



# Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 3 - September 1988 - 18. årgang





## INNHold:

### SIDE

2. Handlingsprogram for trafikkisikkerhet
3. Ny vekt plass
4. E-76 Drammen-Mjøndalen
5. Firmareklame
6. Italiareisen
8. Soga om Svein Den Store
9. Boliglån
10. Sju i korridoren
11. Vernelederens spalte
12. E-76 Mjøndalen-Hokksund
14. Pensjonistturen
16. Mer uvær
17. Vegsentralen 20 år
18. Samarbeid
19. Personalseksjonen informerer
20. Personalia

### Utgitt av:

Statens vegvesen, Buskerud  
Vegkontoret, Tollbugt. 2  
Drammen

### Redaktør:

Willy Bakken

### Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen  
Einar Ottesen  
Albert Skarstad  
Oskar Gjestermoen  
Erik Lysenstøen

### Trykk:

Fremtidens Trykkeri, Drammen

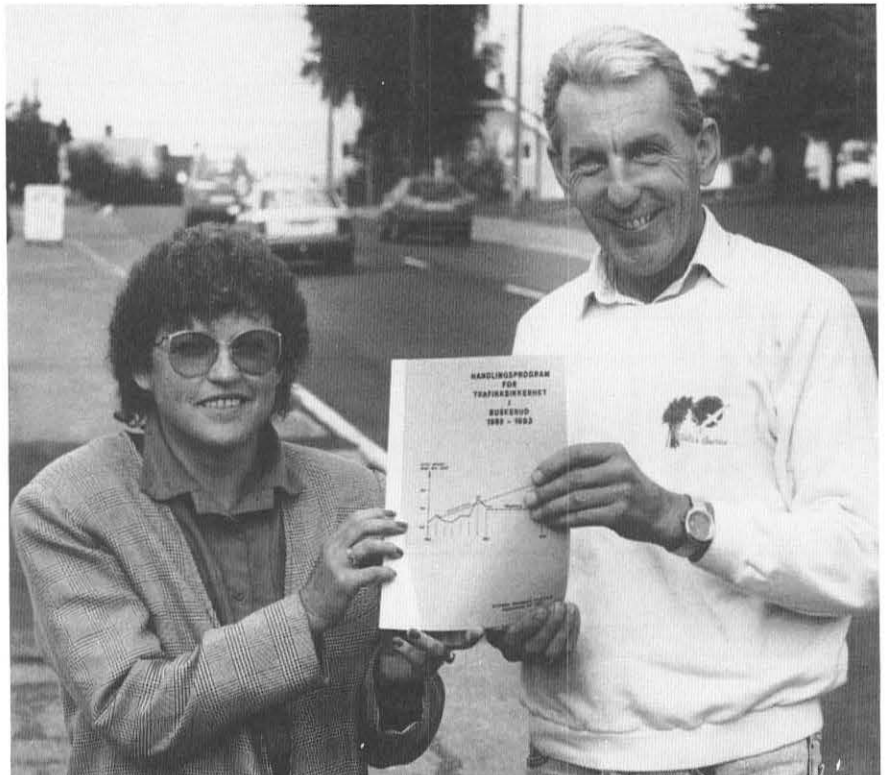
### Opplag:

1.400 eksemplarer

Ved ettertrykk av stoff bes kilde oppgitt

### Forsidebilde:

Den første stasjonære vektplassen her i fylket, er nå satt i drift.  
Foto. W. B.



Fylkessekretær i TT Monica Stuvstad og formann i VTU, Knut Pay med handlingsprogrammet.  
(Foto: Fremtiden)

# Handlingsprogram for trafikkisikkerhet 1988-93 presentert

Under en pressekonferanse nylig, ble handlingsprogrammet for trafikkisikkerhetsarbeidet her i fylket presentert.

Det var fylkets veg- og trafikkisikkerhetsutvalg som orienterte om det arbeidet som nå vil bli satt i gang på dette området.

Formannen i utvalget, Knut Pay, kunne fortelle at trafikkulykkene i vårt fylke er beregnet å koste 500 millioner kroner årlig, og av dette er 10 prosent direkte utgifter på helsebudsjettet.

Derfor er investeringer i trafikkisikkerhet forebyggende helsearbeid, påpekte Pay.

Handlingsprogrammet som er ført i pennen av overing. Bjørn Dietrich ved planavd., er et kortfattet dokument som skal nyttes som et arbeidsverktøy i den videre innsats på trafikkisikkerhetsfronten. Her er listet opp ulike tiltak som skal bidra til å redusere trafikkulykkene i fylket, og hvem som har ansvaret for gjennomføringen. Ikke

uventet er det byene i fylket som er mest belastet med ulykker, og særlig i Drammen er det sterk stigning.

I tillegg til handlingsprogrammet påpekte Pay at mer politisk utrykk på vegene vil bidra til større respekt for lover og regler, og dermed også færre ulykker.

Et annet virkemiddel som nå vil bli tatt i bruk, er automatisk trafikkovervåking på ulykkesbelastede vegstrekninger. Denne vil bli fokusert på fart og rødlyskjøring.

Men også utbedringer av trafikkfarlige punkter, bygging av gang- og sykkelveger, er virkemidler som vi vet gir en sikkerhetsmessig gevinst, ble det opplyst.

Dermed skulle grunnlaget være lagt for en mer effektiv innsats på dette samfunnsmessig viktige området. Så er det bare å håpe at de bevilgende myndigheter, både lokale og sentrale, følger opp, slik at programmet kan bli noe mer enn et enkelt hefte.

# Fylkets første stasjonære vekt plass

Rep. W. Bakken

Mandag 12. september ble fylkets første stasjonære vekt plass tatt i bruk. Vekta som ligger ved E-76 ved Herstrøm, vil bli betjent av mannskaper fra Biltilsynsstasjonen i Drammen og den mobile kontrollgruppen.

Hensikten med denne faste veiplassen er å foreta stikkprøvekontroller av vogntog for å se om vektbestemmelsene overholdes. Kun trafikk vestover vil bli kontrollert.

I begynnelsen vil vogntogene bli vinket inn når kontrollen pågår, men etter hvert vil det komme opp skilt som forteller at det er vekt kontroll. Vogntogene må da selv kjøre inn for å bli kontrollveid.

På kontrollstedet er det montert elektroniske vekter, og disse har kostet omlag kr. 250.000,-.

I alt har vegvesenet investert nærmere en halv million kroner i anlegget.

Det er ennå ikke lagt opp strøm, slik at når kontrollen pågår, må det benyttes eget strømaggreat.

Men når strømmen er montert, vil vegvesenet som en service overfor denne næringen, ha vekten i drift hele døgnet, slik at sjåførene selv kan foreta egenkontroll.

Plassen på Herstrøm er også tidligere blitt benyttet ved tekniske kontroller og etter at anlegget nå blir satt i drift, vil det bli hyppigere kontroller også av de lettere kjøretøyene.



Førstemann på vekta. Inge Holmen kan konstatere at alt er o.k.



Vegvesenet har investert mange penger i rasteplassen og vekta på Herstrøm, men så er det også blitt et flott anlegg.



# Ny E 76 fra Drammen til Mjøndalen Utbygging av E 18

Av Bjørn Haram

Den interesserte leser har sikkert forstått at ny E 76 er vegprosjektet som skal redde Drammen.

Redde byen fra trafikkaos og ulykker. Befri beboerne fra støy og eksos.

Drammen skal igjen bli byen hvor det er trivelig å bo og trygt å ferdes.

Penger fra bomstasjonen på Kjellstad er nøkkelen til det hele. Den «gamle» motorveien blir endelig nedbetalt en gang i 1989. Etter dette tidspunktet går bompengene til ny E 76.

E 76 prosjektet omfattet tidligere kun E 76, fra E 18 på Bangeløkka til Nedre Eiker bru i Mjøndalen, samt ny Konnerud-nedføring.

Gjennom begivenhetene det siste året, er prosjektet i ferd med å bli utvidet til å omfatte også E 18-utbyggingen i Buskerud.

Den enkleste måten å beskrive prosjektet er kanskje å fortelle hva det **ikke** omfatter:

Når hele utbyggingen er ferdig om 12-14 år, vil både E 76 fra Drammen til Mjøndalen og E 18 gjennom Drammen være utbygd som 4 felts motorveger. Følgende strekninger er unntatt:

1. Den 2,3 km lange parsellen fra Frydenhaug til «Z-kro» på E 18. Denne er ikke med i bompengeprojektet. Den er heller ikke med i Norsk Vegplan foreløpig.
2. Strekningen Frydenhaug - Konnerudgata (Strømsåstunnelen) i E 76 blir utbygd med kun 2 kjørefelt.

Den viktige brua over Drammens-elva ved Øvre Sund er ikke med i bompengeprojektet. Denne skal bygges gjennom ordinær riksvegbevilgning i 1994 - 95.

Denne brua gir også trafikantene på Bragernessiden en mulighet til å kjøre inn på den nye Konnerudnedføringen gjennom en ny rundkjøring ved Øvre Sund, og følge Konnerudnedføringen opp til krysset med ny E 76.

Forhåpentlig vil de velge å benytte denne kjøreruten når de skal f.eks. til Hokksund.

Leseren som måtte være interessert i en mer utfyllende informasjon, henvises til saksdokumentene.

## PLANLEGGING

Planleggingen som nå så vidt er kommet i gang, baseres på at prosjektet

blir utvidet som nevnt. Dette bestemmes forhåpentlig neste år, gjennom Stortingets behandling av Norsk Vegplan.

Planarbeidet konsentreres om E 76, som vi har delt inn i fire etapper. Disse planlegges hver for seg, og følgende skal gjøre jobben.

Samfunnsteknikk A/S:  
Taugbøl & Øverland A/S:

Egen regi:

Kjell Bruer A/S:

Ny Konnerudnedføring  
E 76/E 18 på Bangeløkka, inklusive Strømsåstunnelen.

E 76 fra Konnerudgata til Nedre Eiker gr.

E 76 Nedre Eiker gr.- Nedre Eiker bru.

