

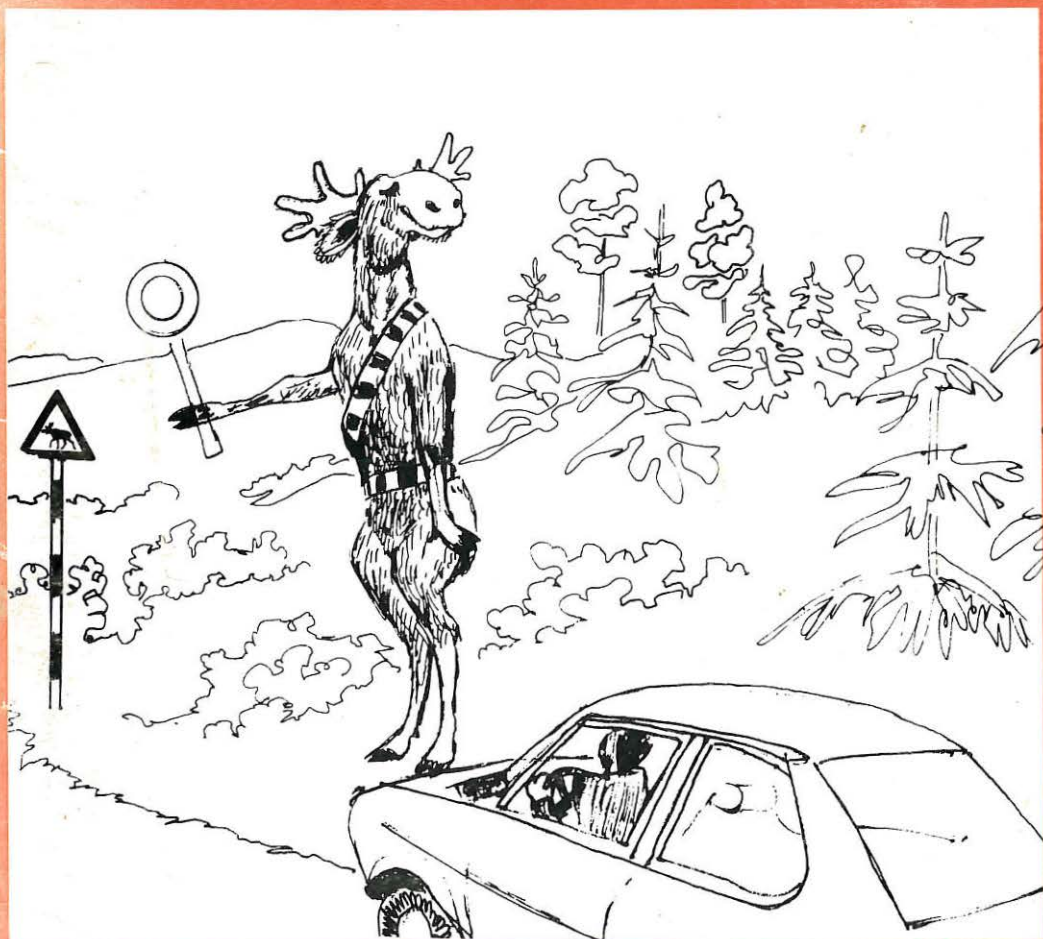
BRO- BYGGEREN



Nr. 3

Oktober 1976

6. Årg.



BRO- BYGGEREN



Organ for Buskerud vegvesen

Redaktører:

Jarle Brekken.
Willy Bakken.

Redaksjonsutvalg:

Tore Strand.
Rolf Lervik.
Hilmar Ødegården.
Hans Jacob Gisholt.

Utgiver og redaksjonens
adresse:

Buskerud vegkontor,
Tollbugt. 2,
3000 Drammen.

Opplag: 1200 Eksp.

Trykk: Trykk-Service A/S,
Drammen.

Forsiden tegnet av
Martha Dahl.

I N N H O L D:

side

- 3 Elgdrapene på E-18.
- 7 Veteranbilrally.
- 9 Tillitsmannens spalte.
- 11 Motorvegbrua og støy.
- 15 Rasteplasser er blitt
søppelplasser.
- 19 Ny verneleder.
- 21 Hyttenytt.
- 24 Rullende verksted.
- 26 Bomstasjonen.
- 29 Ny vegparsell åpnet.
- 36 Grunnseksjonen.
- 39 Eldre treff.
- 42 Fotballsesongen.
- 43 Kryssordløsning.
- 44 Kryssord.
- 46 Minneord.
- 47 Våre medarbeidere.

Tegninger : Martha Dahl.

Kryssord : P.O. Klemsdal.

Elgdrapene på motorveg E 18

Tekst: H.J. Gisholt
Foto: W.B.



For den ukjente leser må vel overskriften være nok til å pirre nysgjerrigheten såpass at han leser videre i nysgjerrigheten etter svar på spørsmålet: "Hva i all verden driver de på med på motorvegen, har vegvesenet startet sin egen elgjakt"?

Den mer kjente leser vet allerede svaret, han vet at det siktes til de mange kollisjoner mellom elg og bil på motorveg E-18 i Lier, like ovenfor Kirkelinnakrysset.

Disse kollisjoner har i løpet av de siste 3 år ført til at over 20 elger har måttet bøte med livet. Dermed ligger strekningen dessverre på førsteplass, en meget klar sådan, når det gjelder elgdrap i Norge forårsaket ved kollisjoner bil/elg.

Hvis vi i en slik situasjon kan trøste oss med noe, så må det være at vi heldigvis kan si at menneskeliv ennå ikke har gått tapt.

De dyretragedier som til nå har funnet sted, og som vi vel dessverre til en viss grad må forvente vil komme til å skje, er beklagelig og like vondt å høre og lese om hver gang.

Vi står jo her overfor en gruppe som det ikke nytter å innprente farene ved biltrafikken. De har vært her før vegen og bilene kom, de har hevd på sitt dyretrekk, de vil ikke vike, de er ikke villig til uten videre å gi avkall på sitt. Slik er skogens konge.

Forstå meg ikke dithen at jeg med dette vil belære elgen, begjære skjønn med tilhørende henvisning til andre egnede områder, under påskudd til at de er like gode.

Vi må ganske enkelte bare godta at av de to parter, så vil den ene aldri gi seg.

Utgangspunktet må derfor bli at det er du og jeg som må belæres, det er vi som trafikanter som er de eneste som har mulighetene for å motta en slik informasjon at vi kan gjøres oppmerksom på de farer vi har langs våre veger, der det virkelig er stor sjanse for at kollisjoner av nevnte art kan skje.

Det er vel dessverre slik at vi alle er av den formening at det ikke hender meg og ikke deg. Det vi leser om i avisene bekrefter jo det ----- . Inntil en vakker dag, da er det kanskje du som bremser litt for sent, - dyret ligger der.

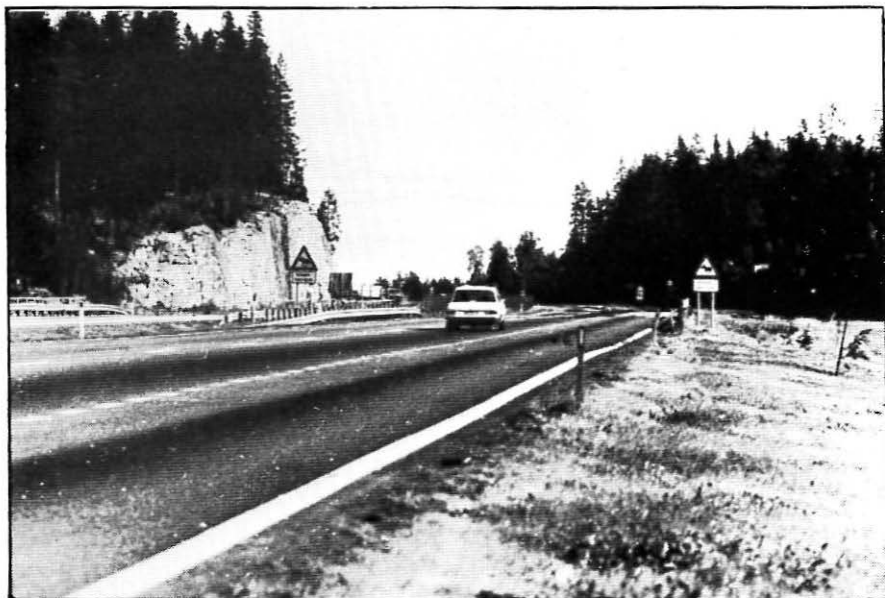
Når en sitter "midt i grøtfatet" og skal være med på å fremme tiltak som om mulig skal ha til hensikt å senke, om mulig eliminere kollisjonsfaren mellom elg og bil på motorvegen, forstår en først hvor vanskelig det er. Men la meg mer konkret komme tilbake til det senere.

La meg først komme med noen betraktninger vedrørende den måte vi varsler faren på, nemlig ved bruk av fareskilt nr. 132, "Dyretrekk". Riktig "rause" har vi vært i Norge ved å bruke skogens konge som symbol på selve faren. En riktig prektig elg har det blitt med et gevir som ville få en dreven elgjeger til å svulme av stolthet hvis han fikk felt maken.

I utlandet er man på langt nær så "raus", der nøyer man seg med en lettvent hjort. Naturlig nok fordi de ikke har elg.

Vel, fareskiltet brukes og bør brukes der det er på sin plass. Men bare der og der det virkelig er et dyretrekk som betyr en fare for biltrafikken.

En "skiltjungel" med denne type fareskilt vil bare svekke respekten for også dette skilt. Det kan vel ingen være tjent med.



Den elgfarlige strekningen

Vi bilister er et merkelig folkeferd. Jeg tror nemlig at man istedenfor dyretrekkskiltet ville oppnå større effekt ved å bruke fareskilt nr. 108 for ujevn veg. Ganske enkelt fordi jeg tror de fleste er reddere for å få en skadet bil på grunn av hullete veg enn at de tror de noen gang skal kollidere med en elg.

