

Brobyggeren

NR. 3 Desember 1981 11. årg.



Håndbok 018
Grunnboringsgjengen
Planfolket trå til igjen
EDB prøveprosjekt
Pensjonisttur
Hallingkastet
Radio-nytt



Brobyggeren



Organ for Buskerud Vegvesen

Redaktør:
Willy Bakken

Redaksjonsråd:
Runar Bakke
Erik Lysenstøen
Hans Jacob Gisholt
Albert Skarstad
Oskar Gjestemoen

Utgiver og redaksjonens adresse:
Buskerud vegkontor,
Tollbugt. 2,
3000 Drammen

Opplag: 1.400 eks.

Trykk: Saturn Trykkindustri AS

Fotosats: Sportsforlaget AS

Forsidebildet:
« Bred last »
Foto: W. Bakken

INNHOOLD:

Side	
2	Grunnbøringsgjengen
5	EDB-prøveprosjekt
6	POU
7	Trafikkpedagogen
8	Håndbok 018
12	Pensjonisttur
14	Hallingkastet
16	Attersyn
18	Vi høres bedre
20	Brukskontrollgruppen
21	Ny innsats fra plan
25	Hytte på hjul
26	Tog i rør
27	Vegsjefens julehilsen
28	Geilo bru
29	Personalía

Såpeglatte veier i Torpo – Kvinne og barn til sykehus etter kollisjon

Såpeglatte veier i deler av Hallingdal resulterte i to trafikkuhell i Ål i helgen. Lørdag formiddag fikk en bil fra Oslo sladd i en sving ved Torpo, havnet i motsatt kjørebane og kolliderte med en bil fra Torpo. I denne bilen satt det to kvinner og to barn. En kvinne fra Torpo og hennes barn ble kjørt til sykehus, men etter forholdene står det bra til etter den kraftige kollisjonen.

Kvinnen skal blant annet ha brukt et par ribbein, og hennes gutt måtte sy i hodet. Det var store materielle skader på bilene. Oslo-bilen må betegnes som totalvrak.

En Oslo-bil på vei mot Ustaoset skar ut av veien og knuste to robåter lørdag formiddag. Bilen ble vrak, men føreren slapp fra utforkjørselen uten skader.

Fremtiden

REDAKTØREN



HAR
ORDET

– OG VEGEN VAR GLATT

Vi ser her utklipp fra to forskjellige dagsaviser som omtaler en bilulykke i Hallingdal.

Dette er en type oppslag vi ofte finner i avisene, alt for ofte dessverre.

De to meldingene ser ved første øyekast like ut, men ser vi litt nøyer på dem, viser det seg at de egentlig er svært forskjellige. Den ene konstaterer at vegen er såpeglatt, og det er årsak til ulykken.

I den andre sies det at bilen hadde dårlige sommerdekk, og det kombinert med glatt vegbane er årsaken til ulykken.

Vi i vegvesenet, og flere med oss, har gjentatte ganger gått imot formuleringer

To skadet i biluhell ved Torpo

En personbil ble totalvrak og en annen sterkt skadet da en personbil fra Oslo kom i spinn ved Rønningen Camping ved Torpo lørdag formiddag. En ti år gammel gutt kom også sterkt til skade og måtte sy igjen sår i hodet, og måtte sammen med en førti år gammel kvinne, som var passasjer i bilen, bli igjen på Ål sjukestugu. Derimot kunne de to sjåførene slippe ut etter en undersøkelse, men begge hadde mindre skader.

Oslo-mannen hadde dårlige sommerdekk på bilen sin og etter å ha kjørt på bra føre, kom den glatte veien ved Torpo helt overraskende. Det er glatt i øvre Hallingdal nå, og det anbefales å bytte om til skikkelig skoing om en har tenkt seg til disse traktene, sier vakthavende lensmannsbetjent i Ål.

Ved 12-tiden søndag fikk en annen Oslo-kar merke det glatte føret. På tur til Ustaoset ble ferden avbrutt ved Strandefjorden, der bilen ikke greide å holde styringen på glattføret. Det gikk rett fam i svingen, og bilen gikk kast i kast, knuste et par båter før den la seg til ro ved strandkanten. Bilen ble totalskadet, mens føreren slapp unna stort sett med skrekken — og tapet.

Drammens Tidende &
Buskeruds Blad

som «Ulykken skjedde på grunn av at vegen var glatt». Det er nemlig et faktum at vi som bor og ferdes i vinterlandet Norge må være forberedt på å måtte kjøre på glatte vegger.

Vegvesenet har aldri kunnet garantere at det skal være sommerføre året rundt. Vi sier derimot at vegene ofte kan være glatte.

Og de aller fleste av trafikantene innretter derfor kjøringen deretter. De som derimot ikke gjør det, er i de aller fleste tilfellene årsak til at ulykker skjer.

Derfor burde vi også bli spart for den slags oppslag.

En presentasjon av grunnboringsgjengen

Av ing. Cato Solberg

Ingeniørkaptein Edvard Kolderup, 1894:

«En af Bygningskunstens første Grundsætninger er, at man aldrig bør skride til Opførelse af et Bygværk uden nøiagtig at kjende Byggegrundens Beskaffenhed og det ikke alene paa Overfladen, men ogsaa i Dybden og ud til Siderne.

Hvis alle de, der bygger, vilde anstille dybere gaaende og mere omfattende Grundundersøgelser og ikke innskærpe sig kun til de overfladiske, saa vilde man ikke se saa mange sørgelige Exempler paa delvis eller total Ødelæggelse af Bygværker ved ujevne Synkninger, Udglidninger, Undervaskninger o.s.v.

Mange bygherrer begaar ogsaa den Daarskab at kjøbe Byggegrund uden at have nogen Ide om, hvad denne skjuler under Overfladen. De optræder da som aktive Deltagere i den lidet anbefalelsesværdige, men desværre meget almindelige og vel bekjendte Handelstrafik «at kjøbe Katten i Sækken.»

Aarsagerne til denne desværre hyppig herskende sørgelige Ligegyldighed ligeoverfor en af Bygningskunstens første Grundsætninger kan være mange, som f.Ex. Mangel paa Omtanke og Foretagsomhed, utidigt Kniberi, Uvidenhed o.s.v.»

Ovenstående sitat er hentet fra professor Janbu's «Grunnlag i geoteknikk». Selv om det nå snart er 100 år siden ingeniørkaptein Edward Kolderup utalte disse visdomsordene, er de fremdeles like aktuelle i dag. Jeg skal ikke gi meg inn på å regne opp eksempler hvor disse ordene: — «Mangel på omtanke og foretaksomhet, utidigt kniberi, uvitenhet» osv. kan benyttes, men de finnes i dag også, bl.a. i statens vegvesen.

En øket forståelse for nødvendigheten av grunnundersøkelser må være et siktemål. Etter hvert som bevilgningene blir mindre er det enda viktigere med en vurdering av grunnforholdene.

I 1965 ble tekstforfatteren ansatt for å ta seg av grunnboringen i fylket. Til da

hadde det ikke vært noen fast ordning med dette arbeidet. Inntil 1968 kan en si at grunnboringen stort sett ble foretatt uten maskinell hjelp. I 1970 anskaffet Buskerud og 4 andre fylker en Bolinder traktor som NGI/Norsk Hydro hadde utviklet og påmontert en hydraulisk borrhigg. En kan nesten si at dette var innledning til «romalderen» for grunnborerne. Denne traktoren ble til uvurderlig hjelp bl.a. til grunnundersøkelsen for E18 og motorvegbrua gj. Drammen. Den geotekniske viten om grunnen langs traséen ville vært mindre uten dette borutstyret.

Siden har utstyret blitt forbedret og mye nytt er utviklet. I 1978 fikk vi en ny beltegående hydraulisk borrhigg. Den-

ne er resultatet av et intimt samarbeid mellom Geonor A/S og Veglaboratoriet. Selve traktoren er også norskbygd.

Som eksempel kan nevnes at:

- Ved dreitrykksondering blir faste og bløte lag automatisk registrert og tegnet opp på en papirstrimmel i riktig målestokk.
- For måling av skjærfastheten i leire har vingeborinstrumentene blitt utstyrt med en liten elektromotor for å få jamn belastning på vingen.
- Vi kan nå utføre en sikrere fjellbestemmelse med lett borutstyr (pionjär m.v.) ved bruk av en såkalt bergindikator.

Automatiseringen av borutstyret har faktisk ført til at enkelte har blitt forledet til å tro at grunnborene noen ganger bare står og henger.

Vi kan i dag si at vi her i Buskerud har alle forutsetninger for å — sitat «oppfylle en af Bygningskunstens første

Grundsætninger».