Målet er stadfestet reguleringsplan for hver delparsell.

Hvor lang tid planleggingen vil ta er noe usikkert, men vi håper å kunne legge fram reguleringsforslag i løpet av vinteren.

Grunnervervet og byggeplanleggingen påbegynnes senere.

## UTBYGGING

Det som gjør at vi er opptatt av ikke å miste tid, er den vanskelige trafikksituasjonen i Drammen.

Vi har vel alle fått merke bilkøene i Rosenkrantzgata (E 76), på E 18 og over hele byen ellers. Disse har vokst betydelig for hvert år og vil trolig fortsette med det. Vi vet jo at det neppe tar mange år nå før situasjonen blir virkelig vanskelig.

Derfor haster det med tiltak for å bedre trafikkavviklingen.

Kompensasjonsprosjektene i Lier skal bygges først, i 1990. Deretter skal utbyggingen av E 76 påbegynnes.

Vi håper på byggestart i 1991, med den nye Konnerudnedføringen og to felt av parsellen av E 76 Konnerudgata-Nedre Eiker bru som første byggetappe.

Denne åpner for en ny kjørerute mellom Drammen - Mjøndalen og av-

laster nåværende E 76 og rv 283. Når etappen er fullført ca. 1996, vil mye være oppnådd for trafikkavviklingen mellom Drammen og Mjøndalen.

Parsellen av E 18 fra Eik til Vestfold grense skal bygges i tidsrommet 1992 - 94. Framdriften dikteres av E 18 - utbyggingen i Vestfold.

Den nye motorvegbrua, Strømsåstunnelen og de to siste feltene på parsellen Konnerudgata - Nedre Eiker bru kommer til slutt.

## TIDSASPEKT

Utbyggingen er foreslått lagt opp i takt med bompenginntektene.

Kostnadsanslaget for prosjektene beløper seg til ca. 1,2 milliard kroner. Med den trafikkveksten som vi regner med vil komme på E 18, tar det ca. 12 år å få innkrevd dette beløpet ved bomstasjonen på Kjellstad.

Utbygging vil følgelig måtte pågå fram til århundreskiftet.

For den som er kjent med trafikkproblemene i og omkring Drammen, kan dette synes å være en altfor langsom framdrift.

Trøsten får være at utbyggingen ville tatt svært mye lengre tid, dersom Stortinget ikke hadde fattet sitt vedtak den 10. juni i år om fortsatt drift av bomstasjonen på Kjellstad.

# Nå kan vi synliggjøres

Av: W. Bakken

Mange ansatte i vegvesenet benytter privat bil i forbindelse med jobben. Dette er en praktisk ordning både for den enkelte og etaten.

Arbeidsoppgavene er av forskjellig art, og ofte foregår jobbingen langs eksisterende veier. I de tilfeller det er nødvendig å parkere bilen i strid med trafikkreglene, benyttes selvsagt gul blinklampe.

Men for publikum kan det kanskje være vanskelig å oppfatte hvem det er som er i farta, og derfor er det nå blitt laget magnetskilt som kan festes på bilens framdører.

Dermed blir publikum gjort oppmerksom på en enkel og grei måte hvem det er som er i arbeid. Også for vedkommende som utfører jobben, kan det i gitte situasjoner være en fordel å tone flagg.

Både ansatte ved vegkontoret og



Magnetskiltene er gule med sort skrift og rødt i kråka.

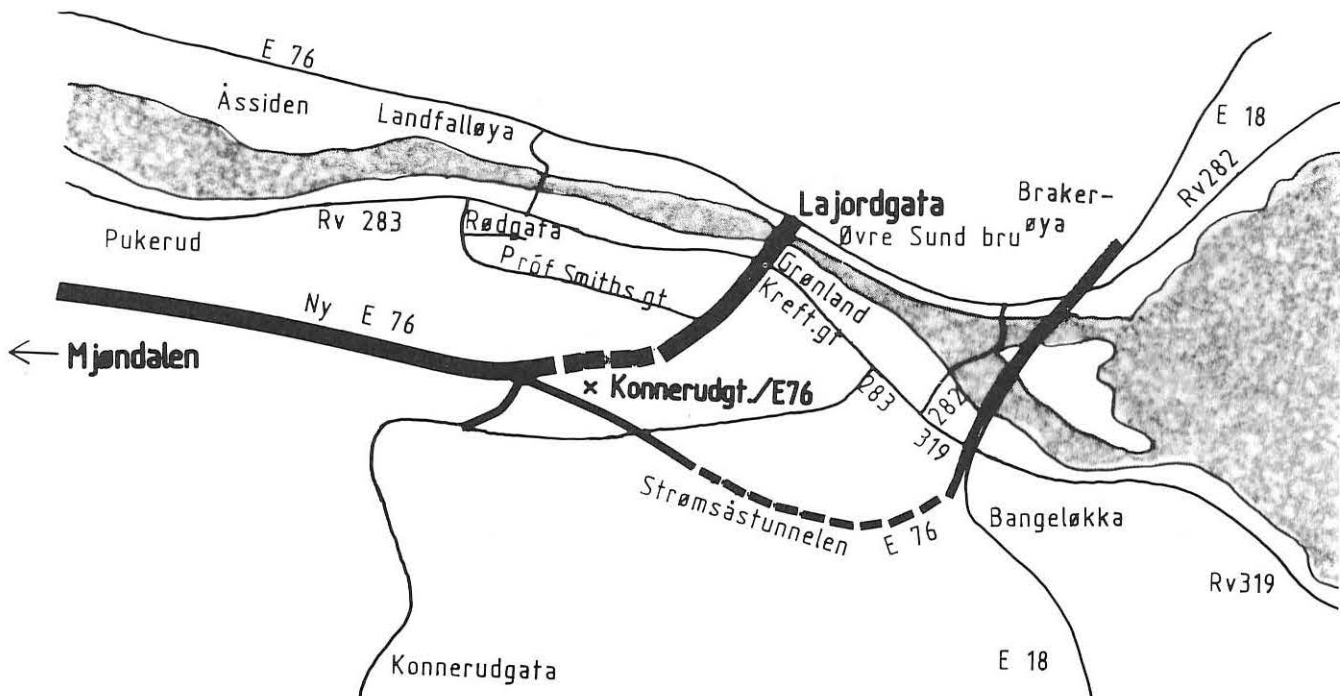
oppsynet ute i driften, har nå fått utlevert magnetskilt som de kan bruke på sine biler.

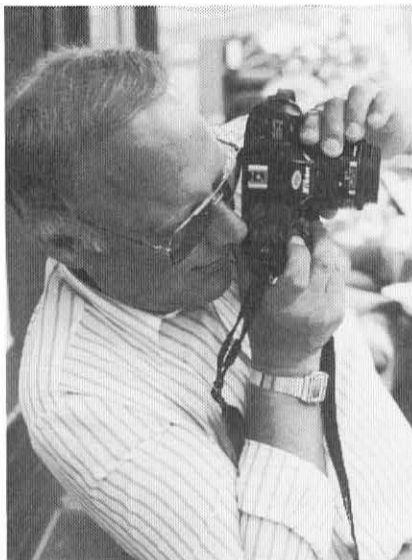
Det er opp til den enkelte selv å bestemme når han vil sette det på, men

både for egen del og etatens, kan det være en fordel å tilkjennegi hvem en representerer.

For det er vel ingen som skjemmes over å jobbe i vegvesenet?

## E76. UTBYGGINGSETAPPER.





**Tekst: Steinar Stenvik**  
**Foto: Knut Einar Stenvik**

Etter den vellykkede ferieturen til Spania sommeren 1987 ble det utpå høsten spørsmål om det ville bli lagt opp til en tilsvarende tur sommeren -88.

– Da vår eminente planlegger for Spania-turen, Tore Wang, allerede hadde lagt opp til familieferie, fant undertegnede at en bare fikk trå til å lage et opplegg.

Turen til Lloret de Mar i Spania gikk non-stop ned og opp, og det var en forholdsvis drøy tur gjennom Frankrike. Opplegget i år ble endret noe, med feriemålet lagt til Gardasjøen i Nord-Italia, og med overnattinger underveis. Totalt 15 dager. Samtidig kunne det være interessant å kombinere badeferie med litt opplevelser og nye inntrykk, og vi la opp til en hvilepause i Østerrike på hjemveien.

Invitasjonen til turen ble sendt ut i januar, og påmeldinger kom i tur og orden, omtrent passelig til å fylle en buss.

I fjor var vi 75 stykker, en stappfull 2-etasje buss, i år var vi til slutt 42, etter litt frafall på forsommeren. Det betød noen ledige seter i bussen, god plass til bagasje, og atskillig lettere serveringsmuligheter ved pauser.

Den 7. juli utpå ettermiddagen begynte vi oppsamling i Hokksund, og etter stopp i Drammen og Oslo var vi fulltallige. Været var bra, og alle så fram til to uker med ferie.

Fra Drammen hadde vi med to sportslige damer fra arkivet, som haiket på første etappe. Denne etappen gikk fra Göteborg, med aftensmat på vertshuset Kung Rane nede i Munkedal, før vi entret Stena Lines terminal i Göteborg, i «god tid» før avgang på nattfergen over til Frederikshavn.

Tidlig på morgenen kl. 03.00, var vi i land i Frederikshavn, hvor haikedamene

# ITALIA-REISEN 1988

tok farvel, for å ta Stenas dagbåt til Oslo.

Vi fortsatte sørover gjennom Danmark, med en rolig og sovende gjeng i bussen, før vi ved 7-tiden passerte grensen til Tyskland, over en liten grensestasjon, og tok frokost i en grensehandel på tysk side. Frokosten besto av ferske rundstykker med div. pålegg, men det var likevel sterke krav om saltpølse på ordentlig brødskrive. Dette lot seg også ordne.

Etter litt innkjøp i butikken, som hadde et assortert utvalg som kunne være en herværende statsbedrift verdig, og litt leskedrikker til kjøleskapet, gikk turen ut på autobahn 7, retning sør.

