

# BRO -

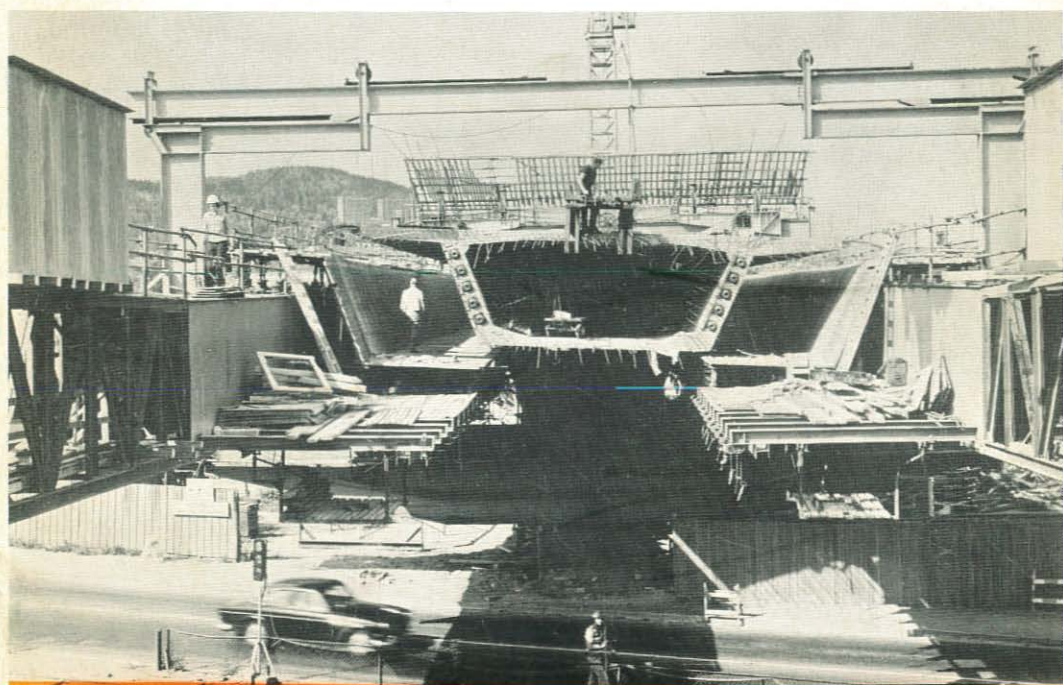


# BYGGEREN

Nr. 1

Sept. 1975

4. Årg.



# BRO- BYGGEREN



## Organ for Buskerud vegvesen

Redaktør:

Jarle Brekken.

Redaksjonssekretær:

Willy Bakken.

Redaksjonsutvalg:

Tore Strand.

Rolf Lervik.

Hilmar Ødegården.

Hans Jacob Gisholt.

Utgiver og redaksjonens  
adresse:

Buskerud vegkontor,  
Tollbugt. 2,  
3000 Drammen.

Opplag: 1000 Ekspl.

Trykk: Orion, Drammen.

Forsiden: Motorvegbrua, Drammen.
--

### I N N H O L D:

side

- 1 Red. har ordet.
- 2 Driftsplaner.
- 10 Fartsbegrensning.
- 12 Faste dekker.
- 13 Distriktslaboratorium.
- 15 Ny leder av grunnseksj.
- 15 Gull bilen.
- 16 Isolering av vegger.
- 20 Motorvegbrua.
- 21 Kroksund bru.
- 23 Kurs.
- 26 Håndbokutvalget.
- 28 Samarbeidsutvalget 75/76.
- 30 SV referat.
- 35 Ny kontorsjef.
- 36 Vegarbeidere hedret.
- 38 Hallingkastet.
- 40 Kort om sport.
- 42 Våre medarbeidere.
- 44 Kryssord.

Tegninger: Martha Dahl.

# REDAKTØREN



Så er vi endelig tilbake med et nytt nummer av Brobyggeren. Mange vil nok synes det har gått lovlig lang tid siden sist den utkom (noe vi i redaksjonen sier oss enig i). Årsaken til dette er meget enkel. Tilgangen på nytt stoff har vært bortimot null. I et tidligere nummer har vi og dosert om dette problemet uten at det har avstedkommet noen reaksjon av den grunn. Grunnlaget for å utgi en avis av dette slag, er at en har noe å formidle til hverandre. Javel vil vel da mange si, det skulle være nok av saker og ting som rører seg innen vegetaten som det kan skrives om, så det er bare ganske enkelt å sette igang. Vi kan til en viss grad si oss enig i det, men det er ikke meningen at vi i redaksjonen selv skal skrive alt som skal stå i avisen. Dessuten er vi de første til å innrømme at vi heller ikke har nok fagkunnskap til å klare det. Slik situasjonen har vært fram til i dag har masing og atter masing vært eneste middel for å få nok stoff til å kunne utgi en avis. Under slike forhold sier det seg selv at inspirasjonen for å drive avisarbeid ganske raskt blir borte. Også andre interne forhold har gjort at utgivelsen av dette nummer har dratt i langdrag, uten at vi skal komme nærmere inn på dette forhold nå. Imidlertid er en del ting nå blitt klargjort, bl.a. under siste samarbeidsutvalgsmøte, slik at siktemålet for ettertiden er å få en bedre regularitet på avisen.

Men skal vi kunne klare det må det vises større samarbeidsvilje og interesse for avisen fra alle hold, ellers har ikke utgivelsen av Brobyggeren lenger noen hensikt. Vi vil da vel ikke være bekjent av at bedriftsavisa i Buskerud vegvesen er den første som går inn, for så initiativløse er vi da egentlig ikke?



# DRIFTSPLANER

## for inneværende år



E 68

Akershus gr. - Oppland gr.

Bevilget 1975	kr. 1.000.000,-.
Av posten "Disp."	" 500.000,-.

Disse bevilgninger medgår i sin helhet til Krok-sund bru, bortsatt i entreprise. Til fullføring av arbeidene trenges ytterligere kr. 800.000,- i 1975. Dette beløp må sperres ved andre anlegg og dekkes av bevilgning oppført i 1976.

Endel etterarbeider og arbeider med gangveg utføres med egne folk.

E 68

Hønen - Hov.

Bevilget 1975	kr. 600.000,-.
Overført	" 156.000,-.

Miljøtiltak. Fotgjengerunderganger ved Eikeli kr. 600.000,- utføres av planavdelingen. Delvis egen regi.

Utbedring av Hov vegkryss kr. 156.000,-. Arbeidet utføres i egen regi enten av anlegg eller vedlikehold.

E 68      Hov - Bilittmoen.

Bevilget 1974	kr.	700.000,-.
Av posten "Disp."	"	100.000,-.

Arbeidet bør komme til utførelse i år. Egner seg for bortsettelse i entreprise.

E 76      Drammen gr. - Telemark gr.

Bevilget 1975	kr.	1.300.000,-.
Ekstraord. sysselsetting	"	500.000,-.
Overført fra 1974	"	240.000,-.

Medgår til miljøtiltak kr. 630.000,- utføres av planavdelingen. Det er avsatt kr. 400.000,- til arbeider ved Vinnes i forbindelse med Rosenkrantzgataens utvidelse til 4 felter.

Kr. 60.000,- er avsatt til grunnerverv og resten kr. 950.000,- medgår til arbeider på Meheia i forbindelse med ekstraordinær sysselsetting i egen regi.