Som omskrevet i Brobyggeren nr. 1 1978 er laboratorieoppgavene delt i Buskerud og samlet i to seksjoner:

- Laboratorieseksjonen, som sorterer under driftsjefen (presentert i ovennevnte nr.)
- Geoteknisk seksjon, som sorterer under plansjefen.

I det følgende presenteres personalet som er stasjonert i laboratoriebygget på Solbergmoen og arbeidsoppgavene deres:

«MB-trac»-laget består av Anders Fredriksen og Erik Bergan. De utfører vanlige grunnboringer og boringer i eksisterende veger i forbindelse med forsterkning/ombygging. Borriggeren fra den gamle Bolindertraktoren er montert på denne. Ombyggingen er utført av vegsentralens verksted, som her har gjort en førsteklasses jobb.



MB-track laget består av Anders Fredriksen og Erik Bergan — her i nært samarbeid med NSB. Togene var heldigvis i rute.



Olav Jensen og Jørgen Gudmundsen er mannskap på den beltegående borryggen.

Den beltegående borryggen opereres av Olav Jensen og Jørgen Gudmundsen. I tillegg til vanlig grunnboringsarbeid med traktoren, utfører de fjellkontrollboringer med beltegående fjellbormaskin. I forbindelse med fundamentering av bruer er dette ofte nødvendig.

Det «manuelle» laget består av Rolf Wilthil, Svein Holmvik og Olav Tveit. Foruten vanlig grunnboringsarbeid tar disse kara seg av profilering i elver og vann m.v. De vanskeligst tilgjengelige borpunktene blir også oftest deres oppgave.

Utstyrslageret bestyres av Ole M. Hagen som holder utstyret i orden slik at borresultatene ikke skal influeres av dårlig vedlikeholdt borutstyr. I tillegg assisterer han laboratoriseksjonen med forskjellig reparasjonsarbeid.

Arbeidsledelsen utføres av oppsynsmann Knut Hagberg og oppsynsmanns-ass. Torbjørn Øen. Disse har ansvaret for at kabler og vannledninger blir påvist, at borpunktene er satt ut, at grunneierne er varslet og ellers det som har med oppfølging av oppdragene å gjøre. Til hjelp

har de praktikant Torgeir Karlsen.

På vegkontoret holder tekstforfatteren til som har ansvaret for at alle har nok å gjøre og at seksjonen fungerer.



Olav Tveit, Rolf Wilthil og Svein Holmvik i arbeid ute i Drammenselva. Hverken spor av gass eller olje ble registrert.

Buskerud blir prøvefylke for nytt EDB opplegg

Vinteren 1979 ble det oppnevnt ei styringsgruppe for videreutvikling av EDB i statens vegvesen.

Fra vårt fylke er det i dag to medlemmer med, nemlig vegsjef Rognan og adm.sjef Bakke.

Styringsgruppa har gjennom sitt arbeid kommet fram til at det vil være hensiktsmessig å prøve et opplegg med en EDB minimaskin ved et vegkontor.

Etter drøftinger i ulike fora er det nå bestemt at Buskerud skal bli et prøvefylke på dette EDB opplegget.

Men hva er egentlig en minimaskin?

Vi retter spørsmålet til adm. sjef Bakke som har vært med i styringsgruppa for videreutvikling av EDB i vegvesenet. Og Bakke svarer:

Med den utvikling som finner sted på dette området er det egentlig ikke noe enkelt spørsmål å besvare. Det som var en stor maskin i går, er en liten maskin i morgen. Men i korte trekk kan vi si at en minimaskin er en fullstendig datamaskin som kan utføre de aller fleste oppgaver som synes aktuelle ved vegkontoret i dag. Det er også mulig etter hvert å bygge systemet ut til å dekke enda mer omfattende oppgaver.

Hvor omfattende vil installasjonen bli?

I første omgang vil utstyret bestå av en maskin med 4-5 skjermer, en diskettleser, en eller to skriveenheter og et platelager. Alt dette vil koste rundt en halv million kroner, men på grunn av at dette jo er et prøveprosjekt, vil vi gå inn på en leieavtale.

Og denne maskinen vil gjøre alt vi ber den om?

Selv om en rekke arbeidsoppgaver kan gjøres med dette utstyret, vil det naturligvis bli begrenset hva som kan

gjøres og hva som bør gjøres i en slik prøveperiode.

Først og fremst vil de tekniske beregningene som i dag utføres på den terminalen vi har i huset, bli overført til den nye maskinen. Dette vil medføre en redusert behandlingstid, og dermed kunne effektivisere planavdelingens virksomhet.

Videre vil sannsynligvis deler av veg- og bruregisteret bli lagt inn. Dessuten vil det kunne bli aktuelt med prøvevirksomhet i samband med det nye regnskapssystemet, på fagspråket kalt PBR. Personalforvaltning er også et aktuelt område. Ellers er det naturlig å tenke på tekstbehandling i forbindelse med den vanlige saksbehandlingen.

Omfanget av prøvevirksomheten vil bli avgjort gjennom et samarbeid mellom vegdirektoratet og oss.

Hva med opplæring av de ansatte som skal benytte seg av utstyret?

Prosjektet vil naturlig nok måtte involvere mange etter hvert. Det vil derfor bli nødvendig med en forholdsvis bred opplæring på forskjellig nivå. Særlig vil grunnopplæringen innen EDB måtte bli ganske omfattende.

Ellers vil jeg nevne at avd. ing. Tore Braaten skal ha ansvaret for den praktis-

ke gjennomføringen av prosjektet, og at det er opprettet en styringsgruppe som består av representanter både fra vegdirektoratet og her ved kontoret som skal følge prøvedriften.

Også de ansatte har en representant i denne styringsgruppa.

Og når vil så vegkontoret ta skrittet inn i den nye EDB-alderen?

Meningen er at prøvevirksomheten skal starte i begynnelsen av 1982. Gjennomføringen vil måtte foregå trinnvis, og prosjektet er beregnet avsluttet til sommeren 1983.

Hva som da videre vil skje er avhengig av de erfaringer vi gjør underveis.

Det er i hvert fall et interessant og utfordrende prosjekt vi nå skal gå i gang med, og det vil sikkert kreve en god del arbeid. Håpet er imidlertid at vi skal høste erfaringer vi kan dra nytte av på vår videre ferd i EDB alderen, sier adm. sjef Runar Bakke til slutt.



Vegvesenet er for alvor på full fart inn i EDB-alderen konstaterer adm. sjef Bakke.

POU – NYTT

Arbeidet med personal- og organisasjonsutvikling er nå kommet godt i gang her i fylket.

Tidligere er det som kjent satt ned fire arbeidsgrupper som hver har fått til oppgave å utrede ulike problemområder innen organisasjonen. Nå foreligger det et konkret forslag fra en av gruppene, og det er den som har vurdert utbygging av og nye oppgaver til vegmesterkontorene og biltilsynsstasjonene.

Det er for tidlig å gå ut med å rope hva gruppen konkret har foreslått da både vegsjefen og tillitsmannsapparatet først skal behandle saken. De øvrige tre gruppene er fortsatt i arbeid med sine oppgaver. Men også ytterligere nye arbeidsgrupper er blitt satt ned, og den ene av

disse har fått i oppgave å vurdere hvilken funksjon biltilsynsavdelingen ved vegkontoret skal ivareta.

Denne gruppen består av B. Hope, B. Dietrichs, T. Wang, A. Bustgaard og E. Lysenstøen.

Den andre nye arbeidsgruppen får til oppgave å vurdere organiseringen av dagens skrive-tjeneste ved vegkontoret.

Hvem som skal være med her er ennå ikke klart.

For de som måtte ha glemt det så ledes POU — arbeidet av en styringsgruppe som består av R. Sandberg, J. Wenner, W. Bakken, O. Harket, A. Bustgaard, G. Hjelbak (form.) og R. Bakke. Sekretær er personalkonsulent H. Thorrud.

De som måtte ønske ytterligere opplysninger om det pågående arbeidet kan bare henvende seg til en av disse for nærmere informasjon.

Nå er det også ansatt trafikkpedagog ved biltilsynet i Buskerud

Av biltilsynssjef A. Bustgaard

Steinar Stenvik fra Hokksund er fra 1. november 1981 ansatt som trafikkpedagog ved Biltilsynet i Buskerud. Stillingen er nyopprettet, arbeidsstedet er vegkontoret og stillingen er underlagt biltilsynssjefen.

Stenvik er 39 år gammel, adjunkt med utdanning fra:

Eik off. lærerskole (4 år)

Statens Spesiallærerskole 1. avd.

Statens Spesiallærerskole 2. avd.

og med ca. 15 års allsidig praksis fra skoleverket.

I tillegg har Stenvik i yngre år kjørt drosje, han har utvidet førerkort og har kjørt turistbuss, for en stor del i utlandet og han har noe erfaring som sjåførlærer.

