har bestått av overflatebehandling av brudekker og mindre reparasjoner av brukonstruksjonene. Av uforutsette arbeider som er blitt gjort, kan nevnes sikring og oppbygging etter henholdsvis fjellras på E-68 på Sollihøgda og leirras på

rv. 8 ved Oljeberget syd for Kongsberg. Disse arbeidene kom på 0,5 mill. kroner. Veggli vegstasjon har som en forsøksordning fått EDB-utstyr som er knyttet til vegkontorets EDB-anlegg. Erfaringene som er høstet så langt er gode, og andre vegstasjoner vil få lignende utstyr etterhvert. Vedlikeholdsavdelingen har intensivert oppfølgingen av arbeidene som utføres i forbindelse med et prosjekt som kalles "Vegvesenet som bedrift under stramme budsjettammer". Også her er det høstet positive erfaringer og prosjektet vil også pågå inneværende år. De totale bevilgningene til vedlikehold av riks- og europaveger i 1983 var 100 400 000,- kroner og forbruket ble på 93 569 000,- kroner. Til fylkesvegvedlikehold ble det bevilget 29 952 000,- kroner og forbruket ble på 30 022 676,- kroner. Overskridelsen skyldes et leirras på fylkesveg 151 ved Gunnerud på Simostranda som kostet kr 540 000,- å reparere.

DISPENSASJONER

I løpet av 1983 kom det inn ialt 286 søknader om avkjørsler. Dette var 6 mer enn forrige år. 142 av søknadene gjalt avkjørsel fra riksveg, og 104 av disse ble innvilget. 38 søknader ble avslått og av disse ble 5 påklaget. 144 søknader om avkjørsel fra fylkesveger ble mottatt, og her ble 127 innvilget. 17 søknader ble avslått og av disse ble 5 påklaget. Det kom inn 187 søknader om dispensasjon fra byggegrensen, og av disse ble 169 innvilget. 14 søknader om lagringstillatelse for ildsfarlige væsker ble mottatt.

BRUKSTILLATELSE/DISPENSASJON FOR SPESIALTRANSPORTER

I 1983 ble det gitt
 48 generelle dispensasjoner
 184 tidsbegrensede dispensasjoner
 633 tillatelser for engangstransporter

ANLEGG

Disponible midler til riks- og fylkesveganlegg i 1983 var henholdsvis 116 og 31 mill. kroner. Av ordinære anleggsmidler ble 1,7 millioner overført til 1984 og tilsvarende ble 0,4 millioner overført fra fylkesveganleggene.

BYGGEPROSJEKTER RIKSVEGER

E 68

Her ble investert totalt 19,5 millioner. Hoveddelen gikk til omkjøringsvegen rundt Hønefoss, som ble åpnet 26. oktober.

E 76

Totalt ble det investert 30 millioner, og her gikk ca. 20 mill. til Strandvegen i Drammen samt gatebruksplanen. Begge disse anleggene ble åpnet for trafikk i 1983.

RV 7

Det ble investert 12 millioner på denne vegruta. Aktiviteten var konsentrert til anleggsparsellen Veikåker-Ørgenvika og omkjøringsveg for Torpo med henholdsvis 4 og 6 mill. kroner.

RV 35-37-52-241-280-286-287-288

Her ble det investert til sammen 25 mill.kroner. Midlene ble brukt til utbedring og forsterkning av dårlige partier på eksisterende veg og til spesielle trafikksikkerhets- og miljøtiltak.

RV 282

Totalt investert ca. 8,6 mill.kr. Grini bru ble bygget ferdig og kostet 2,5 millioner. 6 enkeltprosjekter som omfattet trafikksikkerhets- og miljøtiltak kom på ialt 4,5 mill. kroner. Til gangvegen Gullaug-Lahell ble det brukt 3 mill. kroner.

BYGGEPROSJEKTER FYLKESVEGER

De disponible midler ble fordelt på nær 45 enkeltprosjekter. Investeringsprogrammet ble delt i
 - ordinære anlegg, investeringsandel 11 %
 - trafikksikkerhetstiltak 11 %
 - ombygging av svake bruer 32 %

