

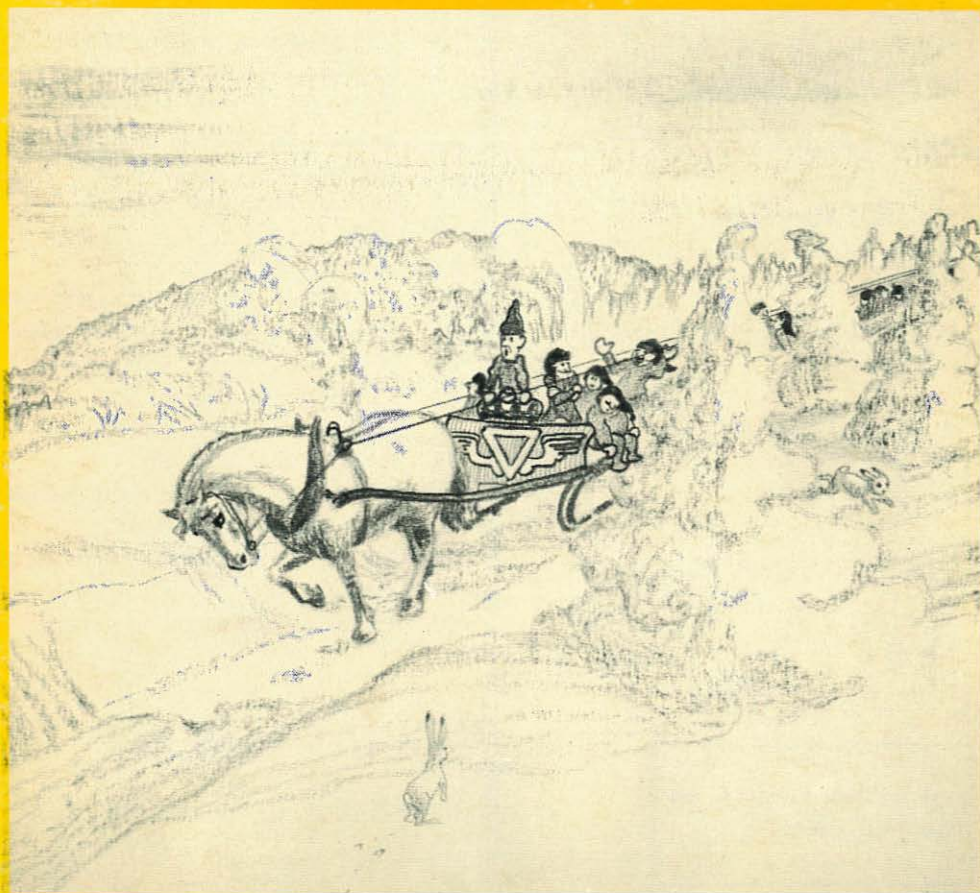
BRO- BYGGEREN



Nr. 4

Desember 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 Eksp1.

Trykk: Trykk-Service A/S,
Drammen.

Forsiden tegnet av
Martha Dahl.

I N N H O L D

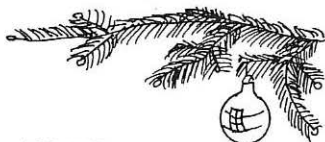
Side

- 3 Vegsjefens julehilsen
- 5 Holder lyset elgen borte?
- 7 Her skjer det i 1977
- 13 Tillitsmannens spalte
- 15 Nostalgisk autovern
- 16 Nøsteelvbruas fall
- 19 LTP
- 22 Bru på hjul
- 24 Kontakt- og informasjonsmøte
- 26 Åpningen Åmot - Vikersund
- 28 Soga om Svein Den Store
- 31 Vintervedlikehold
- 33 Formannen har ordet
- 35. Hallingkastet 76
- 38 Omkjøringsvegen ved Hønefoss
- 40 Det skjer hvert år
- 42 Pensjonisttreff
- 45 Kryssord
- 47 Personalialia

Tegninger: Martha Dahl

Kryssord : P.O.Klemsdal

vegsjefen:



GOD JUL GODT NYTT ÅR



Idag kan ingen avgjørelse tas uten lange utredningsarbeider basert på statistikk. Det disktes opp med en uendelighet av statistiske tabeller som skal underbygge konklusjonen, og statistikk lyver som bekjent ikke! Det er noe å slå i bordet med. Og så sitter en stakkar der da, som mener han har alminnelig sunndt folkevett og vet at det må være noe som ikke stemmer - aldeles hjelpeløs. Intet kan være så farlig misvisende som statistikk.

Ifølge statistikken ligger Buskerud nesten på topp når det gjelder trafikkulykker, men går vi nærmere inn på det, viser det seg tvertimot at vi ligger meget gunstig i forhold til andre fylker, hvis vi sammenligner med trafikkmengdene. Ifølge statistikken hender de fleste fotgjengerulykkene i tettbygde strøk, og altså må det være farlig å bo der. Det motsatte er antakelig tilfelle, risikoen for den enkelte er mindre i tettbygde strøk fordi bilene kjører langsommere der, statistikken ville sikkert være dårligere om befolkningen var spredt jevnt utover langs vegene. Statistikken for arbeidsulykker ved vegvesenet i Buskerud har en stigende tendens mens sunn fornuft tilsier at det burde være motsatt, ellers er det jo ingen vits i vårt verne- og velferdsarbeid. Det som skjer er vel at mindre skader blir registrert i større utstrekning enn før.

Slik kunne jeg fortsette i det uendelig, men la meg komme til saken:

Etter statistikken har Buskerud snart det beste vegnett i landet, med svart dekke og 8t akseltrykk forlengst på alle riksvegene, 10t akseltrykk til byene og nærmeste områder - og for fylkesveggenes vedkommende svart dekke overalt i løpet av neste år og 8t akseltrykk. Og det er så sant som det er sagt. Men det statistikken ikke forteller, det er at for å

komme gjennom oljegrusprogrammet fortrest mulig til glede for alle parter, ble dekke lagt på vegene stort sett uten forsterkning av bærelaget av betydning, mens andre fylker har fulgt en annen og "sikrere" linje og har i langt høyere grad utbedret og forsterket vegene i forbindelse med legging av svart dekke. Når det gjelder akseltrykk, har vi av hensyn til næringslivet strukket oss adskillig lenger enn vegene egentlig tåler, 4-500 km av vegnettet er vel i bunn og grunn ikke skikket for stort mer enn personbiler og varevogner.

Hvem som er kommet lengst når det gjelder det endelige mål, det er en helt annen sak som statistikken ikke sier noe om.

Vi har gjennom flere år forberedt fylket på at når oljegrusprogrammet er gjennomført så må vi overføre de ledige midlene på 12-14 mill. kr årlig til et forsterkningsprogram som omfatter ca. 250 km i telefarlige områder, både fordi vedlikeholdsutgiftene blir uforholdsmessig store ellers, og for å kunne få 10t akseltrykk også på fylkesvegene. Men det som altså vil skje er at vi kan skyte en hvit pinne etter dette forsterkningsprogrammet foreløpig, fylket ser seg nødt og tvunget til å gjennomføre tiltak i helsesektoren, f.eks. Sentralsykehuset i Drammen til 400 mill. kr, og skjærer ned bevilgningene til fylkesvegene med 12 mill. kr årlig.

I Vegdirektoratet og Departementet er de fælt opptatt av denne gromme statistikken vår, og er inne på at aktiviteten i Buskerud kanskje på lengre sikt må dempes ned noe til fordel for andre fylker, fylkesmyndighetene og Buskerud foreslår altså en nærmest sjokkartet reduksjon av bevilgningene fra 1978 av.

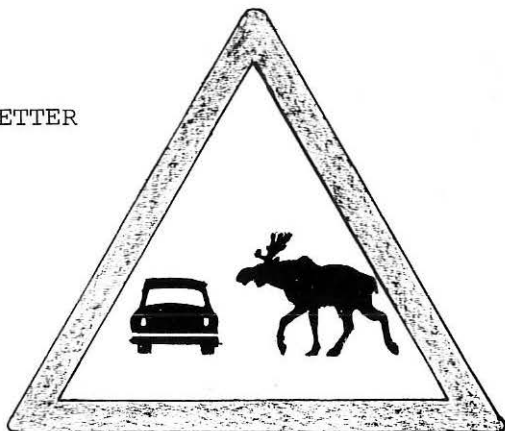
Og dette kan vi takke statistikken for! Vi har kanskje stelt oss dumt, skulle tenkt i tide på hvor farlig den er.

Dette var trist, men i jula skal vi alle være glade, og la meg benytte denne anledning til å ønske alle i biltilsynet og vegetaten i Buskerud en riktig god jul!

Og jeg tar gjerne med både Vegdirektorat, Departement, Storting og Buskerud fylke hvis det kunne hjelpe noe!

Holder lyset elgen borte ?