Hamburg ble passert etter programmet, og etter en kaffepause i en liten dorf, fortsatte vi videre, med byen Goslar i Harz-området som mål for overnatting. Etter en del kjøring, hvor vi bl.a. ble registrert av familien Alvim på sin ferietur, la vi om reiseruten og tok av i Hannover, retning Braunschweig, for så å krysse nedover på Bundesstrasse til Goslar. Her tok vi tidlig på ettermiddagen inn på det tradisjonsrike Hotell der Achtermann (Vokteren), sentralt i Goslar, og slapp folket ut på fottur. Goslar er en severdig by med 1000-årig tradisjon som gruveby, en gang rik og mektig, og den har huset flere konger og keisere enn noen annen tysk by. De aller fleste fant fram til Marktplass, med klokkespill og uteserveringer. Ikke langt sør ligger heksefjellet Bloksberg, men ingen av våre damer så ut til å være lokalkjente.

Etter en bedre middag langt nede i kjelleren på hotellet, tok noen en spasertur for å se på fyrverkeriet til ære for oss, mens andre gjentatte ganger måtte prøvesmake på hotellets kaffe, servert i glass, med krem på.

Neste morgen kom vi avgårde etter programmet, kl. 08.00, og tok fatt på en lang etappe. Etter flere pauser, bl.a. en innkjøpsrunde i en liten by nede i Syd-Tyskland, utpå ettermiddagen, hvor politiet åpnet et lite varemagasin for oss, slik at de som skulle bo i leiligheter kunne få gjort sine innkjøp, kom vi gjennom München, ned til Kufstein og inn i Østerrike, og videre opp mot Brennerpasset. Grensestasjonen mot Italia ligger i selve Brennerpasset, og her fikk vi turens eneste heft. En ivrig og ung tollbetjent

ville ikke uten videre slippe oss over til Italia, og hadde også spørsmål om hvem som egentlig var sjåfor på bussen. Viggo, som satt i guidestolen, var korrekt antrukket i mørk bukse og hvit skjorte, mens sjåføren var i dongeri og T-skjorte. Etter tollerens oppfatning var Viggo sliten og ikke egnet til å kjøre buss, men sjefen hans var mer romslig og lot oss kjøre.

Turen ned fra Brenner gikk i mørke, og bortimot midnatt var vi nede i Riva del Garda, hvor vi skulle bo på Hotell Europa, meget sentralt i Riva. Her satt det faktisk nordmenn og ventet på oss, da Th. Liens hadde busstur til Gardasjøen.

Etter litt styr med å få seg plassert og fordelt kjøring til leilighetene, var det godt å kunne roe seg ned i den varme sommerkvelden.

Noen hadde et sterkt ønske om å prøve badevannet straks, og det var særdeles brukbart, etter det vi hørte.

Denne lørdagskvelden var det masse folk ute. Temperaturen var jo nesten som et sjøkk for oss nordboere, 30 grader nattetid, så mange ble sittende ute til utpå morgensiden.

Hotellet hadde air-condition, så det var et godt og kjølig rom en kunne trekke seg tilbake til og få en velfortjent søvn.

Riva del Garda ligger helt nord i Gardasjøen, og er et område som ikke er overbygd med nye hoteller. Byen er gammel, og er feriemål for den veletablerte italiener, slik at vi ikke følte at vi var på noe typisk feriested. Klimaet er bra, det er jevn temperatur, men ikke ubehagelig varmt. Gardasjøen ligger på ca. 60 m.o.h., den er dyp i nordenden, og grunn i sør, samtidig som fjellene stiger til 1200-1400 meter i nord, mens det er flate åser i sør. De bratte fjellene overrasket mange når de våknet i dagslys neste morgen.

Det var gode bademuligheter, selv om en måtte gå ca. 500 meter til strand. Vannet var rent og friskt, og det var attpåtil god plass. På formiddagen var det en liten lufting, som roet seg fram til ettermiddagen, da det var en frisk bris, som lokket tusenvis av seilbrett utpå. Tidlig på kvelden var det igjen vindstille, og det var en herlig følelse å sitte ute hver kveld til langt på natt. Vi fant oss etter hvert et stamsted for kveldssamlingen, hvor vi ble tatt vel imot, og bord ble flyttet for at vi kunne «Zusammensitzen».

Dagene ved Gardasjøen gikk fort. Temperaturen var god og overkommelig, bortsett fra dagsturen til Venedig, der var en trykkende varme.

Venedig er kanskje verdens mest besøkte reisemål, en by som ingen andre, og tar en arealet i betraktning, er det vel bare Mekka og Klagemuren i Jerusalem som kan konkurrere. Vi hadde en fin dag, men det var køer overalt, både båtturen på kanal Grande, valutaveksling



ved Markusplassen, besøket på glassblåseriet, lunchen og returen med båten til «tronchettoen», en kjempesvør parkeringsplass på en fylling i sjøen. Det er rart å tenke på at denne byen, bygd på millioner av peler ute på en sandbanke, uten gater og biler, men med et virvar av kanaler, først et tilholdssted for unnsloperne forbrytere, etter hvert skulle bli en ledende, økonomisk stormakt.

Dette var Dogens by, og Marco Polos by. Mens kong Sverre og baglerne slåss på Slottsfjellet i Tønsberg, og folket delte sine enkle rasjoner ispedd barkemel, spiste den bedre del av venezianerne av tallerkner av gull, sølv eller glass, krydret sin mat med edelt krydder, og gikk kledd i brokade og silke. Glasskunsten er berømt også i dag, men i og med Columbus og sjøveien til India, begynte Venedigs økonomiske forfall, en prosess som har fortsatt til i dag. Byen synker langsomt i havet, og vil kanskje bli et nytt Atlantis.

Vi hadde også en tur rundt Gardasjøen, hvor vi besøkte et lokalt marked ved sørenden. Badevannet her nede på den grunne delen av sjøen holdt nesten 30 grader, så det var en deilig opplevelse. Noen tok hydrofoilen hjem, mens resten fulgte bussen rundt.

Etter en uke i Riva var det på tide å sette kursen nordover igjen. Vi startet tidlig lørdag morgen, og tok fatt på stigningen mot Brennerpasset, hvor vi ble stående i kø en god stund. Østerrike tilater ikke transitt av last mellom kl. 14.00 lørdag og kl. 22.00 søndag, og kl. 10.00 lørdag formiddag kunne vi telle over 400 vogntog som ventet på å komme over. Søndag formiddag var det sammenhengende kø av parkerte vogntog fra Vipiteno og opp til Brennerpasset, ca. 15 km ifølge våre kontakter

Vi kom oss omsider over. Været var aldeles strålende, og for mange var det overraskende å se det utrolige veianlegget i dagslys, hvor 4-felt vei er bygd på bruer, akvadukter, løftet opp fra bakken eller lagt i tunnel. Vi passerte den berømte Europabrücke, med høyde 195 meter, for vi kjørte tunnelen under Berg Isel-bakken ved Innsbruck, og var nede i dalen og på flatt land.

Dette varte ikke lenge, for turen skulle gå via grensepasset Steinpass inn i Tyskland til Hitlers berømte ørnerede i Berchtesgaden. Her var det en stigning på 24% opp til Obersalzberg, hvor Hitler hadde et bunkersanlegg på 4200 kvm. Herfra gikk det busskolonne på 4 spesialbusser opp hver halve time, på den gamle anleggsjernbanetraseen opp til Keilsteinhaus, «Ørneredet», 1836 m.o.h. Det var kun en møtemulighet midt på strekningen, hvor 4 busser på vei opp og 4 busser på vei ned møttes med stor presisjon.

Siste del av reisen gikk i fjellet, til en heis i polert messing, som brakte 40 personer 124 m opp i hallen i Ørneredet.



Dagstur til Venedig var også lagt inn i programmet.

Dette huset som skulle være representasjonsbolig, ble bygd av fanger i slutten av 30-årene, mens regimet bygde konsentrasjonsleire for uønskede folkegrupper og politiske motstandere, mens folket ellers sultet og levde på rasjoner.

Det sies at Hitler selv kun besøkte huset fem ganger, og at det ikke var særlig populært blant inviterte gjester på grunn av atkomsten, som selv i dag kan skremme modige nordboere.

Ovenfor huset står en stor og stilisert «Edelweis», Tirols nasjonalblomst, som under krigen symboliserte motstanden mot det tyske regimet.

Vi kom oss ned igjen, og fortsatte via Salzburg til St. Wolfgang ved Wolfgangsjøen i Østerrike, hvor vi bodde i tre netter. Dette sies å være en av Østerrikes vakreste landsbyer, og er særlig kjent fra filmen «Sommer i Tyrol», som ble filmet her. Byen er en liten perle, trivelig å rusle rundt i, åpen, ren og hyggelig. Vi så ikke verken Leopold eller Sigismund, derimot dukket det plutselig opp vegvesenfolk på hjemvei fra Jugoslavia. Familien Bent Sørensen tok intetanende inn på hotellet «Sjørosen», hvor en del av oss bodde. Vanskelig å si hvem som ble mest overrasket.

Vi hadde en dagstur til Salzburg, hvor vi så lokaliteter fra innspillingen av «Sound of music», gikk i Getreidegasse, handlet Salzburgerkranser og besøkte Hellbrunn med sine mange og originale vannpåfunn. Ikke alle gikk like tørre som da de kom, det var mange skjulte vannkanoner, men de fleste tok dette med godt humør.

Fra Østerrike gikk turen gjennom Tyskland og nordover til Bad Kissingen i Røhn, en gammel by med helsebad for de kondisjonerte. Fortsatt drives det behandling, men i dag etter moderne metoder. Hotell Sonnenhügel, «Solbakken», hadde for øvrig et kjempebasseng

med skikkelige bolger, så en kunne nesten tro en var på Hawaii.