Jeg skal ikke utdype disse betraktninger nærmere, de er å betrakte som en forklaring på slik jeg oppfatter den jevne bilists aktelse for fareskilt nr. 132, "Dyretrekk". Den er mildt sagt slett.

Hvis jeg har tatt feil i min vurdering er jeg mer enn glad for å få greie på det.

La meg komme tilbake til innledningen, 20 drepte elger på 3 år. Man har ved vegkontoret forsøkt å rette på disse forhold med de midler man mente var riktig og som det var vanlig å anvende. Fareskilt nr. 132 med underskilt "Viltspill, tenn lyset" er satt opp tosidig på motorvegen kun i det aktuelle område. Viltspill er satt opp langs samme strekning.

- Men ulykkene fortsetter.

Lavt gjerde er for det meste satt opp, elgen har også tilgjengelige underganger.

- Men ulykkene fortsetter.

Dette kunne ikke fortsette - for å si det litt dramatisk.

I juli i år innkalte derfor vegsjefen til et møte der man ene og alene skulle forsøke å analysere problemet til bunns i et forsøk på å kunne fremme praktiske tiltak slik at man for fremtiden mest mulig ble spart for kollisjoner elg/bil på strekningen.

Det deltok representanter fra Vegdirektoratet, Lier Vilt-nemd, Tranby grunneierforening, Viltstellkonsulenten i Buskerud samt vegsjefen, driftssjefen m.fl.

Man ble på møtet enig om følgende tiltak, man kunne likeledes konstatere endel fakta på brukbare og ikke brukbare tiltak:

- Dyretrekket skjer i det alt vesentligste over motorvegen over en strekning på cirka 300 meter mellom øvre fjellskjæring nord for Kirkelinnakrysset og Pukkverksvegen.
- Veggen ligger her delvis på svak fylling, delvis i svak fjellskjæring med tilstøtende skogarealer tett opp til motorvegen. Kratt og tett buskas hindrer sikt ut til sidene.
- Viltspeilene har ingen virkning i dagslys.
- Blendingsgardin i motorvegens midtdeler har antagelig delvis hindret elgen i å krysse motorvegen. Denne vil bli fjernet når belysningen i området kommer.
- Elgen trekker over motorvegen, den benytter ikke undergangene.
- Fareskilt nr. 132, "Dyretrekk" med underskilt "Viltspeil, tenn lyset", har forstemmende liten apell til bilistene.

Veteranbilrally

Rep. Moen/Skretteberg.

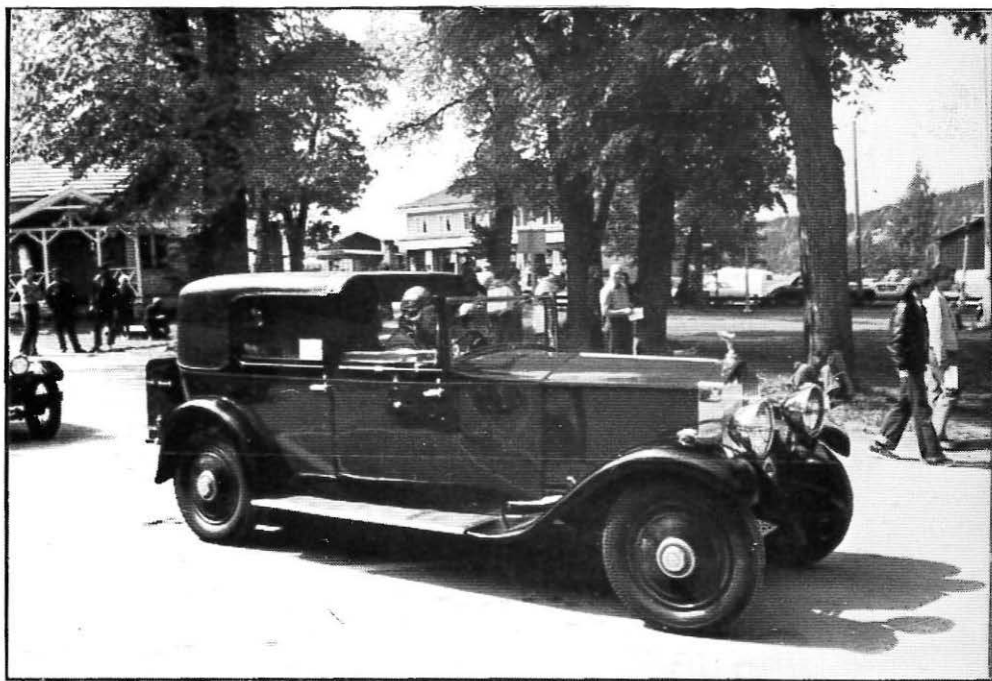
Motorkjøretøyer drevet med bensin var ennå en raritet i Norge omkring århundreskiftet og antallet registrerte vogner kunne telles på en hånds fingre. Desto mer oppsiktsvekkende var det at en hollender ankom til Kristiania med sin automobil i 1901 og kjørte over fjellet til Lærdalsøyri hvor han tok båt til Bergen. Etter datidens forhold og det vanskelige terrenget tatt i betraktning, hadde vegbyggerne gjort en kjempeinnsats men karjol og fjording var turistenes fremkomstmiddel, og det var en virkelig bedrift den første bilturist i Norge utførte. Hans navn var Beduin, men om hans kjøretøy vet man lite. Visstnok oppga han i sin søknad til de norske myndigheter at vognen var drevet med elektromotor i det han vel gikk ut fra at kjøretøy med "eksplosjonsmotor" ikke ville få tillatelse til å kjøre hele strekningen.



Deltager fra Buskerud i sin Hupmobil 1920 mod.

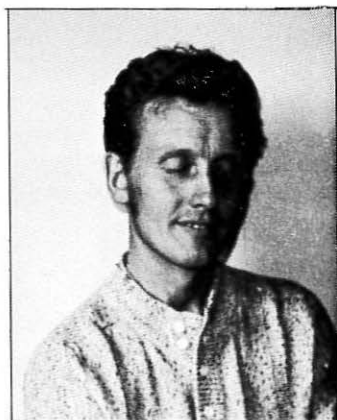
I dagene 1. - 4. juni, forøvrig 75 år etter denne hendelsen, hadde Kongelig Norsk Automobilklubb, Norsk Teknisk Museum og Norsk Veteranvogn Klubb gått sammen om å arrangere veteranvognløpet "Fjord og Mountain Rally" til minne om den første bilturist i Norge. Starten var lagt til Sundvollen og der skulle kjøres i etapper til Fagernes - Maristuen og Lærdal.

Brobyggerens utsendte var tilstede ved starten. Du verden hvor mange gilde kjøretøyer å se. Samtlige veteranbiler var blanke, nypolerte og uten nåtidens "markhull" i kanaler og skjerner. Til og med bildekk var blankere enn deltagerens sko. Hvilken innsats det må ligge bak å sette disse ærverdige kjøretøy i stand, de aller fleste var antagelig finere nå enn da de i sin tid kom fra fabrikken.



Rolls Royce årgang 1930.

Tillitsmannens spalte



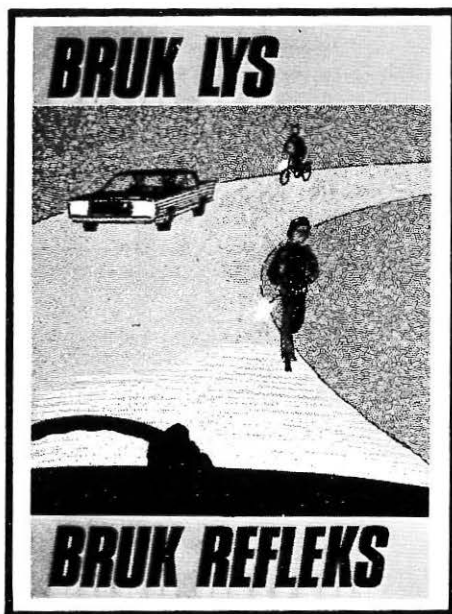
Jeg har tidligere vært inne på betydningen av et godt samarbeide, og jeg er fortsatt av den oppfatning at dette er så viktig for utformingen av våre arbeidsplasser at vi bør bestrebe oss på stadig å forbedre dette.

Et godt eller dårlig samarbeide gir utslag på så mange ting, bl.a. effektivitet - trivsel - sikkerhet. Vanligvis så setter en vel disse tingene opp i den rekkefølge som nevnt her, men jeg tror at om en legger forholdene til rette slik at trivselen og sikkerheten blir så god som mulig så blir også effektiviteten større.

Når det gjelder trivselen så har dette med innkvartering stor betydning, og her vil jeg gi litt ros til vegkontorets ledelse som (dog etter noen betenkeligheter) gikk inn for forslaget om å bygge sentrale brakkeleire. Og pr. idag er det 4 leire i drift og 1 under bygging. På 3 av leirene er det etablert kokkelag hvor ansettelsene av kokker har vært meget vellykket. På nåværende tidspunkt er dette den beste form for innkvartering og målet må være å få etablert brakkeleire på så mange steder i fylket at en stort sett dekker behovet for innkvartering uten å bruke den gamle metoden med transportable innkvarteringsbrakker.

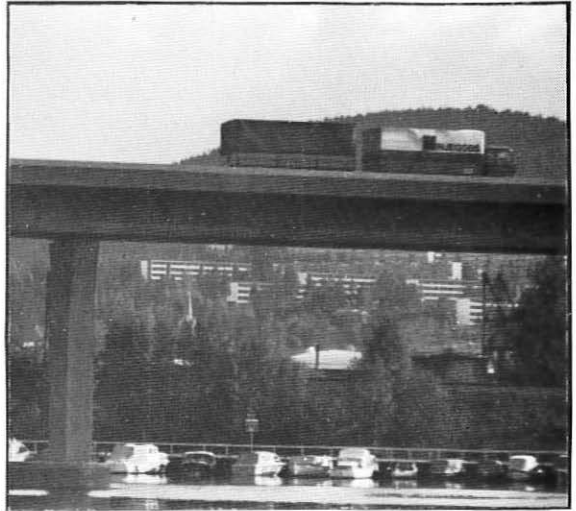
I løpet av høsten er den årlige brakkebefaring gjennomført, og når bladet går i trykken er ca. 100 brakker besiktiget. Hovedinntrykket etter dette er at brakkestandarder er betydelig bedret, men når det gjelder spise/hvilebrakkene synes det som om det er endel svikt i renholdet samt at endel brakker av denne type trenger opp-pussing.