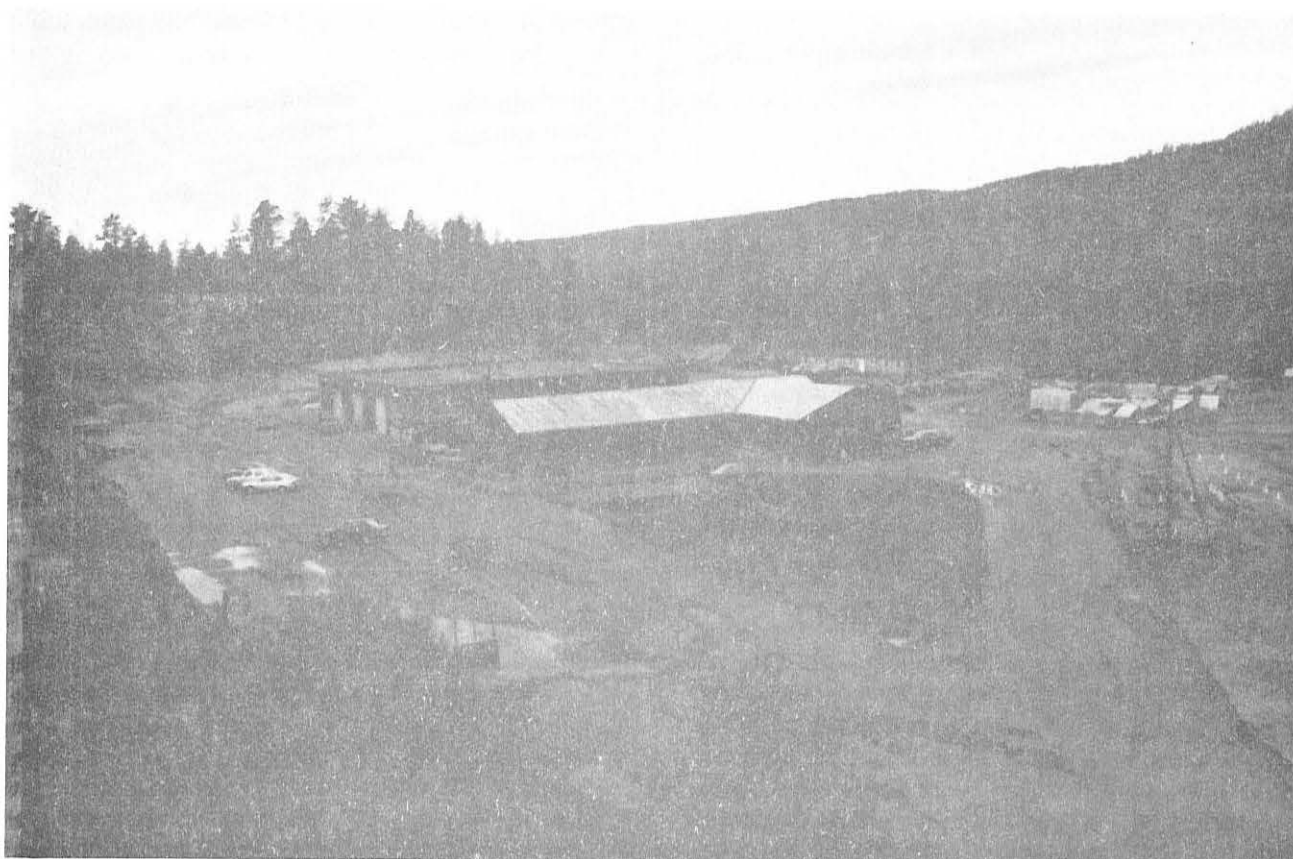
- sysselsettingsarbeid 6 %
- kommunale refusjonsanlegg 2 %
- forsterkning 38 %

De mest kostnadskrevende enkeltanlegg var: Ordinært anlegg - Darbu-Nyrud med planfri kryssing av jernbanen, 3 mill. kroner. Ombygging svake bruer - Langebru 2,6 mill. kroner og Norefjord 6,2 mill. kroner. Begge bruene ble åpnet i 1983. Forsterkninger - Ottestad-Efteløt 2,4 mill. kr. Sysle-Øydeneshagen 3,0 mill. kr. Langebru-Smørgrav 3,2 mill. kr.

MASKIN

INNLEDNING

Maskinavdelingens rolle i vegvesenets organisasjon er å være serviceavd. for driftsavdelingen. Den forestår også innkjøpsfunksjonen i driften. Det skal skaffes tilveie maskiner, utstyr og hjelpefunksjoner som bygninger m.v. Maskinavdelingen sørger også for bemanning av maskiner og for vedlikehold av etatens materiell. Maskinparken hadde ved årsskiftet en gjenanskaffelsesverdi på ca. 130 mill.kr. brutto, eksklusive bygninger med utstyr.



Maskinavdelingens anlegg på Gomsrud ved Kongsberg. Foruten verkstedet holder også vedlikeholdet og biltilsynet til her.

Driftsresultatet for egenmaskiner i 1983 viser:

Leieinntekter	kr 44 835 800,-
Utgifter	<u>kr 44 053 900,-</u>
Overskudd	<u>kr 781 900,-</u>

DRIFTSREGNSKAP

Total drift	
Egenmaskiner	kr 781 900,-
Maskiner, innleide	- kr 127 300,-
Hjelpevirksomheter	kr 907 400,-
Lagerbevegelser	- kr 115 900,-
Oppbyggingsvirksomhet	kr 485 900,-
Sum driftsresultat	kr 1 932 000,-
Avskrivning/renter	kr 12 922 300,-
Administrasjon	<u>kr 477 600,-</u>
Sum	kr 15 331 900,-
Salg av maskiner	<u>kr 1 224 200,-</u>
Sum	kr 16 556 100,-
Maskinanskaffelser	<u>kr 14 100 000,-</u>
Overskudd	<u>kr 2 456 100,-</u>

DRIFTSRESULTAT FOR NOEN AV DE VIKTIGSTE MASKINGRUPPENE

Lastebiler	- kr 672 000,-
Lastebiler, firehjulstrekk	- kr 118 000,-
Små lastebiler	- kr 76 000,-
Småbiler (516-518)	+ kr 333 000,-
Veghøvler	+ kr 232 000,-
Asfaltutleggere	+ kr 143 000,-
Valser	+ kr 24 000,-
Gravemaskiner	- kr 141 000,-
Kompressorer	- kr 60 000,-
Hjullastere	+ kr 468 000,-
Knuseverk/utstyr	+ kr 104 000,-
Snøfresere	- kr 49 000,-
Resterende	<u>kr 493 000,-</u>
Totalt overskudd	<u>kr 781 900,-</u>

VERKSTEDDRIFTEN

Det aller meste av reparasjoner og service utføres ved egne verksteder. Totalomsetningen for verksteddriften var 6 902 400,- kroner for 1983, noe som ga et overskudd på kr 918 600,-.

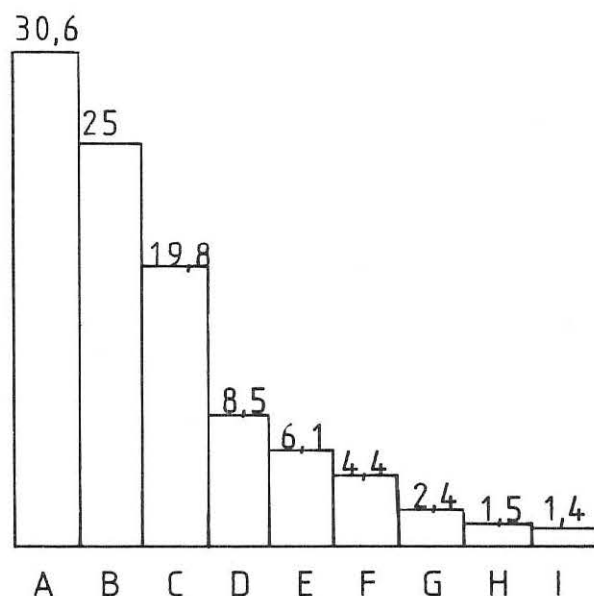
INNKJØP

Arbeidsoppgavene har i hovedsak vært å opprettholde rammeavtaler, innhente behovsoppgaver fra driftsavdelingene og foreta spesielle innkjøp. Det blir også årlig utarbeidet oversiktsregister for innleie av private maskiner og biler.