E 76      Vårveien - N.Eiker gr.

Bevilget 1975	kr.	1.300.000,-.
Overført fra 1974	"	1.830.000,-.

Medgår til utvidelse av Rosenkrantzgt. til 4 felter. Utføres av motorvegavdelingen.

E 76      Kongsberg - Veungsdalen.

Bevilget 1975	kr.	200.000,-.
Overført fra 1974	"	346.000,-.

Medgår til miljøtiltak i Kongsberg. Utføres av planavdelingen.

Rv.7      Sandaker - Sokna.

Bevilget i 1975	kr. 4.000.000,-.
Overført fra 1974	"    1.360.000,-.

Kr. 250.000,- er avsatt til grunnerstatninger.  
Kr. 300.000,- er avsatt til restarbeidene i Gulsvik-  
kleivene.  
Kr. 4.800.000,- er forutsatt anvendt i Lindelia.  
Herav medgår kr. 1.000.000,- til asfaltarbeider som  
settes bort i entreprise. De øvrige arbeider utføres  
i egen regi.

Rv.7      Gulsvik - Hordaland gr.

Bevilget 1975	kr. 2.800.000,-.
Overført fra 1974	"      707.000,-.

Medgår til miljøtiltak kr. 300.000,- og til grunn-  
erverv kr. 300.000,-. Til bruer på Hardangervidda  
er avsatt kr. 400.000,- som utføres i egen regi.  
Kr. 2.500.000,- skal anvendes på omkjøringsvegen i  
Gol.

Det vil her bli satt bort i entreprise bru over  
Heimsila til kr. 500.000,- og massetransport for  
kr. 1.000.000,-.  
Resterende kr. 1.100.000,- vil bli anvendt til ar-  
beider i egen regi.



Gulsvik bru

Rv.8      Kongsberg - Geilo.

Bevilget 1975	kr. 5.500.000,-.
Overført fra 1974	"      908.000,-.

Medgår til miljøtiltak kr. 1.100.000,- og avsatt til grunnerstatninger kr. 650.000,-.

Til strekningen Hvittingfoss - Skollenborg er avsatt kr. 2.600.000,- hvorav medgår til oljegrus kr. 500.000,- og kr. 2.100.000,- til videre utbedringsarbeider alt i egen regi.

Til Båtstøhaugen - Storemoen er avsatt kr.500.000,-. Herav medgår kr. 200.000,- til massetransport som er satt bort i entreprise i forbindelse med utbedring av Djupdalsfallene.

Kr. 300.000,- medgår til arbeider i egen regi.

Kr. 800.000,- er avsatt til arbeider ved Gvammen - Sporan. Herav medgår kr. 150.000,- til oljegrus og resten til restarbeider og rekkverk alt i egen regi.

Til Dagali - Geilo er avsatt kr. 1.750.000,-.

Kr. 250.000,- medgår til restarbeider og oljegrus ved Halvorstøl i egen regi.

Kr. 1.500.000,- skal brukes mellom Hovde - Kikut. Dette arbeide overveier vi å sette bort i entreprise.

Rv.35      Åmot - Vikersund.

Bevilget i 1975	kr. 7.000.000,-.
Overført fra 1974	"      896.000,-.

Til miljøtiltak er avsatt kr. 250.000,-. Utføres av planavdelingen.

Til dekning av tidligere inngått kontrakt for Katfos bru medgår kr. 4.600.000,-.



Skredsvik bru er ute på anbud og vil koste kr. 500.000,-.

Det er også ute på anbud en del entreprise på opplasting, transport og knusing av stein til kr.400.000,-.

Det resterende beløp kr. 2.100.000,- medgår til arbeider i egen regi.



Fra riksveganlegget Åmot - Bottegård.

Rv.52    Gol - Sogn og Fjordane gr.

Bevilget 1975	kr. 1.500.000,-.
Overført fra 1974	"        718.000,-.





Til dekning av allerede foretatte oppfyllinger  
på Lierstranda kr. 160.000,-.

Rv.283 Drammen - Hokksund.

Bevilget 1975 kr. 1.000.000,-.  
Overført fra 1974 " 2.182.000,-.

Disse bevilgninger er gitt til ombygging av bruene.

Mjøndalen bru bygges i egen regi og vil koste  
kr. 800.000,-.

Til Steinberg bru er avsatt kr. 500.000,-. Kommer  
neppe til utførelse i år.

Til Nøsteelv bru er foreløpig avsatt kr. 1.880.000,-.  
Dette arbeide vil bli satt bort i entreprise forhå-  
pentligvis til høsten.

Rv.284 Enger - Lortbekk.

Fra "Disp." 1975 kr. 420.000,-.

Medgår til grunnerstatninger.

Rv.285 Amtmsv. - Skaret.

Bevilget 1975 kr. 500.000,-.  
Overført fra 1974 " 244.000,-.

Til grunnerstatninger medgår kr. 100.000,-.

Til restarbeider ved Nordahl skole kr. 150.000,-.

Rv.287 Åmot - Pletan.

Bevilget 1975 kr. 2.500.000,-.  
Overført fra 1974 " 50.000,-.

Medgår til miljøtiltak kr. 100.000,-.  
Til utbedringsarbeider Modum gr. - Kolsrud er  
ført opp kr. 2.450.000,-.  
Arbeidet utføres i egen regi.

Rv.288 Hagafoss - Håkonset.

Overført fra 1974 kr. 670.000,-.

Medgår til omlegging av riksvegen i Hol sentrum.  
Entreprisearbeide.

Rv.319 Drammen - Vestfold gr.

Overført fra 1974 kr. 900.000,-.

Utbedringsarbeider på Svelvikvegen innen Drammen.  
Utføres av Drammen kommune.

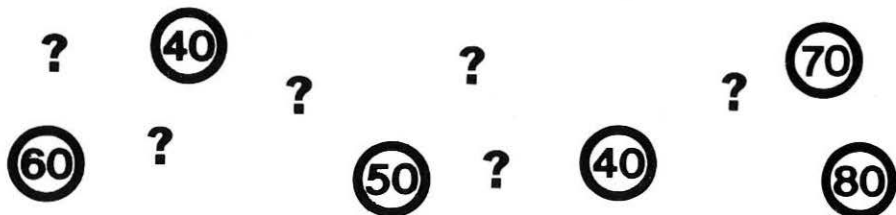
-----  
Totalt til disp. i 1975 kr. 57.770.000,-.

Til miljø	kr. 4.730.000,-
" grunnerstatn.	" 2.710.000,-
" E 18	" 10.400.000,-
" E 76 Rosenkrantzgt.	" 3.500.000,-
" Isolasjonsarb.	" 2.100.000,-
Ref. og spesielle grunnerverv	" 1.600.000,-
Til anl.drift forøvrig som adm. av anl.avd.	" <u>32.700.000,-</u>

Ingen av anleggene er forutsatt satt ut i total-  
entreprise, men av det sistnevnte beløp er det for-  
utsatt utsatt i delentrepriser for ca.

kr. 15.000.000,-.

Hertil kommer da innleie av fremmedmaskiner og laste-  
biler.



## FARTSBEGRENSNING

Regler for kjørefarten omtales i den nye vegtrafikklov av 18. juni 1965 under § 6. Vegdirektoratet er etter denne lov bestemmende myndighet for fastsettelse av fartsgrenser på Europa- og riksveger, vegsjefen for fylkes- og private veger og formannskapet for de kommunale veger.