Hva er nå trafikkpedagogens arbeidsoppgaver?

En del husker vel TV-programmet «unnskyld at vi spør» på vårparten og biltilsynssjefen fikk en del «muntre» bemerkninger om trafikkpedagoger.

Hovedhensikten med å ansette trafikkpedagoger er å høyne biltilsynets kompetanse når det gjelder trafikkantadferd. Det er derfor nødvendig at biltilsynet engasjerer seg sterkt på opplæringssiden og at vi legger større vekt på denne del av vår virksomhet i arbeidet for økt trafikksikkerhet.

Det er lyst ledig 13 trafikkpedagogstillinger i fylkene, 6 av stillingene er allerede besatt og de andre stillingene kommer nå i tur og orden.

Det er nå utarbeidet et handlingsprogram for de nyansatte trafikkpedagogene.



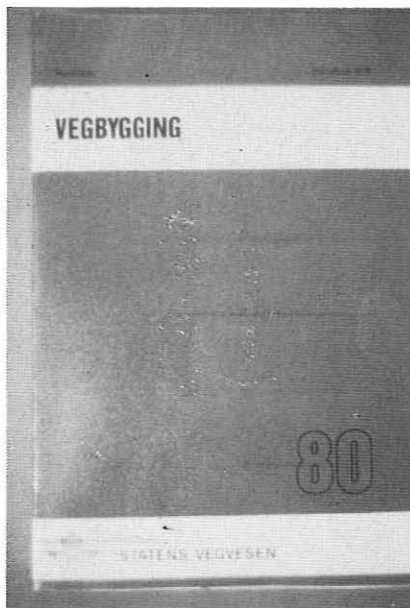
Steinar Stenvik er nå i full sving i sin nye jobb som trafikkpedagog.

Handlingsprogrammet er i prioritert rekkefølge delt i fire hovedfelter:

1. Arbeide med å høyne standarden ved kjøreskolene i samarbeid med biltilsynsstasjonenes trafikkseksjoner.
2. Samarbeide med det offentlige skoleverk på «biltilsynets premisser». Særlig med de videregående skoler med førerkortrettet opplæring.
3. Ruste opp eget personell på trafikkseksjonene ved biltilsynsstasjonene, særlig på den pedagogiske side.
4. Generell saksbehandling for biltilsynssjefen på vegkontoret.

Dette skal du vite om Håndbok 018

AV OVERING. FRITHJOF INDSETH



REGIONALE KONFERANSER

Vegdirektoratet kjører et landsomfattende opplegg med regionale konferanser for å informere om revisjonsarbeidet av håndbok 018, normaler for vegbygging.

De ønsker å gjøre stoffet bedre kjent og samtidig søke å motivere til bedre kvalitet i vegarbeidsdriften.

Vegdirektoratet ønsket en konfirmasjon av at normalene nå er riktige.

BAKGRUNN FOR KONFERANSENE

Deler av håndbok 018, normaler for vegbygging, ble sist revidert i 1975 og utsendt i 1976.

Formålet den gang var:

- Senke kostnadene gjennom reduserte krav som var funnet for høye i forhold til de økonomiske konsekvenser.

Formålet med denne revisjonen som ble avsluttet i 1979 er:

- Få realistiske normaler som er i tråd med fylkenes ønsker
- tilpasse normalene til erfaringer høstet gjennom forskning og praktisk vegbygging.
- få normaler som vil motarbeide en utvikling mot eller tendenser til standardsenkning i forhold til krav.
- endre normalene fra å være for absolutte i sine krav
- å gi muligheter for en større tilpassning til stedlige forhold under hensyntagen til vegnett, policy og økonomi.

HVILKE ENDRINGER BLE GJORT VED 1975 — REVISJONEN?

- Standard helling skjæring/fylling ble brattere
- redusert krav til minste grøftebredden
- redusert krav til toleranser skråninger og traubunn
- reduserte krav til avdekking av fjell
- forsiktig lempning av toleranser for høyder, jevnhet og lagtykkelser av overbygning.
- lempet krav til finstoff i forsterknings- og bærelag
- mere fleksibelt dimensjoneringsgrunnlag (8-9-10 t aksellast og dim. perioder 5-10-20 år).

HVILKE ENDRINGER LIGGER I 1979 — REVISJONEN?

Generelt

Grovt skissert vil jeg si at vegbyggingsnormalene inneholder:

- Mye lærestoff
- noen eksempler
- lite vegnormalstoff

PLANFASEN

Hittil har vegbyggnormalene vært for dårlig kjent og svært lite benyttet av planleggeren. Det har vært en dårlig tilpasning av normalene under planfasen.

Dette vil Vegdirektoratet nå søke å endre.



Hvis ikke normalene følges, kan ofte resultatet bli slik.

BYGGEFASEN

Vegbyggnormalene, sammen med blant annet prosesskoden, skal nå være grunnlaget for byggeplaner.

Det er nå lagt opp til en fornuftig tilpasning. Spørsmålet om å fravike normalene er vegsjefens ansvar, men det må foreligge en klar begrunnelse hvorfor.

Alternativ utførelse må vise bedre økonomi og tilfredsstillende kvalitet.

Å akseptere dårligere standard enn foreskrevet i normalene kan føre til uakseptable forhold for vedlikeholdet.

HOVEDTREKK FRA DE ENKELTE KAPITLER

KAP. 1 BERG- OG JORDARTER

Dette kap. er stort sett som tidligere.

KAP. 2 FROSTSIKRING

Her er det foretatt en fullstendig omarbeiding i forhold til tidligere.

- 3%-grensen for skille mellom telefarlige og ikke telefarlige materialer er imidlertid bibeholdt.
- tabeller med dimensjoneringsverdier, lagtykkelser m.m. er tatt inn
- gitt en del eksempler på frostsikring av ulike konstruksjoner
- for ulike grunnforhold, ÅDT og frostsikringsmetode er vist hvilken frostmengde som skal være dimensjonerende.



En form for frostsikring er å benytte isolasjonsplater.

KAP. 3 UNDERBYGNING

er noe omarbeidet

- foretrekker dypsprengning i forhold til grunnsprenning
- endret profil for overbygning i fjell-skjæring.

KAP. 4 OVERBYGNING

er betydelig omarbeidet. (Her har fylket vært representert i underutvalget ved G. Gran.)

- ÅDT-T tilvekstfaktor redusert fra 3,6% til 2% p.a.
- dim. av grusveg og betongdekker er nå med.
- foretrekker nå, i større utstrekning enn tidligere, fiberduk som filterlag i stedet for sand/grus.
- krav til bærelagsgrus noe lempet og da spesielt for veger med ÅDT < 500, grusbærelag er nå tillatt for høyere trafikkbelastninger enn tid-

ligere

- komprimeringskravene ligger nå mere på anbefalt utstyr og antall overfarer og er konsentrert til oppstart og ved endring av masse-type/kvalitet.

KAP. 5 DRENERING

er betydelig omarbeidet.

- økt krav til grøftedybde under u. kant overbygning er økt til 35 mm.
- noen nye profiler, spesielt en kombinert fiberduk-steingrøft. (Dette har vi forøvrig alt forsøkt oss på her i fylket.)

KAP. 6 VEGDEKKER

er betydelig omarbeidet.

Det vesentligste synes imidlertid å være:

- veiledende dekketyper relatert til ÅDT.



Forsterkning av vegnettet er en viktig oppgave for vegvesenet i framtida.

KAP. 7 FORSTERKNING

er et nytt kapittel.

Dette bør være av spesiell interesse for plan og vedlikehold.

- det er noe lempning vedrørende tynne telefarlige lag
- viktig her er muligheten til forsterkning til f.eks. 10 t. sommerbæreevne på grunnlag av nedbøyningsmålinger og ÅDT. (Allerede brukt her et par år.)

Dette skulle gi en bedre utnyttelse av vegnettet.

KAP. 8 VEGSKRÅNINGER

er betydelig omarbeidet.

Dette går vesentlig på redaksjonelle endringer, men innholdet er stort sett som før.

- Endrede skråningshelinger er vist både i figurer og tabeller. Synes å være et nytt kapittel.

KAP. 9 VEGREKKVERK

er et nytt kapittel her, men innholdet er stort sett som før mens det var en del av de geometriske normalene.

KAP. 10 TUNNELER

er noe omarbeidet.

- redusert tunnelverrprofil
- tar hensyn til vann- og frostproblemer.

KAP. 11 GANG- OG SYKKELVEGER

er et nytt kapittel.

(Buskerud har vært representert i underutvalget ved B. Dietrichs.)