RADIOSAMBANDET

Det interne VHF-sambandet har nå i drift 5 basisstasjoner og 190 mobilstasjoner. Det ble høsten 83 satt opp en ny basisstasjon på Røggjin, som skal dekke Hemsedalsområdet. Vegvesenet har også til disposisjon 22 mobiltelefoner som nyttes i beredskapstjenesten o.l.

PROSENTVIS FORDELING AV KOSTNADER PÅ EGNE MASKINER



- | | |
|-------------------|--------------------|
| A - Førerlønn | E - Fellesutgifter |
| B - Avskr./renter | F - Slitedeler |
| C - Vedlikehold | G - Transport |
| D - Drivstoff | H - Gummi |
| | I - Rekvisita |

LABORATORIET

1. ORGANISERING/KAPASITET

Distriktslaboratoriet (D.LAB) har samme organisasjon og bemanning som foregående år.

Det er utført i alt 13,1 årsverk, fordelt på 2 for ingeniører, 4 for oppsyn, 3 for faste laboranter. Resten 4,1 årsverk omfatter praktikant, renhold og korttidsansatte.

Regnskapet viser et forbruk på 2,58 mill. kroner som omfatter utedriften, de 2 ing./overing. belastes vegkontoret.

Ca 10 årsverk er rettet mot:

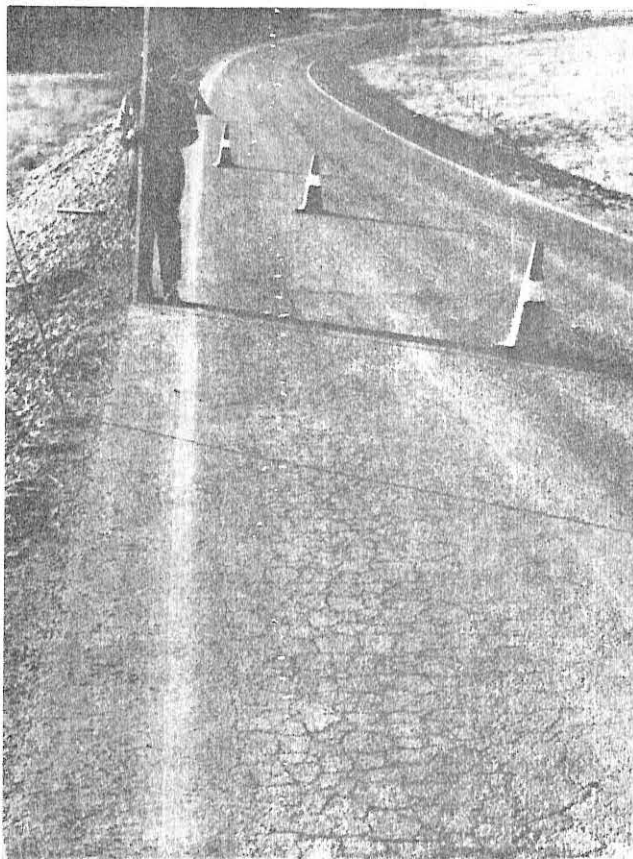
- Beskrive/dissecsjonering av nybygg/forsterkning.
- Teknisk kval. kontroll under driftsfase med analysearbeid.
- Undersøkelse av skader/oppfølging spes. prosjekt.

Antallet utførte kontroller og analyser i 1983 er økt betydelig.

I relasjon til anleggsbevilgningen har vi akseptabel innsats for ca 85%, mens 15% av anleggsbevilgningen har en beskjedne kontrollinnsats/oppfølging fra D.LAB. Dette betyr dessverre ingen bedring i forhold til 1980. D.LAB har ikke kapasitet til mer.

2. PRIORITERING

- Asfalt/oljegrus (dekker) - analyser av prøver, all boring på veg, assistanse ved feltkontroll for overflatebehandling.
- Betong - byggeplasskontroll i nedre del av fylket, besiktigelse/kontroll ved prefabrikasjon.
- Materiåproduksjon - assistanse ved oppstart, stikkprøvekontroll, analyser.
- Nybygging og større forsterkningsarbeider - kvalitet på bærelag av knust 0-32 (40), lagtykkelse og finstoff ferdig komprimert bærelag, de fleste frostsikrings-/isolasjonsarbeider.



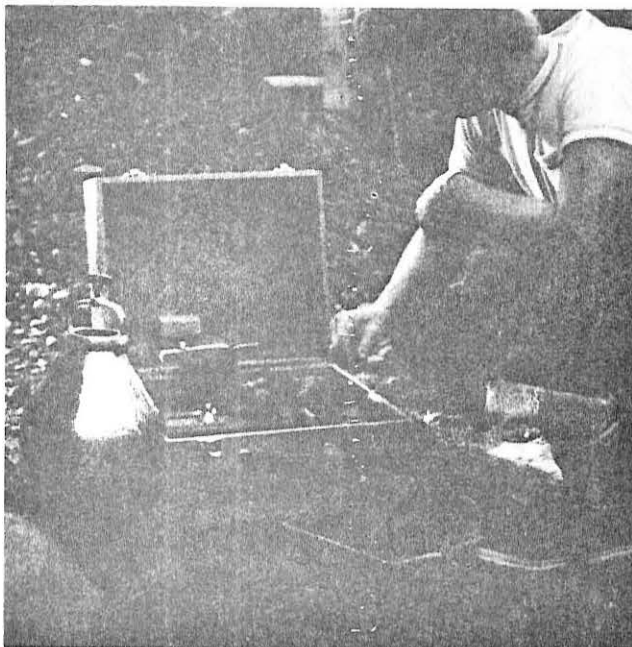
Her er det relativt nytt dekke, men som vi ser, underbygningen holder ikke mål.