I 1968 utga Vegdirektoratet retningslinjer til bruk i fartsgrensesaker for å få en mer ensartet behandling av disse. Før denne tid ble fartsbegrensningen fastsatt mer eller mindre tilfeldig med stor variasjon fra fylke til fylke.

Behovet for fartsbegrensninger blir vanligvis vurdert i forbindelse med innkomne søknader, men vi tar også opp slike saker selv, hvis det antas å være grunnlag for nedsatt hastighet.

I forbindelse med Vegdirektoratets retningslinjer til bruk i slike saker må det foretas endel undersøkelser. Disse går i korthet ut på følgende: Hastighetsmålinger med radar av samme type som den politiet benytter i sine kontroller, for å få sikre opplysninger om det eksisterende hastighetsnivå. Registrering av avkjørsler, vegkryss, banketter, fortau, virksomheter langs vegen etc. Det foretas også tellinger av fotgjengere som ferdes langs vegen. Det samlede materiale sendes så Vegdirektoratet til databehandling. Datamaskinen gir bl.a. utskrift om det er grunnlag for å sette ned hastigheten, og i tilfelle hvilken hastighet det vil være riktig å velge. Saken blir dessuten drøftet med distriktets politimester, før det endelige vedtak blir fattet av den som har vedtaksmyndighet for vegstrekningen.

Undersøkelser har hittil vist at fartsbegrensninger utover de steder våre retningslinjer gir grunnlag for, i liten eller ingen grad respekteres av bilistene. Slike fartsbegrensninger vil derfor bare gi de, f.eks. skolebarn, som ferdes langs veggen en falsk trygghetsfølelse.

Wilhelm Foslien



Tegner P.A.Berg i aksjon med radaren.



# FASTE DEKKER

Av vegvesenets årsberetning 1974 under oversikten over offentlige veger pr. 31. desember 1974, fordelt på dekketyper fremgår at i Buskerud fylke har 98,2 % av riksvegene faste dekker eller oljegrusdekker. Av fylkesvegene har 79 % faste dekker eller oljegrus. Sees begge vegkategorier under ett har ialt 88,5 % faste dekker eller oljegrus. Betraktes landsoversikten vil en se at denne prosentandel er mindre i samtlige øvrige fylker, untatt Oslo og Bergen. Når en ser og sammenholder disse tall vil kanskje den som ikke kjenner bakgrunnen for dette undre seg noe. Årsaken er denne: Både Buskerud Fylkesting og vegadministrasjonen i Buskerud gikk i 1964 inn for snarest mulig å bli kvitt grusdekkene, både av hensyn til bilistene, fotgjengerne, bebyggelse og omgivelsene forøvrig, og av økonomiske grunner.

For å oppnå dette måtte det foreløpig satses mindre på helombygging og nybygging av veger til fordel for mindre, men nødvendige utbedringer av det eksisterende vegnett, for å oppnå den nødvendige bæreevne (8 tonn akseltrykk).

I 1976 vil samtlige riks- og fylkesveger i fylket med en samlet lengde på 2.250 km være belagt med fast dekke eller oljegrus. Det vil da i perioden 1964 og frem til 1976 ha medgått et beløp på ca. 225 mill. kroner til disse arbeider (inkl. forarbeider), og det vil være ca. 1.600 km riks- og fylkesveger som for disse midler er blitt utbedret og asfaltert eller oljegruset.

## bruk trappen

Trygve Willumsen



- styrk ditt hjerte



LANDSFORENINGEN FOR  
HJERTE- OG LUNGESYKE

# DISTRIKTLABORATORIUM

I de senere årene har det foregått en rivende utvikling i vegetaten på alle holdt. Foruten en omfattende opptrapping med hensyn til bemanning har en tatt i bruk EDB for fullt, både på planleggingssiden og i oppfølgingssiden, det siste representert ved det for alle kjente regnskapssystemet. Videre innføres driftsplanlegging i de fleste deler av driften og det helt nye som står på trappene er det såkalte "distriktslaboratorium som springer ut fra Veglaboratoriets gamle idé om desentralisering av laboratoriefunksjoner og kontroll.

I Buskerud har en stilt seg noe avventende til dette med distriktslaboratorium og utbygging av det mens forsøksdrift har vært foretatt i andre fylker. Nå synes det imidlertid klart at også vi vil følge etter idet vi kan bygge våre planer på andres stort sett gode erfaringer.

Den grunnleggende oppbygging av et distriktslaboratorium består etter mønster fra Vegdirektoratet av følgende funksjoner: Grunnundersøkelser, grus- og materialundersøkelser og teknisk kvalitetskontroll med et laboratorium som sentralt midtpunkt for alle funksjonene. Når vi skal starte denne virksomheten i Buskerud er det naturlig å se hva vi har og hva vi mangler, samt å bestemme hvordan gjennomføringen skal skje. Denne registreringen er foretatt og ga følgende enkle resultater: Funksjonen teknisk kvalitetskontroll ansees for dårlig utbygget samt at koordinering av hele virksomheten mangler fullstendig.

Det er derfor naturlig å satse på disse to felter, og det gjøres ved at et utvalg bestående av driftssjef, anleggs-sjef og vedlikeholdssjef samt undertegnede forestår koordineringen inntil egen laboratorieleder er ønskelig, samt at man innen vegkontorets ansatte finner en ingeniør til det spesielle området teknisk kvalitetskontroll. En viktig forutsetning med det hele er imidlertid at hele utbyggings-takten skal skje gradvis og i "rolig tempo". Vi ønsker med andre ord innenfor de gitte retningslinjer å finne vår egen form og danne vårt eget miljø.



Det er altså den tekniske kontrollen som blir gjenstand for størst opptrapping. Og det er nokså naturlig fordi den hittil foretatte kontroll i det vesentligste har bestått av asfaltkontroll og sporadisk betongkontroll. Andre materialer som inngår i vegens oppbygging har stort sett bare vært gjenstand for visuell bedømmelse, og med de krav som stilles til vegbygging idag må dette betraktes som lite tilfredsstillende. Jevnhet i de forskjellige lag i overbygningen er tillagt krav, innfris ikke disse kommer ofte store ekstrautbetalinger til dyrere masser i overliggende lag. Komprimeringskontroll mangler og setninger med derpå følgende etterarbeider er resultatet. Eller bare det at telefarlige eller svake masser brukes i overbygningen - ikke bevisst kanskje, men fordi disse masser var greiest å få tak i.

Dette bare nevnt som eksempler. Som etat og forbruker av titalls millioner kroner hvert år i driften har vi etter min mening ikke lov til å se gjennom fingrene på kravene, de er satt opp av sentrale myndigheter for å følges og for å sikre et godt resultat.

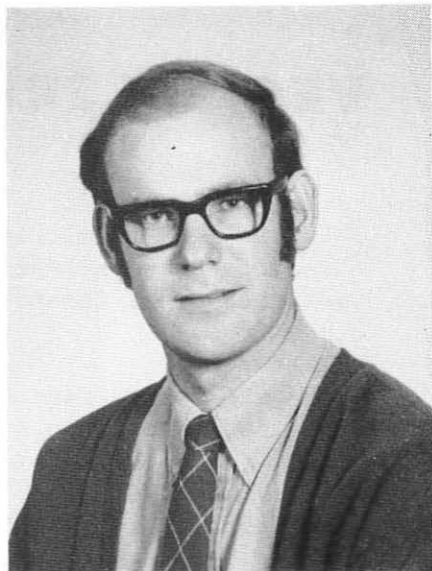
Nå mener ikke jeg å antyde at man i tiden fremover vil finne myldrende på anleggende folk som prøver, analyserer og maser om krav og toleranser osv., og leke et slags "politi". Vi skal nemlig ikke kontrollere for kontrollens skyld, men for å oppnå best mulig kvalitet innenfor de muligheter en har.