Men dette er forholdsvis "små-saker" som det må gå an å finne en løsning på, samt at en får etablert en fast rutine for renhold. Når det gjelder sikkerheten "Vernearbeide", tror jeg en kan spore en stigende interesse på alle hold. Spesielt tror jeg hørselsundersøkelsen som gjennomføres som et prøveprosjekt her i fylket virker veldig motiverende på den enkelte. Og at dette igjen fører til et sterkere engasjement slik at vi i samarbeide med Verneleder-Verneutvalg aktivt arbeider for å skape et arbeidsmiljø som er fullt forsvarlig ut fra hensynet til arbeidstakernes sikkerhet, helse og velferd. Dette er ting som taes med som en naturlig del av driftsplanleggingen og derfor skal vi aktivt sammen arbeide videre med dette for å øke etatens effektivitet og konkurranseevne.



Motorvegbrua og støy

Tekst: G. Nærum
Foto: W.B.



Trafikkstøy har vært et sentralt og stadig tilbakevendende tema for vurdering og diskusjon ved føringen av motorveg E18 gjennom Drammen. For å danne seg et bilde av hvilke støyforhold en kunne vente etter åpningen av motorvegen er det utført en mengde målinger og beregninger, og det er likeledes foretatt sakkyndige vurderinger av eventuelle støydempende tiltak på motorvegbrua. Ennå er det vel ikke tatt endelig stilling til om støyskjermer skal monteres.

Motorvegbrua er allerede permanent utstyrt med en ca. 90 cm høy føringskant av betong på begge sider, og denne kanten gir en merkbar reduksjon av støyen, særlig i områder beliggende i "støyskyggen" nær inntil og vesentlig lavere enn brua, f.eks. parkeringsplassen ved Cash & Carry. Vegsjef Nesje ønsket konkrete opplysninger om hvilken støydempende effekt denne føringskanten har, og hadde selv ideen til de enkle støymålinger som nedenfor er beskrevet.

Som kjent er føringskanten ført et stykke innover fyllingen bak landkaret for motorvegen på Brakerøya. Vegvesenets anleggskontor er beliggende ca. 75 m sørøst for motorvegen, omtrent rett ut for føringskantens endepunkt og var naturlig målested for de støymålinger som fant sted om natten mellom kl. 0200 og 0400 den 3. desember ifjor. Vår alltid interesserte vegsjef trosset regnværet og fulgte målingene på nært hold. En leiet fullastet trailer med henger, og vegsjefens Audi personbil fungerte som trafikkstøykilder.

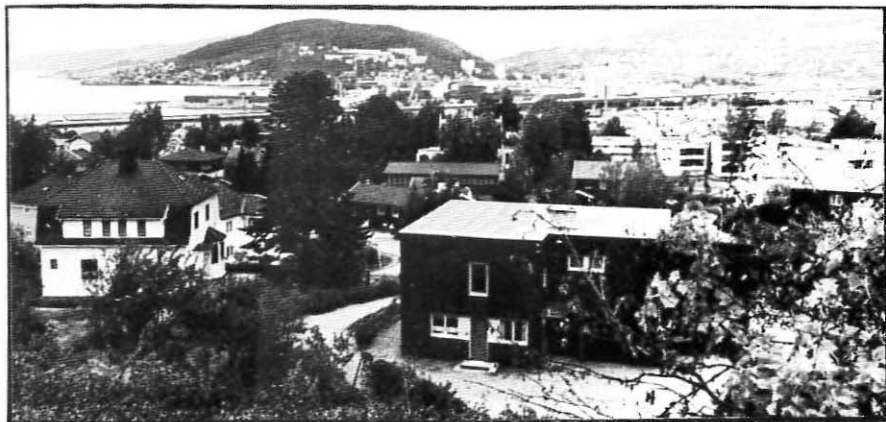
Støyen ble kontinuerlig målt ved kjøring på motorvegen fra et par hundre meter før føringskantens begynnelsepunkt til omtrent samme lengde inn bak føringskanten. Prøvebilene kjørte med forskjellige hastigheter og i begge retninger, traileren en gang også med gear utkoplet. Støyvariasjonen ble direkte avlest på måler og samtidig tatt opp på lydbånd, for senere transformasjon til en grafisk støykurve uttrykt i decibel dB(A), som er den enhet som vanligvis benyttes ved måling av trafikk støy. Enheten faller noenlunde sammen med den subjektive vurdering av støynivået og varierer i det hørbare lydrområdet fra 0 til 120, tilsvarende høreterskel og smertegrense.

En "gjennomsnittsperson" vil f.eks. vurdere en styrkeforandring fra 60 dB(A) til 70 dB(A) som er subjektiv fordobling. På samme måte vil hvert av sprangene på 10 dB(A) virke som en fordobling.

Målingene viste at trafikkstøyen fra traileren ble dempet med ca. 5-6 dB(A) på grunn av føringskanten. Støyen fra vegsjefens Audi ble tilsvarende redusert med opptil 10 dB(A), dvs. en subjektiv halvering av støyen. En større støyreduksjon her var ventet fordi støykildene (dekk, motor, eksos) sitter lavere på en personbil enn på en trailer. Maks. registrert støy fra prøvebilene ble målt til ca. 70 dB(A) for traileren og ca. 65 dB(A) for personbilen.

Den støygrense for boligområder som er foreslått lagt til grunn for internasjonale normer ligger på 55dB(A). Skal dette kunne oppnås for trafikken på motorvegbrua må en opp i en støyskjermhøyde på 4 m. En vil håpe at slike skjermer ikke blir montert, kanskje mest av estetiske grunner, men også fordi det er en utbredt oppfatning at støyen fra motorvegbrua er lavere enn ventet, og fordi andre støykilder i områdene nær brua gir strkere bidrag til det totale støybildet.





Motorvegbrua - forurensrer den dette miljøet?



Men vegvesenet driver også støymålinger i et noe større omfang. For å kunne få et sammenligningsgrunnlag av trafikkstøyen gjennom Drammen før og etter åpningen av motorvegbrua ble det allerede i 1971 bestemt at en skulle gjennomføre målinger.

Opps.m.ass. Wiggo Foosnes som har ansvaret for disse målingene kan fortelle til B.B. at det ble inngått avtale med Akustisk laboratorium ved NTH om støymålinger i Drammen. 10 målepunkter på et område på 3.5 km² ble bestemt, og målingene satt igang i 1972.

"Hvordan foregår så disse målingene, Foosnes?"

"Normal-systemet, som er spesielt innkjøpt til disse målingene, består av en feltenhet som registrerer støynivået 2 ganger pr. sekund, omformer hver enkelt måleverdi og lagrer disse på magnetbåndkassett. Båndkassetten avspilles og analyseres på laboratoriets data-anlegg", sier Foosnes, og fortsetter:

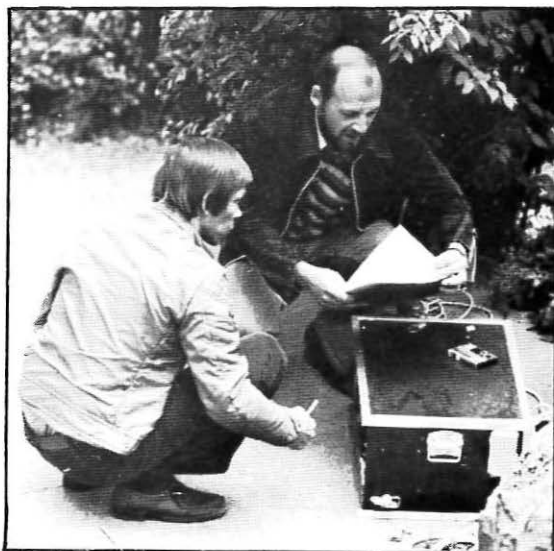
"Utgiftene til måleutstyret ligger på ca. 185 000 kr, og driftsutgiftene på ca. 45 000 kr pr. år".

Og hva slags resultater viser så målingene etter at motorvegbrua ble åpnet?

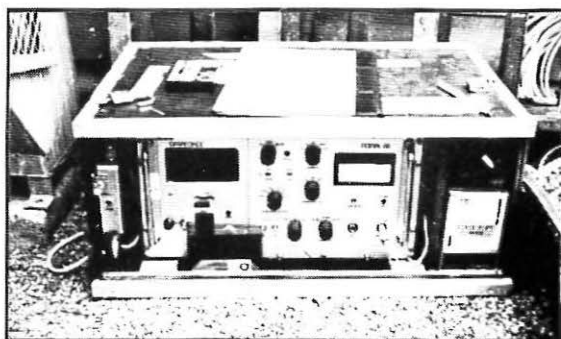
"Generelt kan vi si at støynivået etter åpningen av motorvegbrua er som ventet, og at enkelte områder er noe mer plaget av støy enn andre. Målingene viser at området rundt Fjellheim skole ligger utsatt til, sier Foosnes. "Innsamling av støydata vil fortsette enda en tid framover og den endelige rapporten vil foreligge om ikke alt for lang tid. Denne rapporten vil også være til stor hjelp i forsøket på å prognosere trafikforholdene en antar vil eksistere ca. 1990", slutter opps.m.ass. Wiggo Foosnes.



Støymåleapparatene



Opps.m.ass. Foosnes og tekn.ass. Grothe sjekker måleutstyret.