Av W. Bakken



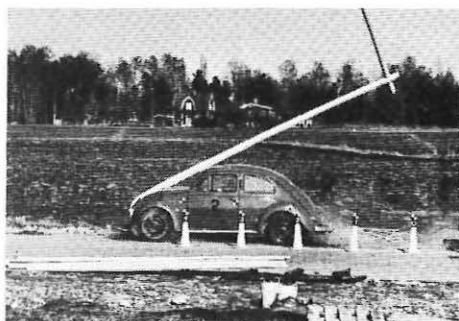
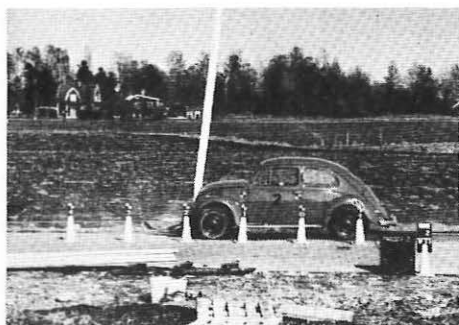
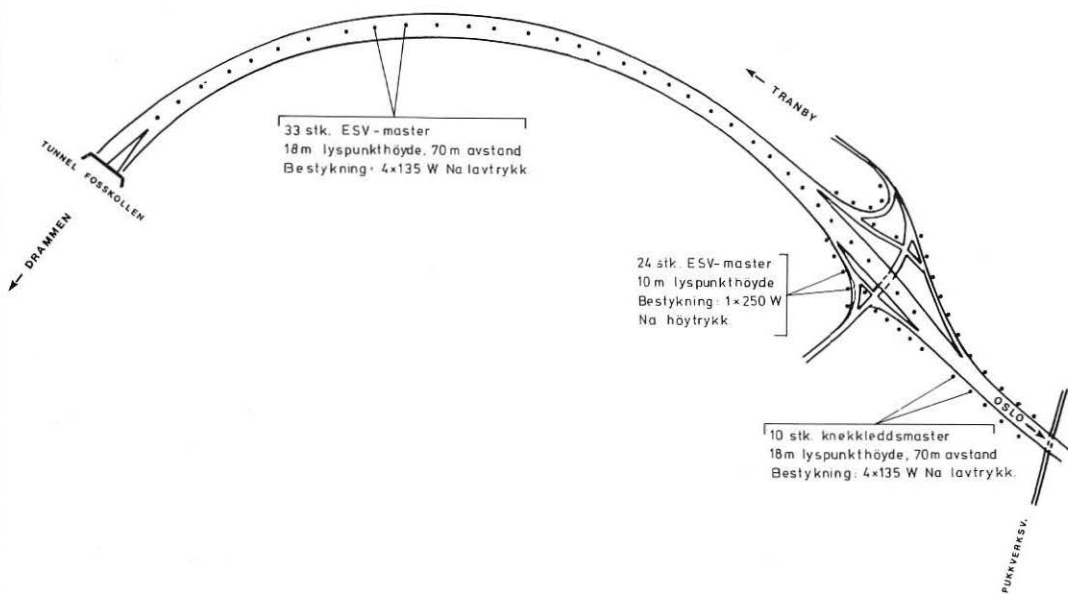
Som et resultat av vegkontorets anstrengelser på å få bukt med dette problemet, vil det nå bli satt opp lys langs denne elgfarlige strekningen. Lys langs vegen er ikke noe revolusjonerende nytt, men i denne sammenheng er mastenes plassering og mastene i seg selv noe nytt her i landet. Brobyggeren har snakket med avd.ing. Gisholt om dette prosjektet, og han kan gi oss følgende opplysninger:

Mastene som er av den såkalte ESV typen, sikkerhetstypen, er konstruert slik at hvis de blir påkjørt forutsettes skade på bil og fører å bli minimale. Se bildene. Ved siden av disse ESV mastene, vil det bli satt opp en del master av den såkalte knekkleddtypen. Disse mastene vil i motsetning til ESV typen bli slått tvers over ved en eventuell påkjørsel, men resultatet av påkjørselen vil være det samme som for ESV mastene.

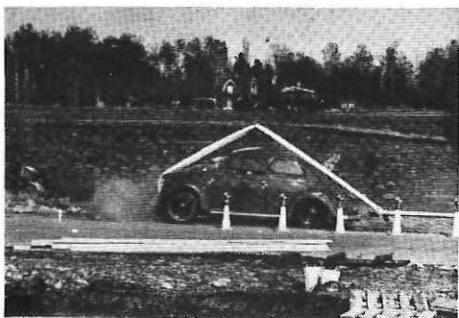
Når det gjelder plasseringen av mastene vil det bli satt opp 33 stk. av ESV typen i midtrabatten fra oversiden av tunnelen og 2,2 km oppover til Kirkelinnakrysset. Likeledes vil det på av- og påkjøringsrampene i Kirkelinnakrysset bli satt opp master av samme typen, 24 i alt. Ved selve elgtrekket vil det på en strekning av 250m, på hver side av vegen, bli satt opp totalt 10 knekkleddmaster. Lyset fra disse mastene vil bli kastet inn i terrenget ved siden av motorvegen, slik at en lettere skal se om det står noen elg på lur.

Hele dette lysarrangementet er ventet vil stå ferdig på forsommeren neste år, og totalkostnadene vil ligge på ca. 1 mill. kr.

BELYSNING AV MOTORVEG E18 I LIER



Vi ser her hva som skjer når en sikkerhetsmast blir påkjørt



Her skjer det i 1977

Av driftssjef T. Willumsen



Riksvegene.

Den samlede bevilgning er 159.9 mill.kroner hvorav 29 mill. kroner skaffes tilveie av A/L Motorvegfinans til motorvegen gjennom Drammen. Til anleggene er det tilsammen til disposisjon 109.5 mill. kroner hvorav 75 mill. kroner skal anvendes til bygging eller ombygging av riksveger til fullgod standard. Til utbedring av riksvegene og ombygging av veg til vegnormalstandard - medregnet isolasjon for å løse teleproblemer, disponeres 23.7 mill. kroner. Videre skal anvendes 9.4 mill. kroner til gang og sykkelveger, trafikksikring og trafikkregulering, samt spesielle service- og miljøtiltak.

Til vedlikeholdet av riksvegene er bevilget 50.4 mill. kroner hvorav 16.2 mill. kroner er planlagt anvendt til fornyelse av asfalt- og oljegrusdekker.

De enkelte anlegg:

Drammen Tettsted.

Til E 18 Høvik allé - Kobbervikdalen (Motorvegbruas forlengelse) er det bevilget 14.5 mill. kroner av staten og i tillegg hertil skaffes tilveie 29 mill. kroner av A/L Motorvegfinans. Arbeidene skal som tidligere utføres av entreprenører. Vegen vil bli ferdigbygget og satt under trafikk sommeren 1978.

E 76 Drammen - Nedre Eiker gr.

Bevilget 3 mill. kroner til fullføring av firefeltsvegen fram til Vinnes-krysset og arbeider på E 76 gjennom Drammen - Strandgaten mot Erik Børresens gt.

Kongsberg Tettsted.

E 76 Kongsberg (X8) - Veungsdalen.

Ny strekning gjennom Hasbergtjerndalen (tar av ovenfor posthuset og inn på nåværende E 76 ved Metodistkirken) er det bevilget 2 mill. kroner til. Anleggsarbeidene vil bli igangsatt i vinter.

Hønefoss Tettsted.

Til omkjøringsvegen Hønefoss - Sandaker er ført opp 4 mill. kroner i 1977. Av bevilgningen for inneværende år gjenstår 7.2 mill. kroner. Arbeidene med omlegging av rv. 7 fra Veien og frem til Ramsrudundergangen vil bli igangsatt i vinter. Da det er spesielt vanskelige grunnforhold i området regner en ikke med at denne foreløbige parsell av omkjøringsvegen vil bli ferdig før i 1978.

Omleggingen av rv. 7 ved Hønefoss st. som ble påbegynt i år vil bli ferdiggjort i 1977. Restbevilgning er ført opp med 1 mill. kroner.



Denne undergangen tilfredsstiller ikke lenger dagens krav

Rv. 7 Sokna - Gulsvik bru N.

Til parsell Hamremoen - Ørgenvika er det bevilget 2.2 mill. kroner som skal anvendes til omlegging av vegen ved Veikåker. Derved vil en få eliminert de farlige Veikåkersvingene.

Til parsell Ørgenvika - Sønstebydalen er bevilget 1.5 mill. kroner, slik at innen årets utgang vil hele strekningen Ørgenvika - Gulsvik bru være ferdig ombygget.

Vegen Sokna - Ørgenvika - ny tracé vil muligens bli påbegynt ved årsskiftet 1977/78. Statsmyndighetene er søkt om samtykke til at denne riksvegforkortelse delvis finansieres med

bompenger. Den nåværende riksveg på strekningen Sokna - Ørgenvika via Hamremoens/Noresund har en lengde på 37 km, mens den foreslåtte nye tracé har en lengde på 17 km altså en forkortelse på ca. 20 km.

Gulsvik bru N. - Hordaland gr.

Til parsell Gol S. - Gol V. og til Lya bru er til disposisjon 0.9 mill. kroner som skal anvendes til avslutningsarbeider på den nye omkjøringsveg for rv. 7 om Gol sentrum, samt ombygging av Lya bru ved Torpo.

Rv. 8 Vestfold gr. - Geilo.

Til parsellen Hvittingfoss - Skollenborg er bevilget 2.1 mill. kroner hvorav 0.6 mill. kroner til et parti nord for Hvittingfoss sentrum og en gjenstående parsell mellom Hvål og Efteløt. Strekning Djupdal - Åsly. Her er det bevilget 0,5 mill. kroner til parsellen Båtstøh. - Storemo til fullføring av denne.

På strekningen Åsly - Rødberg er bevilget 0,1 mill. kroner til parsell Sevre - Gvammen der det gjenstår et kort parti.

På parsellene Hovde - Kikut og Kikut - Geilo er det tilsammen bevilget 4.4 mill. kroner og en regner med å få fullført disse bortsett fra at selve vegdekket på siste parsell antagelig ikke vil bli lagt før i 1978.

Rv. 35 Vestfold gr. - Oppland gr.

Til parsellen Åmot - Vikersund står det 5.6 mill. kroner til disposisjon. Herav skal anvendes 1.5 mill. kroner på parsellen Åmot - Sporpind, 0.5 mill. kroner på parsellen Sporpind - Geithus N. (restarbeider) og 3.5 mill. kroner på arm til Vikersund. Som kjent ble strekningen Sporpind - Geithus - Bottegård åpnet for trafikk i høst og omkjøring om Geithus og Vikersund tettsteder ble da etablert. Parsellen Sporpind - Åmot ventes ikke ferdig og åpnet for trafikk før sommeren 1978.

Rv. 37 Stengelsrud - Telemark gr.

Her gjenstår å ombygge bl.a. Løka bru hvor endel forarbeider er gjort i forbindelse med ombyggingen av Jondal bru m/tilstøtende veg som ble ferdig i år. En håper å kunne få skaffet tilveie de nødvendige midler - 0.5 mill. kroner så ny Løka bru kan bli ferdigbygget i 1977.

Rv. 49 Gol - Oppland gr.

Heller ikke i 1977 har en fått plass til noen bevilgning. Vegen er på flere strekninger i svært dårlig stand vesentlig p.g.a. teleskader. En håper imidlertid å kunne få satt igang utbedringsarbeider for anleggsmidler i 1978.

E 68 Akershus gr. - Oppland gr.