Det skal derfor til slutt presiseres at hele laboratorievirksomheten må betraktes som en servicefunksjon og ikke et laboratoriediktatur. Samarbeid er igjen stikkordet, og etterhvert som informasjonen kommer ut og arbeidet utpå vårparten blir satt igang etter de foran nevnte utbyggningslinjer, håper jeg at laboratoriefunksjonen vinner en naturlig plass i hele vår virksomhet.



Jørn Gjennestad

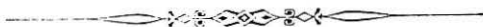
# NY LEDER AV GRUNNSEKSJONEN



Svein Gilhuus overtok som leder av grunnseksjonen den 16/7-75 etter Ivar Finsveen.

Gilhuus er fra Lier og er 31 år. Gilhuus har vært ansatt ved motorvegseksjonen her i fylket fra 1/6-71 som jordskifte kandidat.

Vi ønsker Gilhuus lykke til i den nye jobben.



## VEGSJEFEN – nå også med GULL BIL

Vår fotgjengervennlige vegsjef er blitt hedret av KNA med den "gyldne bil". Bakgrunnen for denne hedersbevisning er vegsjefens arbeid for å sikre de "bløte" trafikanter. I vårt fylke har vi idag ca. 20 - 25 km ferdig gang- og sykkelveier, og KNA har ut fra dette villet påskjønne vegsjefen for denne innsatsen. Det er forøvrig første gang KNA deler ut denne hedersbevisningen. Brobyggeren stiller seg i gratulantenes rekke.

# VEGISOLERING

Selve begrepet isolering av vegger antas å være kjent for alle Brobyggerens lesere. Jeg skal derfor bare kort repetere det som er foretatt av forsøk med isolering av vegger i Buskerud.

De første forsøk fant sted på Kjellstadvegen i Lier i forbindelse med bygging av motorvegen i 1967. Det ble her benyttet 10 cm porøse plater tilsvarende vanlig Isopor med lav trykkstyrke. Det ble også gjort forsøk med løs Leca i tette plastsekker. Sekkene ble lagt i forbandt i 2 lag til sammen 20 cm tykkelse. I begge tilfellene lå topp isolasjon ca. 50 cm under topp ferdig veg. Forsøket med Leca ble fulgt opp i praksis ved at den del av Prins Oscars gt. i Drammen som inngår i E 18 ble isolert i 1968. Rent visuelt må en si at resultatet hittil er meget bra. Disse forsøkene er forøvrig fulgt opp av veglaboratoriet med temperaturmåling og måling av fuktopptak i platene. I 1969 gikk en så videre med forsøk med å bruke løs Leca som tilslagsmateriale til asfalt. Det ble lagt kortere lengder på riksveg 282 ved Lahell, mellom Fiskum og Krekling i riksveg E 76 og riksveg 7 ved Veien.

Lecaasfalt ble lagt i 10 og 20 cm tykkelse. Resultatet er mindre godt. Det er fortsatt endel telehiv på disse stedene (spesielt mye i Veiemarka), og dessuten har vegbanen tendens til å bli glatt.

I 1971 ble det første forsøk med toppisolering utført. Det ble brukt 2,5 cm tykkelse polystyrenplater med trykkstyrke ca. 6,5 kp/cm<sup>2</sup>. Disse ble festet til opprettet gammelt asfaltdekke ved hjelp av vanlig asfaltklebemiddel. Da platene ikke tåler høyere temperatur enn ca. 90°, ble det benyttet ekstra kald asfalt (Ag) i første lag over platene. Asfalten ble lagt ut i 3 lag og skulle ha en totaltykkelse på 8 cm. I praksis ble det noe større tykkelse. Rent anleggsteknisk var forsøket vellykket. Likedan ga oppfølgingen gjennom veglaboratoriet så oppmuntrende resultat at det for 1972 ble besluttet å toppisolere ca. 4 km i riksveg mellom Sandaker og Heggen. Arbeidet gikk stort sett bra uten trafikkhindrin-

ger. En mente derfor å være kommet fram til en metode som hurtig ville kunne fjerne alle våre teleproblemer. Nå viste det seg utover høsten at det ble noe mer ising enn forutsatt. Dette førte til endel utforkjøringer som igjen førte til en forsiktigere holdning fra Vegdirektoratets side. Til tross for sterkt påtrykk fra vegsjefen, som mente at det ville ikke være noen fare å utvide toppisoleringsstrekningen sammenhengende nesten fram til Sokna da vi i alle fall måtte etablere saltstrøingberedskap, ble det besluttet å prøve en ny metode, mellomisolering. Bakgrunnen for dette var at prøver foretatt i veglaboratoriet viste at med ca. 10 cm grus mellom asfalt og isolasjon, ville isingsfaren bli eliminert om høsten fram til jul. Senere på vinteren er trafikantene mer forberedt på isete veger slik at ulempene da er mindre. Ut fra dette ble det besluttet å bygge seg opp fra eksisterende kjørebane der breddeforholdene tillot dette og ellers grave seg ned. Det ble benyttet isolasjonsplater med trykkstyrke ca. 3,0 kp/m<sup>2</sup>. Dette medførte at kjøring direkte på platene ikke kunne tillates. Rent anleggsteknisk betød dette at en måtte øke grustykkelsen til ca. 20-25 cm. Videre er grusmassene på Ringerike lite egnet til bærelag. Det ble derfor i tillegg tilført puk i en tykkelse på 10-15 cm.

Framdriften var forholdsvis liten (ca. 40 m pr. dag) og trafikkulempene tilsvarende store.

Mesteparten av strekningen (ca. 6 km) som gjensto å isolere i år var såvidt smal at det var nødvendig å grave isolasjonen ned for å beholde vegens tidligere høyde. For å få til en enklere måte å utføre anleggsarbeidet og også å ta vare på mest mulig av gammel vegoverbygning, tok vegsjefen kontakt med entreprenør Kristian Olimb som tidligere har drevet med asfaltsliping. Målsettingen var ved hjelp av asfaltheateren å ta vare på gammel asfalt og bruke denne på nytt på samme veganlegg. Likedan skulle en forsøke å komme fram til en "vidundermaskin" som fjernet vegoverbygningen i ønsket dybde (ca. 25 cm) og la massen ut over isolasjonsplatene. "Vidundermaskinen" i praktisk utførelse kom til å bestå av 1 gravemaskin + en 15 m lang transportør. Hvis detaljene kommer fram på bildet skulle dette illustrere ganske godt hva som skjer.



Maskiner, utstyr og mannskap.