Rasteplassene er blitt til søppelplasser

"Aldri har jeg sett maken til utsikt på rasteplassene langs riksvegen som nedover gjennom Hallingdal, sa en mann som kom nedover dalen på søndag. Noe av det samme har vi fått høre fra Kongsbergdistriktet også. Og det har sikkert vært tilfelle langs andre mer trafikerte veger i den senere tiden: Berg av søppel i sekker, plastposer, pappesker o.l. stablet opp omkring søppelkurvene på rasteplassene langs vegene våre - tildels også flytende utover i et uappetittelig sammensurium.

Det er aldeles forferdelig å se hvordan bruken av søppelkurvene på disse rasteplassene har utartet seg. Vegvesenet har laget rasteplasser som et hyggelig tilbud til de vegfarende, for rast og avkobling på koselige steder. Mulighetene for å bli kvitt det lille avfallet slik rast medfører var tenkt ordnet på betryggende måte, sier vegvokter Knut Nymoen i Gol".

Dette er et utklipp fra en avis sommeren 1975.

Det har vært spekulert frem og tilbake over hvorledes vegvesenet skal takle dette. Vi er redde for å bli et renovasjonsvesen, men vi innser at noe må gjøres av noen.

I brev av 15. september 1976 til vegkontoret skriver vegmester Bjørn Aasmundrud:

"På forsommeren i år kjøpte vi inn en avfallsdunk i plast. Denne har et volum på $2m^3$. Etter de mål som var oppgitt på denne, hadde vi tenkt å bruke en liten Mercedes lastebil med kran ved tømning av denne.

Den var tenkt plassert på en plass i Ådal hvor det bestandig var mye søppel. Søppelkjøreren bor også i Ådal, så han skulle ta med seg dunken på turen nedover om morgenen, tømme den på søppelplassen ved Hønefoss, og ta den med oppover igjen om kvelden.

Nå viste det seg at det var innvendige mål som var oppgitt på beholderen, så den ble for bred til en liten Mercedes. Derfor ble dunken istedet plassert i Klavåsen på Rv. 35.

Vegvesenet har en lastebilsjåfør som bor her ute på Tyristrand, så han tar med seg bilen hjem om kvelden, og tømmer dunken på bilen neste morgen. Bilen han kjører er utstyrt med kran.

Her i Klavåsen var fra før av plassert tre vanlige avfallsdunker med 100 liters sekker. I hardeste turisttrafikken ble disse tømt hver dag, men allikevel var ikke dette nok. Hver dag var det som regel plassert søppel på utsiden av disse, som ble revet utover av dyr om natten.

Etter at den nye dunken ble plassert her, er denne tømt oftest en gang i uken, men allikevel har det vært rent og ryddig på rasteplassen rundt omkring. Dette kommer jo av at den nye beholderen har så mye større volum.

Jeg har forsøkt å regne litt på kostnadene både hvis vi tømmer søppelen på den gamle metoden, og hvis vi gikk over til store beholdere som her er omtalt, og tømte med lastebil med kran.

Gamle-metoden

Kjørelengde pr. tømmetur: 260 km á kr 1.55	=	kr 403.-
+ fører: 8 timer á kr 50.-	=	" 450.-
Tilsammen	=	<u>kr 853.-</u>
		pr. tur

I løpet av sommeren blir det kjørt ca. 86 tømmeturer:
86 turer á kr 853.- = kr 73 358.-

Store beholdere tømt med lastebil

Her har jeg regnet med å bruke vegvesenets boggibil med kran. Lasteevne 11 tonn. Her er førers lønn inkludert i leieprisen.

260 km á kr 2.31	= kr 600.60
8 timer á kr 60.30	= " 482.80
Tillegg for kran: $\frac{482 \times 40}{100}$	= " 193.10
Tillegg for tipp: 8 t á kr 1.20	= " 9.60
Tilsammen pr. tur	<u>kr 1286.10</u>

Regner med å tømme en gang pr. uke i 22 uker: 1.5 - 30.9:
= kr 28 294.-

Som en ser av dette regnestykket som gjelder hele vegmester-området, vil det bli ca. kr 45 000.- billigere å gå over til store avfallsdunker, og tømme disse med lastebil

Nå er det et men her, og det er at vi har plassert søppelstativer flere steder utenom rasteplassene våre. På tilsammen 14 steder. Dette er på plasser som det erfaringsmessig er mye søppel. Skulle vi inndra disse, ville det nok bli en del søppel uttømt her.

Jeg kunne tenke meg at vi i tillegg til rasteplassene måtte plassere store dunker på en del av disse, og prøve å sette opp skilt med søppeltømming forbudt på resten. De små søppelstativene måtte inndras, ellers så måtte vi allikevel reise og tømme disse hver dag i turisttiden.

Vi har tilsammen 11 rasteplasser og jeg kunne tenke meg å plassere avfallsdunker på 5 steder i tillegg. Dette ville bli tilsammen 16 dunker.

Hver dunke koster ca. kr 4 000.- i innkjøp. Tilsammen ville dette koste kr 64 000.-.

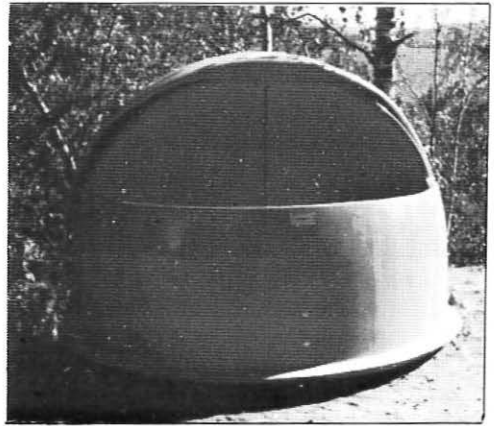
Jeg tør ikke påstå at det er riktig å gå over til disse store dunkene og bruke stor lastebil til tømming, men slik som søppelkjøringen nå har utviklet seg, er det både dyrt og et stort mas og pass.

I ferietiden - fra første halvparten av juli til midt i august - bør det tømmes hver dag. Vi har sløffet å tømme på søndager, og da flyter det med søppel rundt stativene på mandager.

Hvis en hadde større beholdere, ville en nå slippe disse vanskeligheter", sier vegmester Aasmundrud til slutt i sitt brev.

Driftssjef Willumsen kommenterer:

Jeg kan underskrive at det er meget riktig i hva vegmester Aasmundrud skriver om overfylte søppelkurver, og jeg er ikke sikker på at det vil være galt å gå til anskaffelse av store avfallsdunker, alle forhold tatt i betraktning.



Den nye typen søppeldunk som er i prøvedrift på Tyristrand.



i fokus

Arve Aaby



NY VERNELEDER VED VEGADMINISTRASJONEN I BUSKERUD

1. april i år overtok jeg som verneleder ved vegadministrasjonen i Buskerud. I den forbindelse er jeg blitt bedt om å redegjøre litt om vernelederens gjøremål.

Vernelederens arbeidsområde omfatter den daglige ledelse av vernearbeidet i fylket innenfor alle deler av vegvesenets virksomhet. Det tilligger stillingen å forberede saker for verne- og miljøutvalget.

Det jeg var mest opptatt med i starten var den nå så etterhvert velkjente hørselsundersøkelsen av tjenestemennene ute i driften. (De endelige resultatene av denne regner jeg med vil komme med i neste nummer av Brobyggeren). Samtidig med hørselsundersøkelsen foretok jeg støymålinger rundt på arbeidsplassene og fikk da god anledning til å studere vernearbeidet og bruken av verneutstyret på nært hold.

Jeg har inntrykk av at det meste aktuelle verneutstyret stort sett er tilgjengelig på de fleste arbeidsplasser, men bruken av det varierer sterkt. Spesielt brukes det lite hjelm i områder hvor dette er tilrådelig. Men her er vel en av oppgavene til vernelederen: Nemlig å informere om og påvirke til økt bruk av verneutstyr.

På hver arbeidsplass er det valgt et verneombud som spesielt skal tenke på vernearbeidet på stedet og som i samarbeid med arbeidsledelsen skal forsøke å løse de problemer som oppstår på vernesiden. Løses ikke saken på det lokale plan, tas den opp vanlig tjenesteveg. Blir den heller ikke da løst kan den fremmes til verne- og miljøutvalget.

Gjennomføringen av den nye loven om arbeidsmiljø som ventes vedtatt i løpet av året, vil sannsynligvis føre med seg en utvidelse av vernelederens arbeidsoppgaver.

Arbeidstilsynets opptrapping av bemanningen ute i distriktene kan også medføre et merarbeid for vernelederen da alle henvendelser om slike saker skal gå gjennom han. Han er også kontaktmann for politiet ved etterforskning av ulykker eller lignende.

Alle skader som skjer rapporteres skriftlig inn til meg, og jeg sender dem kvartalsvis videre til Vegdirektoratet etter at vi har behandlet dem i verne- og miljøutvalget.

Jeg skal også kontrollere at foreskrevet førstehjelpsutstyr er tilstede på arbeidsplassene, men det er verneombudene som jevnlig skal påse at førstehjelpsskap/kassetter er komplette. Med noen års mellomrom blir det gjennomført førstehjelpskurs for verneombudene og andre interesserte.

For tiden pågår den årlige brakkebefaring som går ut på å kontrollere at brakkene fyller de krav som er gitt i overenskomsten. I tillegg ser vi på brakkenes tekniske kondisjon. Av de vi har kontrollert hittil har de aller fleste vært i meget god stand. Det foregår en kontinuerlig restaurering av brakkene. Så man skulle være sikret en god brakkestandard her i fylket.