Siste etappe gikk opp til Travemünde, via den Øst-Tyske grensen sør for Gøtting, og opp til Celle for lunch og siste handlerunde. Celle er en malerisk by, gjennomrestaurert til det internasjonale arkitekturvernåret i 1975. Etter et behagelig opphold her gikk turen innom krigsfangeleiren Bergen-Belsen, hvor også nordmenn opplevde krigens utrolige ondskap. Det gjør alltid et sterkt inntrykk å vandre rundt i denne minneparken, med lyngkledd massegraver og en absolutt stillhet. På en kjempestor minnetavle står et minneord fra hvert av landene involvert med fanger i Bergen-Belsen, på landets språk, og Norge er representert med «Merket det stend om mannen han stupe». 50.000 navnløse døde er begravet her. Det var en taus forsamling som dro videre til en sen middag i Lübeck, hvor vi ble servert et nesten utrolig måltid, riktig et bedre selskap verdig. Middagen var så omfattende at noen nok ble engstelige for at vi ikke skulle rekke TT-Lines nye båt, men vi kom oss ombord, uten boardingpasse, som ble glemt i alt maset.

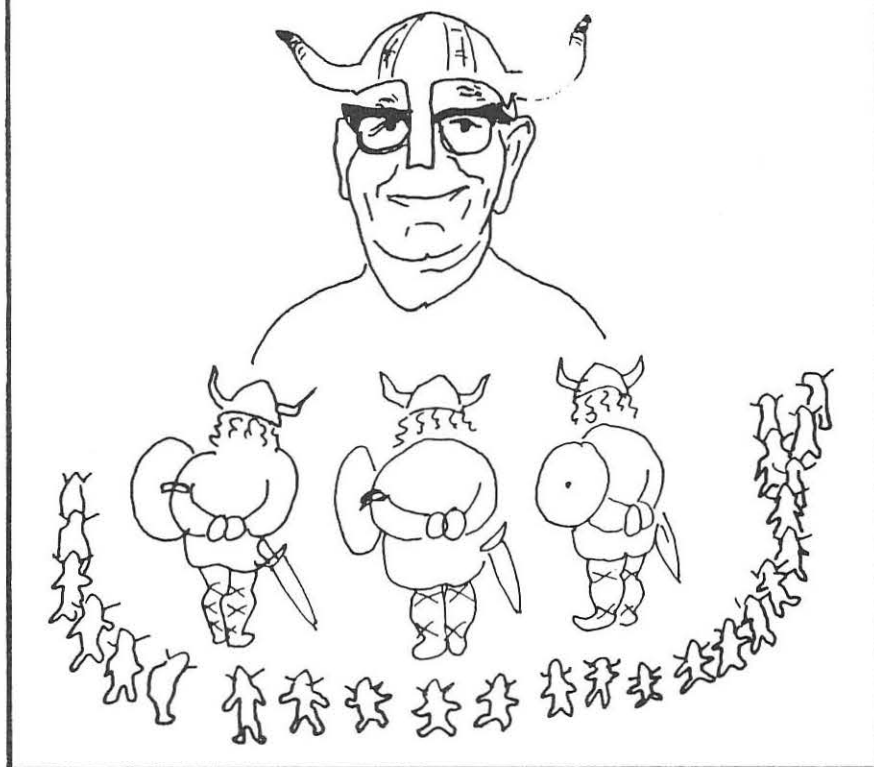
Overfarten var rolig og behagelig, og neste morgen rullet vi i land i Trelleborg i Sverige. Her greide vi å kjøre feil vei ut av byen, men fadesen ble oppdaget, slik at vi kom oss hjem etter programmet.

Dette er turen, nøkternt beskrevet. Siden jeg selv sto for opplegget, nevner jeg bare at alle om bord i bussen beholdt sitt gode humør under hele turen, til tross for varmesig bak i bussen. Andersen og Neby fra biltilsynet, Kongsberg, tro til og gjorde et utmerket sjåførjobb, og så langt jeg har hørt, var «alle enige om at det hadde vært en fin tur!!»

Faktisk er det allerede de som vil på busstur også neste år. Da får vi velge Jugoslavia, f. eks. Portoroz. Vi får se, kanskje fortsettelse følger i neste nummer.



## Soga om Svein Den Store



### Jørund Skald fortel:

Kongsgarden i Viken var ein staseleg gard med mange kvinner og menn. I høgsetehallen sat Store-Karl Kvithår øvst og valta kongens ord i alt vegstell i heile landet. Med seg i Kongsgarden hadde Store-Karl mange mektige menn som kvar på sitt vis skulle hjelpa han i åtgjerdene sine.

Ein av desse stormennene heitte Olav. Han var sett til å passa på alt folk i VegNoreg, og hadde difor ei stor oppgåve. For å greie dette skilde han flokkane og sette hovdingar, skrivarar, pengetellarar, sveinar, småkongar, hirdmenn og hjelparar i kvar sin bås. Såleis vart han heittande Olav Bås. Nikkaren var ein av Olav's næraste frender.

Saman gjekk dei kring i båsane og tala med dei som var der. Best tykte dei om båsen der hirdmannsjarlen Ole Sendemann heldt sete. Det var her Nikkaren hadde fått namnet sitt.

I Drammen var det stor glede innunder jol. Frå gamal tid hadde kvinner og menn på garden med Svein den Stores signing fått ture jol med stor fridom. Så vel jolekveld som nyårsblot gjekk mest med til kaffikos, og dagane mellom desse var det og så som så med arbeidshugen. Jolehøgtid var gjeve greier.

Så vart det og skipa til for dette året, og alle som kunne krypa og gå på garden møttes i gildehallen for å høyre Runar Brattbakke si stadfesting av joletradisjonane. Gleda var oveleg stor som alle joler før denne, og hyldingsropa for Svein den Store ville ingen ende ta.

Men ute i svalgangen stod ein med øyret klistra til døra og hørde alt som vart sagt i gildehallen. Han vart gram i hug over det han hørde, og før nokon på garden fekk ferten av han sat han på gangaren sin i fullt firsprang mot Viken og båsen der Ole Sendemann sat. Denne mannen var Albert Falkøye.

Ole smilte lurt då Albert fortalde om denne hendinga, og takka så for stor dåd. Han måtte berre halde fram med gjerninga si og titt vitja svalgangen på Drammensgarden. Og medan Albert fór attende til Buskrike vart Nikkaren bodsendt til hirdmannsbåsen.

Noko kaupslaging var ikkje naudsynt for å oppnå semje mellom dei to. Likt skulle det vera, sa Nikkaren, og bod om dette vart sendt til Drammen. Og der vart det brått slutt på gleda, må vite. Nye føremoner vart fastsett og både jolekveld og nyårsblot måtte åreelden brenna på garden og dagane mellom med. For hirden skulle gjelda det samme, for likt skulle det vera.

Nokre hirdmenn under Eivind Hestekar tykte lite om dette, og Eivind og Trygve Driftar var same med dei. Om dei tok lange dagar kunne dei halde seg heime jolaften og nyårsblot. Dette høyrde Albert Falkøye gjeti, og han fór då kring i Buskrike og fortalde dette. Såleis vart det til sist hirden som heldt seg heime dei dagane, medan åreelden brann hos Svein den Store i Drammen.

Fra Kongsgarden i Viken kom bodskap til Svein og alle hans kvinner og menn. Titt kom dei og, og dei vart kalla kringprent og måtte lyast. Svein og hovdingane hans laga og kringprent til folka sine, men dei vart helst nytta til å gjera opp eld. Einskilde småkongar kring i Buskrike hadde såleis lite vet på kva dei dreiv med på garden, og Trygve Driftar tykte difor han ville tala til dei.

Midtvinters kalla han til stort råd ein plass som vart kalla Solstaden, og der flokka seg hovdingar og sveinar frå garden og småkongane frå heile Buskrike. Albert Falkøye synte og fram anletet sitt. Svein den Store sjølv kom til dugurds, og svelta ikkje etter dette.

Store ting skulle drøftast på tinget, mykje snork vart kvalt i ordflaumen og Trygve Driftar sjølv passa titt på å vekkja folk med nye krumspring. Til dømes meinte han at kan hende hirden skulle vera stor sumarstid under strikrafinga, medan vinteren skulle nyttast til å reise gamleheimar med dei hirdmennene som ikkje fekk plass i snohaugane.

Albert Falkøye nytta då høve





# BOLIG- LÅN

Boliglån i Statens Pensjonskasse økes fra 22.000,- til kr. 125.000,-. Dette gjelder lån som skal benyttes til innskudd i boligbyggelag, borettslag, aksjebolig, obligasjonsinnskudd i annet bygg og til egen bolig, herunder selveierleilighet. Lånet tilbakebetales ved halvårlige avdrag. Avdragstiden er 30 år hvorav de første 8 er avdragsfrie. Renten er for tiden 13% og betales etterskuddsvis sammen med avdraget. Det er ingen gebyrer. Lån til selveierbolig gis mot pant i boligen innfor 80% av godkjent lånetakst.

Lån til innskuddsbolig gis som gjeldsbrevslån mot sikkerhet i adkomstokumentene. Lånet begrenses til 80% av pristakst eller kjøpekontrakt.

Lånebeløp inntil kr. 22.000,- kan gis til ombygging som medfører en utvidelse av boligflaten på min. 6 kvm. Det kan også gis lån til førstegangsinstallasjon av bad og WC samt utskifting av gamle vinduer og etterisolering.

Det gis ikke lån til vanlig vedlikehold. Lånet gis som gjeldsbrevslån som tilbakebetales ved halvårlige avdrag. Avdragstiden er 15 år. Renten er for tiden 13%.

Ved skifte av bolig får låntakeren beholde sitt restlån mot vanlig sikkerhet. Lånet kan forhøyes inntil maksimum lånegrense. Gamle lån innfris.

til å tala, og han mælte med same versføtter han alltid hadde mælt, medan han stundom rasla varleg med sverdet.

Han kvad:

Mange menn i hird må teljast meining gjeva krafseverket.

Då fór kvedahøugen i Trygve Driftar med, og han spratt opp og kvad attende:

Samd eg er i Albertstevet siste ord om så er sagt.

Så fór alle heim til kjerringane sine.

Det fortalde soga om Svein den Store.