Da ny vegbredde er større enn den gamle, har det vært nødvendig å fjerne endel grøftemasse på forhånd. Til dette har det vært nyttet en grøftemaskin, type Øderud. Den var i drift ca. 7 uker fram til ferien. Som neste maskin kom asfaltsliperen. To biler var engasjert med bortkjøring av opptatt asfaltmasse. Neste operasjon var gravemaskinen som sjaktet ut ca. 25 cm av gammel vegoverbygning. Massen ble tippet i transportbåndet og transportert over utlagte isolasjonsplater. Til jevning av traubunn og legging av isolasjonsplater har 3 mann vært beskjeftiget. Massen fra båndet ble jevnet i riktig tykkelse ved hjelp av en bulldozer. Til utlegging av bærelag som besto av knust grus i ca. 10 - 12 cm tykkelse ble brukt en veghovel. Videre ble benyttet vals og asfaltutlegger. Til disse arbeidene har det vært en opprettingsbas. Til kjøring av pukk og asfalt (også tilført ny masse i supplement til den gamle) var 5 biler i sving, herav 2 etter sliperen.

Platene ble kjørt fra lager på Ringerike vegstasjon. En bil m/hjelpemann har tatt seg av denne del av jobben. Ovennevnte arbeider utgjør ca. 6,1 km og er utført på 58 arbeidsdager. Ca. halvparten av tiden har arbeidet pågått i 2 skift, resten med langdag (ca. 9 overtidstimer i uken). Som en ser har framdriften totalt vært noe i overkant av 100 m pr. dag. Dette er en del mindre enn det en antok å kunne klare da prosjektet ble satt igang. Dette skyldes for endel startvansker med båndet. Arbeidet har kostet ca. kr. 390,- pr. m veg. Herav er slipekostnaden ca. kr. 60,-, utsjaktingen ca. kr. 56,- og isolasjonsmaterialene ca. kr. 133,-. I tillegg kommer utgifter til legging av asfaltoppretting og foreløpig slite- lag. Totalkostnadene pr. m veg vil således bli ca. kr. 530,-.

Vil så dette vise seg å bli fremtidens måte å bli kvitt teleproblemene? Ett er sikkert, og det er at forholdene i Sokna har vært svært gunstig for denne metoden idet hele overbygningen har bestått av grusmasser med en minste- tykkelse på ca. 60 cm. Slike forhold kan en vanskelig tenke seg eksisterer på særlig mange andre vegstrekninger. Om metoden er brukbar der overbygningen består av leire- og pukkblandede masser vil bli prøvd på fylkesvegen Ask - Sandaker i disse dager.

Til slutt kan nevnes at toppisoleringsmetoden også har vist seg å være belemret med andre ulemper enn ising. I varmt vær blir asfalten så sterkt oppvarmet at den blir ustabil og glir tilside eller fremover i kjørebanelen på steder hvor oppbremsing foregår. Det synes derfor som at denne i alle henseender enkleste metode derfor har fått nådestøt- tet.

**ta det rolig**



- styrk ditt hjerte



LANDSFORENINGEN FOR  
HJERTE- OG LUNGESYKE

Brigt Hope

# MOTORVEGBRUA

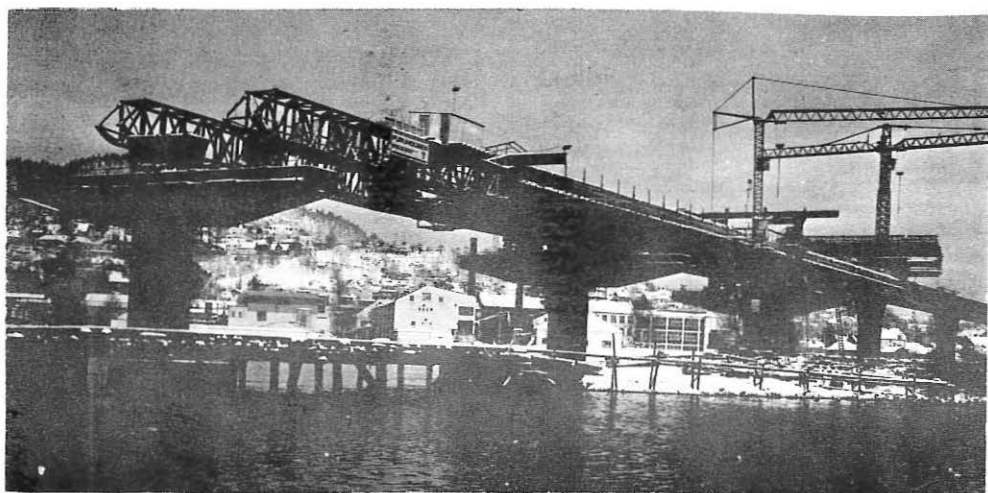
Arbeidene med motorvegprosjektet gjennom Drammen følger den oppsatte framdriftsplan. Siste del av bruas overbygning vil være støpt i løpet av august måned, og motorvegbrua vil da med sin totale lengde på 1940 m og elegante linjeføring framtre som et markant trekk i Drammens bybilde.

Det arbeides også hektisk med tilstøtende vegsystemer og omlegging av eksisterende lokalveger.

Åpning av den nye E 18 gjennom Drammen vil finne sted i løpet av oktober måned d.å. Det er nå imidlertid bestemt at den offisielle del av dette skal markeres med en innvielsesseremoni lørdag 4. oktober, hvor bl.a. kronprinsparet vil være tilstede.

Vi vil komme tilbake til en mer utførlig reportasje fra anlegget og åpningen i neste nummer av Brobyggeren.

Kjell R. Johnsen





# KROKSUND BRU

Denne sterkt trafikkerte brua på E 68 over Kroksund ved Sundvollen, har (endelig vil nok mange si) oppstått i ny skikkelse. Noen høytidelig åpning fant ikke sted, men trafikken ble påsatt i begge kjøreretninger torsdag 3. juli, forhåpentligvis blott til lyst både for trafikanter og andre.

En del problemer har det nok vært før brua har fått sin endelige form. Allerede under første del av planleggingsfasen kom både riksantikvar, kommune og vegdirektorat inn i bildet, og enighet om at det gamle brosystem over sundet skulle bevares ble omsider oppnådd. Den nye brua skulle bygges så høyt at det gamle system under skulle nyttes til gang-/sykkel-veg.

Første problem var trafikkavviklingen. Omkjøringsmulighet fantes over fylkesvegen Hesselberg - Åsa, men dennes forfatning var neppe god nok til å tåle en trafikk på 5-6000 kjøretøyer pr. døgn. Løsningen ble en flytebru sammensatt av vegdirektoratets reservebrumateriell, en såkalt Bailey-bru. Den ble bygget i 4 spenn, hvilende på 3 pontongseksjoner. Total lengde 96 m, og det ble benyttet 24 pontonger av typen Uniflote. Brua ble bygget av Hærens Ingeniørvåpen i tiden 16. - 20. september 1974. Brua har fungert utmerket hele byggeperioden, til tross for at det var første gang en pontongbru av denne type ble prøvd i Norge.

Neste problem var grunnforholdene. Sundet, som er ca. 90 m bredt, viste seg å ha dårlige forhold å by på med tanke på fundamentering. Man la sine hoder i bløt og kom fram til en fundamenteringsmetode som knapt hadde vært prøvd i vegbygging her i landet før. 30-cm stålrør ble boret fra gammel vegbane gjennom fyllingen og ned i fast fjell, i alt 12 stk. med lengder fra 7 til 21 m. Rørene ble så tømte, og massive stålkjerner (18 x 18 cm) ble ført ned i røret og innstøpt.

Det er disse 12 stålkjernepilarene som i dag holder den nye brua oppe. Arbeidene ble utført i november/desember 1974 av Entreprenørservice A/S, som benyttet det svenske firma Stabilator som underentreprenør. Kontrakten var på ca. 850.000,- kr.