MED OG UTEN SVETTEREM

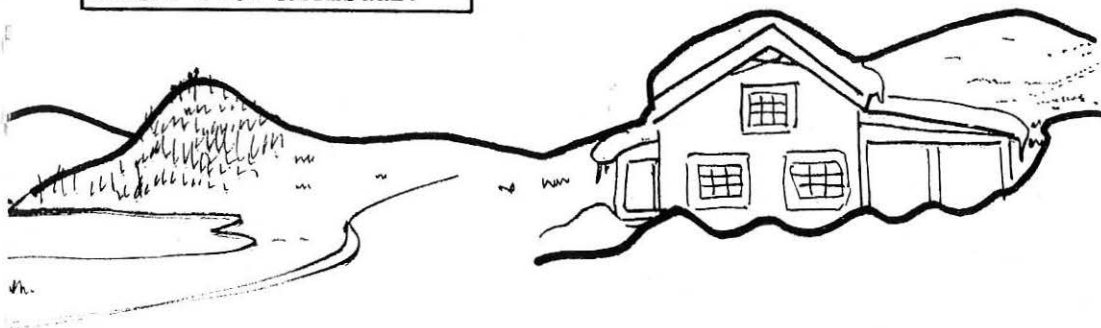
En lastebilsjåfør gikk inn i en hatteforretning i Drammen, og ba om en arbeidslue. Ekspeditøren fant fram en vanlig type, og det var enighet om handelen da kunden spurte hva lua kosta. Ekspeditøren fortalte at prisen var kr. 48,-.

"48 kroner", sa sjåføren, "er det ikke samme typen de bruker i Vegvesenet? Der gir de bare kr. 38".

"Jo...", sa ekspeditøren, "men der er de nok billigere, for Vegvesenet bruker en type uten svetterem".

HYTTE nytt

Tekst: P.O. Klemsdal.



NYE SØKNADSFRISTER FOR LEIE AV HYTTENE

I Samarbeidsutvalgets møte 17. august ble det vedtatt visse endringer av gjeldende reglement for leie av hyttene. For det første ble hytteutvalgets forslag om nye tildelingsperioder og søknadsfrister klubbet igjennom, slik at fra årsskiftet vil det bli operert med følgende opplegg:

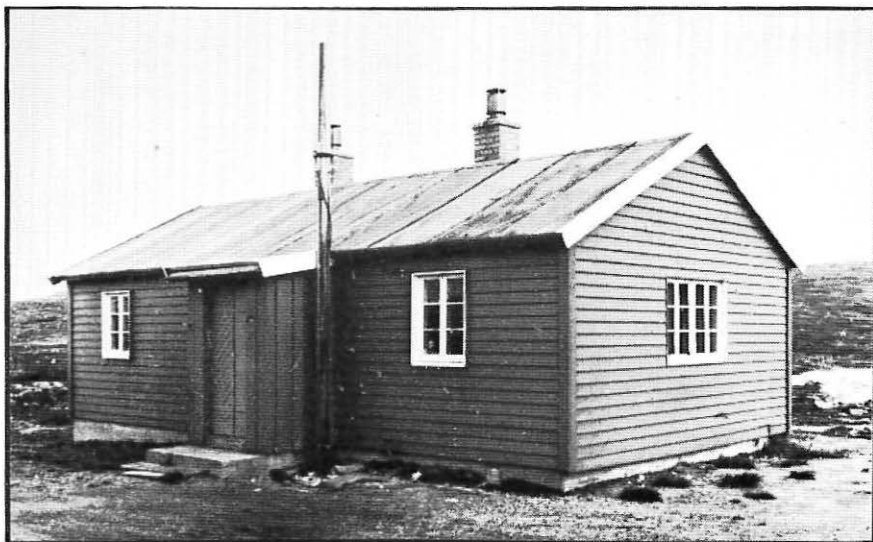
Periode	Søknadsfrist
1. januar - 1. mai	1. desember
1. mai - 1. september	1. april
1. september - 1. januar	1. august

Bakgrunnen for forslaget var at under den tidligere ordning omfattet perioden 1. februar - 15. juni deler av 2 ferier. Søknadsfristen var så tidlig som 1. januar, og det er svært få som på dette tidspunkt har oversikt over mulige feriedager i det kommende ferieåret. Heretter vil imidlertid tildelingsperiodene følge ferieåret.

Utvalgets forslag om høyere dagleie ble også vedtatt i nevnte SU-møte, slik at det fra 1. januar 1977 koster kr 10.- pr. døgn for leie av hytte. Leieprisen har nå i en årrekke kun vært kr 4.-, et beløp som med dagens prisnivå må betraktes som en symbolsk pris.

Det tilligger hytteutvalget å anskaffe utstyr og inventar til hyttene, eventuelt foreslå forbedringer av disse. Tidligere har maskinavdelingen dekket nærmest alle utgifter i forbindelse med brakkene, et forhold man ikke kan regne med skal vedvare. Utvalget finner det rimelig at de ferierende gjennom dagleien finansierer innkjøp av utstyr og inventar mens øvrig vedlikehold og forbedringer av brakkene går inn under maskinavdelingen.

Leieforhøyelsen vil gjøre det mulig å foreta de nødvendige anskaffelser av inventar o.l. for fremtiden, slik at hyttene vil kunne fremstå som et enda bedre tilbud for brukerne.



Lappestein

FERIEHYTTENE BLIR STADIG BEDRE

Til glede og nytte for de mange hytte-brukere, er det i løpet av sommeren og høsten foretatt tildels omfattende vedlikeholds- og forbedringsarbeider på flere av hyttene våre. Det er i maskinavdelingens regi det hele har foregått, og resultatet må sies å være meget tilfredsstillende.

Hittil kan nevnes at de månedlige variasjoner, på de typiske morgen- og kveldsrush på motorvegen her i Drammensområdet, er noe mindre enn tilfellet er for eksempel med innfartsvegene til Oslo.

Tidligere tellinger, samt bomstasjonens resultater bekrefter dette, se fig. 1. Interessant blir disse tall først når man sammenlikner disse med hva som var forventet.

For 1975 regnet A/L Motorvegfinans med en ÅDT på 12 850 kjøretøyer i beste, 10 850 i dårligste prognose. Avviket fra prognosen er derved meget liten, idet de faktiske tall ligger over den dårligste prognose, og under den beste prognose.



Situasjonen i dag - stengt.

Det er for tidlig å si noe eksakt om den trafikkomlegging som har funnet sted til andre veger, først og fremst Lierstranda, gamle Lierbakkene (Rv. 289) og gjennom Lierbyen (Rv. 285), men disse forhold er under jevnlig observasjon, med bl.a. ekstra tellepunkter i området.

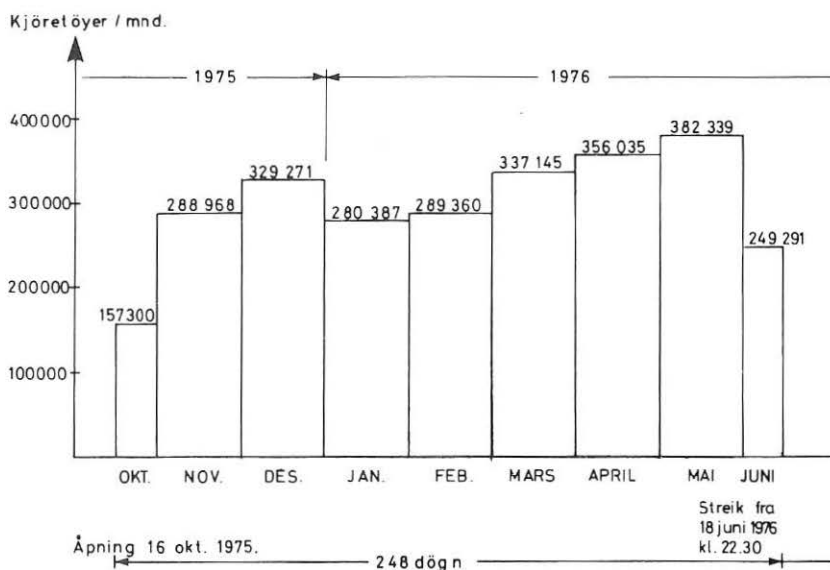
Grovt forenklet kan man si at av en ADT på 15 000 kjøretøyer/døgn på motorvegen i 1975 (før åpning av bomstasjonen) antok man en "avvisning" på 20%. Det vil si at 3000 kjøretøyer daglig ville bli trukket vekk fra motorvegen over på i alt vesentlig de gamle Lierbakkene, Rv. 289. Dette betyr igjen en fordobling av trafikken her. Dette har da også stort sett vært tilfelle.

Økningen har de betydd en økning av trafikken på Lierstranda mellom Høvik allé og Amtmannsvingen, noe som beboerne har fått merke.

Dette område var imidlertid fra før av meget sterkt belastet med en ÅDT på cirka 9000 kjøretøyer. En trafikkbelastning som allerede dengang måtte karakteriseres som "meget stor trafikk". I tillegg må vi ikke glemme at bilparken på landsbasis i gjennomsnitt økes med cirka 10% fra 1974 til 1975.

Andre tall fra andre tilstøtende veger i Lier og Drammen vil sannsynligvis stort sett bekrefte den trafikkomlegging man forventet.

Man kan vel også konstatere at motorvegen, tross alle dystre spådommer, stort sett brukes som forutsatt.

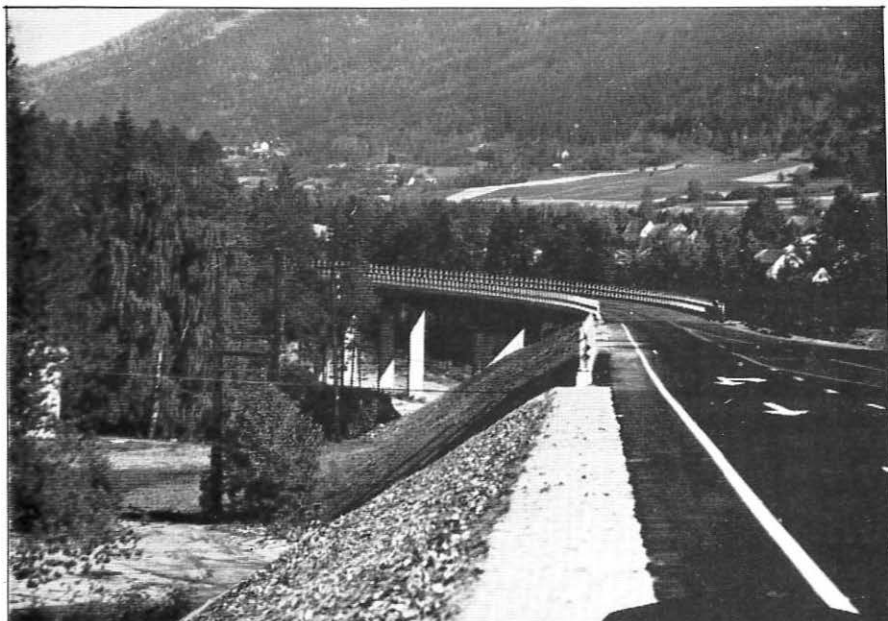


Sum 2.670.096 kjøretøyer

Fig. 1

Nye 9 km veg tatt i bruk

Tekst: K. Steinsvik
Foto: W.B.