3. DE ENKELTE ANLEGG

Totalt 40 prosjekter med teknisk kval.kontroll/"besøksrett", men nevner her de største eller mest arbeidskrevende.

- E 68, omkjøringsveg Hønefoss (Ringerike Sykehus - Storelva). Vansker med blandet undergrunn og store variasjoner på kvaliteten av forsterkningslaget. Interessant prosjekt med armert jord i landkar for bru ved undergang Folefoss. God kvalitet på ferdig produkt.
- E 76, 01 Strandveien i Drammen. Noe problem med ustabil/åpent øvre forsterkningslag. Bygd frostfri, god kvalitet.
- E 76/rv 283 Omlegg. i Hokksund kryss NSB. Spes. vanskelige grunnforhold/vannproblemer ved undergang kryss NSB. Godt samarbeid med drift om nødvendige løsninger underveis.

- Rv. 7, 04 Veikåker - Ørgenvika (utbedring/forsterkning eksisterende veg).
Problem med erosjon i skjærings- skråninger samt trafikkens nedsliting av bærelaget (finstoff- økning).
- Rv 35, 04 Dramdalsvingene (hel omlegging).
Vanskelig fjell (alunskifer) og visse problemer med kvalitet på bærelaget.
- Rv 37, 01 Jondalen (forsterkning).
Delvis isolert, varierende grunnforhold. Bra kvalitet.
- Rv 52, 02 Hemsedal (forsterkning).
Brukt emulsjonsgrus (Egå) og forsøkt tilpasset tykkelsene til forsterkningsbehovet. Mindre justering av vertikallinja ble tatt Voss 0-32, knust.
- Rv 241, 02 Klekken-Oppland gr. (forsterkning/opprusting).
Brukt ikke normert bærelagsmaterialer i nedre del av laget - stedlige materialer harpet 0-100 (100 var for grovt!). Avrettet/forsterket topp av 5 cm knust fjell 0-32 fra Vest siden pukkverk.
- Rv 287, 02 Omlegging ved Solumsmoen.



Her tas prøver for å se hvor stort vanninnholdet i grusen er.

Problemer med dårlig grunn (stabilitet og erosjon av elvekant), tele-/vannproblemer/isolasjon.

- Fv 81 Kleppan - Hvittingfoss (forsterkning).
Spes.oppfølging av forskjellige fiberduker, type og kvalitet. Gode overbygningsmaterialer.
- Fv 148 Øydeneshagen - Sysle (forsterkning).
Omfattende forsterkning samt forbedring av geometri. Varierende grunnforhold som skapte overraskelser. Problemer med skjærings-/fyllingsskråninger.

4. ERFARING

- Asfalt.
Antall prøver innenfor krav er synkende. Imidlertid er ikke problemet alvorlig da avvikene ofte er små og i områder hvor konsekvensene for kvaliteten er begrenset.
- Og/Alg.
En bedring for 1983, men ennå betenkelig mange prøver under krav. For korngradering er det bedring, mens bindemiddelkontrollen avslører svært ujevn produksjon fra år til år.
- Finstoff.
Prøver før 1981 er hovedsakelig tatt ved produksjon, mens prøver f.o.m. 1981 er tatt på veg. Resultatene før og etter 1981 viser at kravene ved produksjon stort sett oppfylles, men bearbeiding av utlagt masse på veg produserer finstoff. Bedring i kvalitet på forsterkningslag og bærelag fra 1982 til 83 er ca. 10 - 20 %.
- Positivt at flere anlegg tilfredsstiller Vegdirektoratets krav til kontrollomfang. Dette viser en økning av distriktslaboratorieinnsatsen til fordel for teknisk kvalitetskontroll. Negativt er det imidlertid at anleggene i de to laveste/dårligste kontrolltypene representerer samme prosentandel av bevilgningene til anlegg- og driftstiltak i 1980 og i 1983.

BILTILSYN



INNLEDNING

Biltilsynet i Buskerud har stasjoner i Drammen, Kongsberg, Hønefoss og Gol. Prosjektering av ny veg- og biltilsynsstasjon for Ringerike har pågått i 1983, og anlegget vil bli tatt i bruk i slutten av 1985.

Samtlige stasjoner er nå blitt tilknyttet "Autosys". Dette innebærer at opplysninger om kjøretøyer og førerkort kan hentes fram via EDB. I forbindelse med Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983 utvidet biltilsynet sin kontrollvirksomhet ute på vegene. Kontrollen dette året har også foregått i helgene.

Biltilsynet var spesielt engasjert ved et trafikksikkerhetsrally som ble arrangert i Drammen siste høst. Ellers arbeides det nå aktivt med kjøreskolene og skoleverket for å bedre opplæringen og holdninger i trafikken. Stasjonene har også vært opptatt av å iverksette tiltak i forbindelse med "Aksjon Publikum".

REGISTRERTE KJØRETØYER

I løpet av 1983 ble det første-gangsregistrert 11862 kjøretøyer, mot 12810 året før. Dette er en tilbakegang på 7,4 %. Totalt var det ved årsskiftet registrert 142667 kjøretøyer i fylket. Tilsvarende tall for 1982 var 136330 og ga en økning på 4,6 %.

KJØRETØYKONTROLLER

Det ble i 1983 utført 3137 periodiske kontroller på tunge kjøretøyer og 12298 på lette. Tilsvarende tall forrige år var henholdsvis 3178 og 10541.