I januar i år begynte man så med overbygningen, som altså nå står ferdig. Til dette gikk med ca. 800 m<sup>3</sup> betong og ca. 125 tonn armering. Brua har 7 spenn med lengder fra 9 til 20 m, totalt 104 m. Bredden er 7,9 m. Arbeidet er utført av Petter Kristiansen A/S, og entreprisen var på ca. 1.3 mill. kr.

Under brua er så den gamle Kroksund bru forsøkt restaurert. Riktignok har en måttet ty til juks for å klare dette, gangbrua er bygd som et sprengverk i stål med betongdekke, men den er i alle fall kledd utvendig med trematerialer. Å restaurere steinmurene inn mot gangvegen gjenstår ennå, likeledes gjenstår skråningspuss og tilsåing, samt asfaltering av gangbanen. Dette arbeide vil bli utført fortløpende, og det ser således ut til at alt skulle være ferdig i september en gang. Da har nok også de totale omkostninger forlengst passert 3 mill. kr., for dette har en så fått en både original og praktisk løsning hvor man vel må si at både naturvernere og trafikanter er blitt tatt behørig hensyn til. Dessuten har jo "fotfolket" fått over 700 m med ny veg å glede seg over.

Så da får vi bare håpe at brua vil bli til glede og gavn for hele vårt folk i årtider framover - - .

Arne Kruhaug

På motstående side ser vi det ferdige produkt. Ved siden av ligger den provisoriske omkjøringsbrua.



## KURS

Det første synlige tegn på at noe rører seg på opplæringsfronten i vegvesenet er en melding som ble sendt til fylkene i slutten av november 1973.

Grunnlaget for denne meldingen er at kravene til vegarbeid øker og vi føler det nå er behov for opplæringer ute i driften.

Det er vegdirektoratets mening at alle etatens vegarbeidere bør få opplæring i generelle vegbyggingsfag. I tillegg vil det også bli gitt tilbud om opplæring i spesielle emner, for en mindre gruppe vegarbeidere.

Den generelle opplæringen vil omfatte:

1. Et kurs i vegnormaler.  
Retningslinjer for vegkryssing og prosess-  
koden.
2. Driftsplaner og oppfølging.

Spesielle emner kan være:

Fjellsprengning  
Betongarbeid  
Vintervedlikehold

De enkelte kursene vil bli tilsendt fylkene som kurspakker. Disse pakkene vil inneholde lærestoff, men forelesere vil fortrinnsvis være folk fra fylkesarbeidsdriften. Dette vil kunne medføre en øket kontakt mellom folk fra ledelsen og de som er ute i driften rundt om i fylket.

Vegdirektoratet sammen med Buskerud fylke og med innslag fra Rogaland startet arbeidet med den første kurspakken.

I Buskerud ble følgende gruppe nedsatt: Ole Johansen, Hilmar Ødegården, Rolf Sandberg, Bjørn Aasmundrud, Knut Steinsvik, Trygve Willumsen og Jarle Brekken. Denne gruppen har sammen med folk fra Rogaland laget en disposisjon for det første kurset.

Denne disposisjonen har så vært grunnlag for en gruppe fra de forskjellige fagkontorene i Vegdirektoratet som har skrevet forskjellige innlegg til kursledelsen.

Ansvarlig for redigeringen av disse innleggene har vært kontoret for teknisk rasjonalisering i Vegdirektoratet. En samling av innleggene foreligger nå som utkast til kursbok. Av innholdet i boken kan vi nevnte:

Vegvesenets utvikling som organisasjon.  
Lovgivning.

Et vegprosjekt blir til:

Vegnormalene, vegtyper og vegklosser, linjeføring og prosess-  
koden.

### Underbyggingen:

Grunnundersøkelser, planering, setningsreduserende tiltak, drenering, valg av rørtyper.

### Overbygging:

Overbyggingsmateriale og vegfundamentmateriale, dimensjonering av overbyggingen, ujevn telehiving, frostsikker veg.

### Vegdekker:

Asfalt, oljegrus og grusdekker.

### Komplettering og spesielle arbeider:

Trafikanter og skilt, arbeidsskilting, skilting av anleggsområde, kantstein, rekkverk, grøntarealer, vedlikehold av skråninger.

### Bruer:

Forskjellige typer bruer vi har i Norge, hvilken belastning tåler bruene, dispensasjon fra lastebestemmelsene, skader bruene er utsatt for.

I sesongen 1974/75 har det i Buskerud vært arrangert 4 prøvekurs i generell vegbygging. En har forsøkt med både 2 og 3 dagers kurs. Konklusjon på dette er at 3 dagers kurset er det beste. Kursene har vært arrangert som inter-natkurs. I alt har ca. 75 stk. deltatt på kursene. Som forelesere har vært brukt vegkontorets egne folk.



# HÅNDBOKUTVALGET

Jeg vil nedenfor prøve å gi leserne en kort orientering om det arbeidet som pågår i Vegdirektoratet og fylkene på området Håndbokordningen. For en del av leserne vil stoffet være kjent, men for at alle vegvesenets ansatte skal få litt kjennskap til det, gjengis her noen av hovedpunktene:

Vegdirektoratet skriver i en melding fra 1973 bl.a. at gode håndbøker er av vesentlig betydning for en effektiv og ensartet utførelse av vegvesenets ulike arbeidsoppgaver. Dette behov har ført til at det er blitt utarbeidet håndbøker av forskjellig slag, men arbeidet har hittil vært like koordinert og systematisert.

For å bedre på disse forholdene ble det i 1971 etablert en arbeidsgruppe i Vegdirektoratet som i 1972 avga sin innstilling om Håndbokordningen i Statens vegvesen. Vegdirektoratets ledelse har gått inn for de prinsipielle løsninger for organisering av håndbokarbeidet som er foreslått av gruppen.

Håndbokarbeidet i Statens vegvesen er fra 1. januar 1974 organisert ved et sentralt håndbokutvalg, et sentralt håndboksekretariat og spesielle håndbokgrupper for de enkelte håndbøker.

Håndbokutvalget er det øverste organ for sentral styring og koordinering av hele og etatens håndbokarbeide og består av 4 medlemmer hvorav 2 fra Vegdirektoratet og 2 fra den ytre etat (vegkontorene og de bilsakkyndige). Utvalget skal i nært samarbeide med de respektive fagavdelinger i Vegdirektoratet, vegkontorene og de bilsakkyndige overvåke behovet for nye håndbøker og revisjon av eldre håndbøker på de forskjellige fagområder innenfor vegvesenets virkefelt.

Forslag fra avdelingene til opplegg for nye håndbøker og revisjon av eldre skal vurderes, godkjennes og prioriteres av håndbokutvalget. For håndbøker som berører flere fagavdelinger skal utvalget koordinere arbeidet og formidle den nødvendige kontakt mellom avdelingene.

Utvalget skal også så langt det er mulig søke å inspirere og legge forholdene til rette for en øket innsats i håndbokaarbeidet.

Håndbokutvalget har foreløpig fastsatt et arbeidsprogram for 1974 på grunnlag av materiale som er kommet inn fra fylkene og fagavdelingene i Vegdirektoratet. Dette vil fremgå av oversikten på tabell 1, 2, 3 og 4.

I en melding av juli 1974 opplyser imidlertid Vegdirektoratet i forbindelse med oppsettingen av arbeidsprogrammet for 1974 at oppslutningen fra fylkene har vært meget beskjeden.