Til parsellen Skaret - Nes er bevilget 5.0 mill. kroner til fortsatt bygging av krabbespor nedover til Nes. Bl.a. skal det ved Sønstebødalen bygges en tunnel som blir ca. 100 m lang. Gjennom tunnelen blir det vanlig 2 felts veg mens den eksisterende veg som går i kurve utenom tunnelen skal benyttes som krabbespor.

E 76 Drammen gr. - Telemark gr.

På parsellen Drammen/N. Eiker gr. - Krokstadelva er disponibelt 1.25 mill. kroner som skal anvendes til utbedring av Vinneskrysset.

Rv 165 Vestfold gr. - Akershus gr.

Til parsellen Verket ferjekai er disponibelt 1.67 mill.kr. En antar at arbeidene med bygging av ny ferjekai vil kunne igangsettes våren/sommeren 1977.

Rv. 280 Vikersund N. - Hamremoens.

Til parsellen Krøderen - Hamremoens er bevilget 1 mill. kroner hvorav 0.6 mill. kroner som ekstraordinære sysselsettingsmidler. Den eksisterende veg på nevnte strekning er delvis smal, krokete og har dårlig bæreevne for flere partiers vedkommende. De nå disponible midler vil i første rekke bli anvendt til å rette på de vanskeligste svingene.

Rv. 281 Sætre(x165) - Tofte - Ugstad.

På parsellen Sætre - Petterstua er 0.9 mill. kroner disponible som skal anvendes til isolasjon av telefarlige partier og forsterkning av bærelaget. Videre er det på parsellen Huseby - Tofte S. bevilget 1.5 mill. kroner til utbedring av eksisterende veg ved Filtvet som er både smal og uoversiktlig.



Økningen av bevilgningene fra 76 til 77 er 16 % for vedlikeholdet og 17,7 % for riksveganleggene.

Rv. 282 Drammen - Bjørnstad.

På parsell Drammen - Amtmannssvingen er disponibelt 2.0 mill. kroner til å gjøre ferdig denne strekning (Strandveien) fram til Amtmannssvingen.

Til parsellen Lahell - Bjørnstad er bevilget 7.6 mill. kroner og arbeidene på partiet Dagslett - Bjørnstad vil bli igangsatt i løpet av våren 1977. Denne vegen skal bygges ut til fullgod standard og skal gå utenom selve tettstedene Spikkestad og Røyken.

Rv. 283 Drammen - Hokksund.

Den nye Nøsteelv bru med tilstøtende veg vil bli ferdiggjort, samtidig som Steinberg bru vil bli erstattet med en rørundergang i 1977.

Det regnes med å ville medgå 1.5 mill. kroner til disse arbeider og midler hertil må søkes skaffet tilveie av teknisk reserve, eventuelt ved sperringer av andre bevilgningsposter.

Rv. 286 Skollenborg - Krekling.

Strekningen Krekling - Teigen undergangen 3.6 km. ble ferdig utbedret i år. Hele strekningen ble isolert med isolasjonsplater og vegdekket forsterket. Det resterende parti ca. 3 km. vil bli utbedret på samme måte i 1977, for gjenstående midler ca. 2 mill. kroner fra i år. Et av fylkets "største smertensbarn" på vegsektoren vil dermed være eliminert.

Rv. 287 Åmot - Pletan.

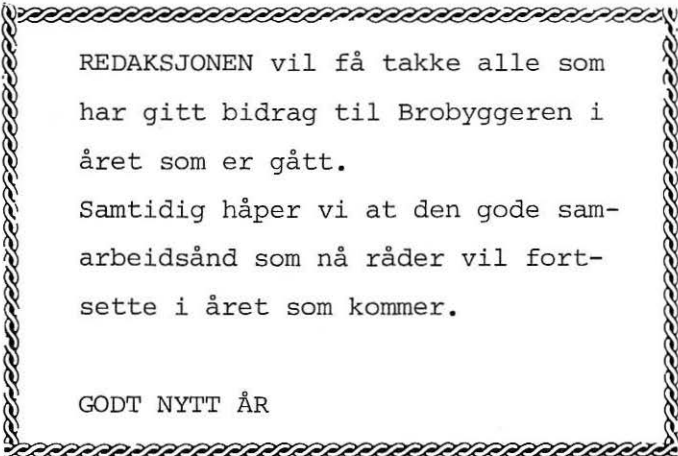
På Haugfoss - Sandsbråtan står til disposisjon 4.9 mill. kroner. For disse midler regner en med å få ferdig ombygget strekningen Kolsrud - Nerstadsletta - ca. 4 km. Foruten forsterkninger må også vegen isoleres på mesteparten av strekningen med bark eller isolasjonsplater p.g.a. telefarlige partier og meget ujevne telehevninger.

Til spesielle miljøtiltak

er bevilget 8 mill. kroner. Disse vil bli anvendt på forskjellige steder i fylket der behovene er størst - til gang- og sykkelveger, under/overganger for fotgjengere, busslommer, utbedringer av vegkryss m.v.

Red:

Vi vil i neste nr. ta for oss bevilgningene til fylkesvegene.



REDAKSJONEN vil få takke alle som har gitt bidrag til Brobyggeren i året som er gått. Samtidig håper vi at den gode samarbeidsånd som nå råder vil fortsette i året som kommer.

GODT NYTT ÅR

Tillitsmannens spalte



Når vi nå i ca. 6 mndr. har prøvd den nye særavtalen i praksis, begynner vel den enkelte å se hvor svakhetene ligger. Ut fra dette har da Forbundet bedt klubbene om forslag til justering og normeringsforhandlingene som skal føres i mai 1977. Dette førte til at det her i fylket kom inn ialt 9 forslag fra 5 klubber. Det skulle da tyde på at avtalen er brukbar, men alt kan bli bedre, så også denne. H.T.U. oversendte derfor disse forslagene i form av tre konkrete krav. Tiden får vise hva dette kan føre til.

Så har vi gått inn i en ny kurssesong, og det er gledelig at interessen fortsatt er stigende for de mange tilbud som er på markedet. Ny kurskatalog vil foreligge med det første. Dessuten vil opplæringsprogrammet i forbindelse med gjennomføringen av den nye lov om Arbeidervern og Arbeidsmiljø foreligge. Loven antas å bli vedtatt og satt i verk fra begynnelsen av 1977.

Selv om loven er et stort skritt fremover så blir intet redskap bedre i måten den blir brukt på. Derfor er det spesielt viktig at vi lærer oss til å forstå og bruke den riktig. For allerede i paragraf 1 gjøres det klart at den forutsetter et forpliktende arbeide fra alle deler av arbeidslivet for å utvikle et fullt forsvarlig arbeidsmiljø. Dette innebærer etter mitt syn at både Arbeidsledere og Verneombud må gis spesielle muligheter til skolering, samtidig som tjenestemannsgruppene i sin helhet gis opplæring.

Av andre ting som er i ferd med å skje kan en vel nevne at idet bladet går i trykken vil antagelig det såkalte Hollerutvalgets innstilling, "Om medbestemmelsesrett i offentlig

virksomhet", være under behandling i Stortinget og muligens da foreligge som Stortingsmelding omkring årsskiftet. Og idet en bare må konstatere at et på så mange måter be-givenhetsrikt år er i ferd med å gå over i historien, vil jeg på vegne av H.T.U. ønske alle innen etaten God Jul og Godt Nyttår, samt takke for det samarbeidet vi har hatt i dette året.

Til slutt en spesiell hilsen til alle dere som har gått over i pensjonistenes rekker, håper vi fortsatt kan treffes av og til !



Vegdirektoratet på flyttefot

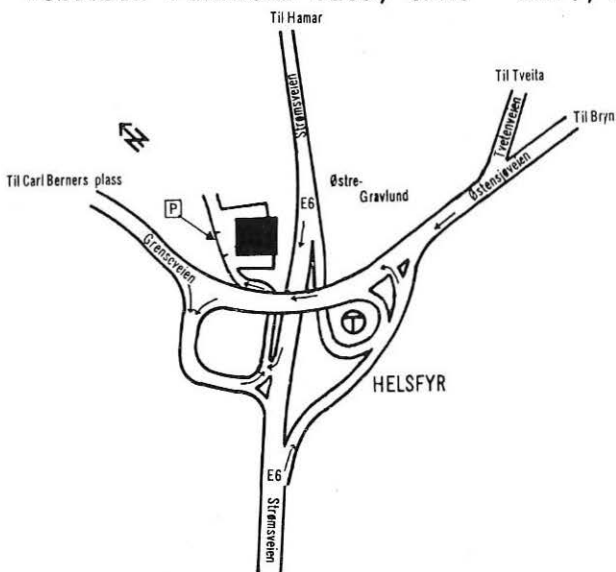
Deler av Vegdirektoratet har nå etablert seg i nye lokaler på Helsefyr (tidl. Veritasbygget). I løpet av neste år vil samtlige avdelinger unntatt Veglaboratoriet på Blindern, være samlet på Helsefyr.

Vegdirektoratets nye adresse er:

GRENSEVEIEN 92

TLF NR: 20 60 50

POSTADR: POSTBOKS 8109, OSLO - DEP., OSLO 1



Nostalgisk autovern



Ovenstående foto viser utsnitt av en mur som har vakt noe oppmerksomhet.

Muren som er satt opp ved den nye vegen i Hol sentrum er utført av håndplukket stein som delvis er mosegrodd. Hensikten er å dekke behovet for autovern på strekningen på en måte som glir mest mulig naturlig inn i miljøet ved kirken og den gamle Tingstua i Hol sentrum.

Etter hva en har forstått er tiltaket blitt godt mottatt både av stedets befolkning og av "utenforstående" trafikkanter.

Brobyggeren var der

Nøsteelvbruas fall

Brurep.: W. Bakken

Vi bringer her noen bilder fra Nøsteelvbruas fall. Det er vel kjent gjennom dagspressen for de fleste hvordan ulykken skjedde, så vi skal ikke komme nærmere inn på den her.

Det er nå nedsatt en undersøkelsesgruppe som består av:

- Dosent Skjeggestad NTH
- Overing. Aas NGI
- Lensmann Herstrøm Øvre Eiker
- Overing. Ness Brukont. Vegdirektoratet
- Overing. Nyberg Vegkontoret

Denne gruppen skal forsøke å klarlegge hva som egentlig var årsaken til at brua knakk sammen.



Dette sto å lese i BB i mars. Det var vel ingen den gang som ante at brua skulle ende sine dager på en slik måte.