RIKSVEGANLEGGET ÅMOT - VIKERSUND

Igjen kan våre trafikanter og andre nyte et ferdig vegstykke. Denne gang gjelder det ny riksveg 35 forbi Vikersund, Geithus og Åmot i Modum kommune. Vel, Åmot må vente nok ett år, men mesteparten av anleggsarbeidene er også her utført. I tillegg til dette har vi også en vegarm utenom Vikersund som naturlig følger i kjølvannet, og som vil bli gjort ferdig de nærmeste år.

Når hele vegstykket er ferdig, vil de forannevnte tettsteder unngå mesteparten av den stadig økende gjennomgangstrafikk som har vært til stor belastning for innbyggere og trafikanter.

Den nye riksvegen som er 11.8 km lang, (9.2 km åpnes i år) tar av fra eksisterende riksveg 35 syd for Enger gård i Åmot. Veggen skjærer gjennom en del dyrket mark på Enger gård og følger videre mot nord gjennom et boligområde frem til Rv.287 (Sigdalsvegen) som krysses i bro. Videre nordover like vest for Bårudåsen, forbi et boligområde og tidligere Embretsfos fabrikk mot Sporpind. Herfra går veggen i store trekk like øst for Randsfjordbanen og parallellt med Buskerud Kraftverkens høyspentlinje. Ved Katfos krysser veggen over fylkesveg til Gravfoss og Unions fabrikkspor i 2 broer. Drammenselva og Randsfjordbanen krysses i en 255 m lang bro, videre i en stor skjæring gjennom Furumoen. Mot Vikersund går veggen i lett kupert terreng, vekslende mellom skog og dyrket mark. Badevegen og Krøderbanen krysses i to plan, og innpåspleisingen på Rv. 280 finner sted ved Bottegård, ca. 400 m vest for Bottegård vegkryss.

Vegen er bygd etter vegklasse II C (8.5 m planeringsbredde) og er fri for direkte vegforbindelser med eiendommene langs veggen, og nye vegtilslutninger er vurdert i forhold til vegnettet som helhet, og er bygd etter en samlet plan. Dimensjonerende hastighet er 90 km/t, og er den hastighet som er valgt for å bestemme vegens geometriske utforming (kurvator, stigning osv). Tillatt hastighet vil bli kun 80 km/t.

Litt historikk:

Størstedelen av riksvegtracéen ble i 1961/62 utredet av et konsulentfirma i samarbeid med fylkets vegkontor. Det var strekningen Gustadhøgda - Bottegård. Det ble vurdert ett østre og ett vestre alternativ henholdsvis på vestre og østre side av Drammenselva. I brev av 15. februar 1963 ga Vegdirektoratet sin tilslutning til det vestre alternativ. Som årene gikk, ble riksvegplanen utvidet til å gjelde strekningen Åmot - Bottegård. Påkoblingen ved Enger gård syd for Åmot var ment som en midlertidig løsning, da det på lengre sikt forutsattes at riksveg 35 førtes videre over elva ved Døvikfossen og på vestsiden av elva frem til Hokksund.

Detaljplanen forelå ferdig og ble godkjent årskiftet 1970/71, og ble tatt opp til bevilgning 1971. Den totale kostnadsrammen var dengang ca. 38 mill. kroner. (1970-kroner).

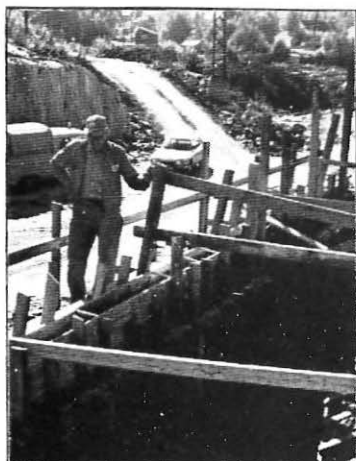
Fotomontasjen viser vegvesenets egne folk som har vært på dette anlegget.



Oppsm. Slåtta
Oppsm. Sundal
Oppsm.ass. Stavn
Ing. Steinsvik



Johan Laupet
Ivar Sandvold




Sigurd Lien
Steingrim Lund
(delv. skjult bak forskalingen)



Eivind Ranheim
Henrik Holthe




 Peder Pettersen.
Bjarne Bergom.
Ole Johansen.



De to som har sørget for god mat til kara på anlegget:

Nelly Hansen og Else Heiland.



 Stikningsgjengen:
Torbjørn Øen.
Tom R. Lundgren.
Kjell Madsen.

Ekspropriasjons under- og overskjønn ble begjært og avholdt høsten 1971 og våren 1972. Til dette medgikk godt og vel 2 mill. kroner.

Anleggsarbeidet startet opp i september 1972.

Anleggsperioden:

Anlegget ble delt i 4 hovedparseller. Det var:

Åmot - Sporpind	(2.6 km)	ferdig 1977
Sporpind - Geithus N	(4.7 km)	
Katfoss bru		
Geithus N - Bottegård	(4.5 km)	

hvorpå arbeidene startet opp på denne sistnevnte parsell. Anlegget er blitt drevet i egen regi, men med stor bruk av underentreprenører. Med det aller meste av sprengningsarbeidet (hittil ca. 250 000 m³), er utført av egne folk

som har gjort en fin jobb, uten personuhell og et minimum av skader på omliggende terreng og bebyggelse. Tilsammen har det i gjennomsnitt vært ca. 16 av våre arbeidere, kokker oppsynsmenn, assistenter stasjonert på anlegget. For de som ikke er fra stedet, har det vært brakketilværelse og kokkelag.

Anlegget er forsøkt drevet etter moderne prinsipper, og så rasjonelt og effektivt som mulig. Det er benyttet EDB i forbindelse med detaljplanlegging, masseberegning, utsettingsdata, driftsplanlegging og driftsoppfølging. Dette har vært til uvurderlig hjelp, for blant annet å kunne registrere så fort som mulig at kostnadene har ligget på et rimelig og akseptabelt nivå. Anlegget har også vært med som et av prøveprosjektene i forbindelse med Vegdirektoratets enhetsprisundersøkelse, og representanter fra Vegdirektoratet har vært til stede ved de månedlige byggemøter. Det har også vært avholdt jevnlig informasjonsmøter for egne arbeidere, slik at planer og resultater av utført arbeid, er luftet og diskutert.

På et slikt stort anlegg, kommer en i berøring med mange andre statlige, kommunale og private interesser, og samarbeid og koordinering er nøkkelord i denne forbindelse. Dette har fungert til alles tilfredshet på dette anlegg, og en vil i den anledning berømme Modum kommune, Norges Statsbaner, Televerket, Buskerud Kraftverker og andre for sin innsats for å legge forholdene til rette.

En del data i forbindelse med anleggsdriften:

Utsprengt fjell (t.o.m. september 1976)	246 088 tfm ³
Masseflytting (stein og jord)	ca. 585 000 tfm ³
Stikkrenner, omlegging av bekker og andre rørarbeider	2 034 m
Avkjørslr, ramper, omlegging av lokalveger	ca. 5.9 m

Broer som er bygget/under bygging:

Hovde bro. Jernbanebro for Krøderbanen	Lengde	27.5 m
Badevegen bro	"	34 m
Kjølstad bro (betongkulvert)		
Kjemperud bro	"	29 m
Katfoss bru	"	255 m
Skredsvik bro	"	37 m
Union bro (betongkulvert)		
Bårud bro (betongkulvert)		
Lillås bro (under bygging)	"	36 m

Andre underganger (Armcorør):

Bjølgerud	D = 5.5 m
Kalakerskogen	D = 3.5 m
Skalstad	D = 3.5 m
Lillås	D = 3.5 m

Det gjenstår å bygge 2 bruer på parsell Åmot - Sporpind, samt Kroka bru på parsell Arm rundt Vikersund.

Katfoss bru

Den største brua på anlegget er Katfoss bru, med sine 255 m, og med spennvidder på 45 m, 40 m, 3x25 m og 20 m. Den har kostet nærmere 7 mill. kroner og krever litt spesiell omtale.

Den er en spennbetongkonstruksjon, bredden er 9.4 m og overbygningen har et kassetverrsnitt med varierende høyde fra 1.2 m til 4.0 m. Hovedspennet på 75 m er bygget etter den såkalte "fritt-fram metoden" med kringarmer på 37.5 m hver. Til dette ble benyttet flyttbar stillase, og som bygget seg 4 m etappevis utover. Hovedspennet hadde både horisontal- og vertikalkurvatur, og det måtte meget nøyaktige målinger til for å få den riktige tracé. Byggemåten er vel kjent, men er den første av sitt slag i Buskerud.

Det ble benyttet 130 spennkabler, det medgikk 2746 m³ betong og 378 tonn armering.

Entreprenør var Ingeniør O.E. Dybvik A/S, Oslo.