Selv om det administrative apparat for håndbokordningen nå etter hvert blir etablert så avhenger resultatet av arbeidet i vesentlig grad av den interesse og medvirkning som brukerne av håndbøkene viser, og Vegdirektoratet henstiller derfor at eventuelle forslag til nye håndbøker eller revisjon av eldre blir sendt håndboksekretariatet.

Som tidligere nevnt er det fra 1. januar 1974 opprettet et sentralt håndboksekretariat i Vegdirektoratet som skal sørge for tilrettelegging av saker for Håndbokutvalget og iverksetting av de vedtak som treffes av utvalget, samt daglig ledelse av håndbokaarbeidet. Administrativt sorterer håndboksekretariatet under kontor for Teknisk rasjonalisering ved Vegdirektoratets driftsavdeling, adresse ingeniør T.Gundersen, Grensen 17, telefon nr. 33 60 90.

Håndbokutvalget har til hensikt å sette opp et nytt arbeidsprogram for 1975.

**få frisk luft**

Trygve Willumsen



- styrk ditt hjerte



LANDSFORENINGEN FOR  
HJERTE- OG LUNGESYKE



# SAMARBEIDSUTVALGET 75-76

I perioden 1975/76 har samarbeidsutvalget her i fylket følgende sammensetning:

## Fra ledelsen:

Vegsjef Svein Nesje  
Varamann: Overing. Olav Harket

Driftssjef Trygve Willumsen  
Varamann: Overing. Brigit Hope

Kontorsjef Runar Bakke.  
Varamann: Juridisk konsulent Tore Strand

Bilsakkyndig Birger Brokhaug  
Varamann: Bilsakkyndig Rolf Lervik

## Fra organisasjonene:

Norske Sivilingeniørers Forening/Embetsmennes  
Landsforbund (NIF/EL)

## Observatør:

Bilsakkyndig John O. Ahlgren  
Varamann: Avd.ing. Nils Harald Kraugerud

Norges Ingeniørorganisasjon  
(NITO)

Ingeniør Arne Kruhaug  
Varamann: Ingeniør Halvard Torgersen

Statstjenestemannsforbundet/Norsk Tjenestemannslag  
(STAFO/NTL)

Førstesekretær Tore Wang  
Varamann: Fullmektig Gunbjørg Forsland

Norsk Arbeidsmandsforbund  
(NAF)

Skiltformann Hilmar Ødegården  
Anleggsarbeider Ole Johansen

Varamenn: Maskinkjører Harry Granbakken  
Maskinkjører Odd Juvhaugen

Norsk Forbund for Arbeidsledere og Tekniske  
Funksjonærer (NFATF)

Vegmester Bjørn Aasmundrud  
Varamann: Oppsynsmann Thorleiv Sæther

Til formann i år er valgt:

Tore Wang

Nestformann Runar Bakke

Som sekretær for utvalget fungerer Jarle Brekken



*Samarbeid må til...*

# SU referat

År 1975 den 26. juni kl. 09.00 ble det holdt møte i samarbeidsutvalget i Buskerud vegvesen på anleggskontoret på Brakerøya. Tilstede var:

Fra ledelsen: Vegsjef Svein Nesje  
Kontorsjef Runar Bakke  
Driftssjef Trygve Willumsen  
Bilsakkyndig Rolf Lervik møtte  
som varamann for Bilsakkyndig  
Birger Brokhaug

Fra organisasjonene: Ingeniør Arne Kruhaug  
Vegmester Bjørn Aasmundrud  
Skiltformann Hilmar Ødegården  
Anleggsarbeider Ole Johansen  
Førstesekretær Tore Wang  
Bilsakkyndig John O. Ahlgren  
(observatør)

Referent: Sekretær Jarle Brekken

Møtet ble ledet av formannen Tore Wang

## Saksliste:

17/75 Godkjenning av protokoll fra forrige møte  
18/75 Orientering om E-18 motorveg gjennom Drammen  
19/75 Hytteformidlingen  
20/75 Brobyggeren

21/75	Fylkesvegbudsjettet 1976
22/75	Velferdsmidler
23/75	Disponering av maskiner/folk
24/75	Forslagsordningen (Innkome forslag)
25/75	Skriv fra NIF/VIO (Reisebevilgningen)
26/75	Skriv fra Anders Haga
27/75	Eventuelt

Sak 17/75 Godkjenning av protokoll fra forrige møte.

Det var ingen merknader til protokollen fra forrige møte.

Sak 18/75 Orientering om E-18 motorveg gjennom Drammen.

Overing. Johnsen redegjorde for byggingen av motorvegbrua gjennom Drammen samt for bomstedet på Kjellstad.

Sak 19/75 Hytteformidlingen.

Formannen i HTU Albert Skarstad tiltrådte nå møtet og la fram sine synspunkter på denne saken. Likeledes ble forslag fra avd.ing. Wenner vedrørende endringer i hyttereglementet referert. Etter en del diskusjon ble slikt vedtak fattet:

Den nåværende hyttekomité legger fram sitt endelige forslag til endringen av hyttereglementet innen 15. august d.å. Forslaget skal så godkjennes av samarbeidsutvalget.

Sak 20/75 Brobyggeren.

Fra redaktøren av "Brobyggeren" forelå et notat hvor det ble pekt på en del ting som måtte avklares for at det skulle være mulig å utgi "Brobyggeren" på en forsvarlig måte.

Det var enighet blandt medlemmene av SU at en fortsatt skulle satse på en bedriftsavis. Forholdene må legges til rette slik at de som daglig stiller med avisen kan ha mulig-

het til å gjøre dette på en forsvarlig måte. Avisarbeider må prioriteres slik at 4 årlige nummer kan utgis. Det forutsettes at samtlige ansatte i vegvesenet gjør sitt for å kunne utgi avisen.

Sak 21/75 Fylkesvegbudsjettet 1976.

Nesje og Bakke refererte budsjettforslaget som var utsendt medlemmene på forhånd. Det var ingen merknader til det planlagte budsjett.

Nesje fratrådte så møtet.

Sak 22/75 Velferdsmidler (fordeling).

Ved søknadsfristens utløp var det innkommet ialt 14 søknader om tilskudd.

Vedl.holdsområde 3	julebordsarrangement
" 4	kontaktmøte
" 2	"Stikkrennet"
" 7	julebordarrangement
Ringeriksdistriktet	"
Bedriftsidrettslaget	
Verkstedsklubben v/Solberg	"Gryteburennet"
Arrangementskomitéen for	"Lappestensrennet"
Julebordskomitéen ved vegkontoret	
Ekskursjonstur for personalet ved vegkontoret	
Sigdal - Eggedal vegarb.klubb og Krødsherad vegarb.klubb	
Vedlikeholdsdistrikt 4	julebordarrangement
Distrikt 3	sammenkomst for tjenestemenn og pensjonister
Pensjonisttur	

Etter en diskusjon om hva som burde tilgodeses av velferdsmidlene ble følgende fordeling vedtatt mot 3 stemmer:

Stikkrennet	kr. 500,-
Lappestensrennet	" 500,-
Gryteburennet	" 1.000,-
Pensjonisttur	" 5.000,-

Bedriftsidrettslag	kr. 3.000,-
Ekskursjonstur vegkontorets personale	" 2.000,-

Tilsammen blir dette kr. 12.000,-.