Tegninger: Martha Dahl



## DAGENS ROSE TIL VEGSENTRALEN



STATENS VEGVESEN  
AUST-AGDER  
Vegkontoret

Vår dato  
1988-07-13

Vår referanse  
88/-

Vår saksbehandler - Innvalgsnr.  
Avd.ingeniør Tore Kjell Fløystad

Vårt ark.nr.  
510.1

Deres referanse

Statens vegvesen Buskerud  
Vegkontoret  
Postboks 2265 Strømsø  
3001 DRAMMEN

Sjåføren på vår lastebil 510-01 kjørte 28. juni 1988 forbi Solberg vegsentral. Han fikk problemer med punkteringer på tungtransporttilhengeren, og henvendte seg til vegsentralen for å få hjelp. Vegsentralen ytet omgående nødvendig hjelp, og han kunne kjøre videre. Vår sjåfør var meget begeistret for den assistansen han fikk av verkmester Ingebo og hans folk, og vegsjefen vil hermed takke for verdifull hjelp.

Maskinavdelingen  
Med hilsen

*T. K. Fløystad*  
Tore Kjell Fløystad  
avd.ingeniør

TKF/BK

Postadresse  
Postboks 173  
4801 ARENDAL

Kontoradresse  
Skylebaneveien 3

Telefon  
Sentralbord  
(041) 25 620

Postgiro  
5 04 08 03



Han la i veg det snøggaste han vann.



## SJU I KORRIDOREN:

# Bør vegkontoret flytte?

Byggeaktiviteten på Strømsø har ført til at vegkontoret snart er bygd helt inne.

For mange ansatte har dette ført til følgbare problemer. I første rekke er det blitt vansker med å få parkert bilen når utstyr skal lastes inn for bruk på jobber ute i feltet.

Vegvesenets tjenestebiler kan ikke lenger stå parkert i nærheten av kontoret, og dette resulterer i at når egen bil benyttes på småoppdrag, finnes det ikke ledig parkeringsplass når en kommer tilbake. Også parkeringsplassene for de ansatte vil på sikt forsvinne, og da blir ikke saken noe enklere.

Men også vareleveranser til vegkontoret blir stadig vanskeligere etter hvert som antallet parkeringsbøter stiger. Vareleverandørene har ikke lenger råd til å betale bøter fordi vegkontoret ønsker saker og ting levert.

Disse forholdene gjør at mange ansatte nå stiller spørsmålet om tiden ikke snart er moden for å flytte ut av Drammen.

**Hva mener du - i tilfelle ja, hvor skulle vi da etablere oss?**

### HANS JAN HÅKONSEN

Vegkontoret har i dag en sentral beliggenhet med kort avstand til ulike



offentlige kommunikasjonsmidler. Dette har derfor stor betydning for vegkontorets plassering, og jeg kan derfor ikke se at en flytting skulle være aktuell nå.

### PER OLE WANVIK

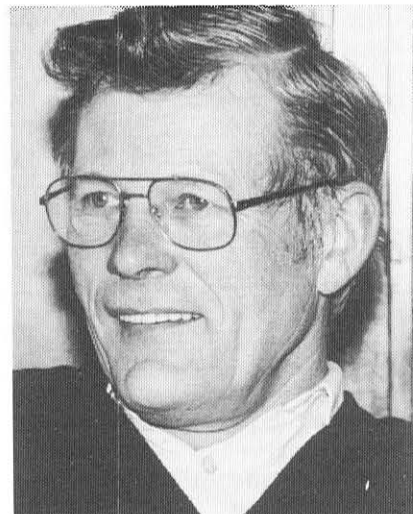
Jeg mener at vegkontoret bør flytte til Solbergmoen. Der har vi tomt som ligger sentralt i fylket, og nær inntil veg-



sentralen. Vi unngår parkeringsproblemer og vi slipper å belaste bysentrum. Et negativt moment er at det blir vanskeligere å nå vegkontoret med buss og tog.

### EIVIN BERGE

Siden vegvesenet disponerer et større areal på Solbergmoen v/vegcentralen, er vel ingen ting naturligere enn at vi flytter vegkontoret til samme området. Vi bør medvirke til reduksjon av sentrumstrafikk i Drammen. Det er bare jernbanestasjonen i forhold til vegkontorets beliggenhet som teller på plussiden for dagens etablering. Alle andre



forhold er gunstigere på Solbergmoen. Det kunne for øvrig sies mye om denne saken.



### STEINAR STENVIK

Hva er et vegkontor uten plass til biler? Det er kanskje på tide se fremover, og skal det flyttes, ja, da må Hokksund være stedet! Suverene vegforbindelser, jernbane og flyplass. Dessuten sentralt, meget sentralt i fylket.

## VERNELEDERERENS SPALTE: **De små tings betydning i en større sammenheng**

Av Albert Skarstad

Ordtaket «Liten tue kan velte stort lass», er på mange måter riktig. I den senere tid har vi sett og lest om algekatastrofe - nedgravd problemavfall - giftutslipp - ozonlag - sur nedbør m.m.

Gjennom alle tider har noen forsøkt å fortelle at selv små og bagatellmessige forhold kan ha stor betydning for resultatet sett i en større sammenheng.

De fleste av oss har vel ikke tenkt over at havet med alle de millioner av kubikkmeter vann skulle bli forurenset på en slik måte at forurensningen tar overhånd. Men det er nettopp det som er i ferd med å skje. Vår moderne tid forteller oss ved bruk av gode markedsføringskrefter at vi må ha hvitt tøy - hvitt papir og en rekke andre tilsvarende ting. Produksjonsprosessen krever bruk av f. eks. klor, fosfat o.l.

Dette bidrar til å forurense vassdrag og hav og gir næring til flere alger. Og det er denne påvirkningen fra ulike markedsføringskrefter som ser ut til å ha så stor gjennomslagskraft.

Hvis vi, både som privatmennesker og i arbeidssammenheng, blir flinkere til å stille krav til produsentene, må disse, hvis de skal være med i markedet, fremskaffe de produkter vi vil ha.

At det nytter viser vegvesenets beslutning om å avvikle bruken av isolasjonsplater av ekstrudert polystyren (KFK baserte isolasjonsmaterialer) innen utgangen av 1991. (Klorfluorkarbone KFK har ugunstig innvirkning på ozonlaget i stratosfæren). Innen 1991 vil sikkert produsentene ha funnet andre metoder som ikke krever KFK.

Natur og ungdom - Bellona og andre organisasjoner har ved ulike metoder (noen gode - andre mindre gode) satt søkelyset på en rekke forhold som opplagt bidrar til å ødelegge både jord og vann.

Hittil har vi i vegvesenet ikke hatt

aksjoner rettet mot oss. Men betyr det at vi har gjort alt vi kan for å forhindre at vi bidrar med forurensning?

Er vi kritiske ved innkjøp av ulike produkter, slik at vi bare bruker de produktene som både i produksjonsprosessen og som ferdig produkt ikke forbruker eller inneholder miljøskadelige stoffer?

Er våre anlegg bygd opp og vedlikeholdt slik at utslipp fra f. eks. verksteder - vaskehaller/plasser går gjennom godt vedlikeholdte oljeutslikkere, slik at oljeslam blir tatt opp og fraktet til godkjent mottaksapparat?

Planlegger vi produksjon og lagringssteder for oljegrus slik at avrenning ikke går i grunnvann eller vassdrag?

I disse dager starter vi opp med utplassering av oppsamlingsbøtter for brukte småbatterier. Vi er sikkert ikke de største forbrukerne av slike batterier, men la disse bøttene være en liten påminnelse om de små tings betydning i en større sammenheng.



**BODIL DØVIGEN**

Forholdene her i Tollbugata er svært dårlige for oss nå, spesielt etter at vi så å si er blitt helt innebygget.

Utenom parkeringsproblemene for oss selv og ved vareleveranse, er det også etter min mening meget tungvint å bruke hus i 6 etg., så jeg kunne tenke meg alt i ett plan. Solberg er vel et meget godt egnet sted.



**KNUT ERIK SKOGEN**

På vegvesenets tomt ved Solberg vegsentral. Her ligger tomten bare og venter. Samtidig ville vi få administrasjonen samlet ved én base: Vegkontor/vegsentral/distr.lab. Flytteavstanden er så kort at ulempene for de ansatte blir akseptabel.



**JARLE BREKKEN**

For meg er vegkontorets beliggenhet ideell. Jeg kjører kollektiv for det meste, og har da en reisetid på ca. 10 min. Parkeringsplasser finnes jo i rimelig nærhet, eksempelvis ved Drammenshallen, men det er jo en gangtid på 5 minutter, så da så.

Problemet med inn- og utlasting vil løse seg når byggevirksomheten i Schultzgt. er avsluttet.



## E 76 Mjøndalen-Hokksund i rute

Tekst: Sigmund Haugen

Foto: Gunnar Knudsen/  
Willy Bakken

Den nye parsellen som går fra Eker Papirfabrikk ved Mjøndalen og opp til Langebru i Hokksund, er ca. 6 km lang.

I tillegg kommer nesten 4 km med nye sekundærveger/gang-sykkelveger. Byggingen av den nye E 76 medførte at jernbanen måtte legges om over en strekning på 700 meter.

Vegen blir bygd etter vegklasse 11 b, det vil si 7 m kjørebane og 1.5 m skulder, totalt bredde 10 m.

I Nedre Eiker ligger vegtraseen stort sett på grensen mellom bebyggelse og jordbrukseieendommer. Det skal derfor bygges støyskjærmer på en strekning av 2200 meter. I tillegg er det en del støyvoller på deler av parsellen.

I Øvre Eiker går vegtraseen for det meste helt ut mot kanten av Loeselva.

Grunnforholdene er noe varierende. I Nedre Eiker er det for det meste ensgradert sand, mens det på Øvre Eiker vesentlig er leire og silt. Ut fra dette er overbygningen på veggen henholdsvis 50 cm og 160 cm. På parsellen er det lagt ned ca. 10 km med rør, fordelt på drenerør, overvann, vann og avløp.