- gir eksempler på dimensjonering og verrprofiler
- et lite, men godt kapittel

KAP. 12 SNØSIKRING

er et nytt, men bra kapittel

Mest nyttig for Buskerud er kanskje avsnittet om drivsnø og profiler på høyfjellsveger.

Godt profil lagrer lite snø

KAP. 13 VINTERBYGGING

er nytt.

Nyttig stoff å ha med i vegbyggingsnormalene.

BILAGENE

er nyttige. Spesielt stikkordregistreret kan være til stor nytte.



Kapitlet om vegskråninger er betydelig omarbeidet.

SPREKE PENSJONISTER PÅ TUR



Av W. Bakken



Fornøyd pensjonist sammen med vertinnene.

Like sikkert som september måned kommer, like sikkert er det at vegvesenet arrangerer tur for sine pensjonister.

I år var det igjen de som bor i den øvre delen av fylket som skulle være med på tilstelningen, og nærmere 80 tidligere statsansatte og ektefeller takket ja til arrangementet.

Utgangspunktet for turen var Geilo Hotell, og deltakerne ble her servert en enkel frokost.

Mange hadde allerede en forholdsvis lang busstur bak seg, så morgenkaffen gjorde tydeligvis godt.

Første etappe på dagens tur, var en togreise fra Geilo til Myrdal. Vel framme i Myrdal, og med samtlige pensjonister i god behold, ble selskapet geleidet inn i toget til Flåm.

Selv om vi nordmenn er vant med litt av hvert når det gjelder vår natur, fikk vi

inntrykk av at turen med Flåmsbanen ble en stor opplevelse for de aller fleste.

At værgudene også stort sett var på vegvesenets side under denne delen av turen, bidro til å gjøre det hele ekstra hyggelig.

I Flåm ble deltakerne hentet med to busser, og kursen ble satt mot Aurlandsdalen og videre til Geilo.

Vel oppe på fjellet fikk de tidligere vegvesenansatte oppleve dagens moderne vegvesen i form av en stopp på bortimot en time. Deres gamle kjære etat hadde nemlig gravd tvers over vegen for å legge ned et rør, så der ble altså pensjonistene stående og studere moderne vegbygging mens regnet høljet ned.

Ordtaket om at det er av sine egne man skal ha det, rant mange i hu for anledningen. Men pensjonistene hadde ingen sure merknader til arrangørene for deres manglende samarbeid med anleggsavdelingen. Som et plaster på såret var bussene de første som fikk lov til å kjøre over det nylagte røret, og turen derifra og tilbake til Geilo forløp uten uforutsette innslag.

Som vanlig er for disse arrangementene ble dagen avsluttet med et bedre

måltid, og med all den friske fjell-lufta deltakerne hadde fått, syntes det som om maten smakte ekstra godt.

Årets pensjonisttur føyer seg fint inn i rekken av tidligere vellykkede arrangement, og som vanlig dyktig iscenesatt av personalseksjonen.



Og her var det stopp. Vegsjef, vedlikeholdssjef og adm. sjef studerer moderne rørlegging.



Pensjonistene nyter utsikten i Aurlandsdalen

HALLINGSKASTET 1981:

Flott markering av 10 års jubileet

Rep.: W. Bakken

Kombinasjonen oktober måned, håndball og Gol, kan bare bety en ting innen vegvesenet, nemlig Hallingkast.

Og ikke nok med det, i år var det tiende gang håndballfolket skulle samles til edel kappestrid.

Fra starten i 1972 med deltakere fra 6 forskjellige fylker og med tilsammen 130 deltakere, har dette årlige arrangementet vokst slik at det i år var med nærmere 400 deltakere fordelt på 16 fylker. Allerede tidlig på fredag ramlet håndballfans fra Finnmark i nord til Vest-Agder i sør inn på Pers Hotell, og den store jubileumsturneringen var dermed i gang.

For vårt eget lags vedkommende må det sies at lysten på å vinne nettopp i år var stor, og etter den første kampen var håpet og optimismen fortsatt tilstede. Troms ble grundig satt på plass med solide 14-5.

Neste kamp skulle gå mot Vest-Agder, men etter hvert som kampstart nærmet seg snek en liten uro seg inn over laget. Erfaringene fra tidligere møter sa oss nemlig at å vinne over våre kollegaer fra sør ville bli svært vanskelig. Men for å gå helt til topps i turneringen måtte vi jo slå alle, så den saken var klar.

Men Vest-Agder ville det annerledes, og da fløyta gikk for full tid viste tavla 13-9 i deres favør.

Så det var det. Neste oppgave for Buskerudfolket ble derfor mentalt å forberede seg til det andre store høydepunktet nemlig festbanketten, for der kan alle vinne.

Men selv om vi nå var satt utenfor i kampen om mestertittelen, ble det kjempet drabelig både blant damene og herrene om hvem som skulle blir turneringsvinnere.

Og etter hvert skulle det vise seg at Sogn og Fjordane skulle møte Telemark i damefinalen, mens Hødmark skulle møte Rogaland i herrefinalen.

Vi fikk se to meget jevne finaleoppgjør med stor dramatik og fin håndball, og vinnere ble til slutt Sogn og Fjordanes damer og Rogalands herrer.

Og dermed var det satt punktum for de sportslige prestasjoner med håndballen for denne gang. Neste øvelse skulle bli trimming med kniv og gaffel, med andre ord festbanketten stod for tur.

Og denne ble innledet med at formannen i arrangementskomitéen, Roy Nilssen ønsket de 400 feststemte gjestene velkommen.

Under festmiddagen ble mange hyll et for sin innsats i Hallingkastet gjennom flere år.

Men de som kanskje fikk den aller største applausen var herrene Gjennestad og Sønju.

Og grunnen til det var at nettopp disse to gikk i spissen for det aller første Hallingkastet, og således med rette har fått betegnelsen Hallingkastets fedre.

På grunn av deres framsynthet og store innsats ble de derfor overrakt hver sin krystallvase og diplom, og takkonstruksjonene på Pers ble også i år satt på nye prøver.



Av deltakerne fra Telemark ble vi overrakt et flott fat som takk for fint arrangement gjennom 10 år.



Olav Søfteland hilste på vegne av vegdirektøren, og her er det Roy Nilsen som mottar påskjønnelse for vel utført jobb.

Men som nevnt, flere ble berømmet, og tilsammen 15 personer ble utropt til superveteraner, og det vil si at de har deltatt i samtlige ti turneringer.

Også til disse vanket det vaser og diplomer. De i fra vårt fylke som kan smykke seg med denne tittelen er, Roy Nilsen, Einar Ottesen, Svein Sønju, Kjell Reistad og Synnøve og Tore Finnerud.

Men også Hallinkastgeneralen selv, Roy Nilsen ble takket for sin entusiastiske innsats gjennom flere år.

Som et synlig bevis på dette ble han overrakt en Peer Gyntkniv med hilsen og takk fra samtlige hallingkastere opp gjennom årene. Nye prøvelser for takbjelkene.

Ellers var det hilser og gaver fra vegtrafikkdirektør Olav Søfteland og vår egen vegsjef Trygve Rognan.

Festbanketten ble avrundet med premieutdeling for de sportslige prestasjoner på håndballbanen.

Seierslagene fikk som seg hør og bør pokaler av ulike størrelser, samt diplomer. De ikke-vinnende lagene fikk også diplomer for hederlig innsats, og hvert fylke ble overrakt en kyrstallvase som et minne fra ti-års jubileet.

Og så var det dans.

Fra denne sekvensen er det egentlig ikke mer å berette enn at den foregikk på to plan, og at mange tydeligvis hadde til hensikt å kvitte seg fortest mulig med de tidligere inntatte kaloriene. Nevnes kan også at ingen kollapse på grunn av væsketapet under dansen.

I det hele tatt fin og høvisk framferd av samtlige deltakere.

Og dommen før avreisen søndag var enstemmig:

Bare så trist at det er et helt år til nest gang.

Som arrangør må vi jo være fornøyd med en slik konklusjon.



LESERINNLEGG:

ATTERSYN — TANKAR I TIDA

AV FILIOKUS

Tida går — og den går fort. For ikkje lenge sidan skreiv vi 1980, og no er det sanneleg snart 1982.

Når eg sit slik og tenkjer (prøver i alle fall) er det mykje som slær meg, og kva det er som har skjedd omkring på bruket siste året. Det er nok litt av kvart, både på godt og vondt for dei fleste av oss. Her på «kontoret» gjorde det vel heller vondt for mange i fjor haust, da datalistene drøste inn over skriveborda både til rettvisse og urettvisse. Det vart vanskeleg å gøyme unna millionoverskridingane, ennå vi har vore temmelege glupe til det i dette fylket. Mange av listene bar nok bod om at likviditeten var skral, og syndebukkar var det mange av. Årsaka skulle finnast som rett var.