Politiet og våre folk var raskt på pletten for å få omdirigert trafikken.



Den første bilen var lastet med betongdragere, og hengeren ble slengt rundt og liggende ute i elva.



Trekkvogna ble liggende med hjulene i været.



Den andre ble stående ute på brua.



Det samlet seg mye folk etterhvert

En provisorisk flytebru for fotgjengere og syklister var på plass få dager etter ulykken



Det stopper en bil ved fortaukanten, og eieren forsøker å få bikkja til å bli liggende igjen i baksetet. Han går ut av bilen, og trekker seg langsomt bakover, mens han sier:
- Hold deg på plass, nå. Bli der!

I det samme kommer en temmelig påseilet herre forbi. Han legger en fortrolig hånd på bilistens skuldre, og sier:
- Tror du ikke det var bedre å sette på håndbrekket?

LTP

Av Per Olav Klemsdal



Arbeidet med langtidsplanlegging ved vegkontoret har nå begynt å finne sin form. Vi har kommet over i en ny og viktig fase i og med at de ulike nivå i organisasjonen trekkes inn i LTP-virksomheten. Dette er gjort ved dannelsen av arbeidsgrupper som har til oppgave å drøfte ulike forhold ved vegvesenets virksomhet.

Hva er LTP?

Kort fortalt kan vi si at langtidsplanlegging går ut på i best mulig grad å forberede organisasjonen på fremtiden. Vi må klarlegge vegvesenets plass i det norske samfunn, og foreta en analyse av etatens fremtidige arbeidsoppgaver. Et tidsperspektiv på 10 - 15 år er ofte nevnt i den forbindelse.

Hensikten med LTP vil videre være å oppnå en mer målrettet virksomhet og få en bedre koordinering av vegvesenets aktiviteter. LTP-arbeidet går også ut på å vurdere organisasjonen for best mulig å nytte de ressurser og muligheter som ligger i etaten. Dessuten er det ønskelig gjennom langtidsplanleggingen å få en konstruktiv debatt i organisasjonen i forbindelse med alle sider av vegvesenets virksomhet.

Målsettingen er viktig.

Med en målsetting for vegvesenet forstår vi retningslinjer som skal bidra til valg av oppgaver og hva en skal legge vekt på i utførelsen av oppgavene. Det synes klart at uten slike retningslinjer har vi et usikkert grunnlag til å foreta de nødvendige prioriteringer av våre ressurser.

Som en begynnelse på langtidsplanleggingen er det derfor viktig at vi finner frem til - og får skrevet ned på papiret - felles overordnede mål for Statens vegvesen. Vi kan vel si at det til nå ikke har vært enighet om hva som er vegvesenets mål, men gjennom LTP-arbeidet skal dette forhold klarlegges.

Organiseringen av LTP-arbeidet.

Fra det sentrale Styringsutvalget for langtidsplanleggingen i vegvesenet - med vegdirektør Karl Olsen som formann - har vi mottatt et utkast til grunnlag og overordnede mål for Statens vegvesen. Dette dokumentet foreligger til uttalelse fra samtlige fylker, og det står det enkelte fylke fritt hvordan dette arbeidet skal organiseres og gjennomføres.

Gjennomføringen av langtidsplanleggingen er et klart lederansvar. I flere fylker behandles målsettingsdokumentet av ledelsen alene, mens andre igjen går avdelingsvis til verks, d.v.s. at anleggsavdelingen diskuterer anleggsdriften, planavdelingen ser på emnet vegplanlegging o.s.v. Også hos oss er ledelsen det naturlige utgangspunkt for behandlingen av målsettingsdokumentet, men samtidig har man sett det som viktig at det foreliggende utkastet blir belyst fra ulike hold i vår organisasjon.

Ledelsen fant det derfor ønskelig å trekke flest mulig med i vurderingen av utkastet til målsetting for vegvesenet. For å få impulser fra alle hold innen organisasjonen skal representanter for hele vegvesenet inklusive biltilsynet og tjenestemenn i vegarbeidsdriften bli representert i dette arbeidet.

Gruppene er med hensikt tverrfaglig sammensatt, med håp om å få frem resultater som bygger på et bredt grunnlag både faglig og erfaringsmessig sett. I alt er 40 personer fordelt på 10 grupper nå i gang med behandling av målsettingsdokumentet.

Gruppenes oppgave.

Gruppene skal gjennomføre en analyse etter samme mønster som det sentrale Styringsutvalget benyttet for å komme frem til det nevnte utkastet til målsettinger. Resultatet skal så sammenholdes med Styringsutvalgets forslag til overordnede målsettinger. I denne fasen skal det vurderes om utvalget har tatt opp de mest sentrale områder i sine overordnede mål, om det er balanse mellom de ulike avsnitt i dokumentet, eller kanskje gruppen har forslag til omformuleringer eller strykninger av de formulerte mål. Man bør altså ikke la seg binde for mye av det resultatet Styringsutvalget har endt opp med.

Gruppene skal se på samtlige sider av vegvesenets drift, men de har et spesielt ansvar for gjennomdrøfting av et av emnene i utkastet.

Som en foreløpig tidsramme for gruppearbeidene er det fastsatt at resultatene bør foreligge i notats form innen utgangen av februar 1977.



To arbeidskamerater i samtale.

- Nå hvordan står det til hos dere?
- Utmerket ... kona og jeg har anskaffet oss hvert vårt soverom.
- Å-å, sier du det. Men det må da være litt upraktisk, ja, jeg mener hva gjør du hvis "lysten" skulle komme over deg?
- Jeg bare plystrer!
- A-ha ja, men hva med kona om det samme skulle skje med henne?
- Da kommer hun bare i døra og sier ... plystret du?

Bru på hjul



STORE BESPARELSER Å HENTE VED BRUK AV MONTERINGSBRU

Buskerud har vært et foregangsfylke når det gjelder bygging av gang og sykkelveger. Ofte er det nødvendig ved framføring av disse, å krysse eksisterende veger. Dette har medført at en har måttet bygge omkjøringsveger for å få dette til. Men dette koster ikke så lite både med penger og tid.

Derfor har overing. Dietrichs og oppsm. Rognerud som har ansvaret for dette arbeidet tatt i bruk en ny metode for å løse trafikkproblemene som oppstår ved bygging av fotgjenger-underganger.

En enkel monteringsbru som består av en 9 m lang stålbjelke påsveiset en 9x2 m stålplate blir lagt direkte på vegbanen. Brua veier 3.6 tonn og skal transporteres på egne hjul som en vegarbeidsmaskin. Som bildet viser, legges denne brua direkte på vegbanen og gravearbeidene og monteringen av undergangen på halve vegbanen kan foregå helt uhindret av trafikken. Bilene har hele tiden et kjørefelt til disposisjon og trafikken kan kjøre kloss inntil byggegropa uten fare for seg selv eller monteringsarbeidene. Den bærende bjelken virker samtidig som sidevegs beskyttelse. Når monteringsarbeidet er fullført på en side, snus brua og arbeidet kan fortsette på den andre halvdel av vegbanen.

En har nå benyttet denne monteringsbrua siden 1975, og den har vist seg å fungere meget tilfredsstillende. Allerede etter at de 3 første undergangene var lagt, regner en med å ha spart inn over 100.000,- kr. Ved å ta dette systemet i bruk på landsbasis, kan en således spare inn millionbeløp hvert år.

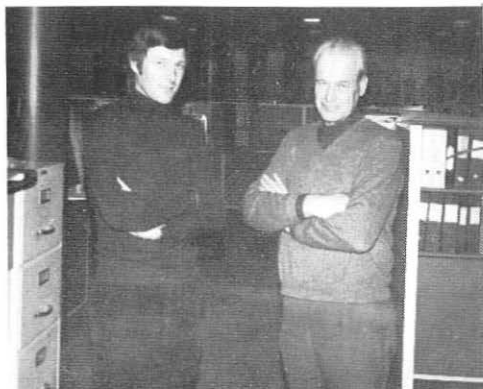
Sist men ikke minst.

Forslaget om bruk av monteringsbrua har vært til behandling i Bedømmelsesutvalget, og ble her belønnet med 8.000,- kr. Dette er det største beløp som noen gang er blitt gitt i premie for et innsendt forslag.

Brobyggeren gratulerer herrene Dietrichs og Rognerud med premien.



Brua er her utlagt og gravearbeidene i full gang



Mennene bak den gode idéen:
Bjørn Dietrichs til venstre
og Gudbrand Rognerud

Kontakt- og informasjonsmøte

Tekst: J. Brekken
Foto: T. Braaten



Onsdag den 3. november kl. 18.30 ble det holdt kontakt- og informasjonsmøte på Gyldenløve Hotell på Kongsberg for tjenestemenn i Drammen/Kongsberg/Numedal inklusive personalet ved vegkontoret og biltilsynet i Drammen og Kongsberg. Tilsammen møtte ialt 68 stk. Spesielt innbudt var konsulent Solhaug som er sekretær i HSU.

Møtet ble åpnet av formannen i SU, Tore Wang, som ønsket vel møtt og presenterte SU's medlemmer og varamenn. Han ga deretter ordet til konsulent Solhaug. Han orienterte først om samarbeidsavtalen slik den er idag, deretter kom han inn på Hollerutvalgets innstilling som skisserer SU's stilling i fremtiden. Her er det lagt opp til at SU vil få økte muligheter og større myndighet i etaten. Likeledes kom Solhaug inn på den nye Lov om arbeidervern og arbeidsmiljø.

Adm.sjef Bakke orienterte om "Forholdet mellom publikum og forvaltning, avbyråkratisering". Han nevnte en del nøkkelord som kunne være med å skape et bedre forhold til publikum, bl.a. forenkling av administrative rutiner, informasjon og publikumsbehandling. Han ba hver enkelt i alle ledd av organisasjonen komme med forslag til bedring av forholdene. Bakke redegjorde også for Langtidsplanlegging (LTP) og hvordan dette arbeidet er tenkt lagt opp her i fylket.

Neste post på programmet var en interessant film som viste bilsakkyndige i arbeid med kontroll av vogntog.