FØRERPRØVER

I 1983 ble det totalt i fylket avlagt 7765 førerprøver, samtlige klasser medregnet. Dette er 3 % mindre enn året før. Den gjennomsnittlige strykprosenten var på 34,2% mot 30,0% i 1982. Det er nå innført obligatorisk opplæring for førerkortklasse A (motor-

sykkel). Likeså blir det nå forlangt glattkjøringskurs ved samtlige stasjoner. Drammen og Kongsberg benytter øvingsbanen i Hof, og Hønefoss banen på Egge-moen. For kandidater som går opp på Gol skal øvingsbanen i Vestringsbygda i Valdres benyttes. Denne ble satt i drift i 1983 og kan kun nyttes i vinterhalvåret.

Førerprøver						
Avlagte førerprøver						
Kl.C-D-						
År	Kl.B-BE (personlastebil- -bil)	-E-CE (buss)	Kl. A (motor- sykkel)	Kl. T (traktor)	Sum	Prøver for minibuss
1982	5745	1203	827	229	8004	407
1983	5621	1192	807	145	7765	477

KJØRESKOLENE

Ved årskiftet var det 24 kjøreskoler i fylket. I Drammen er det 11, Kongsberg og Hønefoss har 5 hver, og på Gol er det 3. Til sammen 69 kjøreledere disponerer 106 skolevogner til kjøreopplæring i fylket.

BILVERKSTEDER

Av bilverksteder var det pr. 31.12. ialt 178, og av disse var 93 % godkjente. Det er god geografisk spredning på verkstedene, og det er ikke registrert lange ventetider for å få utført service og reparasjoner.

KONTOROPPGAVER

Stasjonene har også i 1983 hatt meget stor pågang fra publikum både når det gjelder registreringer og førerkortutstedelser. I



Samtlige stasjoner er nå tilknyttet "Autosys".

tillegg til den direkte publi-kumsbehandlingen deler arbeidsoppgavene seg på innkallinger og oppfølging av kjøretøyer til kontroll, oppgaver til Toll- og avgiftsdirektoratet, avskiltingsbegjæringer til politiet og saker i forbindelse med forsikring av kjøretøyer. Samlet for fylket viser det seg at det i 1983 er foretatt:

11899 (13273)	førstegangs- registreringer
29212 (27673)	omregistreringer, navn- og adresse- endringer
17362 (15279)	utstedte førerkort

Tallene i parentes gjelder 1982.

ULYKKESBISTAND

Etaten har bistått politiet i forbindelse med trafikkulykker. Denne bistand har bestått både av åstedsundersøkelser, rekonstruksjoner og kontroll av kjøretøyer som har vært innblandet i ulykker. Dette arbeidet har medført en god del rapportskrivning for biltilsynets tjenestemenn.

REGISTRERTE KJØRETØYER TOTALT I FYLKET

År pr. 31.12.	Person- biler	Busser	Vare- og lastebiler	Motorsykler og mopeder	Traktorer Motorredsk. tilhengere	Sum kjøre- tøyer
1975	56 036	499	9 091	7 170	20 079	92 875
1976	60 089	542	9 175	7 214	22 410	99 430
1977	64 746	597	9 487	7 286	18 402	107 422
1978	66 398	632	9 590	7 510	27 423	112 174
1979	69 080	672	9 977	7 851	30 299	117 879
1980	71 494	695	10 108	7 979	32 731	123 007
1981	74 143	764	10 654	8 254	35 250	129 065
1982	77 487	847	11 282	9 014	37 700	136 330
1983	80 239	915	12 176	9 458	39 880	142 667

ADMINISTRASJON

Vedlikeholdet:	7	veggestre
	15	oppsynsmenn
Anlegget:	12	oppsynsmenn
Maskinavd.:	4	oppsynsmenn
Lab.seksjonen:	2	oppsynsmenn
Andre avd.:	2	oppsynsmenn
Anlegg/vedl.h.:	17	oppsynsmanns- assistenter

PERSONALET

Pr. 31. desember 1983 var det ved vegadministrasjonen i fylket 169 faste stillinger. Av disse var 108 på vegkontoret, 60 med teknisk bakgrunn og 48 med merkantil eller annen utdannelse. Innen biltilsynet var det 61 stillinger, 29 tekniske og 32 merkantile. Ved vegkontoret var det i tillegg 3 pensjonerte sivilingeniører og 1 pensjonert politimann. I løpet av året sluttet 6 tilsatte ved vegkontoret og 1 ved biltilsynet. I samme tidsrom ble 5 nye medarbeidere tilsatt ved vegkontoret og 1 ved biltilsynet.

2 stillinger som oppsynsmannsassistenter var ikke besatt.

Ved vegstasjonene var det til sammen 8 stillinger som kontorassistenter.

OPPSYNET

I vegoppsynet var det ved årsskiftet 59 tjenestemenn. Dette er 1 mindre enn ved samme tidspunkt forrige år. På avdelingene fordeler disse stillingene seg slik:



Fra vegkontorets resepsjon.

PERSONALOVERSIKT PR. 31.12.83.

VEGADMINISTRASJONEN I BUSKERUD FYLKE

	Adm/Øk. avd.	Plan. avd.	Driftsavdelingene					Biltil- synsavd	Andre	Sum	Biltilsyn fordelt på stasi.				Sum
			Vedlh.	Anlegg	Maskin						Drm.	Kongeb.	Hønef.	Gol	
Vegsjef							1		1						
Driftssjef							1		1						
Plansjef		1							1						
Adm.sjef	1								1						
Biltilsynsjef							1		1						
Verneleder								1	1						
Stasjonssjef							4		4	1	1	1	1	4	
Overingeniør	2	4	2	4	1	1	1	1	15						
Avd.ingeniør	2	10	6	3	2	8	1	32	3	2	3			8	
Ingeniør	1	10		2		6		19	2	1	1	2		6	
Tekniker	2	1	1					4							
Inspetør							9	9	4	3	2			9	
Førstekonsulent	1							1							
Konsulent	4						2	6	1					1	
Førstesekretær	7				1	3		11	1	1	1			3	
Adm. sekretær	8		1		2	12		23	5	2	4	1		12	
Kontorfullmektig	6,5	1				3		10,5	1		1	1		3	
Kontorassistent	8,5				1	12		21,5	6	3	2	1		12	
Tegneleder		1						1							
Tegner		5	0,5					5,5							
Tegneassistent		0,5						0,5							
	43	33,5	10,5	9	7	61	5	169	24	13	15	6		58	