Anleggsvirksomheten medfører også at ca. 2 km med el.- og telekabler må legges om.

Det er totalt 9 bruer og underganger på parsellen, samt 5 kryssinger av Loeselva med støpte kulverter.

Arbeidene er fordelt på egenregi og entreprise. Alt grunnarbeid og rørarbeid blir utført av egne mannskaper, samt oppbygging av forsterkningslag.

Oppsetting av støttemurer blir utført av vegvesenets bruavdeling.

Det første spadestikk ble tatt 1. desember 1986. I løpet av denne vinteren ble det sprengt ut 18 500 tfm<sup>3</sup>. Rørarbeidene har også pågått helt fra anleggsstart.

Trauing og masseutskifting startet for fullt mars/april 1987. Massene vi arbeidet med var svært vannømfintlige, så været i fjor sommer med hyppige regnbyger, skapte en del problemer for oss. Det resulterte i forholdsvis store kostnader på bygging av anleggsveger, for i det hele tatt å komme fram, samtidig som vi måtte vrake mye masse som vi ellers kunne brukt under traubunnen. Men vi fikk bygd traubunn ferdig og lagt ut et gruslag som skal tjene som filterlag. Omleggingen av jernbanen ved Kilen ble også utført i 1987. Den krysser nå over E 76 i bru.

Alle sekundærveger, unntatt tverrforbindelsen til Loesmoen, ble også

utført i 1987 og dekket ble lagt i mai 1988.

Det som foregår på anlegget i disse dager, er utlegging av sprengt stein til forsterkningslag. Massene blir hentet fra fylkesveganlegget på Hagatjernsvegen.

Ellers pågår det arbeider med omlegging av kommunale vann- og avløpsledninger ved Steinberg. Der skal det blant annet bygges en kloakkpumpestasjon. Ellers kan nevnes at det for tiden pågår en del pussarbeider.

Målet for 1988 er å få lagt ferdig forsterkningslag fra Hokksund til Kilen (rv. 283)

Maskinene som er benyttet til egenregiarbeidene, er for det meste innleid fra private. Vi har hatt en, delvis to hjullastere og et par lastebiler fra maskinavdelingen.

Under hele anleggsperioden har det vært beskjeftiget fire faste, samt en maskinfører. I tillegg er det supplert med korttidsinntak i hektiske perioder.

Arbeidsledelsen på egenregien har vært delt på tre oppsynsmenn. En av disse har i tillegg hatt kontroll på bru-entreprisene. På anleggskontoret er det ansatt en kontorfullmektig.

Entreprisene på kulvertene ved kryssingene av Loeselva, samt byggingen av ny rundkjøring ved Langebru, er blitt fulgt opp av egen kontroll-oppsynsmann. For egenregien er det utstasjonert anleggsleder, mens det for entreprisene er byggeleder som er stasjonert ved vegkontoret. Stikningsarbeidet er forholdsvis omfattende, og er blitt ivaretatt av en oppsynsmann. I tillegg har han hatt innleid hjelp.

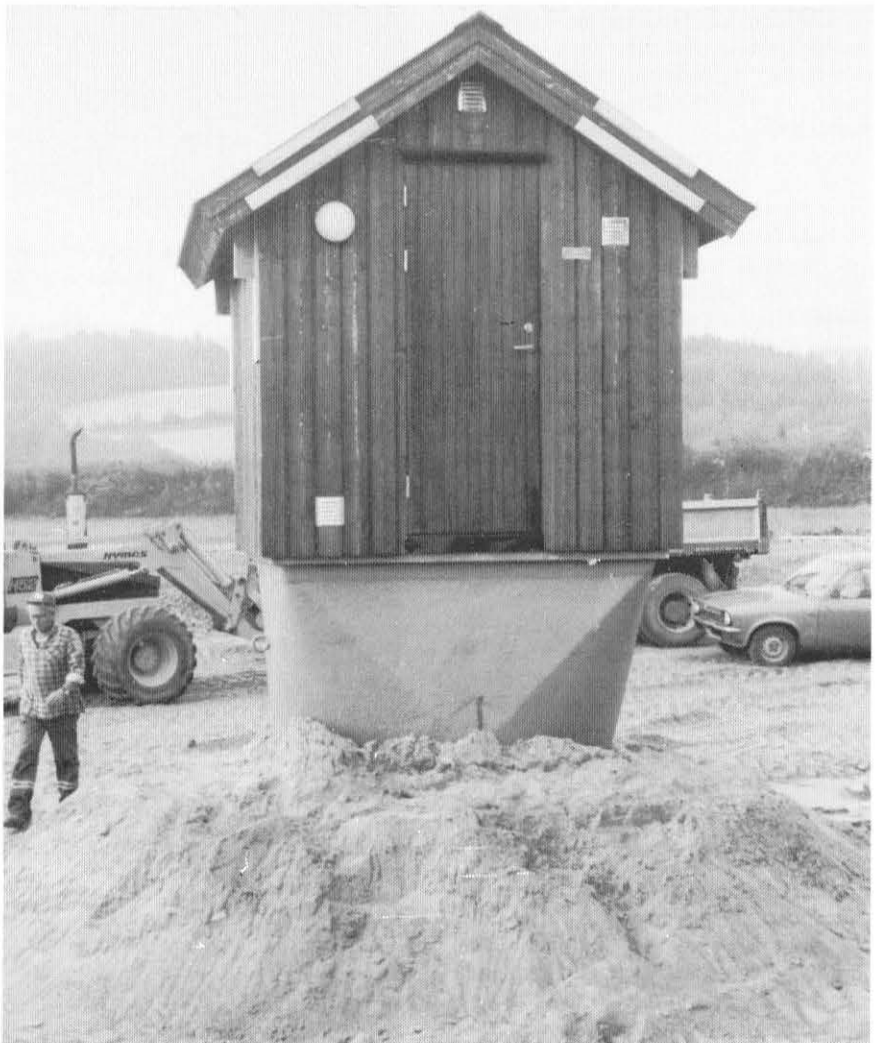
Laboratoriet er også sterkt engasjert på anlegget. Det er ansatt kontrollingeniør for å ivareta kvalitetssikringen. Med seg har han en oppsynsmann. Begge disse har hatt andre arbeidsoppgaver utenom dette anlegget.

Vi har også geometrisk oppfølging, to mann arbeider med dette. Det brukes et EDB-program som heter Ankvall. Dette er et forholdsvis nytt program, og det er lagt ned en del tid og penger for å få dette til å fungere i praksis. Men nå ser det ut som det er kommet på rett kjøll. Disse to har også hjulpet til på andre anlegg.

Så langt har framdriften på anlegget gått som forutsatt, og dersom vi fortsatt holder tidsskjemaet, skal den nye strekningen mellom Mjøndalen og Hokksund kunne stå klar til å tas i bruk høsten 1989.



**E-76-gutta. Fra venstre: Kjell Reistad, Øystein Aas, Nils Harald Kraugerud, Gunnar Knudsen og Dag Lønne.**



**Ved Steinberg er det satt opp en ny kloakk-pumpestasjon. I dag frister den en noe luftig tilværelse.**



## REKORDDELTAGELSE PÅ ÅRETS PENSJONISTTUR

Tekst/foto: W. Bakken

Det var våre pensjonister bosatt i den nedre delen av fylket, som i år sto for tur til å dra på utflukt.

Vi var på forhånd klar over at dette er et svært populært tiltak blant våre tidligere ansatte. Da påmeldingsfristen var gått ut fikk vi til sanne bekreftet at så er tilfelle, i det nærmere 100 personer ønsket å delta på årets arrangement.

Gjestene ble først samlet i vegkontorets kantine, der administrasjonssjef Hans Jan Håkonsen ønsket velkommen. Deretter ble det servert kaffe og rundstykker, før følget begav seg til bussene. Turen gikk så om Oslo og til Elverum, der Skogbruksmuseet var reisens mål. Etter at representanter for museet hadde ønsket velkommen og gitt en generell orientering om anlegget, fikk pensjonistene rusle rundt på egenhånd for å studere de mange ulike utstillingsobjektene.

Den drøye timen som var avsatt til dette var nok i snaueste laget fikk vi inntrykk av, for mange var det som ga uttrykk for at hit ville de dra igjen ved en senere anledning.

Etter en kort tur tilbake til Elverum sentrum, sto middagsservering på programmet.

Dette ble et særdeles smakelig måltid, og under middagen benyttet vegsjefen anledning til å si noen ord til dagens hedersgjester.

Olaf Hoff takket for maten, og sa at disse arrangementene var noe pensjonistene satte umåtelig stor pris på.

Hjemturen gikk via Moelv og over den nye Mjøsbrua til Biri og derifra til Lygnaseter som var siste rast på turen.

Her ble det servert kaffe og wienerbrød og så bar det tilbake til mer hjemlige trakter. På Hønefoss skilte bussene lag, slik at pensjonistene kunne avslutte dagen der den var begynt.

Årets arrangement føyer seg godt inn i rekken av tidligere vellykkede turer, og både turoperatør og guider skal ha ros for knirkefri gjennomføring.



Skogbruksmuseet på Elverum var hovedmålet på årets pensjonisttur. Etter å ha ruslet rundt inne i museet, er det godt med litt frisk luft og en blå.



Leif Enger og Ivar Torgersen og frue syntes besøket var svært spennende og interessant.

# Utdrag fra postlista

Reg.dato: 880826

P O S T L I S T E

Skr.dato : 880823 U.off:           Frist:           Vedlegg: 2   Avd/seksj: ADM.ØK.  
Arkivnr. : 042/           Vegnr: EV. 18   Hp/km : -/  
Journalnr: 88/03535-001   Komm.: 26       Gnr/bnr: /  
Saksbeh. : TS/           Kopi :

Avsender : LIERSTRANDA VEGSTASJON.

Innhold : Autovern ble kjørt ned på Lierskogen 880725 av stjålen dozer.  
Eier Kåre Sand. Forsikret i UNI. Rep.kostnader kr. 40.874,80.