Litt økonomi

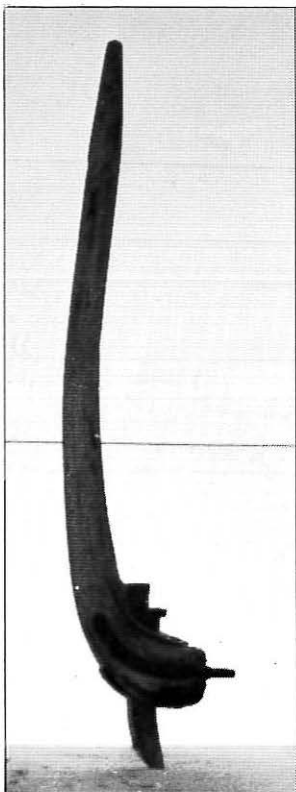
Årlige bevilgninger har vært mellom (6 - 12) mill. kroner. Totalt t.o.m. 1976 har det medgått nærmere 40 mill. kroner, og totalt vil riksveganlegget Åmot - Vikersund inklusive Arm rundt Vikersund komme på vel 50 mill. kroner.

Etter at nå størstedelen av riksvegen er åpnet, er det opp til trafikantene og andre å dra nytte av det ferdige veggstykket. En ting er visst og sikkert. Trafikkforholdene og trafikkmiljøet er vesentlig bedret i distriktet.



Red:

Vi vil i neste nr. av Brobyggeren komme med bilder fra åpningshøytideligheten den 16. oktober.



Men hva er nå dette ?

I vår museale samling kom vi blant mange andre gamle fine ting over denne tingesten. Imidlertid har ingen kunnet si oss hva det egentlig er, eller hva den har vært brukt til. Hvis den nå skulle frambringe minner fra gamle dager hos noen av våre lesere, ville vi være takknemlige om vi fikk et tips om dens fortid.

Vi kan opplyse at den er laget av tre, er noe over 1 meter lang og i enden er det en jernspiss. Så hvis du nå kjenner igjen denne rariteten, la oss få rede på det.

Bruk bil- beltet

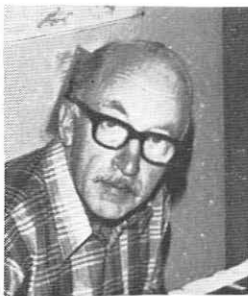


denne gang:

GRUNNSEKSJONEN



Avd.ing.
S. Gilhuus.



Førstesekr.
O. Rustand.



Kontorfullm. II
T.R. Olausen.



Tekn.ass.
O. Lindteigen.



Tekniker
G.T. Johannesen.



Oppsm. ass.
J. Poverud.



Oppsm. ass.
W. Foesnes.



Avd.ing.
P.A. Knudsen.



Tekniker
L. Aannestad.

Tekst: S. Gilhuus.

Foto: W.B.

Vegkontorets arbeid med å erverve grunn og rettigheter til vegformål, var før vegloven av 1963 stort sett begrenset til bistand overfor kommunene med å angi hvor mye grunn en trengte til vegformål. Etter at den nye vegloven trådte i kraft, er vegkontoret ansvarlig for å få gjennomført hele grunnervervsprosessen når det gjelder riksveger.

Det nye arbeidsfelt førte til at det rundt om på vegkontorene ble opprettet såkalte seksjoner for grunnerverv eller også kalt "grunnseksjoner". Her i Buskerud ble seksjonen opprettet i 1964, og ble de første årene ledet av førstesekretær Rustand. Fra 1969 har imidlertid ledelsen vært tillagt en jordskifte kandidat, og artikkelforfatteren er den tredje i rekken av disse, så en viss gjennomtrekk har det vært.

Grunnseksjonen i Buskerud ligger under adm./øk. avdelingen, mens den i de fleste fylker er tillagt planavdelingen. En organisatorisk forandring her kan således komme på tale. Grunnseksjonen er delt i en merkantil og en teknisk side. Den merkantile del, dvs. førstesekretær Rustand og fullmektig Olaussen, sørger for det formelle og oppgjørmessige. Den tekniske siden er bemannet av folk som pr. definisjon skal besitte kvalifikasjoner som innsikt i driftsmåler i landbruk, og verdiberegning av jord- og skogbruksområder, tomtegrunn og rettigheter. Videre bør de ha innsikt i juridiske spørsmål i tilknytning til grunnerverv, og kunnskaper og erfaring i landmåling.

Arbeidsoppgavene på grunnseksjonen har fått et betydelig omfang etterhvert, og bemanningen økes stadig for å møte de nye oppgavene. I dag er vi 9 fast ansatte + 1 jordskifte kandidat som alternerer mellom motorvegavdelingen og grunnseksjonen. Den er den femte største i landet såvidt angår antall ansatte, men vi skulle gjerne ønske oss flere folk, spesielt på den tekniske siden.

Vi er ikke ajour med arbeidsoppgavene, og dette gjelder i vesentlig grad oppmåling og grunnoppgjør i forbindelse med tidligere utbedringsarbeid. Det er hovedsaklig den forserte drift ved oljegrusutbedringen som er årsak til dette.

Arbeidet med grunnerverv representerer et nytt arbeidsfelt for vegvesenet, og oppgavene er mange og varierte. Erverv av grunn til rett tid er en avgjørende forutsetning for rasjonell anleggsdrift, og når de tekniske planer for bygging eller utbedring av en veg foreligger, er det grunnseksjonens oppgave å ta kontakt med de berørte grunneiere for å forhandle om kjøp av grunn. Dette kan gjøres ved minnelig overenskomst eller det må begjæres skjønn.

Når enighet oppnås eller rettskraftig skjønn foreligger kan vanskeligvis 85 - 90 % av erstatningsbeløpet utbetales. Restbeløpet utbetales når grunnen er endelig oppmålt, og hjemmeldokument er undertegnet av grunneieren. Dette kan i alminnelighet ikke skje før etter at anlegget er avsluttet.

Det må også sørges for at den grunn og de rettigheter som erverves blir behørig sikret for ettertiden. Eiendoms- grensen langs riks- og fylkesveger er ofte uklare, og lange vegstrekninger har utilstrekkelig med grunn. Disse forhold fører til at det ofte kommer klager til vegvesenet om urettmessig erverv av grunn, skader på annen manns eiendom osv.

Selv om grunnseksjonens primære oppgave er å forestå arbeidet med grunnerverv, har det vært forutsetningen at den etter hvert trekkes mer inn i planleggingsprosessen, først og fremst ved behandling av landbruksinteresser i de berørte områder. Til nå har vi ikke vært særlig innkoblet i planarbeidet, men når vi lykkes å komme mer ajour med de ordinære arbeidsoppgavene er det vel naturlig at vi trekkes med i planarbeidet slik det er forutsatt.



Et nygift par var i ferd må å male huset sitt. Uheldigvis kom mannen til å sette fingeren på den ny-malte veggen. Neste morgen kom fruen ned i flortynn negligé og møtte maleren:

- Hei, De, kom skal jeg vise hvor min mann satte fingeren igår.
- Så gjerne, lille frue, la meg bare bli ferdig med veggen her.

Eldretreff i vegvesenet

Rep: W. Bakken



Onsdag den 22. september arrangerte vegkontoret den tradisjonelle pensjonistturen. Deltagerne denne gang kom fra Drammen, Lier, Røyken, Hurum, Nedre og Øvre Eiker, Modum, Sigdal, Krødsherad og Ringerike. Pensjonistene ble først samlet i vegkontorets kantine. Her ønsket formannen i samarbeidsutvalget Tore Wang de 47 deltagerne velkommen. Deretter ble det servert snitter og kaffe.

Vegsjef Svein Nesje avsluttet samlingen i kantina med en hilsen til sine tidligere medarbeidere.

Turen gikk deretter over motorvegbrua gjennom Drammen og ned til Horten, hvor det var avsatt et besøk i Marinemuseet. Her ble pensjonistene delt i to grupper, og med hver sin guide vist rundt i museet. Med sin særegne og omfattende samling, syntes det som om mange fant dette svært interessant.

Etter denne omvisningen gikk turen videre til Åsgårdsstrand, der middag sto på programmet. Administrasjonssjef Runar Bakke ønsket velkommen til bords. Driftssjef Trygve Willumsen holdt også en kort tale, hvor han uttrykte sin takknemlighet over å få være sammen med så mange spreke vegfolk.

Som avslutning på sammenkomsten ble det servert kaffe. Pensjonist Sander Hansen takket på vegne av sine kolleger for et hyggelig samvær, og så med glede fram til neste pensjonisttur.



Fra omvisningen i Marinemuseet



GÅTE

Hva kan en gjøre for å bli lagt merke til nå om dagen?
Svaret finner du på side 10.

forts. fra side 6, elgdrapene

- Et effektivt gjerde må være over 2 m høyt. Kostnad totalt fra tunnelen på begge sider er 1.6 mill. kr. Enighet om at dette er et dyrt og uaktuelt tiltak.
- I dyretrekket vil kratt og buskas bli fjernet i et bredt belte for å bedre sikten til sidene. Dette blir gjort i forståelse med grunneier og uten utgift for denne.
- Motorvegen vil få belysning fra tunnelen frem til Pukkverksvegen. Den siste delen ved dyretrekket vil i tillegg få områdebelysning utenfor motorvegen for å opplyse området slik at bilistene har mulighet til å se elgen før den kommer inn på motorvegen.
- En annen form for underskilt til fareskilt nr. 132 "Dyretrekk" vil bli vurdert, for eksempel "Anbefalt hastighet".
- En hastighetsreduksjon, lavere enn 90 km/t er uaktuell.
- Elektriske gjerder ble drøftet uten å finne frem til en praktisk løsning.

Av denne oppramsing er det først og fremst belysningen og tynning av skog man vil feste sin lit til.

Belysningen vil komme forhåpentligvis i inneværende år, tynning av skog er allerede igang.

Tross alle tiltak må vi appellere til den jevne bilists fornuft. Herunder må vi etter beste evne forsøke å innprente skiltrespekten for fareskilt nr. 132 "Dyretrekk".

Jeg skal etter evne forsøke ikke å la det bli en skiltjungel av disse i Buskerud, men der de står, der må vi vite at det virkelig er fare.

Dette må bilister respektere og forstå. Kanskje sparer vi både dyr og mennesker.

I dette arbeide tror jeg vi får den beste kontakt og de beste opplysninger fra de enkelte viltneemder.