Etterat kaffe og smørbrød var servert ble ordet gitt fritt til å komme med spørsmål. I diskusjonen som fulgte viste det seg at deltakerne hadde adskillig på hjertet. Av ting kan nevnes: Innkjøpsordningen der det kom fram at brukerne av maskinene burde komme mer inn i bildet når maskiner skulle innkjøpes. Bemanningen i vegvesenet ble likeledes berørt. Det kom ellers frem at det var problemer med å få tak i hørselvern. Det var enighet om at informasjonen mellom de ulike ledd ikke var god nok.

Møtet sluttet kl. 22.30.



Åpningen Åmot - Vikersund

Rep.: W. Bakken

Vi lovet i forrige nr. av Brobyggeren at vi skulle komme med bilder fra åpningen av den nye vegparsellen. Den fant sted den 23. oktober, en uke etter programmet. Dette må imidlertid værgudene ta skylda for. Selve åpningshøytideligheten fant sted ved Katfoss bru, og blant vegsjefens innbudte gjester var samferdselsminister Ragnar Christiansen, tekn. dir. Olav Torpp, ordfører og rådmann i Modum kommune, samt representanter fra den tekniske etat i kommunen. Selvsagt var også en del celebriteter fra vegkontoret til stede. Vegsjefen ønsket først de tilstedeværende velkommen og overlot ordet til samferdselsministeren. Han erklærte den nye vegparsellen for offisielt åpnet, og ba så pensjonert vegarbeider Kåre Johansen om å foreta den høytidelige åpningen av vegen, ved å skjære over båndet. Dermed var ytterligere 9 km med riksveg klar til å tas i bruk av trafikantene.



Gjestene med samferdselsminister Ragnar Christiansen i spissen kommer til åpningen





Samferdselsministeren erklærer vegen for åpent og ber Kåre Johansen om å skjære over snora.



Først fikk publikum gå



- og deretter trafikken

Soga om Svein Den Store



Jørund Skald fortel:

På garden til Svein den store i Drammen budde mykje folk. Kvinner og menn, trelar og hovdingar, og mange hus var lafta kring tunet for å huse alle. Svein hadde óg frendar. Sume av desse fekk reise bøle sitt attmed garden til Svein. I eitt av desse granne bøla budde ein mann namna Ola Robøle. Ein sumardag vart det ovande stor ro i hans hus. Alle mennene hans fór heim til kjerringene sine og nekta arbeide meir for Ola til dess dei fekk meire sylv. Dei hadde før vore pengekrevjarar for ferdafolk over Drammenskloppa, men då dei fekk nyss om at Sveins hirdmenn under leing av Ole Sendemann fekk meir enn dei sjølve, søkte dei råd hos Ole og kravde sylvvekt som hirdmennene jamvel om dei aldri hadde sett ein spade. Dette kunne ikkje Ola gjeva dei, og det var då storstilla senka seg over huset hans at han fekk tilnamnet Robøle.

Fleire enn Olas menn var ute etter hirdmennenes sylv. Jamvel sveinar og skrifvarar hos Svein den store synte stor avundssjuke når sylv vart utsendt til hirdmennene. Ole Sendemann og Albert Falkøye - han var Oles trugne frende blant hirdmennene i Busk-

rike - tykte dette var ein morosam kappleik. Difor fann dei på mykje dei ville ha sylv for, sette seg til bords med Nikkaren på Kongsgarden i Viken og fór deretter heim med meir. Hirdmennene fekk såleis særsvylv for å eta, særsvylv for å liggja, særsvylv for å ferda, ja, jamvel vart det kalla særsvylv når dei berre møtte til strid.

Sveinar og skrivarar var misnøgde med dette. Sjølv fekk dei lite att for det dei gjorde, og måtte oftast trygla og beda om sylv for ferdaverksemd og matmål, eller for å halde på med arbeid om kveldane. Difor vart det ofte kiv og strid når det vart tala om sylv.

Ein annan strid - om enn ikkje med sverd - gjekk mellom Brigte Vegvaktar og Tor Nybyggjar og deira hirdmenn. Kring i Buskrike hadde Brigte mange menn, medan Tor hadde færre. Både hadde mykje å gjera, og titt ville Tor og sveinane hans nytta Brigte sin hird til ymse krafsearbeid. Dette var ikkje alltid like gjevt, avdi Tors hird oftast måtte bu heimefrå, og dette passa Brigtes kjer-ringgale hirdmenn særse ille. Dei måtte kvar dag heim til kjer-ring og ongar og trivdes best i eigen sengehalm. Tor måtte difor greie seg med dei han hadde, og når dette ikkje vart nok gjekk han på bygdene og pirka fram folk. Vintertid ville Tor ha få menn, men då gjekk det bød frå Kongsgarden om at han skulle skipa arbeid til så mange sjuklingar som råd var. Tor lika ikkje dette, men måtte gjere det likevel. Ein av sveinane til Tor heitte Gunnar Granskjegg. Han vart sett til å passe sjuklingane og dette arbeidet lika Gunnar godt. Han gav dei mat og klær og sylv attpå, og då dei vart velfødde og mjødsugne og vel nøgde, sende han dei heim og ba om å få nye. Såleis vart Gunnar sett på som ein god mann med stort hjartelag.

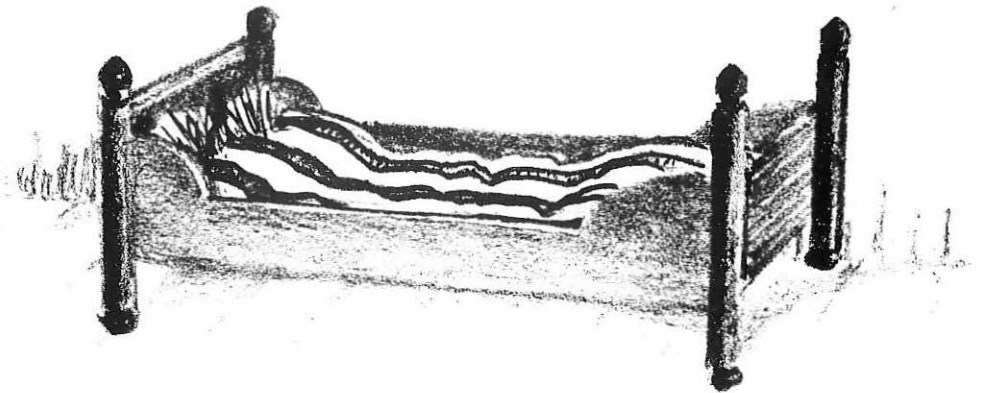
Strid vart óg laga ein haustdag då prentmakarar i Drammensbolken skreiv niding om sveinar og hovdingar. Dei skulle ha teke imot mjød og gåver frå framandfolk. Ein av Svein den stores frender heitte John Kjerrekikkar. Han dreiv med kjerrestell og kjøyrekort. Han fekk nær banesår i denne mjødstriden. Mange tykte det var leitt at mjødskjenkinga og gåvesendinga innunder jul vart forbode, etter desse skuldingane. John Kjerrekikkar ville gjera vel etter striden og skipa i staden ei utferd til Daneland. Strandhogg skulle gjerast frå skip, og sveinar og skrivarar, hovdingar både små og store, ja alle på garden skulle sjølv kunne kaupa seg mjød til jolegildet. Og såleis vart striden etterkvart gløymd.

I garden til Svein var det titt kiv blant hovdingane om kven som var størst. Nokre tykte aldri dei fekk stor nok makt, og plasane attmed Svein i høgsetehallen vart jamnt slitte av all rompegnukkinga for å ake seg høggre opp. Trygve Driftar, Alf Brattbakke, Olav Planskipar og felagane deira rasla titt med sverd, og då måtte Svein fram med kløkta si for å skapa fred i flokken.

Mellom sveinane var det óg strid om kven som var størst. Det var til dømes når kongsmennene i Viken slengde sylv inn i svinestova. Brorskapen vart då kasta på dør, og den som skreik høgst og på det viset var størst, fekk sylvet.

Slik gjekk hausten for Sveins kvinner og menn i Buskrike. Ein av sveinane heitte Jørund Skald. Han skreiv soge om alle hendin-gane, men vart stundom uthengd som nidskrivar då nokre ikkje lika det han kvad. Han måtte difor støtt passe tunga si og stundom kveda i løynd. Men eitt kvad tykte alle vel om, og det var dette:

Fredsæl jul for folk i fylket
mykje godt av mjød og mat
samla sjel og skrøtt med styrke
godt nytt år til Svein den store og alle
hans kvinner og menn kring i heile Buskrike.



Mange var dei som trivdes best her

Vintervedlikehold

Tekst: Hans Olav Lien

Foto: Per Bjerkeli

Bruken av snøskjermer har vært kjent i mer enn 100 år. I denne tiden har det vært foretatt systematiske forsøk med utforming av skjermene, og kilometer av skjermer er blitt satt opp. Likevel settes en rekke skjermer også i dag opp på en uheldig måte. Vi vet i dag om skjermenes virkning, men kjennskapen til samspillet mellom skjermene og terrenget er mangelfullt.

Snøskjermene deles inn i to grupper, samleskjermer og ledeskjermer, hvorav samleskjermene er de mest brukte. Disse utformes med en tetthet på ca. 50% og bør ha en bakkeklaring på 1/5 av skjermens totale høyde. Samleskjermene plasseres vinkelrett på den fonndannende vindretningen og avstanden til veggen bør normalt være 15 ganger skjermhøyden.

I Buskerud er det i løpet av året satt opp 3 typer skjermer.

Langs rv. 52 i Hemsedal er det satt opp 300 l.m. faste aluminiumsskjermer, høyde 3,5 meter. Dette er en ny, forsterket type med stive stag istedenfor tidligere barduner (wire). Vi slipper derfor stramming av barduner som normalt må utføres 2-3 ganger i løpet av året. Videre er de nye skjermene brunmalte, for å passe best mulig inn i naturens farger. Fordelene med aluminiumsskjermer kontra treskjermer er at de har ca. 20% bedre samlekapasitet.

På rv. 49, Golsfjellet, er det i høst satt opp ca. 350 l.m. treskjermer, høyde 3,0 meter. Det er her brukt trykkimpregnerte stolper og strebere (spenn) med minste diameter henholdsvis 4" og 3". Videre er det brukt 1" x 4" bord. Det viser seg at disse skjermene blir vesentlig rimeligere enn aluminiumsskjermer. For å illustrere dette kan vi se på kostnadene på de enkelte typene ekskl. montering.