Også vi i vegvesenet får nå merke tendensen til stadig mer grov vold i samfunnet.



Her fra fugleavdelingen. I tillegg til å kunne studere de ulike artene på nært hold, var det også mulig å få høre hvordan de låt.



Olaf Hoff og Georg Dalsbotten kikker nøye på de forskjellige geværene.

## PÅBUD OM SIKRING AV BARN I BIL

Fra 1. oktober innføres påbudet om at alle barn skal være sikret i bil. I forbindelse med påbudet samarbeider Samferdselsdepartementet, Trygg Trafikk, Statens Informasjonstjeneste og Vegdirektoratet om en informasjonstjeneste og Vegdirektoratet om en informasjonskampanje. Målet er å gjøre påbudet kjent, og å motivere folk til å sikre barna sine når de kjører i bil.

Informasjonskampanjen vil vi sette i gang 1. oktober. Kampanjen består av kunngjøringsannonser i alle landets aviser, samt såkalte oppmerksomhetsannonser (kupongannonser) i en del aviser som til sammen dekker lesere over hele landet, og liknende oppmerksomhetsannonse (kupongannonse) i noen ukeblader.

En viktig del av kampanjen blir en brosjyre med småbarnsforeldre som målgruppe. Brosjyren forteller om påbudet, hvilke type utstyr som finnes til de ulike vektclassene, og om utleieordninger og hvor de kan henvende seg lokalt for å få mer informasjon.

Brosjyren kan folk få ved å fylle ut kupongen på annonsen. I tillegg blir det sendt en del brosjyrer til helsestasjoner, fødestuer, vegkontorene, biltilsynsstasjonene og lignende.

## Nytt format på vår 7. sans

Så er det endelig slutt på den evige diskusjonen om hvilket format som er det mest praktiske på vår 7. sans. Vegdirektoratet har nå (gudskjelov) bestemt at vi heretter ikke får noe valg. Dette på grunn av mer rasjonell og dermed også mer prisgunstig produksjon. Nytt navn får den også, nemlig Adnotam.

Størrelsen blir en mellomting mellom den lille og den store, og spesialinnlegget for vegvesenet, vil bli omtrent som før.

Dermed burde alle parter bli godt fornøyd, enten de liker det eller ikke.



# Uvær og flom - nok en gang!



Ved Nesbyen ble det etterhvert lettere å ta seg fram i robåt enn i bil.

(Foto: Fremtiden)

## Av Hans Olav Lien

Med uværet i fjor høst i friskt minne ble vi den 20. juli på ny klar over hva store vannmasser kan utrette av skadeverk. Natten og formiddagen var preget av store nedbørsmengder over kort tid. Nedbørsmengder opp mot 70 mm skal være registrert i Rukkedals - området i løpet av noen timer.

Uværet rammet denne gang vestre og øvre deler av fylket. Spesielt i Nes kommune i Hallingdal ble det store skader på vegnettet. Det kan nevnes at 250 m av f.v. 211 fra Bromma mot Eggedal ble vasket helt vekk etter at en bekk tok nytt løp og raserte både en kommunal veg og fylkesvegen. Ras og oversvømmelse på r.v. 7 skapte også problemer for trafikantene.

Vegmester Gjestemoen hadde en stri tønn med å organisere utbedrings-

arbeidene, noe som reulterte i minimalt med søvn.

Som i fjor høst vil skadene beløpe seg til mellom 2 og 3 millioner kroner. I tillegg har vi langtidsvirkningene som

vil vise seg i tiden som kommer men som er vanskelig å forutsi.

Til slutt kan man undres over hva som har skjedd med været. Går vi enda fuktigere tider i møte?

## VEGVESENET SKAL JUBILERE

Neste år har vegvesenet bursdag. Da er det nemlig 125 år siden vår etat ble født, og dette må selvsagt feires.

Den 17. april vil statsministeren markere åpningen av jubileet, og både sentralt og lokalt vil det bli gjennomført ulike tiltak. Hos oss vil det nå bli oppnevnt en «festkomité» som får i oppdrag å forberede den store festen i vårt fylke.

I første rekke vil jubileet være en fin anledning til å markedsføre vår etat for det brede publikum, og komiteens oppgave blir å foreslå på hvilken måte dette best mulig kan gjøres.

I denne anledning oppfordres den enkelte ansatte til å sette i sving de

små grå, og dersom det blir vellykket, gi tips til komiteen om ting som kan gjennomføres under jubileet. Det kan være aksjoner, arrangementer eller strøartikler som kan deles ut til publikum.

Det er ikke bare på den 17. april det skal feires, men resten av året er det fullt mulig å minne folket om at vi er 125 år neste år.

Festkomiteen består av Nils Harald Kraugerud, Tore Wang, Per Kr. Rothe-rud og Willy Bakken.

Så altså: Sitter du inne med glupe forslag, del dem med en av de ovennevnte!





Team vegsentralen på 20-årsdagen. Fra venstre: Harald M. Ovesen, Emil Varlo, Albert Skarstad, Birger Bekkevold, Jan Fjeld, Finn Thorkildsen, Kristen Bollerud og Knut Valvatne. Foran fra venstre: John Petter Somby, Olav S. Bakke, Arne Ingebo, Oscar Løen, Olav Horgmo, Gunnar Hellen, Jacob Jacobsen og Bjørn Øverby. Ikke til stede: Knut Øren og Asbjørn Mile.

## Vegsentralen har rundet 20 år

Rep. W. Bakken

Fredag 9. september kunne Vegsentralen markere sin 20-årsdag. Både dagens ansatte og en del tidligere tro tjenere var, i anledning bursdagen, samlet til en enkel, men hyggelig sammenkomst i kantina. Også maskinavdelingens folk ved vegkontoret var selvsagt med på fødselsdagskalaset. Snitter, kaffe og kaker ble servert, mens minner fra tidligere tider ble gjenoppfrisket.

Maskinoppsynsmann Arne Ingebo sa at han syntes ikke det er lenge siden anlegget ble tatt i bruk, men det må tross alt være tilfelle, for når vi ser på den utvikling som har skjedd i vårt område, så har den vært enorm, sa han. Ingebo pekte på at det gjennom disse årene har rådet en svært god ånd blant de ansatte ved sentralen. Vi har hatt svært lite gjennomtrekk, noe som tyder på at folk liker å jobbe her, sa han. Også det gode forholdet til maskinavdelingen har gjort at vi har en trivelig arbeidsplass, sa Ingebo.

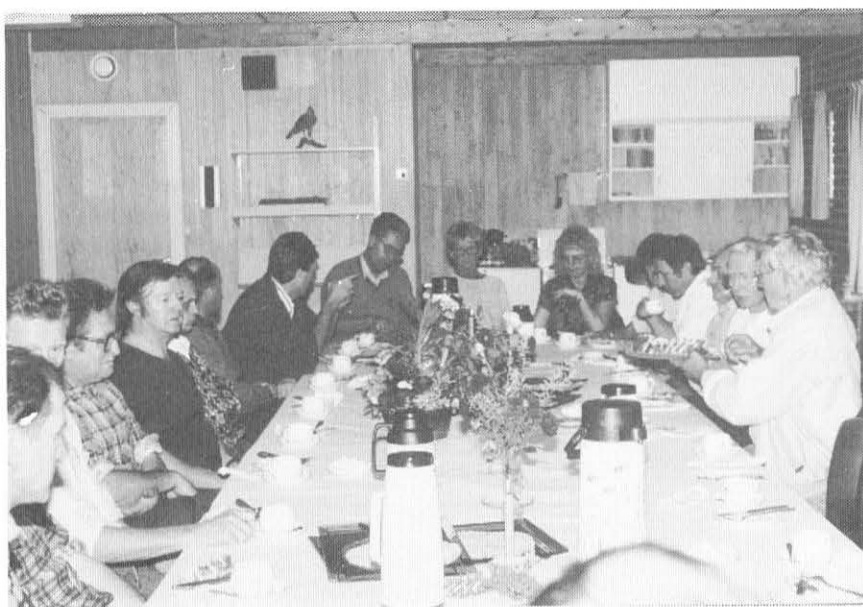
Sjefen sjøl, overing. Eivind Berge, hilste også til jubilanten og takket for den fine innsatsen de ansatte står for.

Han kom videre inn på den negative utviklingen som har skjedd innen etaten de siste årene, men sa at det nå er tendenser i tiden som gjør at vi kan gå fremtiden lysere i møte.

Berge takket også Gunnar Hellen, som hadde gjort oppmerksom på at

det var 20 år siden anlegget ble tatt i bruk. Berge avsluttet med å oppfordre de ansatte ved vegsentralen til å legge opp til en hei-dundrende fest om fem år.

Og kjenner vi folket rett, lar de nok ikke et slikt jubileum gå upåaktet hen.



Og i kantina ble det mimret og drukket kaffe.



## SAMARBEID

### Av Gunnar Gran

Det har skjedd noe med rv. 7 mellom Halnetoppen og Krøkkja bru i sommer.

Med bakgrunn i planer utarbeidet av en prosjektgruppe ved vegkontoret, ble det gjort vedtak om å forsterke vegen mellom Haugastøl og Hordaland gr. til å tåle 8 tonn akseltrykk i teleløsningen.

Med vegen over vidda vinteråpen, ble problemene i teleløsningen større enn før.

Perioden med redusert tillatt akseltrykk ble vesentlig forlenget, fra tidligere ca. 3 uker, til ca. 6 uker nå. Det har derfor vært arbeidet intenst for å «finne» penger til en slik forsterkning, som har en kostnadsramme på henimot 20 mill. kroner.

Å få et akseptabelt akseltrykk på denne delen av rv. 7 har vært ønsket av så store interessegrupper at finansieringen ble første byggestein i dette samarbeidsprosjektet.

At både Hol og Eidsfjord kommuner bidrar med betydelige forskotteringsbeløp, viser stor vilje til samarbeid.

Forutsetningen er imidlertid at vegen kan tillates for 8 tonn, våren 1990.