«For dårlege planar» let det i eitt hjørne, medan ord som «pengesløsning» «øydeland» og det som verre var svirra atende. Atter andre var fortvila over dårleg brøyting, eller hol og humper både der og her. Humper er no ikkje berre humper lenger heller, forresten. Saka er sett i system no, og tillaga på vettig vis. Mange har hausta store lovord om dette, og har kunna gleda seg over å sjå seg sjølv og sine framme i både aviser og blad.

Men attende til rekneskapan, for pengar er viktig. Nokre meiner at planørane våre gjer for slette overslag, men sjølv meiner dei at dei gjer så godt dei kan. Og meir kan ingen krevja. Forresten får dei reint for lite «feed-back» seier dei sjølve, kva no det tyder for noko. I alle fall, som

straff for vår ringe vørnad for landets gull, fekk vi enno mindre gull å ødsle med i år. Listegranskarane inne på storkontora i fylke og stat skjønnte nok fort at når vi ikkje rår med å styre pengar, får vi klare oss med lite til vi tek til vitet.

Kanhende var det derfor vi fekk ny hovding att så fort og. Ikkje før hadde kongsmennene sendt oss ein dugande kar før dei drog han avgarde att. Nei, her var vel inga framtid, forresten seies det at dess lengre ein sit dess varmare vert stolen. Snur ein på flisa kan ein vel og tenkje at dess kortare stunda er dess mindre får ein gjort. Etterfølgaren har no fått teke sete i «god stolen» og no, og det seiest at han likar seg godt. Tida vil vise om han helt ut lenger enn den førre, eller om han finn seg ein direktørstol han og. Det vert vel ledig mange av dei etterkvart no, sidan vi har nye kostar på «Tinget»! Men «gamlehovdingen» ruslar omkring med smil om munn, og tenkjer vel sitt kan du tru! Som sjølv han seier har han det godt som aldri før, og det er han nok vel unt. Slik er det no eingong, vi veit kva vi har, men ikkje kva vi får.

Elles hadde vi vitjing av den nye hærføreraren og i vår eingong. Og det var ikkje så lite av eit sirkus, må vite. Nokon vanleg visitt var det ikkje snakk om, nei, her sat både sjefar og konsulentar og braut hovudet i timar og dagar. Rundetider og mattider vart nøye vurdert, syklusar for handhelsing og «goddag mann - økseskaft» vart hårfint kalkulert. Saman med dei fremste av skallane på «kontoret» skulle rundane gjerast, innom her og utom der. På raudt papir (det er vel siste året no, før

det vert blått) vart vi minna om å halde oss der vi retteleg skal halde oss, samstundes vart vi høfleg minte om å kle oss pent, lukte godt og halde skulepulten vår i god orden. Vi skulle visast fram frå vår beste side, dei andre sidene våre har vi vel fått vist fram lenge nok. Ja, ja, vi får endeleg tru at inntrykket vart godt, om ikkje så ekte akkurat. Fint skal det vera, om heile...!

Det spekulerast no forresten i så mangt om dagen. Kantina er rette staden for store øyrer, der kan ein sanneleg koma over mang ein godbit. Her ein dag var det desse gule lastebilane våre som var emnet. Underskotet var stort, forsto vi, endå om timane var mange. «Det kostar å vera kar», heiter det, og det er nok sant og visst. Kanskje flottar vi oss for mykje med nytt og dyrt utstyr, ettersom innkoma er mindre enn utlegga. Lunte rundt på vegane og tømme turistrusk, lappe oljegrushol eller tukle med anna småtteri kastar vel ikkje så mykje av seg, kanhende kunne det gjerast vel så rimeleg på anna vis. Men for

folka våre er no berre det dyraste godt nok, det gjeld no både lastebilar og anna. Og takksame for det er vi no alle og.

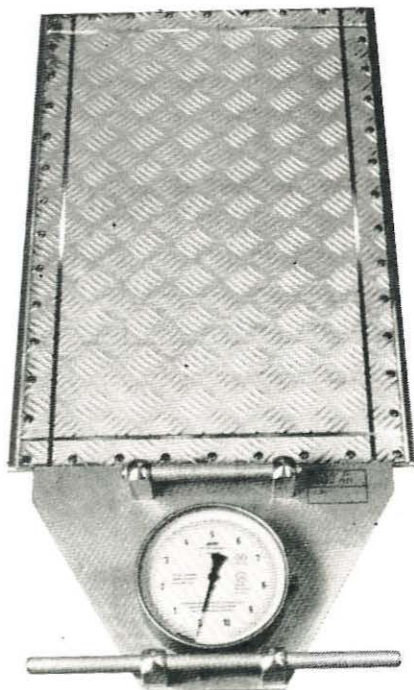
Nei, vi får nok halde fram som vi har gjort. Det er alltid einkvan som ikkje er til stades, slik at vi uhindra kan unne oss litt moro på deira lukke eller ulukke. «Den einaste sanne fryd er skadefryd», det gjeld vel dei fleste av oss, arme menneskjer. Vi får rote rundt med våre eigne vanskar, medan dei som er sett til å rå over oss får slite med sine. Så lenge vi får blande oss bort i ting vi ikkje har greie på får vi nok dagane til å gå. Førrebu dykk berre på at det meste vert som det alltid har vore, vi er ein treg materie vi menneske. Dessuten er det no heller ingen som hittil har klart å føre prov for at det noverande ikkje er like bra som det som eventuelt måtte koma! Lev vel, godtfolk!

LETT-VEKTER

Vektkontrollen i Buskerud har nå tatt i bruk nye transportable vektor. Vektene som er av fabrikat «Hænni» veier bare 19,8 kg og har en høyde på 20 mm.

De nye vektene kan veie inntil 10.000 kg og har en nøyaktighet på $\pm 0,5\%$.

Vektene er meget enkle i bruk, og kan på grunn av sin størrelse lett transporteres i en personbil.



Vi høres bedre og bedre

Av avd.ing. Per Baltzersen



Gudmundsen, Baltzersen og Gaarder på jakt etter radiosignaler.

Etter hvert som radiosambandet blir utbygd og modernisert, vil hver vegstasjon (faste installasjoner) få sitt eget nummersystem. Ved oppkall til mobilstasjon er de to første sifere i nummeret alltid 06 ... (Busk. fylke). Vegstasjonene derimot skal ha 55... som tilsvarende siffer. De nye 55... nr. (55-kort) er bestilt, og vil bli plassert som følger:

55610	Vegkontoret	I drift med dette nr. fra ca. 1/10-81
55611	Lierstr. veg st.	I drift med dette nr.
55612	Solberg veg s.	I drift med dette nr. fra ca. 1/10-81
55621	Ring. veg st.	I drift med dette nr. fra ca. 1/10-81
55622	Modum veg st.	I drift med dette nr.
55623	Gulsvik veg st.	Ikke i drift med dette nr. før nov. 81
55631	Kongsberg veg s.	Ikke i drift. Montering medio okt. -81
55632	Veggli veg st.	Ikke i drift. Kan brukes i forbindelse med ny basis-sender i Kongsberg
55641.	Rødberg veg st.	Ikke i drift. Montering vår -82
55651	Geilo veg st.	Ikke i drift. Montering nov. -81
55661	Gol veg st.	Ikke i drift. Montering nov. -81

Basis-stasjoner og kanaler:

Kanal 15	Haukås	I drift
Kanal 22	Ringkollen	I drift
Kanal 20	Sulusåsen (Kongsb.)	I drift slutten okt. -81 (foreløpig plassering)
Kanal 21	Råenåsen (Rødberg)	I drift vår -82
Kanal 11	Sangernuten	I drift
Kanal	Røggin (Hemsedal)	I drift sommer -82 (usikkert).

Det tas forbehold med hensyn til tidspunkter og kanalnummer/vegstasjonsnummer.

NYE BASIS-STASJONER

Det er bestilt ny basis-stasjon til Kongsberg. Den skal i første omgang erstatte den gamle stasjonen på Sulusåsen. Neste år er den planlagt flyttet til Sachsen, beliggende noe nedenfor Knutehytta. Det står på strømmen.

Om alle formaliteter går i orden, vil det bli plassert en ny basis-stasjon på Råenåsen ved Rødberg. Da vil jentene på Veggli kunne åpne basis-stasjonen både på Sulusåsen og på Råenåsen. De vil fra Veggli da radiomessig dekke største parten av OIII. Men i første omgang vil de med det nye systemet bare kunne åpne

Sulusåsen fra tidspunktet som nevnt ovenfor.

Skredderberget og Reinhart Granli har funnet en forblåst fjelltopp like ved skiheisen i Hemsedal. Fjelltoppen er i og for seg oppdaget allerede, men ikke i radiomessig betydning. Røggin heter fjellet, og er hittil eneste sted som dekker hele Hemsedal fra fjellet til Gol.