PERSONALSITUASJONEN

Vi fikk ikke tildelt noen nye stillinger i 1983. Ved avgang har behovet for å besette stillingene igjen blitt nøye vurdert. To halve tegneass.stillinger er omgjort til avd.ing/overing. ved biltilsynsavdelingen på vegkontoret. En ingeniørstilling er omgjort til avd.ing/overing. og skal arbeide med driftsplanlegging. En ingeniørstilling er omgjort til førstesekretær som leder av innkjøpsfunksjonen. En stilling er omgjort fra adm.sekr. til førstesekretær med informasjon som arbeidsområde. En stilling er omgjort fra kontorass. til adm.sekretær med kurs og opplæring om arbeidsområde. En stilling er holdt ubesatt. I utedriften er ingen nye medarbeidere blitt tilsatt i 1983. Generelt må personalsituasjonen betraktes som stabil, idet det er

relativt få som slutter i vegvesenet.

MEDBESTEMMELSE

Praktiseringen av medbestemmelse etter Hovedavtalen for statsansatte er formalisert gjennom tillitsmannsapparatet. De fleste forhandlings/drøftings- og informasjonssaker som behandles etter avtalen er blitt gjennomført i "Fellesmøtet" som er arrangert fire ganger i 1983. I disse møtene er ledelsen representert med vegsjef, driftssjef og avdelingslederne. Organisasjonene har vært representert med sine tillitsvalgte, i alt ni forskjellige foreninger. I tillegg til disse møtene har det vært ført drøftingsforhandlinger med de respektive organisasjonene i spesielle saker.

UTVALG OG RÅD

Det har i 1983 vært følgende interne råd og utvalg. Medlemmene har vært utpekt av ledelsen og organisasjonene.

- Hytteutvalg
- Bedømmelsesutvalg
- Redaksjonsråd for bedriftsavisa

TILSETTINGSRÅDENE

Tilsettingsmyndigheten er for de fleste stillingsgruppene delegert ut til rådene ved vegkontoret. Unntatt er stillinger fra overingeniørgrad på teknisk side og for merkantile stillinger hvor det kreves høyere utdanning. Rådenes størrelse og utnevning skjer etter fastsatte regler.

INFORMASJON

Vegvesenets samlede informasjonsvirksomhet har vært på et rimelig nivå i 1983. Vi har god kontakt med lokalpressen og distriktskontoret i NRK. Vår interne bedriftsavisa "Brøbyggeren" utkom med 4 nr. på til sammen 84 sider. Det ble laget 12 pressemeldinger og svart på en del avisinnlegg. Den interne klippavisa "I Fokus" utkom 52 ganger med til sammen 501 sider. Den automatiske telefonsvareren med veg- og fører-meldinger ble sesongen 1982/83 oppringt 1020 ganger. Vegkontorets interne meldingsblad Pk-nytt kom ut med 6 eksemplarer. Av andre oppgaver som er blitt gjort i 1983 kan nevnes redigering av den 7.sans og Vegvesenets årsmelding.

VERNE- OG MILJØTJENESTEN

Arbeidsmiljøutvalget (AMU) har i 1983 avholdt fem møter. Ledelsen og organisasjonene er representert med fire medlemmer hver, og leder i 1983 var kontorassistent Bodil Døvikken. Verneleder er

også med i utvalget, men uten stemmerett.

Av de større sakene som har vært oppe til behandling kan nevnes: Bedriftshelsetjenesten i fylket, organisering av arbeidet med miljøaker, bruk av personlig verneutstyr, verneombudtjenesten, omplassering av helsemessige årsaker, bruk av løsningsmidler og regionale verneombuds virksomhet. I tillegg er en lang rekke mindre saker behandlet i utvalget. I samarbeid med Statens Skjerm-bildefotografering er det gjennomført en støvlungekontroll av 146 tjenestemenn i driften. Det ble ikke funnet noen tilfeller av silikose eller asbestose.

BEDRIFTSHELSETJENESTEN

I fylket totalt er det 8 leger/kontorer som dekker vegvesenets bedriftshelsetjeneste. Til sammen 515 personer ble undersøkt i 1983 og dette kostet kr 81 000,-. Det er satt igang arbeid for å organisere et nytt opplegg for bedriftshelsetjenesten, men inn-til dette er avklart vil nåværende ordning fungere.

KURS/OPPLÆRING

Også i 1983 ble det arrangert flere kurs og konferanser for ansatte i vegvesenet. Av lokale kurs er det arrangert 12 innen ulike emner, og på disse deltok i alt 233 personer. Regionale kurs ble det arrangert 7 av og her deltok 51 stykker. I tillegg til dette er det avviklet lokale og regionale konferanser for driftsavdelingene i løpet av året.

YRKESKADER

Det ble i 1983 registrert 11 skader som medførte til sammen 184 fraværsdager. Antall skader er ikke økt i forhold til året før, men det totale antall fraværsdager er økt.

Tabellen bygger på "oppgjorte" skader, og det vil si at den skadde er friskmeldt igjen før det blir registrert i skadestatistikken. Under skadehyppighet

og fraværssrate i tabellen er tallene i parentes Vegdirektoratets beregning for landsgjennomsnittet.