Aluminiumsskjerm, høyde 3,5m, avstand mellom stenderene 2,4m med 2 skråstag av aluminium.

Pris ekskl. moms kr. 364,- pr. l.m.

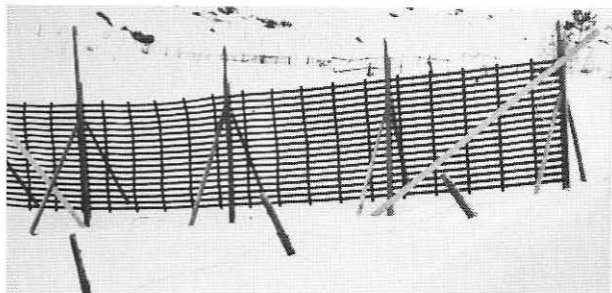
Treskjermer, høyde 3,0m, avstand mellom stolpene 2,0m med 2 strebere (spenn).

Pris ekskl. moms kr. 75,- pr. l.m.

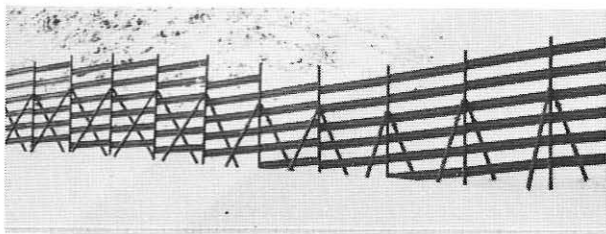
For sammenligning med aluminiumsskjerm vil en treskjerm, høyde 3,5 koste ca. kr. 95,- pr.l.m.

Uten å ta standpunkt til hvilke typer skjermer som bør settes opp i fremtiden, kommer vi ikke utenom tanken å vurdere det økonomiske. Ut i fra en slik vurdering, peker treskjermen seg klart ut som det rimeligste alternativet.

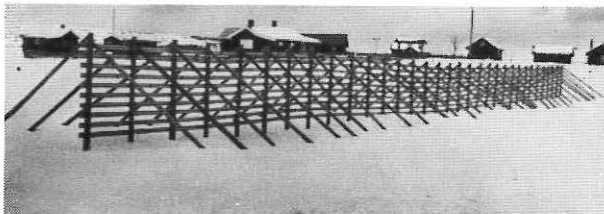
De tre forskjellige typer skjermer:



Paraweb



Aluminium



Treskjerm

forts. side 37

TRIM nytt



FORMANNEN HAR ORDET:

TILBAKEBLIKK PÅ IDRETTÅRET UTE OG INNE

Noen har i dette utgående året drevet idrett ute, mens andre har holdt seg innendørs. Alle har blitt våte, noen mere enn andre, men det kommer helst av at i tillegg til den normale svettemengde har utedeltagerne opplevd en stk. regnskur.

Jevn og god aktivitet gjennom hele året - brukbar oppslutning. Kvinnene fullførte en vinter med volleyball og anså seg dermed ferme nok til å avslutte aktiviteten. Etter en nær forestående julefeiring blir vel buksene atter for trange, og da våkner forhåpentligvis trimlysten igjen.

Skisliterne maktet i år nesten tosifret deltagelse i Thorleif Haugs minneløp. For å stimulere til øket deltagelse har idrettslaget satt opp en vandrepokal til beste deltager fra vegvesenet som etter et sinnrikt utregningssystem gir alle muligheter til å vinne. Tore Strand tok troféeet 1976. Som opplysning må tilføyes at selvom alle kan vinne denne var Strand bra svett etter årets innsats.

Svette var også parolen blant bordtennisfolket som etter finfin innsats i vintersesongen spilte begge lagene opp en divisjon. Starten på den nye sesongen bebuder også at opprykket var fortjent, om det nok ikke fører til videre avansement i denne omgang.

Og så var det håndballen da. Dette blaserte og pokalhungrige laget som har vært dominerende på håndballfronten i Drammen de siste årene. For tredje år på rad - og dermed til odell og eie - havnet seriepokalen i CK-bygget. Cupen - derimot - gled ut av hendene i semifinalen. 2.-laget rykket ned en divisjon, mens damelaget dessverre er en saga blott.

Så kom våren, og med den fotballen. Ingen nevneverdige skader i løpet av sesongen, og respektabel konsolidering i 2. divisjon hvor laget jo havnet etter fjorårets nedrykk. Men så trenger man etter manager Wiggo Foosnes' oppfatning 2 år i divisjonen for å bygge opp et mesterlag. Lykke til i fortsettelsen! I vegcupen ble det imidlertid som vanlig intet sluttspill.

Orientererne har som vanlig hatt stø kompasskurs mot premiebordene. En ikke altfor stor gruppe - men eksklusiv nok, sørger for det. Dette kan ved selvsyn erfares ved å lese avisenes resultatlister.

Kort sagt et bra idrettsår både ute og inne.

Valg av nytt styre og nye tillitsmenn står for døren. Som formann akter jeg å troppe av nå, og benytter herved anledningen til å takke alle for innsats og samarbeid og samtidig ønske påtroppende lykke til med arbeidet i et lettdrevet og aktivt idrettslag.

GOD JUL OG GODT NYTT ÅR!

Hilsen Jørn Gjennestad

Den eksklusive gruppen:



Nils Harald og Tove Kraugerud

Per Ole Wanvik
Per A. Berg
Sæming Alvim

HALLINGKASTET

1976

NÆRMERE 30 TONN VEGATLETER SAMLET PÅ GOL



Hjemskremte medarbeidere:
J. Gjennestad, tekst
T. Braaten, foto

Oi, oi, hvilket kast!

Hvilket kast?

Dumskalle - Hallingkastet vel! Siste helg i oktober. Superrundkast med helskrudd engelskmann og tilbake, vegvesenets største fellesarrangement og verdens eneste håndballturnering med bankett både før og etter - og under også for den sakens skyld. For 5. år på rad ble tilstelningen avviklet på Gol i Hallingdal i Buskerud Vegvesen B.I.L.'s regi og med rekordantall feststemte deltagere føyet jubileumsarrangementet seg pent inn i rekken av store suksesser.

Rekord, ja. Fra fjorårets deltagermasse på 258 har hallingkastene nå formert seg til 360. Og hva fylkesrepresentasjon angår er det nå lettere å nevne dem som ikke var der - så kan de samtidig skamme seg litt. Ikkedeltagende fylker: Troms, Møre og Romsdal, Vest- og Aust-Agder. Ta en tur neste år, davel!

12 damelag og 15 herrelag sørget for svettelukt i hallen fra fredag kl. 17.00 til lørdag kl. 17.00 bare avbrutt av stridspause mellom midnatt og kl. 08.00.

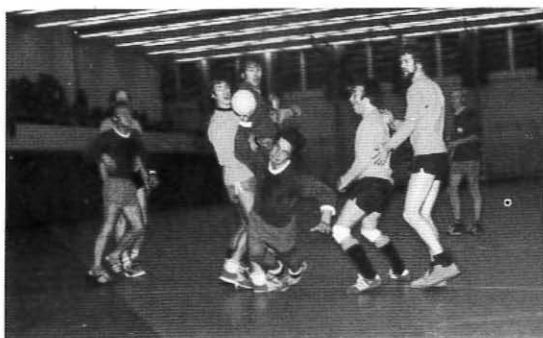
Turneringsdebutanter fra såvel Nordland som fra Trøndelagsfylkene gjorde ingen skam på sin inntreden, men det var veteranlagene som sluttliggen trakk lengste strået. Hedmarksdamene gjentok bedriften fra 1973 med 2-0 seier over fjorårsvinnerne fra Sogn og Fjordane mens Hordaland nedkjempet populære Nordtrøndere i bronsefinalen.

Blant herrene var det denne gangen Telemarks tur til å møte Buskerud i finalen, et Buskerudlag med 2 napp i pokalen og maksimal rutine fra samtlige tidligere finaler. Etter sigende er det mange lags store mål å slå Buskerud - og Telemark greide det. Uhyre effektivt - og populært - vant de 9-6 i et underholdende og hardt oppgjør. Tidligere hadde Hedmarkherrene slått Nordland i kampen om 3. plassen.

Imidlertid er det et motto som gjelder for samtlige deltagere uansett resultater på banen: "Det er ikke om å gjøre å vinne, men å delta på banketten!" Og som vanlig ble takkonstruksjonene på Pers Hotell satt på harde prøver under og etter middagen. "Vest e'best" og "Øst er først" sang "nord i kor" mens hardt tilkjempet oppmerksomhet ble maksimalt utnyttet av talere og blomsteroverrekkere og premiemottagere. Blomster til arrangørene ble det så mye av at fylke 06 i landet heretter blir hetende "Blomsterud". Pers Hotell fikk også sitt, både av applaus for praktisk gjennomføring og i kassa som resultat av intens kronerulling i baren. Ingen kan tape penger på et slikt arrangement, nei!

Dans etterpå? Joda - hvorsomhelst og nårsomhelst. De siste parene gikk fra dansegulvet direkte til søndagsfrokosten. Det er jo alltid noen som ikke får nok - hverken av det ene eller det andre..... Seierherre bankett? Begrepet er utgått av terminologien, men dersom avstemning skulle vært foretatt ville samtlige ha vunnet.

Og hva så med neste år?
Det er plass til flere - vi sees!



Stor innsats på Gol



Sjefssupporteren i aksjon



-og etterpå var det fest.

forts. fra side 32 - snøskjermer.

Hittil har vi tatt for oss faste skjermer som blir stående året rundt. Men på mange plasser må skjermene fjernes etter vintersesongen. Løsskjermer av trematerialer har hittil vært enerådende. På Øvre-Ålsvegen vil vi i vinter forsøke en ny type (paraweb). Det er en skjerm i kunstfiber, høyde 1,8 meter som leveres i seksjoner på 10 meters lengder. Fordelen er at den etter sesongen kan rulles sammen og enkelt kan lagres.