I min iver etter å forsøke å få deg og meg til virkelig å forstå faren på de strekninger der dyr trekker, tillater jeg meg å fremme følgende uhøytidelige forslag til nytt skilt nr. 132 "Dyretrekk". (Se skiltet side 3)
Om forslaget skal behandles seriøst får tiden vise.



Fotballsesongen avsluttet

Av P.O. Klemsdal



Våre fotballgutter måtte tilbringe sesongen i nest fornemste divisjon, men til gjengjeld kan de vise til respektable resultater både i serien og i vegcupen. Interessen har vært på topp, og bare unntaksvis var det vanskeligheter med å mobilisere fullt lag.

Allerede fra sesongstart markerte gutta seg blant avdelingens topplag, og vi lå lenge an til opprykk. Når det til sist endte med en 4. plass med samme poengsum som bronsevinneren, er det likevel ingen misnøye blant ledere og spillere. Engasjert Manager, Wiggo Foosnes, hadde nemlig kalkulert med 2 sesonger for å bygge opp et nytt 1. div.-lag, så vi er i rute.

I vegcupen gjorde Buskerud det skarpere enn på mange år i det vi bare var 1 seier i fra deltakelse i finalespillet. Vestfold og Telemark ble satt utenfor etter harde kamper, men i 3. runde måtte vi gi tapt med 0-1 for Akershus, som siden gikk hen og vant Vegcupen 1976.

Av 14 obligatoriske kamper har 7 endt med seier, 4 uavgjort mens det kun er registrert 3 nederlag.

Kryssordløsning forrige nr

1	S	2	Y	3	K	4	K	5	E	6	L	7	V	8	E	9	I	10	E	11	N	12	R	A	D
13	V	A	K	14	R	15	E	16	U	17	E	18	K	19	S	20	E	21	R	22	S	23	E	R	E
18	E	H	19	A	20	R	21	T	22	I	23	S	24	J	25	O	26	K	27	K	28	G	29	E	N
22	Y	A	B	23	U	24	S	25	T	26	I	27	P	28	U	29	L	30	E	31	R	32	E	33	G
26	S	27	T	28	A	29	N	30	K	31	S	32	O	33	R	34	T	35	P	36	A	37	L	38	M
32	K	33	A	34	N	35	A	36	R	37	I	38	R	39	E	40	P	41	M	42	A	43	L	44	
36	K	37	O	38	N	39	J	40	U	41	N	42	K	43	T	44	U	45	R	46	E	47	N	48	E
42	A	43	R	44	O	45	J	46	E	47	N	48	E	49	M	50	I	51	S	52	J	53	O	54	N
47	B	48	I	49	S	50	T	51	R	52	O	53	A	54	L	55	T	56	R	57	U	58	I	59	S
54	E	55	G	56	N	57	E	58	R	59	V	60	I	61	R	62	T	63	O	64	U	65	S	66	L
58	L	59	O	60	R	61	A	62	N	63	K	64	E	65	R	66	S	67	P	68	I	69	L	70	L
61	B	62	E	63	H	64	O	65	V	66	S	67	D	68	E	69	K	70	N	71	I	72	N	73	G
66	A	67	D	68	A	69	M	70	E	71	J	72	I	73	D	74	E	75	E	76	N	77	E	78	N
72	Y	73	A	74	G	75	S	76	T	77	O	78	R	79	E	80	S	81	L	82	E	83	M	84	E
76	E	77	M	78	I	79	S	80	O	81	N	82	A	83	T	84	E	85	R	86	O	87	R	88	E

Denne kryssorden var kanskje i vanskeligste laget. Deltagelsen tydet ihvertfall på det. Vi håper imidlertid at oppgaven denne gang skal være noe enklere å løse, og ønsker dermed lykke til!

Vinnere ble:

1. premie Kari Solheim Jørgensen, vegkontoret.
2. " Inger Hjerpåsen, "
3. " Runar Bakke, "

Brobyggen gratulerer.

KRYSSORD



Premier: 3, 2 og 1 lodd i Pengelotteriet.

Løsningen sendes: Vegkontoret, Postboks 2265-
Strømsø, 3001 Drammen, innen
1. desember 1976.

Innsendt av: *Marit S. Blikom*
Adresse:
Postnr. *3075* Poststed: *BERGER*

STIKKORD

VANNRETT

1. Veglinje
3. Plagget
7. Dyr
10. Grov
15. Lever
16. Bil
18. Guttenavn
20. Komponist
21. Dyr
22. Mynt
24. Feriested
25. Slektning
27. Gripe
28. I London
29. Spjære
30. Forfallstid
32. Dyr
34. Parti
35. Opphopning
36. Spørte
39. Preposisjon
40. Komposisjon
45. Ekke
46. Beskyttelse
50. Ofte i barne-TV
52. Skipsbetegnelse
54. Pikenavn
56. Tap av borgerlige rettigheter
64. Etter døden, lat. fork.
65. Utrustningen
67. Store, bakv.
68. Pulsåre
69. Forbigår
72. Dødt legeme
73. Ukjent
74. Av mink

LODDRETT

1. Kjøretøy
2. Tidl. pol. parti
3. Byggverk, fl.
4. Bindemiddel
5. Alene, eng.
6. Tau
8. Bokverk
9. Ildsted
11. Drikk
12. Lystspill
13. Totalskadet
14. Lars Rasmussen
17. Motehus
18. By
19. Papegøye
23. Barnesang
26. Hær
30. Anta
31. Tak, bakv.
33. Rimet
37. Stillhet
38. Smertestillende middel
41. Vulkan
42. Røre
43. By i Sør-Spania
44. Moderne
47. Retning
48. Huseier
49. I øyeblikket
51. Pikenavn
53. Guttenavn
55. Etterretningsman. bakv.
57. Ånden
58. Snakk, bakv.
59. Sann
60. Dyr
61. Dikter
62. Adverb
63. Spaserte
64. Av Hamsun
66. Fly
70. Ukeblad, sv.
71. Sport



MINNEORD

Vegmester Oddvar Eggum er død - 66 år gammel.

Eggum begynte som oppsynsmann i Buskerud i 1936 etter at han i 1935 hadde tatt eksamen ved Oslo Elementærtekniske skole. Før dette hadde han arbeidet ved Akershus Ingeniørdetachement fra 1930.

Han hadde over 40 års tjeneste i Buskerud vegvesen. De siste årene var han vegmester i Hallingdal. Eggum hadde slått seg til ro i Hallingdal. Vegene i området var på en måte hans veger som ble passet med største omhu. Han kunne vanskelig fordøye at maskiner og biler skulle være uten oppdrag enkelte ganger. Dette medførte vegutvidelser og grøfting som kommer trafikantene til nytte i dag.

Hans beroligende vesen sammen med hans bestemte holdning førte til at han var respektert og likt av både over- og underordnede. En kan trygt si at arbeidet var hans kjæreste hobby. Så falt han da også på post. Plutselig under vidneavhøring i sak anlagt mot vegvesenet falt han død om. Dødsfallet kom som et sjokk på oss som var tilstede og på de som hadde hatt kontakt med ham like før. Selv om det var kjent at hans helse-tilstand ikke var den beste virket han utad helt frisk.

Et aktivt liv i vegvesenets tjeneste er slutt. Vi har mistet en god medarbeider som vi vil minnes i dyp takknemlighet.

Brigt Hope.

VÅRE MEDARBEIDERE

Vi ønsker følgende medarbeidere velkommen til vegvesenet :

Oppsynsmann	Thoralf Løvdal,	Anl.avd.
Ingeniør	Ole Johan Lauvstad,	Planavd.
Tegner	Karin Helene Grislingås,	"
Kontorass.	Hilde Midtgård,	Adm.Øk.
"	Olav Tveit,	"
"	Marit Sigrun Blikom,	"
"	Anne-Brit Steinnes,	"
Bilsakkyndig	Erik Lysenstøen,	Drammen
Kontorass.	Jorun Ankersen,	"

VI GRATULERER

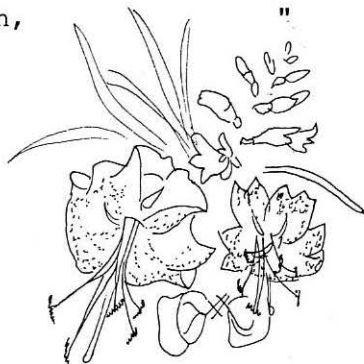
Følgende medarbeidere
jubilerer i 3. kvartal 1976.

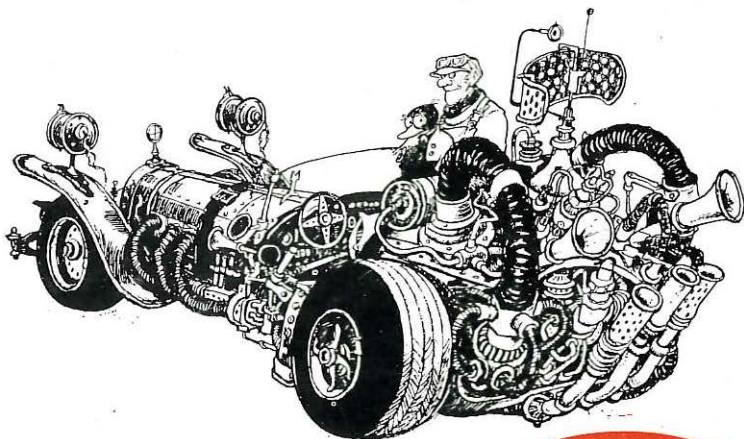
50 ÅR:

Jens Moen,	Nes i Ådal	28/7
Olaf Ruud,	Krøderen	5/8
Ole Sevre,	Hønefoss	15/9
Inger J. Nielsen,	Drammen	15/10

60 ÅR:

Nicolai Sannerud,	Hallingby	15/7
Einar E. Skinnemoen,	Prestfoss	22/7
Engebret Brenden,	Haugastøl	25/9





-över åtti, det er falsi, det-