SKADESTATISTIKK

År	Antall skader	Fraværssdager	Fraværssdager pr. skade	Skade ¹⁾ hyppighet	Fraværssrate ²⁾
1978	16	199	12,4	5,6 (4,0)	69,8 (71,2)
1979	11	235	21,4	4,0 (3,7)	84,8 (65,6)
1980	18	866	48,1	6,5 (4,0)	312,6 (87,5)
1981	9	284	31,6	3,2 (4,4)	102,5 (81,5)
1982	11	138	12,5	4,2	53,1
1983	11	184	16,7	4,1	69,2

¹⁾ Inntrufne skader pr 100 sysselsatt ²⁾ Fraværssdager pr 100 sysselsatt

REGIONALT SAMARBEID

For å bedre den lokale opplæring innen vegkontorene, er det opprettet regioner for opplærings-samarbeid. Hensikten med dette er å unngå dobbeltarbeid, gi små grupper et bedre tilbud, utveksle erfaring fylkene i mellom. Det er også håp om at dette kan være med på å stimulere opplæringsvirksomheten generelt.

Foruten vårt eget fylke er Vestfold, Telemark og Aust-Agder samarbeidspartnere i dette opplegget.

POU-ARBEIDET

POU er forkortelse for Personal- og organisasjonsutvikling. Dette arbeidet holdt fram også i 1983, og to av arbeidsgruppene har lagt fram sine sluttrapporter. Det ene emnet gjelder skrive-tjenesten på vegkontoret, det andre vegvesenets servicevirksomhet overfor publikum. Forslagene til forbedringer/ endringer av rutiner vil bli fulgt opp av administrasjonen.



AKSJON 83·84·85
publikum
 -servicekampanjen på ramme alvor!

POU-gruppen som behandlet vårt forhold til publikum ble bedt om å komme med forslag på tiltak som kunne gjennomføres i samband med "Aksjon Publikum". En handlingsplan som berører ulike deler av vår virksomhet ble vedtatt og settes nå etterhvert ut i livet.

JURIDISK FUNKSJON

Arbeidsoppgavene er juridiske saker av enhver art, yte juridisk bistand til vegkontorets øvrige avdelinger, herunder også biltilsynet. Av spesielle arbeidsoppgaver kan nevnes klager over forvaltningsvedtak, erstatningssaker og inkasso.

ERSTATNINGSKRAV REIST MOT VEGVESENET

Det er blitt utbetalt til sammen kr 140 683,- i erstatninger. Av dette utgjør kr 10 363,- fylkesvegene.

Erstatningskrav reist mot vegvesenet - ferdigbehandlet i 1983

Grunnlag for krav	Utfall		
	Totalt	Ansvar erkjent	Ansvar avvist
Skader som følge av mangler ved vegen	15	5	10
Skader som følge av kollisjon med vegvesenets kjøretøy	7	7	
Skader etter anleggs-/vedlikeholdsdrift	19	11	8
Skader som følge av biltilsynets drift	2	1	1

ERSTATNINGSKRAV REIST FRA VEGVESENET

Det er i alt reist 23 krav i 1983, og det er blitt innbetalt kr 210 334,-. 20 av disse gjelder skader på rekkverk, trafikkskilt og lysanlegg, mens 3 skader gjelder skader på våre kjøretøyer ved kollisjon.

GRUNNERVERV

Grunnseksjonens hovedoppgaver består i hovedsak av:

- Deltagelse i planlegging.
- Forhandlinger med grunneiere og skjønnsforberedelse.
- Ferdigvegskartlegging, grensemerking og oppmåling av ferdig veg.
- Erstatningsutbetaling knyttet til grunnerverv.

I 1983 ble det forhandlet og gjort avtaler om grunnavståelse i 129 tilfeller. Disse spenner fra meget enkle avtaler til de mer kompliserte, der bolighus og andre bygninger inngår i ervervet. I tillegg er det innhentet frivillige arbeidstillatelser eller søkt om forhåndstiltredelse på noen parseller i påvente av skjønn. Det ble avhjemlet 9 skjønn i 1983 på riksveger med i alt 209 parter.

Av skjønn med spesiell interesse dette året kan nevnes: - RV 7 Ustaoset - Haugastøl - E 76 Mjøndalsbrua



I løpet av 1983 er det målt tilsammen 109 kmlangs riks- og fylkesvegene.

Fra 1. jan. 83 ble ordningen med overskjønn gjeninnført. Dette har ført til at ved 12 skjønn med til sammen 249 parter har vi fått 9 overskjønn med 30 parter. Av disse har grunneierne begjært 5 saker, mens vegvesenet har begjært 3. I en sak har vi mot-anket på overskjønnsbegjæring fra grunneier.

FERDIGVEGSKARTLEGGING

Det er i løpet av 1983 målt 65 km langs riksveg og 44 km langs fylkesvegene.

ERSTATNINGSUTBETALINGER

I 1983 ble det for riksveger gjort 418 utbetalinger som for- deler seg på:

- kr 3 011 421 til grunneiere
- kr 678 634 til advokater
- kr 162 526 til domstoler

Dette utgjør en samlet sum på kr 3 852 581, som er kr 207 852 mindre enn året før.

REGNSKAP

Det har vært en markert økning i arbeidsmengden ved avdelingen i 1983. Prøveprosjektet med kontrollert registrering av fakturaer har fortsatt, og likeledes har vi en tid forsøkt en noe enklere form for registrering av egenmaskinrapportene.

For å illustrere noe av saksmengden ved avdelingen kan nevnes:

- Lønnsinnberetninger totalt : 1313 (1234)
- Fakturaer som er behandlet : 22115 (20898)
- Dataregistrerte transaksjoner: 248843 (218804)
- Manuelt førte bilag : 2483 (2265)

Tallene i parentes gjelder 1982

POST/ARKIV

Også antall henvendelser inn til vegkontoret økte i 1983. Oversikten viser følgende:

- Skriftlige henvendelser til vegkontoret : 5612 (5269)
- Skriftlige saker ekspedert fra vegkontoret : 4500 (4800)

Tallene i parentes gjelder 1982.

TRYKKERIET

I løpet av 1983 er det på vegkontorets offsetmaskin registrert 600 000 trykk. Dette er en økning på 60 000 i forhold til 1982.