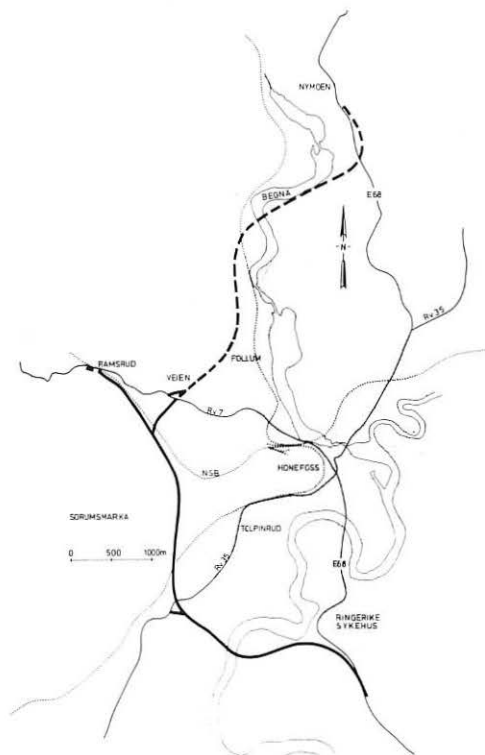
Virkning og erfaring med en slik type skjerm kjenner vi hittil lite til. Vi er derfor spent på hvordan denne vil virke i vinter.

Selv om det de senere år er blitt satt opp en del nye snøskjermer, vil det stadig bli aktuelt å fornye eldre skjermer, og å vurdere oppsetting på nye steder. Det er derfor viktig å bestemme seg for hvilke typer vi bør satse på i fremtiden.

Til slutt vil jeg gjerne si at vi ofte kan oppnå svært gode resultater ved å bygge vegen på fylling eller ved å utvide skjæringer. Ofte er det terrengforholdene like ved vegen som forårsaker snøproblemene. Det kan derfor være riktigere å fjerne disse terrengdetaljene framfor å sette opp nye fonnskapende konstruksjoner.

Omkjøringsvegen ved Hønefoss

Av avd.ing. Gunnar Knag



Ut på nyåret settes spaden i jorden for første byggetrinn av den nye omkjøringsvegen rundt Hønefoss. Når hele omkjøringsvegen en gang i 1980-årene står ferdig, vil all gjennomgangs- trafikken til Ådal og Hallingdalen kunne passere utenom byen. Trafikkforholdene for tungtrafikken og ferie- og helgetrafikken vil bli vesentlig bedret samtidig som bysenteret vil bli avlastet for uønsket trafikk. Trafikkulempene i Hønefoss om helgene og i ferietiden er i dag åpenbare, og en håper at ved å kanalisere trafikken til omkjøringsvegen vil en spare sentrum for en del miljøforstyrrelser og således legge grunnlaget for utvikling av et fotgjengervennlig og bilfritt sentrumsområde.

Omkjøringsvegen vil ta av fra eksisterende riksveg E 68 ved Ringerike sykehus og gå vest og nord for Hønefoss, over Stor-elva, under riksveg 35 og gjennom Sørumsmarka fram til Veien-området. Her deler trafikken seg. Hallingdalstrafikken føres parallelt med Bergensbanen og kobles til eksisterende riksveg ved Ramsrud, mens E 68 fortsetter videre mot Follum, over Begna og føres inn i eksisterende E 68 på Nymoen. Hele

vegstrekingen er på ca. 11,7 km og er kostnadsberegnet til ca. 71 mill.kr.

Ifølge Norsk Vegplan er det meningen at den første delen av prosjektet, det vil si strekingen mellom Ringerike sykehus og Veien, med forbindelse til riksveg 7 ved Ramsrud og riksveg 35 ved Styggedalstoppen, skal stå ferdig innen 1981. Den resterende delen av prosjektet fra Veien til Nymoen vil ventelig komme i den etterfølgende vegplanperiode.

Planen fra Ringerike sykehus til Veien innebærer at 3 - 400.000m³ grus og leire må forflyttes. Det spesielle ved dette anlegget er at det ikke blir fjellsprenning i veglinja i det hele tatt. Dette medfører blant annet at transportlengden og prisen på pukk til bærelagsmasse øker og således fordyrer anlegget. En del av grusmassene i veglinja ser imidlertid ut for å være godt egnet til sementstabilisering og det er sannsynlig at en vil benytte seg av dette i bærelaget.

Kostnadene for denne delen er anslått til ca. 45. mill.kr. som tilsvarer en meterpris på 6.000 kr. Av dette beløpet vil over halvparten gå med til brukarbeider i forbindelse med kryssing av veger, elv og jernbane.

Byggingen av omkjøringsvegen vil bli et veldig inngrep i naturen. På grunn av de store høydeforskjellene i terrenget vil vegen få fyllinger og skjæringer på opptil 20m høyde. Når en vet at mesteparten av området består av grunn som varierer fra normal - til kvikkleire, sier det seg selv at stabiliteten av disse terrenginngrepene vil bli problematisk. For å kunne fastlegge traséen endelig, har det da også vært nødvendig med omfattende geotekniske undersøkelser og vurderinger. I forbindelse med anleggsdriften vil det likeledes være behov for en utstrakt kvalitetskontroll av massenes anvendelsesområde.

Traséen for et slikt storanlegg vil alltid være omstridt og ha sin positive såvel som negative innvirkning på omgivelsene. På minussiden kan vi regne beslagleggelse av produktive jord- og skogarealer. Eiendommer vil bli oppdelt og driftsforholdene til jordbruket vil bli vanskeliggjort. Alt i alt medgår ca. 130 da. skog og 90 da. dyrka mark og beite til første utbyggingstrinn av omkjøringsvegen.

For å kompensere disse uheldige forhold er det utarbeidet et forslag til makeskifte som tar sikte på redusere driftsulempene for jordbruket. Vegvesenet har også intensjoner om å medvirke i et nydyrkingsprosjekt sammen med grunneiere og landbruksmyndighetene som omfatter ca. 400 da. jord i nærheten av veglinja. Når jordplaneringen blir realisert, vil massetransporten i veglinja bli redusert og vegvesenet kan bidra med et tilsvarende beløp til nydyrkingsarbeidet. På dette viset får grunneierne nydyrket jorda rimeligere enn ellers, noe som stimulerer interessen og oppslutningen om arbeidet.



Det gjentar seg hvert år:

Tekst:	T. Willumsen
Foto:	M. Løberg

"VINTEREN TOK OSS PÅ SENGEN IGJEN"

Slik var det - og slik lyder overskriften i en lederartikkel i siste nummer av Våre Veger. At det hendte nå i høst den 14. oktober under slike ekstreme forhold som da oppsto kan til en viss grad unnskyldes og forstås. Men at det samme skjer mere og mindre hver høst når det første snefall kommer under mere relativt normale forhold, det er kjedelig og skyldes vel mangelfull oppfølging av den planlagte beredskapsplan.

Som oftest er det ikke bare i et ledd av den planlagte vintervedlikeholdstjeneste at noe svikter:

Redskaper er ikke i orden eller på plass, det ene med det andre. Jeg tror mange ganger at det er viljen og disiplinen det skorter på. Personlig har jeg sjelden eller dessverre kanskje aldri opplevet at første vinterdag har innfunnet seg på vegene uten at det er oppstått mere eller mindre kaotiske tilstander - det er nesten flaut å måtte si det - etter selv å ha drevet med vegvedlikehold en menneskealder. Vi som steller med dette må bare erkjenne at vi har ikke strukket til i denne fase av jobben.

Og tiden går - trafikken vokser og vokser og kaoset legio - den første vinterdagen. Derfor til oss alle i vegetaten: Vi må forene våre krefter og ressurser på alle hold så vi kan si at ihvertfall vi gjør vår del av jobben på rimelig tilfredsstillende måte den første vinterdag når den enn måtte komme.



Er det noen som kjenner seg igjen ?

643 år i vegvesenets tjeneste



Pensjonistrep.: W. Bakken

AVTROPPEDE VEGFOLK HEDRET FOR SIN INNSATS

Vegkontoret arrangerte den 9. november på Solstad Pensjonat en sammenkomst for tjenestemenn i vegvesenet som har gått av, eller som kommer til å gå av med pensjon i 1976.

I alt 20 pensjonister var tilstede. For første gang var også ektefellene invitert, og dette satte selvsagt en ekstra spiss på høytideligheten.

Overing. Nyberg ønsket velkommen til bords, og det ble så servert snitter og kaffe. Driftssjef Willumsen kom i sin tale med hyllest til æresgjestene og håpet at de nå ville få mange gode år som pensjonister.

Vegsjef Nesje var som vanlig en utmerket vert, og viste igjen eksempel på sitt eminente pianospill. Dessuten ble en visestubb framført av vår allsidige vegsjef, den også til stor begeistring blant gjestene.

Høydepunktet under tilstelningen var utdeling av diplom og tinnfat til den enkelte tjenestemann. Olaf Karlsrud og Sander Hansen takket på vegne av pensjonistene for denne minnerike stunden.

Administrasjonssjef Bakke avsluttet pensjonistsamværet. Han foretok en kort oppsummering av de avtroppende tjenestemenns innsats i vegvesenet. Dette er innsats det står all mulig respekt av, sa han og ønsket de nye pensjonistene alt godt for framtida.



Vi har her de 20 hedersgjestene. I parentes tjenesteår i vegvesenet.

1. rk. f.v.: Karl C. Bråten (27), Cato Bautel (28), Trygve Lehne (32), Anders Vatningen (30),
Petter Benth (24)
 2. rk. f.v.: Erik L. Bergan (20), Sigmund Svendsen (23), Ragnvald Lund (25), Olav Torgersen (30),
Kåre Johansen (26), Harald Valstad (27), Reidar Lien (39)
 3. rk. f.v.: Andreas Kofstad (24), Sander Hansen (17), Peder Nyhus (30), Sigurd E. Aaker (33),
Ole S. Reinton (40), Svein Nesje, Olaf Karlsrud (30), Arne Øhrer (26),
Sigurd Fosberg (42)
- Kristian B. Warhuus (38) og Harald Reiersgård (32) var ikke tilstede.



På oppfordring bringer vi bilde av de i fra ledelsen som var tilstede på pensjonisttreffene:
Fra venstre: overing. Hope, driftssjef Willumsen, vegsjef Nesje, adm.sjef Bakke, overing. Berge og overing. Nyberg.