BRUK BIL 7-KNAPPEN

Henstiller til alle med nye radioer å bruke bil 7-knappen (bil til bil) i største mulig utstrekning. Dere unngår da å beslaglegge basis-stasjonen unødig.

De områder/anlegg som ønsker å benytte seg av gruppeanrop kan melde fra til mask. avd.



Ingeborg Andersen på Veggli vegstasjon får om kort tid nytt radioutstyr.

Omorganisering av brukskontrollgruppen

Av A. Bustgaard

I juli måned 1978 ble det etablert en brukskontrollgruppe i fylket. Gruppen var direkte underlagt biltilsynssjefen og skulle arbeide som en «flyvende» kontrollgruppe i hele fylket. Gruppen la opp sin arbeidsplan i samarbeid med stasjonssjefene ved biltilsynsstasjonene, politiet, vedlikeholdsavdelingen og biltilsynssjefen.

Brukskontrollgruppens hovedoppgaver er å utføre vektkontroll, kjøre-/hviletidskontroll, kontroll av Samferdselsloven samt foreta vanlige tekniske utekontroller av kjøretøyparken. Det siste året har brukskontrollgruppen vært redusert på grunn av en tjenestepermisjon, og vektkontrollør Gunnar Grette har derfor vært utplassert på biltilsynsstasjonene i fylket med en uke pr. biltilsynsstasjon etter en turnusordning.

Gjennom blant annet LTP-arbeidet er det antydnet at den enkelte biltilsynsstasjon bør få ansvaret for å forestå brukskontrollen innenfor sitt distrikt. Brukskontrollen må likevel koordineres og styres av biltilsynssjefen slik at innsatsen på dette felt ikke reduseres, men blir minst like omfattende som før uttrykt i antall årsverk.

Forslag om omorganisering er blitt forelagt stasjonssjefene i biltilsynet, de ansatte i gruppen og de berørte tjenestemannsorganisasjoner og det er oppnådd enighet om at brukskontrollgruppen skal legges inn under kjøretøyseksjonen ved biltilsynsstasjonene. Da brukskontrollgruppen bare består av 2 personer og vi har fire biltilsynsstasjoner i fylket, skal en person stasjoneres på Biltilsynet Kongsberg og en person på Biltilsynet Hønefoss.

Biltilsynet Kongsberg skal imidlertid avgi 1/2 årsverk til brukskontroll i Drammensdistriktet og Biltilsynet Hønefoss

skal avgi 1/2 årsverk til brukskontroll i Golsdistriktet. Ordningen skal settes i gang når den ledige ingeniørstilling ved Biltilsynet Hønefoss er besatt.

Med denne nye ordningen vil biltilsynsstasjonenes ansvar for denne arbeidsoppgaven føre til at brukskontrollen blir en del av biltilsynets ordinære arbeidsoppgaver. Ordningen vil gi de ansatte i biltilsynet muligheter til mer variert arbeid med et bredere arbeidsfelt og dermed bedre trivsel på arbeidsplassen.



Vektkontroller Gunnar Grette vil nå få hjelp av mannskaper fra biltilsynsstasjonene under sitt arbeid ute på vege-

Nye innsatser fra plan: FEM MED I DRAMMENS MARATON — ALLE KOM I MÅL

Av vår joggende medarbeider Jan Wamstad

Har du noen gang forsøkt å løpe fra Drammen til Oslo? Om du har gjort det, kunne du tenkt deg 195 m i tillegg? Svarer du ja, bør du absolutt melde deg på til neste års Drammensmaraton. Selv om turen til Oslo nok kan være trivelig, er jeg sikker på at ingen ting kommer opp mot en tur på 42.195 m i Drammens mest naturskjønne omgivelser, mens ivrige drammensere står langs ruten og roper på mer fart.

Ved påmeldingsfristens utløp 20. september, stod fem mann fra vegkontoret oppført i programmet. Alle fra planavd.! Det påstås at lysten og viljen til å delta i store styrkeprøver sprer seg som en farsott utover landet, men av en eller annen grunn går denne farsott ikke i høyden. I alle fall ikke høyere enn 2. etg. i CK-bygget. Vi ser fram til den dagen da de personer som låner konas sykkel for å ta seg en tur rundt «Lierkroa» en høstdag i september, blander seg med planfolket for virkelig å forsøke seg i de store utholdenhetsprøver.

Undertegnede, som ved forrige store styrkeprøve, sykkelrittet Trondheim-Oslo, refererte det hele fra en godt oppvarmet fransk limousin, med bakgrunns-musikk i stereo, fikk seg et aldri så lite sjokk da det ble klart at maratonløypa var stengt for biltrafikk. Skulle det bli referat denne gang, måtte det hele skje fra egne joggesko. Resultatet ble seks påmeldte fra planavd. At ryggen til Ljunggren skulle svikte uka før start, kom vel ikke som noen overraskelse på noen av oss. Med den sluttiden han på-

stod han ville klare, var nok dette det beste som kunne hende ham.

Skal man delta i denne form for kraftutfoldelse, bør man nok ha noen treningstimer bak seg. Undertegnede forstod snart at dette også gjalt ham selv. Han søkte derfor gode råd hos de aktive, men av en eller annen grunn var det ingen som ofret treningen en tanke. Sa de i alle fall. Selv om mange av dem stadig var å se i aksjon på asfaltert underlag på de underligste tider av døgnet. F.eks. ble P.O Wanvik stadig observert i dusjen i CK-bygget mens en eim av svettelukt spredde seg oppover i etasjene. Dette før kl. 8.00!

Gasellen fra Galterud, også av noen kjent under navnet Bjørn Dietrichs, ble av flere sett løpende mot Skoger og Konnerud de fleste hverdager i uken. I helgen fordrev han tiden med å plasse seg høyt oppe på resultatlistene fra diverse løpskaruseller. Men trene? Ikke han nei!

Sæming Alvim kjenner vi lite til. Han har oppholdt seg i Hallingdal i hele sommer. Markarbeid kaller han det. Vi tar vel ikke mye feil om vi påstår at mye av markarbeidet har blitt utført i joggesko på allerede ferdig asfaltert veg.

Så kommer vi til tegnelederen. En mystisk person det er uråd å bli klok på. Selv sier han at han aldri løper. Han er ikke i stand til å trene på grunn av alt mulig. Spørsmål om hva som er i veien, blir besvart med et tomt blikk, før han igjen fordyper seg i sitt yndlingsarbeid, trafikkulykker. En merkelig kar denne

tegnelederen. Men det har kommet inn meldinger fra Flesberg om at det er observert en kar med lueskyggen bak, i lange kliv langs private skogsbilveger. Det er mulig vi her har svaret, men vi venter ikke noe bekræftende nikk fra Berg selv, når opplysningene legges fremfor ham.

Sportsreferenten fant i alle fall ut at en løpetur rundt huset en gang i uka ikke var tilstrekkelig for å kunne gjennomføre et løp på 42 km. Løpeturene ble lengre og oftere. Familielivet ble kuttet ut på ubestemt tid, i alle fall til etter 4. oktober. Samtalene som ble ført mellom mann og kone over et glass XL-1 og en tallerken helsekost i sene kveldstimer, dreide seg om kondisjon, utholdenhet og om fenomenet «å sprekke». Det siste ble en gang overhørt av husets 7 årige datter. Etter dette gikk det med en del timer i godnattsamtaler på sengekanten mellom mor og datter, i forsøk på å forklare den lille at det ikke gjorde så mye om pappa sprakk.

Siste arbeidsdag før den store dysten gikk med til psykisk oppladning. Skribenten gjorde nå et siste forsøk på å lure ut av sine løpekollegaer hva de skulle ha på seg, hva de skulle spise før løpet, hvor mye som skulle drikkes osv., men det var ikke et fornuftig ord å få ut av dem.

Mens mitt store problem altså var spørsmålet om hva som skulle konsumeres før og under løpet, var tegnelederenes problem det motsatte: Hvor skulle brukt mat og drikke avleveres? Han likte ikke tanken på at han kanskje måtte ned i knebøy med blottet midtparti foran øynene på nabolagets fruer.

Før vi gikk hjem den dagen, satte vi opp en liste over hvilke sluttider vi selv trodde vi skulle klare. Tre stykker mente at en sluttid i overkant av tre timer var mulig. Skribenten, som jo skulle forsøke å holde et øye med sine kollegaer, satte opp en tid i nærheten av disse uten å

tenke på konsekvensene. Helt i tråd med sitt daglige syn på tilværelsen, satte tegnelederen opp en tid som, hvis den hadde kommet arrangørene for øret, hadde resultert i startforbud. Det er nemlig ikke lett å få folk til å stå i timevis å vente på siste løper, etter at den neste siste for lengst har dusjet og reist hjem.