TELEFON

De samlede telefonutgiftene ved vegkontoret var for 1983 kr 550 500. Dette inkluderer også utgiftene til tjenestetelefoner og beløpet er kr 75 000 høyere enn året før. Biltilsynets samlede telefonutgifter var på kr 200 000, som er omtrent samme beløp som forrige år.

EDB

Prøveprosjektet med mini-data-maskin av typen NORD 100 fortsatte også i 1983 og er antatt å vare fram til april 1984.

Bakgrunnen for prosjektet var et ønske om å få vurdert de totale fordeler og ulemper ved bruk av EDB i distriktsadministrasjonen. Opplegget omfattet til å begynne med:

- Tekniske programmer
 - Tekstbehandlingssystem
- Senere er programvaren blitt gradvis utvidet og omfatter i dag i tillegg til de ovennevnte:
- Datavaresystem med tilhørende programmeringsverktøy
 - Program for kontrollert registrering av fakturaer
 - Program for registrering av egenmaskinrapporter
 - Lønnstakerregister
 - Program for planlegging, disponering og utnyttelse av maskiner

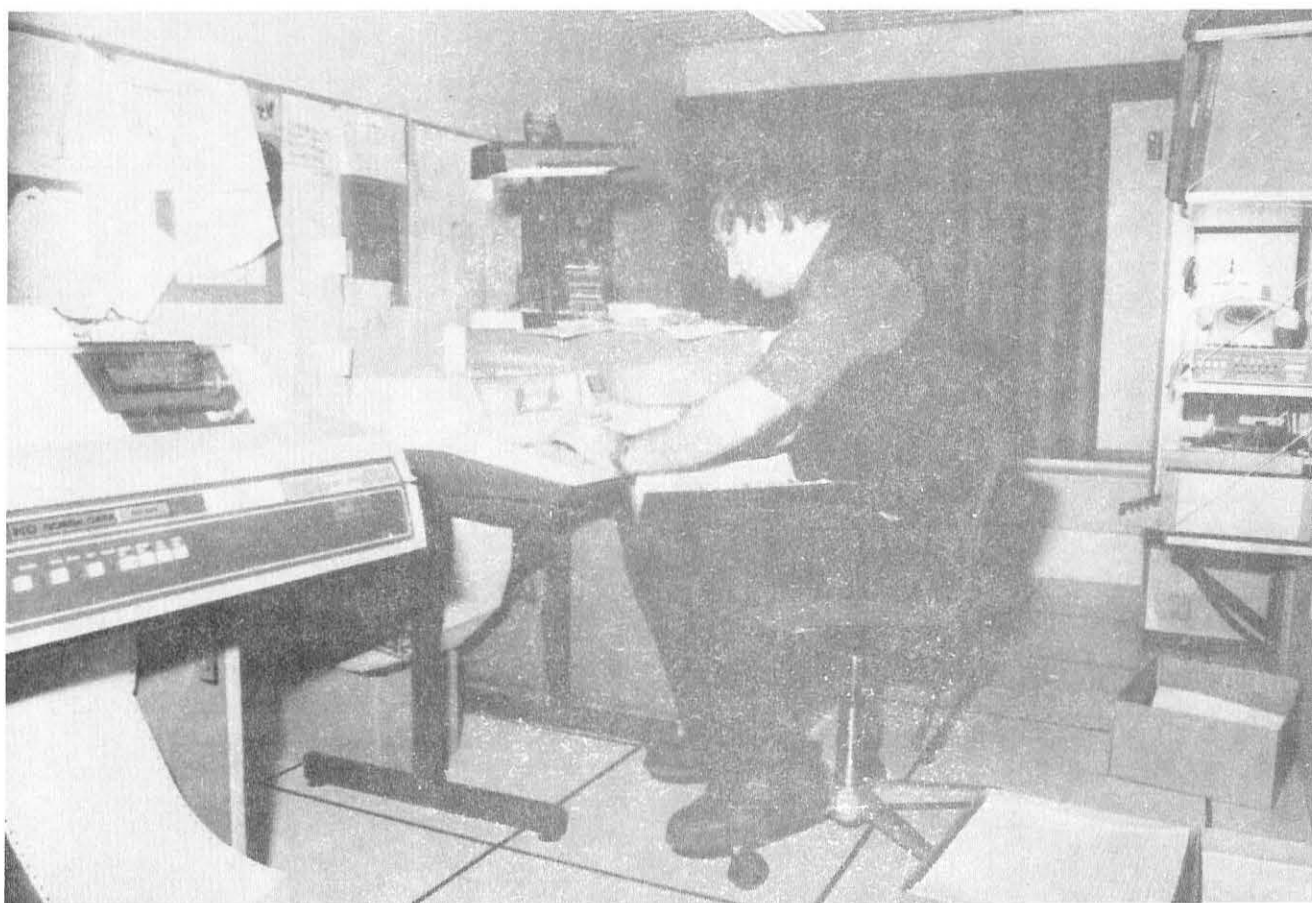
Videre har vi knyttet en tegne-maskin til datamaskinen, samt

opprettet direkte linjeforbindelse til Vest-Viken EDB-sentral. Minimaskinen har gitt en klar effektivitetsgevinst innen områdene tekstbehandling og masseberegning.

Ved masseberegning gir maskinen oss mulighet til å beregne flere alternative løsninger innen en kort tid. På den måten kan vi finne frem til den optimalt beste løsning og derved utnytte ressursene bedre enn tidligere.

Innen tekstbehandling kan nå teksten rettes og redigeres før den skrives ut, samt at den kan lagres. Dette er særlig praktisk i forbindelse med standardbrev. Tekstbehandlingen nyttes av ca. 50 forskjellige brukere og legger beslag på over halvparten av antall produserte terminaltimer.

Vegkontoret har nå en maskinutrustning til ca 1,9 mill kroner. Årlig driftsutgift utgjør ca. kr 350 000.



Buskerud har vært et prøvefylke når det gjelder bruk av EDB i vegvesenet, og til nå er det investert i utstyr for ca. 2 mill. kr.