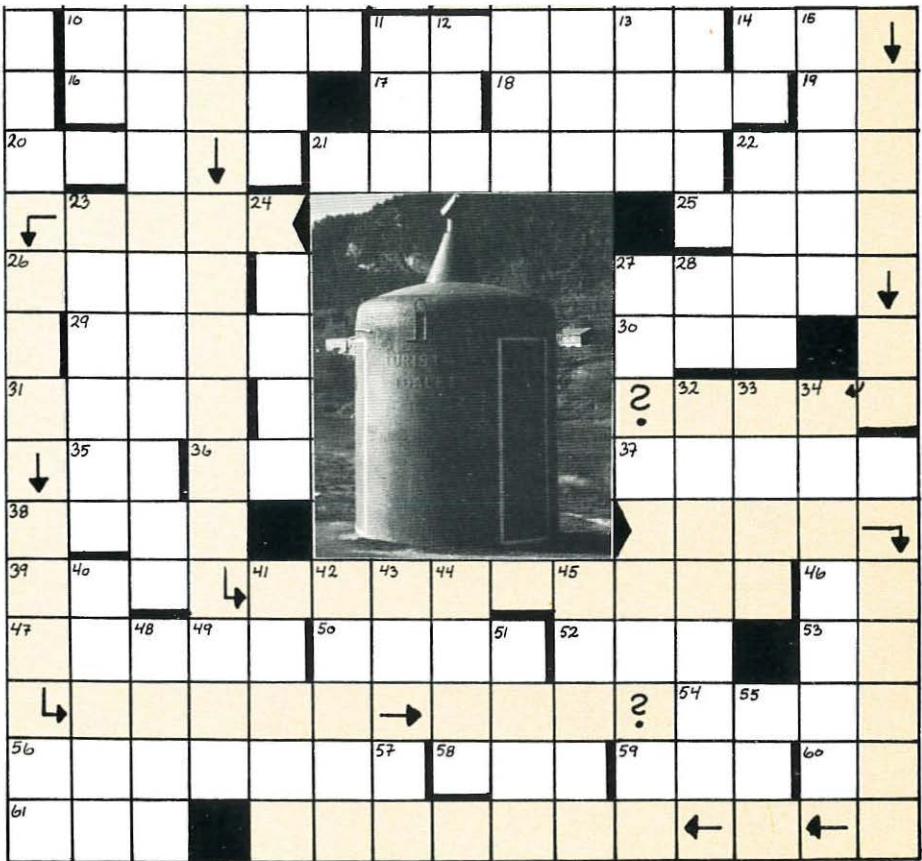
STIKKORD

VANNRETT

1. Fugl
10. Skuespiller
11. Hull
14. Mål
16. Forfatter
17. Vokaler
18. Tilstand
19. Løfte
20. Tår
21. Adverb
22. Ekte
25. Sjømann
26. Stasjon
27. Tråd
29. Butikk
30. Skli
31. Jentenavn
35. Alfred Jansson
36. Forkorting
37. Væske
38. Ansett kvinne, gml.norsk
39. Konklusjon
46. Rekke
47. Mestre
50. Oljeselskap, omv.
52. Adverb
53. Gresk bokstav, omv.
54. Guttenavn
56. Knytter
58. Utspekulert
59. Dyr
60. Karakter, omv.
61. Svarord

LODDRETT

1. Vind
2. Vaskemiddel
3. Verk
4. Øyboeren
5. Fase
6. Urne
7. Ekkel
8. Fartøy
9. Skap
11. Kjegle
12. Farge
13. Prest
15. Dra
22. Skikk
23. Anleggsarbeider
24. Guttenavn
27. Ytret
28. Tre
32. Forekommer på E-18
33. Setning
34. Svenske
37. Polere
40. Feste
41. Bakverk
42. Avdraget
43. Tall
44. Uhyggelig
45. Klare
48. Sprek jente
49. Bibelsk person
51. Dyr
55. Flokk
56. Org.
57. Slagsted
59. Utrop



Premier: 3, 2 og 1 lodd i Pengelotteriet.

Løsningen sendes: Vegkontoret, Postboks 2265-
Strømsø, 3001 Drammen, innen
1. mars 1977.

Innsendt av:
Adresse
Postnr.Poststed:

R	Ø	F	F	ER	→	VEL	→	TIL	↓	ER								
A	¹⁶ L	¹⁷ A	¹⁸ D	¹⁹ A	²⁰ R	²¹ O	²² Z	²³ A	²⁴ R	²⁵ T	²⁶ K	²⁷ U						
²⁸ K	²⁹ R	³⁰ R	³¹ I	³² V	³³ I	³⁴ E	³⁵ R	³⁶ A	³⁷ E	³⁸ N	³⁹ N	⁴⁰ I	⁴¹ E	⁴² S	⁴³ E			
⁴⁴ T	⁴⁵ A	⁴⁶ S	⁴⁷ O	⁴⁸ H	⁴⁹ O	⁵⁰ R	⁵¹ A	⁵² K	⁵³ N	⁵⁴ E	⁵⁵ T	⁵⁶ E	⁵⁷ R	⁵⁸ M	⁵⁹ I	⁶⁰ N		
⁶¹ O	⁶² T	⁶³ E	⁶⁴ R	⁶⁵ R	⁶⁶ R	⁶⁷ R	⁶⁸ T	⁶⁹ R	⁷⁰ A	⁷¹ P	⁷² K	⁷³ Ø						
⁷⁴ R	⁷⁵ I	⁷⁶ ↓	⁷⁷ R	⁷⁸ E	⁷⁹ ↓	⁸⁰ T	⁸¹ O	⁸² M	⁸³ ←	⁸⁴ O	⁸⁵ M							
⁸⁶ ↓	⁸⁷ T	⁸⁸ D	⁸⁹ O	⁹⁰ G	⁹¹ ↓	⁹² M	⁹³ E	⁹⁴ L	⁹⁵ O	⁹⁶ D	⁹⁷ I	⁹⁸ N	⁹⁹ ?					
¹⁰⁰ V	¹⁰¹ I	¹⁰² E	¹⁰³ L	¹⁰⁴ Y	¹⁰⁵ ↓	¹⁰⁶ U	¹⁰⁷ V	¹⁰⁸ E	¹⁰⁹ T	¹¹⁰ E	¹¹¹ R	¹¹² A	¹¹³ N	¹¹⁴ ↓	¹¹⁵ R			
¹¹⁶ E	¹¹⁷ ↓	¹¹⁸ N	¹¹⁹ N	¹²⁰ E	¹²¹ →	¹²² T	¹²³ T	¹²⁴ E	¹²⁵ G	¹²⁶ N	¹²⁷ E	¹²⁸ F	¹²⁹ I	¹³⁰ L	¹³¹ M	¹³² E		
¹³³ D	¹³⁴ S	¹³⁵ ↓	¹³⁶ U	¹³⁷ N	¹³⁸ N	¹³⁹ i	¹⁴⁰ ↓	¹⁴¹ R	¹⁴² ?	¹⁴³ A	¹⁴⁴ T	¹⁴⁵ i	¹⁴⁶ M	¹⁴⁷ i	¹⁴⁸ ↓	¹⁴⁹ G		
¹⁵⁰ L	¹⁵¹ i	¹⁵² K	¹⁵³ E	¹⁵⁴ H	¹⁵⁵ O	¹⁵⁶ L	¹⁵⁷ D	¹⁵⁸ T	¹⁵⁹ →	¹⁶⁰ D	¹⁶¹ O	¹⁶² N	¹⁶³ I	¹⁶⁴ N	¹⁶⁵ G	¹⁶⁶ E		
¹⁶⁷ P	¹⁶⁸ M	¹⁶⁹ E	¹⁷⁰ K	¹⁷¹ V	¹⁷² i	¹⁷³ P	¹⁷⁴ A	¹⁷⁵ S	¹⁷⁶ S	¹⁷⁷ J	¹⁷⁸ E	¹⁷⁹ N	¹⁸⁰ ↓	¹⁸¹ E	¹⁸² D	¹⁸³ I	¹⁸⁴ V	
¹⁸⁵ A	¹⁸⁶ O	¹⁸⁷ R	¹⁸⁸ T	¹⁸⁹ A	¹⁹⁰ P	¹⁹¹ A	¹⁹² S	¹⁹³ S	¹⁹⁴ E	¹⁹⁵ R	¹⁹⁶ E	¹⁹⁷ R	¹⁹⁸ E	¹⁹⁹ R	²⁰⁰ L	²⁰¹ i	²⁰² K	²⁰³ ↑
²⁰⁴ N	²⁰⁵ N	²⁰⁶ ↓	²⁰⁷ P	²⁰⁸ E	²⁰⁹ L	²¹⁰ S	²¹¹ S	²¹² S	²¹³ E	²¹⁴ T	²¹⁵ →	²¹⁶ N	²¹⁷ O	²¹⁸ R	²¹⁹ S	²²⁰ K	²²¹ E	



Vinnere ble:

1. premie Gunnar Sauve, vegkontoret
2. premie Runar Bakke, "
3. premie Egil Sandanbråten, Nesbyen

BROBYGGEREN gratulerer de heldige vinnere.

VÅRE MEDARBEIDERE

Vi ønsker følgende medarbeidere velkommen til vegvesenet :

Vedlikeholdsarbeider	Ole Reidar Bollerud	Vedl.h.omr. II
"	Martin Kristian Harangen	"
Tegner	Bodil Gundersen	Planavdelingen
Bilsakkyndig	Magnus Nilsen	Drammen

VI GRATULERER

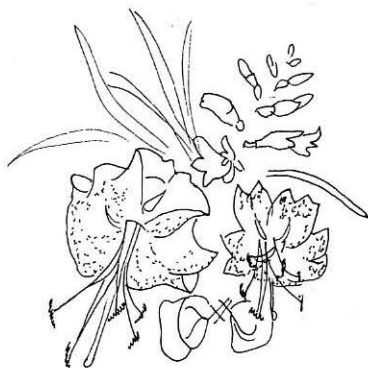
Følgende medarbeidere
jubilerer i 4. kvartal 1976:

50 ÅR:

Olaf Willandseie,	Skurdalen	18/12
-------------------	-----------	-------

60 ÅR:

Jørgen Håkonsrud,	Flå	24/12
Knut Haugje,	Nore i Numedal	28/12



Fylkesordf. A. Berglin
Fylkesmannen i Buskerud
Haugesgt. 89,

3000 DRAMMEN.

BYGGEREN

önsker alle
sine lesere en
riktig god jul.