For å få dette til, måtte vi legge opp til å forsterke 9,8 km på to korte sommersesonger på en veg med betydelig ferietrafikk. Vegen ligger i et område

med positive grunneiere, men beliggenheten tilsier at vi av hensyn til naturvern må vise forsiktighet med inngrep i terrenget. Det er derfor begrenset adgang til nye sidetak for å dekke et massebehov på 40-50.000 m<sup>3</sup> til kantforsterkning, oppretting og bærelag. Ved Vøringsfossen (Fossli) var det registrert store mengder sprengt stein tilhørende Hordaland vegvesen.

Dette var masser som var ønsket fjernet, og en henvendelse dit ga derfor grunnlag for et samarbeid mellom våre fylker.

Hordaland påtok seg å sørge for produksjon av knuste masser til våre spesifikasjoner og til avtalt fast pris.

Sesongen i fjellet kan deles i to.

– Før og tildels i ferien ble grøftingen utført på årets 3,3 km lange parsell. I alt er det sprengt ca. 750 løpemeter grøfter.

– Etter ferien er vegen rettet opp i henhold til en forutsatt planumslinje og forsterket med et ca. 7,5 cm tykt bærelag av Emulsjonsgrus.

Årets behov for masse til oppretting var regnet til ca. 10.000 tonn, antall dagsbehov ca. 1000 tonn.

Middels transportlengde er på ca. 35 km, og dette transportoppdraget ble lyst ut på anbud. Maskinavdelingen i Hordaland var med, og hadde inngitt laveste pris.

Det var hyggelig å kunne overlate oppgaven til «våre brødre i vest». Dette førte til et nytt samarbeid for både

vår egen maskinavdeling og Oppland, som bidro med transportutstyr til jobben.

Transporten ble utført til vår fulle tilfredshet, og med høyere kapasitet enn det vi hadde krevd i anbudet. Med tre høyler fra eget fylke, bemannet med dyktige førere, ble jobben utført på rekordtid. Det var en så positiv ståpåholdning på ALLE som deltok i prosjektet, at det var en fornøyelse å oppleve det!!

Vi lå plutselig «3 foran».

Dette var et prøveår med 3,3 km. Neste år har vi 6,5 km som mål. Ole har «lurt» seg til å forbedre grøftingen for 1989, muligens noe mer enn årets budsjett gir rom for, men, men – hensikten helliger jo som kjent midlene!!

Som vi ser har dette så langt vært et prosjekt preget av samarbeid og god vilje til innsats på mange plan for å nå et felles mål.

– Rv. 7 over Hardangervidda skal kunne tillates for 8 tonn akseltrykk våren 1990.

Det er ofte positivt og inspirerende når naboer treffes til dugnad. Så også denne gang.

Takk til alle for god innsats!

### Trygg Trafikk:

## Biltilsynet bør bli sterkere og mer offensivt

Trygg Trafikk uttaler i en høringsuttalelse til Vegdirektoratet at biltilsynet bør få en sterkere og mer offensiv rolle i trafikksikkerhetsarbeidet.

Trygg Trafikk understreker betydningen av å få en bedre utnyttelse av biltilsynets forutsetninger for trafikkveiledning og registrering av adferd samt en sterkere prioritering av utekontroller. Videre ønskes det at biltilsynet også bør kunne ilegge gebyr for bl.a. unnlatt bruk av bilbelter og barnesikringsutstyr.

Trygg Trafikk ønsker i tillegg at biltilsynet aktiviserer seg langt sterkere enn tilfelle i dag i fritids- og motor-klubbmiljøer.



Et typisk eksempel på årsaken til skadene på vegen over vidda.

Foto: Ole Karterud.

## PERSONALSEKSJONEN INFORMERER

Som de fleste vel kjenner til er det skjedd en del endringer i reglene for permisjon, alderspensjon og lån i Statens pensjonskasse. De nye reglene, samt en del andre aktuelle, er gjengitt nedenfor.

### FØDELSE-/OMSORGSPERMISJON

Svangerskap og fødsel gir arbeidstaker rett til tjenestefri med full lønn i 24 uker ved nedkomst etter 30. juni 1988 og 26 uker etter 31. desember 1988, dersom hun har minst 6 måneders sammenhengende tjeneste.

De samme regler gjelder ved adopsjon av barn under 15 år.

Gjenopptar moren arbeidet etter nedkomsten for hun har hatt permisjon i 24 uker - 26 uker etter 31. desember 1988 gis en annen, dersom vedkommende har omsorg for barnet og fyller vilkårene om 6 måneder sammenhengende tjenestetid, tjenestefri med lønn for den resterende del av perioden.

### PENSJON

Aldersgrensene for å fratre med alderspensjon i vegvesenet varierer fra 70 til 65 år.

De ulike grupper har slik aldersgrense:

Arbeidstaker i vegarbeidsdriften .....	65 år
Renholdsbetjenter .....	65 år
Oppsynet .....	68 år
Tekniske stillinger .....	68 år
Vegsjef, driftsjef, plansjef .....	70 år
Merkantile stillinger/ing. kode 0031 .....	70 år

Reglene gir anledning til å gå av med pensjon inntil 3 år før oppnådd aldersgrense, dersom alder og tjenestetid er 85 år.

Generelt for alle grupper gjelder at de kan gå av ved fylte 67 år – (pensjonsalderen i Folketrygden).

I hovedtariffoppgjøret vedtatt ved lønnsoppgjøret våren 1988 er følgende bestemmelser kommet i tillegg.

Arbeidstaker i staten har rett til å fratre med straks begynnende pensjon ved fylte 66 år fra 1. januar 1989 og fra fylte 65 år fra 1. januar 1990.

Forutsetningen for å fratre etter disse bestemmelsene er imidlertid at vedkommende har minst 10 år medlemskap i Statens pensjonskasse etter fylte 50 år.

### INVALIDEPENSJON

Dersom en arbeidstaker på grunn av uførhet må fratre sin stilling, gir dette rett til pensjon i Statens pensjonskasse. For-

utsetningen er at en må ha vært medlem i 3 år.

Dersom vedkommende ikke har full opptjeningstid (30 år) ved fratredelsen, vil tjenestetiden bli beregnet som om vedkommende hadde stått i tjeneste fram til aldersgrensen.

Uførepensjon kan innvilges med 100% eller lavere % sats alter etter grad av uførhet.

### FAMILIEPENSJON

Når arbeidstakere som er medlem av Statens pensjonskasse dør, har den etterlatte krav på pensjon.

Pensjonen skal være 60% av den alderspensjon medlemmet hadde eller ville fått om vedkommende hadde stått i tjeneste til aldersgrensen. Har den etterlatte barn, ytes det pensjon etter nærmere gitte regler.



## BUSKERUD REFLEKTERER

Trygg Trafikk har hatt gående en tegnekonkurranse blant samtlige skoler i fylket denne sommeren.

Hensikten med denne konkurransen har vært å få laget nye og spennende reflekser til å feste på tøyet, sier fyl-

kessekretær Monica Stuvstad til Brobyggeren.

Derfor er det akkurat de unge selv som har hatt anledning til å komme med forslag på hvordan de bør se ut.

Det er operert med to klasser, en for barneskolen og en for ungdomsskolen, og til sammen kom det inn 600 forslag, opplyser Stuvstad. En jury bestående av seks ungdommer fikk i oppdrag å plukke ut de beste forslagene.

Vi ser her de to vinnerutkastene. Piken på sykkelen er laget av Mona Brodalen som går i 6. klasse på Lampeland skole. Den andre vinneren er Tom Vidar Frøysland som går i 7. klasse på Strømsø skole. Monica Stuvstad sier at Buskerud er alene om et slikt opplegg, og det forplikter selvsagt.

Refleksene som nå blir produsert er av en helt ny type, og skal strykes på tøyet.

Høstens motto hos oss blir derfor: «Vi reflekterer i Buskerud», avslutter hun.



PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆ PERSONALIA

**Nytilsetninger:**

Oppsynsmann Terje Hellen  
Overing. Arne Kristoffersen

Vi ønsker disse velkommen til vegvesenet.

**Følgende medarbeidere har sluttet:**

Asfaltkontrollør Harry Aronsen  
Overing. Torstein Kravik.

Vi takker disse for godt samarbeid, og ønsker lykke til med nye oppgaver.

**Følgende medarbeidere er blitt pensjonert:**

Jens Moen 1. august  
Johan Kjemperud 1. september

Vi takker begge for trofast tjeneste i vegvesenet, og ønsker alt godt som pensjonister.

**Nytt festantrekk i vegvesenet**

**Av Willy Bakken**

Det er nå blitt innført nytt arbeidstøy i vegvesenet. Både de som jobber ute i driften og inne på verkstedene, vil få



nytt antrekk etter hvert som behovet for utskifting melder seg. Arbeidstøyet er å få i to varianter, enten som kjeledress eller som to-delt med bluse og bukse.

Det er også noe forskjell på antrekk som skal benyttes på verksted kontra det i utedriften. Verkstedvarianten består av 100% bomull, mens den andre er i polyester og bomull. Begge har vegvesenets kråke både på bryst og rygg, og i tillegg navn i farger på ryggen. Dressen er selvsagt utstyrt med diverse reflekser.

Så får vi håpe antrekket faller i smak, og ikke minst, at det er behagelig og sikkert å jobbe i. Trafikantene skulle heretter ikke behøve å være i tvil om hvor disse oransje hører hjemme.

**Gjettekonkurranse:**

Hvem er dette ryggen til, og hva holder han på med?

Svaret kan ringes anleggskontoret i Mjøndalen.



**Takk:**

Hjertelig takk til alle som har husket på meg ved min 50-årsdag.

**Torleif A. Tollefsen.**

---

Jeg takker herved alle som på 60-årsdagen gledet meg med lykkønskninger, blomster og gaver.

**Nils Fønnebo.**



**50 år:**

Bjørn Dietrichs	21/7
Torleif A. Tollefsen	11/8

**60 år:**

Dagny Hellerud	15/9
Olav Horgmo	20/9
Ola Lislelid	24/9