Dagen var 4. oktober. En halv time før vi skulle starte, ble det sendt avgårde en gjeng som skulle løpe halvmaraton. Dette skal visstnok være et tilbud til familier med mindreårige barn, samt pensjonister som vil ha seg en liten strekk før middag. Det var derfor med en viss undring vi så byens spreke politimann, ikledd bart og joggesko, gjøre seg i stand til å delta i denne gruppen. Mannen som hadde gått ut i dagspressen med utfordringer til alle han mente han hadde mulighet til å slå i helmaraton, stilte selv opp på halve distansen. Vi forstod snart hvorfor. Traséen var nemlig lagt slik at det var nødvendig å krysse en del av byens trafikkerte gatenett. I slike tilfeller var det nok mange i denne gruppen som kunne ha behov for kyndig ledsagerhjelp. Spesielt skal det nyanlagte krysset på Rundtom være vanskelig å forsere. Her kunne nevnte politimann være til stor hjelp, fordi han selv hadde vært med på å godkjenne de planer som har resultert i dagens utforming. Vi håper det snart ansettes en politimann til, slik at vår venn neste år kan forsøke seg sammen med oss råskinn.

Nå var det klart for maratonløperne. Skribenten stilte seg opp langt fremme, ved siden av tidligere nevnte gaselle. Denne stod klar med pekefingeren på et produkt fra $\frac{1}{8}$ Direct. Her skulle tiden måles i sekunder og det som mindre er. Midt i feltet befant seg Wanvik og Alvim. Helt bakerst, med lueskyggen godt ned i øynene, og med refleksbrikke skjult i bakkommen, sto tegnelederen.

Startskuddet gikk og gasellen forsvant. Noen sekunder etter kom Wanvik

og Alvim. Skribenten forsøkte å «henge» seg på, men ble fraløpt etter 20 m. Det var først nå han forstod at det å debutere i konkurranselivet med et maratonløp, kunne komme til å bli hans bane, slik resultatet ble for tidenes første maratonløper. Men å bryte etter 300 m, med familien stående på 21 km-merket, speidene etter forsørgeren, var utenkelig. Han fortsatte.

Kollega Gunnar, med etternavn Falkevik, hadde plassert seg ute i løypa med sin sønn, salttabletter, druesukker og drikkevarer. Da denne dukket opp etter ca. 10 km, var formen slett ikke dårlig. At Dietrichs, Alvim og Wanvik forlengst hadde passert, fikk så være. Berg var i alle fall bak.

Like før passering 1. runde hørtes kjente stemmer. Der stod kone og barn. Nå gjaldt det å virke frisk og opplagt. «Sprekken» fikk heller komme rundt neste kvartal. En rask spurt forbi en eldre dame rundt de seksti, imponerte datteren kolossalt. Samme spurt fremkalte blodsmak i munnen på faren.

Halve løpet ble unnagjort på 1 time og 34 minutter. Dietrichs, Alvim og Wanvik lå nå ca. 9 minutter foran. Berg var fortsatt bak, men hvor lenge denne luringen av en tegneleder ville bli der, fikk tiden vise.

Siste runde er det ikke mye å skrive om. I alle fall ikke hyggelige ting. Etter ca. 32 km tok alt slutt. Siste 10 km ble unnagjort med en kombinasjon av tøyninger og bøyninger, løping og gåing, salttabletter og druesukker. Men det var faktisk folk som hadde det verre. I Skogliveien presterte skribenten i rolig gange å gå ifra en som «løp». Andre igjen hverken stod, gikk eller løp, men lå på ryggen med krampe i begge ben. Av en eller annen merkelig grunn, kviknet sportsjournalisten til på den siste kilometeren inn mot mål, slik at tempoet lå over gangfart da målsnøret ble brutt. Slutt-



Per Ole Wanvik virker fortsatt pigg.

tid: 3.26.14. Fra pålitelig hold ble det fortalt at Alvim hadde oppnådd fenomenale 3.00.41., et imponerende avslutningstempo. Dietrichs hadde holdt samme fart til det stod igjen 4 km. Fra dette punkt og inn til mål, måtte det nøye undersøkelser til for å klargjøre om han i det hele tatt beveget seg. Hadde han på dette tidspunkt tilhørt de firebente, ville vel en eller annen kommet på tanken om det var mulig å forkorte hans lidelser. Sluttid på torvet: 3.05. Meget bra! Wanvik dro seg over målstreken på sterke 3.13. Dette var respektable tider. Selv Per A. imponerte seg selv og andre (her inkludert hans kone og barn som fulgte sjefens kamp de siste metrene) med en tid godt under 4 timer: 3.59.17.

De problemer Berg hadde før start, med hensyn til velegnede tømmesteder, ble mot slutten av løpet mer eller mindre overlatt til tilfeldighetene. Men til alt hell hadde de fleste stopp skjedd på forholdsvis usjenerte steder. Kanskje med unntak av siste ukontrollerte utblåsing som kom 15 m før mål. Men han

skal vite at han ikke var den første, og at han nok heller ikke blir den siste, som i et forsøk på å ta ut den siste rest av krefter, mister kontrollen over viktige lukkemekanismer. Godt gjort, Per!

Tilslutt vil vi få gratulere Sæming Alvim, Per Ole Wanvik og Per A. Berg med tildelingen av statuetten Saftsit

Grand Prix. Denne utdeles til de personer som i løpet av et år gjennomfører Grenaderløpet på ski (90 km), sykling Trondheim-Oslo (560 km) og Drammensmaraton (42 km).

Dette er ikke noe hvem som helst kan klare. Det må planfolk til.



Planfolket som deltok i Drammensmaraton, f.v. Sæming Alvim, Per A. Berg og Per Ole Wanvik, alle Saftsit Grand Prix vinnere.

Bak: Jan Wamstad og Bjørn Dietrichs.

Hyggelig melding til brukere av mindre bil-tilhengere

Fra 1. november trer de nye fartsregler for bil som trekker henger i kraft.

Tidligere sa trafikkreglene at:

«Motorvogn med henger som ikke har bremses og med tillatt totalvekt 300 kg eller mer, må ikke kjøre med høyere hastighet enn 60 km/t.»

Etter de nye reglene kan man nå når den aktuelle totalvekt er mindre enn 300 kg, eller tilhengeren har bremses, ha en maksimal tillatt hastighet på 80 km/t.

HYTTE PÅ HJUL

Tekst/foto: W. Bakken



Ikke så mye å gå på her, men for sjåføren Olav Bakke var det mer enn nok.

Mange trafikanter på vegen mellom Sigdal og Eggedal gjorde nok store øyne en dag tidlig i september da de møtte vegvesenets trekkvogn med Olav Bakke bak rattet.

Bak på svanehalshengeren hadde han nemlig Grytebu II.

For de uinnvidde kan opplyses at det er en av vegvesenets hytter. Transporten ruvet godt i terrenget med en bredde på 5 meter, og med en tilsvarende høyde.

Bakgrunnen for denne noe spesielle transporten var at hytta skulle flyttes fra Hiåsskogen og opp til Haglebu.

Her skal den nemlig gjøre tjeneste som krypinn for mannskapet som skal brøyte over Eggedalsfjellet.

I ledige stunder vil den bli benyttet som feriested for oss ansatte i vegvesenet.

Kjøreturen oppover gikk uten spesielle problemer, og vel framme tok ei mobilkran og satte hytta på plass på den ventende grunnmuren.



Og så heises hytta på plass på sin nye grunnmur.

TOG I RØR

Av W. Bakken

Hos Buskerud vegvesen tager man 500 plater og 35.000 skruer, og vips så har de en jernbaneundergang i en lengde på 106 meter. Dette har nå skjedd i forbindelse med den nye omkjøringsvegen rundt Hønefoss, nærmere bestemt ved Tolpinrud.



Ved framføringen av den nye vegen måtte Randsfjordbanen krysses, og en mulighet å gjøre dette på var å bygge ei tradisjonell bru. Denne løsningen var beregnet å koste 6 millioner kroner. Imidlertid kunne noen fortelle at i USA hadde de nå begynt å krysse jernbanen på mer utradisjonelt vis, og til en langt rimeligere kostnad.

Som seg hør og bør i etaten, ble en del nøkkelpersoner utstedt med pass og visum, og så bar det avgårde for å ta fenomenet nærmere i øyensyn.

Og resultatet av denne befaringen ser vi ved Tolpinrud i dag. Jernbaneundergangen består av 500 plater av stål som er forsinket og belagt med epoxy. Røret har en diameter på 7,80 meter, og er 106 meter langt. Det har tatt omkring 6 uker å montere det. Og ikke aller minst, det er blitt ca. 1,0 million kroner billigere enn om vi skulle ha bygd ei vanlig bru.

Det er derfor ikke uten en viss stolthet vi registrerer at Buskerud vegvesen nok en gang har gjort et pionerarbeid på vegbyggingsektoren.

VEGSJEFEN VED ÅRSSKIFTET:

VI HAR LAGT ET GODT DRIFTSÅR BAK OSS

Året 1981 går mot slutten og det gir foranledning til å se litt tilbake — og litt framover.

For meg personlig har dette året vært særlig interessant med flytting til nytt fylke og ny stilling som vegsjef her i Buskerud. Det har gitt meg anledning til å treffe en mengde nye medarbeidere innen vegvesenet og i biltilsynet. Den hyggelige velkomst og gode hjelp jeg har fått hele vegen har gjort det lett — og meget hyggelig — å komme hit. Jeg vil få takke for det.

I vår langtidsplan er det vedtatt en rekke prioriterte målsettinger på forskjellige områder. Høyest på prioritetslisten ligger tiltak innenfor trafikksikkerhet og miljø. Målsettingen for trafikksikkerhet er å redusere antall ulykker med 50% over en 10-års periode, med utgangspunkt i året 1978. Alle avdelinger er engasjert i dette arbeidet som spenner over omkjøringsveger rundt byer og tettsteder, gang- og sykkelveger, trafikkreguleringer, skilting, oppmerking, føreropplæring, kjøretøykontroll, og over til politiets kontroller, til Trygg Trafikk og de frivillige trafikkorganisasjoners opplysningsarbeid.

Når resultatet de tre første år av 10-års perioden ligger meget godt an i forhold til målsettingen, er alle ovennevnte å takke for det. Innenfor vegvesenet synes jeg dette er et eksempel på hvordan vi gjennom felles målsettinger og godt samarbeid kan oppnå resultater. Og det gjelder vel på de fleste av våre arbeidsfelter.

Vi har det siste året fått den nye avtalen om medvirkning og kommet litt i gang



med å praktisere denne. Vi har fått Informasjonsutvalgets innstilling, og vi er i gang med en rekke personal- og organisasjonsutviklingsprosjekter, POU.

Ved en fornuftig håndtering mellom ledelse og de tillitsvalgte av disse tre tiltakene bør de kunne sees under ett, utfylle hverandre og samlet gi en ytterligere målrettet og effektiv virksomhet. Jeg tror også at dette kan være en god måte å møte noe trangere tider på.

Riksvegbudsjettene er stagnert og går også noe tilbake på investeringssiden. Fylkesvegene har ligget på et meget lavt bevilgningsnivå de senere år og er utsatt for en gradvis reduksjon i standard. For

1982 har vi riktignok gledeligvis fått snudd bevilgningsnedgangen og får mer å rutte med, om enn ikke nok til å hindre fortsatt standarsenkning.

Vi får heller ikke flere stillinger. Likevel står vi med en slagskraftig organisasjon og stor kompetanse på våre fagområder. Og lar vi være å sammenligne med de bevilgningsmessige toppår, så har vi ganske betydelige midler å rutte med. Selv om de er meget ulikt fordelt mellom riks- og fylkesvegene.

Vår utfordring i året som kommer blir å gjøre vårt beste til å nå de målsettinger vi har i langtidspanen gjennom best mulig utnyttelse av de bevilgninger vi har fått og den ressurs vi selv som ansatte står for. Og da kan kanskje nettopp det de tre stikkordene ovenfor står for være til stor hjelp.

Jeg vil med dette få takke alle ansatte i etaten for god innsats og godt samarbeid i året som nå går ut. Og jeg ønsker god jul og godt nytt år.

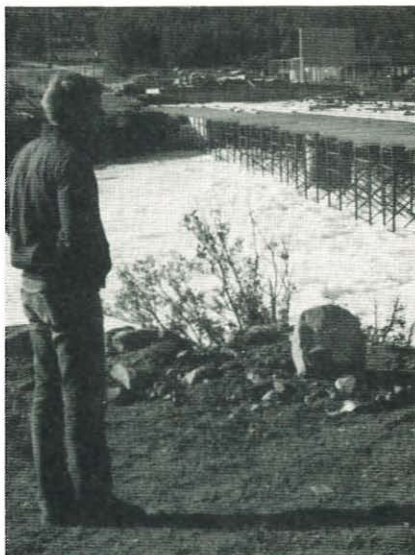
Geilo bru ferdig

Av. ing. Arne Kruhaug

Som før nevnt i Brobyggeren startet arbeidene her opp i januar i år, og innen disse linjer leses er formodentlig trafikken i full gang over den nye bru. Til tross for sjeldent stor vannføring i hele sommer og de tildels store problemer dette har medført, har arbeidene likevel gått etter framdriftsplanen. Fundamenter, landkar og pillarer er utført i egen regi, disse arbeider var klare i juni. Dekket var ute på anbud, og her ble ing. Thor Furuholmen $\frac{1}{5}$ valgt som utførende entreprenør. Kontraktfrist for dekket var 10. september, men allerede 27. august var dette unnagjort.

Til slutt tar vi noen tørre tall: Brua er på ca. 500 m², og inkludert omfattende plastring i elvebunn er det brukt ca. 750 m³ betong og 80 tonn armeringsstål. I bruas begge ender er det tilsammen bygget ca. 500 m ny veg. Anlegget var beregnet å koste 3,0 mill kr., fordelt med 2,2 mill til bru, 0,5 mill til veg og 0,3 mill til omfattende omlegging av kommunal kloakkpumpstasjon og tilhørende ledningsnett. Sluttregningen ser ut til å

komme på ca. 2,8 mill, hvilket vil si at vi vel må være fornøyde med den økonomiske siden av saken. Når så også brukerne synes fornøyd, i alle fall tyder de reaksjoner vi hittil har fått på det, skulle det således ikke være grunn til å klage for noen!



Oppsm.ass. Helgesplass konstaterer at forskalingen holder stand mot vannmassene.

NYTT OM NAVN

NYANSETTELSER

Vi ønsker følgende nye medarbeidere velkommen til vegvesenet:
Trafikkpedagog **Steinar Stenvik**, biltilsynet.

Konsulent **Norunn Tveit**, biltilsynet
Drammen

JUBILANTER

50 år:

Arne Ingebo	1/ 8
Anders Øvrebø	16/ 9
Martin Dokken	27/ 9
Torlef Haugen	10/11
Ragnar Amundsen	20/11
Ole E. Svingen	24/12

60 år:

Kåre Holestøl	8/ 8
Hans G. Tveiten	17/ 9
Erik Bostrøm	17/ 9

Trygve Nymoen	2/10
Martha Dahl	9/10
Aslaug Pedersen	15/10
Nils Stubberud	8/11
Kåre E. Løken	19/11

Selv om vi for enkeltes vedkommende er litt seint ute, iler vi allikevel til med å gratulere med vel overstått.

PENSJON

Følgende er sluttet i vegvesenet etter oppnådd aldersgrense:

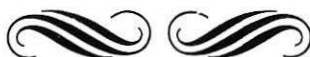
Hellik Garder , Kongsberg	1/8 ca. 18 år
Sverre Skjelbred , Sysle	1/8 ca. 22 år
Torstein Mykstu , Veggli	1/9 ca. 18 år

Vi takker for innsatsen i vegvesenet, og ønsker dem mange gode år som pensjonister.

Takk for oppmerksomheten

Hjertelig takk for all oppmerksomhet i anledning min 60 års dag den 19/11.

Kåre E. Løken



*Brobyggeren
ønsker alle sine lesere
en riktig God Jul
og et Godt Nytt År.*



Tilpassing av tilleggene etter tilleggsregulativet

Under hovedtariffoppgjøret pr. 1. mai 1978 ble det bestemt at verdien av lønnsopptrykket fra lønnstrinn 12 til lønnstrinn 13 for stillingene som spesialarbeidere og lagerbetjenter i vegvesenet, skulle gå til fradrag i lønnen etter tilleggsregulativet (B-tabellen). Denne bestemmelse ble fortsatt gjort gjeldende etter hovedtariffoppgjøret pr. 1. mai 1980 med utvidet til også å gjelde stillingene hjelpearbeidere og lagerarbeidere.

Det er nå enighet om å endre ovennevnte ordning fra 1. mai 1980 ved en direkte tilpassing av B-tabellen. Ordningen går ut på at ovennevnte arbeidstakere som etter 1. mai 1980 og senere rykker opp til lønnstrinn 13 får tillegget etter lønnstrinn 15 på B-tabellen redusert til trinn 13.

Etterbetaling av differansen mellom det tidligere reduserte lønnsopptrykket og den nye ordningen som gjelder fra 1. mai 1980 vil bli foretatt med det første.