Kr. 3.000,- holdes tilbake. Disse midlene kan søkes til arrangementer av lignende karakter som de ovenfornevnte.

Fra Lerviks side ble det framsatt forslag om at samtlige innkomne søknader burde støttes, dette forslag falt mot 3 stemmer.

Formannen og sekretæren fikk i oppdrag å komme med et forslag til retningslinjer i forbindelse med tildeling av velferdsmidler. Forslaget legges fram for samarbeidsutvalget til godkjenning før reserven på kr. 3.000,- blir fordelt.

#### Sak 23/75                    Disponering av maskiner/folk.

Ødegården mente at oppgavene var greie og oversiktlige men disse burde foreligge på et langt tidligere tidspunkt, og da 2 ganger i året. 1 for vintersesongen og 1 for sommersesongen.

#### Sak 24/75                    Forslagsordningen.

Forslag til blanketter i forbindelse med anleggsavslutning/årsavslutning.

Forslaget har vært forelagt anleggsavdelingen som har uttalt seg positivt om dette. Samarbeidsutvalget anbefaler forslaget premiert.

Forslag til ny blankett for føring av polygonpunktdata.

Forslaget har vært forelagt planavdelingen som har uttalt seg positivt om dette. Samarbeidsutvalget anbefaler forslaget premiert.

Sak 25/75                      Skriv fra NIF/VIO.

Skriv fra NIF/VIO vedrørende reisebevilgningen ble referert.

Samarbeidsutvalget er enig i at bevilgningene til reiser må bringes opp på et slikt nivå at ikke driften blir skadelidende.

Brevet fra NIF/VIO oversendes administrasjonen.

Sak 26/75                      Brev fra Anders Haga.

Skrivet ble referert og vedtatt oversendt til administrasjonen.

Sak 27/75                      Eventuelt.

De innkomne protokoller var utsendt til medlemmene på forhånd. Det var følgende bemerkninger til protokollene.

Ødegården viste til HSU protokoll nr. 1/75 hvor HSU er inneforstått med at all maskinleie skal skje i forståelse med maskinforvaltningen i fylkene.

Når det gjelder innkomne protokoller fra andre samarbeidsutvalg ble det vedtatt at disse skulle utsendes til de medlemmene som arbeider utenfor vegkontoret. På vegkontoret vil disse protokollene bli lagt i hyllen ved siden av utgående brev.

Likeledes ble det påpekt at innkallinger og sakslister for kontaktmøter ute i distriktene ikke blir sendt administrasjonen. Det bes påsett at dette ble gjort.

Neste møte i samarbeidsutvalget ble vedtatt holdt ute i distriktet i forbindelse med et kontakt og informasjonsmøte i vedkommende distrikt. Formannen og sekretæren fikk i oppdrag å forberede dette møte.



Møtet ble avsluttet med en befaring på motorvegbrua hvor siv.ing. Øderud var "guide".

Møtet slutt kl. 16.00.

Tore Wang (sign.)	Runar Bakke (sign.)	Jarle Brekken (sign.)
form.	nestform.	sekr.



## **VEGKONTORETS NYE KONTORSJEF**



Runar Bakke tiltrådte stillingen som kontorsjef ved vegkontoret den 1.januar d.å.

Den nye kontorsjefen er fra Lier og er 31 år.

Bakke er sosialøkonom og vært ansatt her ved kontoret som økonomisk saksbehandler fra 22/6-71 til han ble ansatt som kontorsjef.

Vi gratulerer Bakke med stillingen og ønsker lykke til i den nye jobben.

# VEGARBEIDERE HEDRET



Under en uhøytidlig sammenkomst på Solstad Pensjonat i Vikersund ble ni vegarbeidere hedret. De ni som har sluttet i vegvesenet har fra 21 til 37 års tjenestetid som vegarbeidere, og fortjente så absolutt den honnør som ble dem til del. Samtlige ble overrakt diplomer og fat eller askebeuger av vegsjef Nesje. Vegsjefen holdt så en tale hvor han tok for seg utviklingen i vegvesenet gjennom tida. Han pekte på den effektiviseringen som hadde funnet sted og de økonomiske kår som var blitt bedret. Imidlertid beklaget han at dette hadde skjøvet den personlige kontakten i bakgrunnen. - Ellers sa vegsjefen videre at denne arbeidsgruppen på mange måter var vegvesenets ansikt utad, og således måtte få støyten når det ble reist kritikk mot vegene. Dette hadde imidlertid ført til sansen for den gode replikk, som i mange tilfelle er vegvokterens kjennemerke, trodde Nesje.

Driftssjef Willumsen takket også vegarbeiderne for stor innsats gjennom årene.

Til slutt takket P. Lia på vegne av de hedrede vegarbeiderne for den festivitas som hadde blitt dem til del, og sa at de nå gikk over i pensjonistenes rekker med mange gode minner fra vegvesenet.



Fra venstre Nils Løstegård, Peder Bergetangen, Halvor Sælebakke, vegsjef Svein Nesje, Håkon Fjellheim, Jens Jordanger, Petter Lia og Kristoffer Kjennerud. Olav Svenskerud og Anton Garborg hadde dessverre ikke anledning til å delta i tilstelningen.



En plastisk kirurg nektet på det bestemteste å foreta nok en ansiktsløftning på en aldrende filmstjerne. Slikt kunne ikke gjentas i det uendelige.

Da hun protesterte vilt mot nektelsen, holdt han et speil opp foran ansiktet hennes.

"Ser De den lille uregelmessigheten på kinnet?" spurte han.

Hun nikket ergerlig.

"Det er navlen Deres, det", sa legen.

# HALLINGKAST



Så er et nytt HALLINGKAST vel i havn. Og uten å ta noen former for forbehold må vi kunne slå fast at årets utgave ble en overgåelse av de to foregående på alle felter. 240 deltagende kvinner og menn av begge kjønn fordelt på 11 fylker er sannelig noe å slå i bordet med når Buskerud vegvesen's status i landsmålestokk skal tas opp til vurdering. Aldri har så mange vegfolk fra så mange fylker vært samlet på ett brett (når brettet heter Pers Hotell, befinner seg på Gol og det er håndballturnering det dreier seg om).

Vel, det hele startet fredag 1. november i foran nevnte etablissement, der hverken Mekkel eller noen av hans hjelpere hadde tatt skrekken av de foregående års kalamiteter. Stinne av individuelle målsettinger samledes dette kvarttusentallige folkehav til samling i håndballbankettens tegn. Svein, Roy og Kjell hadde i lengre tid forberedt showet og gjort det så godt at automatikken ble koblet inn i denne fredagskvelden, da forutsatt at støttespillerne i opplegget ikke skulle svikte. Tore og Jarle sviktet ikke. Allerede fredag senaftens blåste de sine sekretariatfløyter klar til dåd og 4 kamper. Etterpå blåste alle en lang marsj i "rosignalet" og tok lørdagsbanketten på forskudd. På dette området som på alle andre er det noen som er bedre trent enn andre, og de beste la i veg i et tempo som kunne få en iakttager til å lure på om dette var hovedfesten. Det var det dog ikke, noe nevnte iakttager kunne få bekreftet i hallen kl. 08.03 den derpå følgende lørdagsmorgen. For der tronet blant mange andre Tore og Jarle med sine fløyter og pep igang det hele igjen. Mesterlig utført lørdagsvekkelse.

Vårt annetlag var tidlig ute i år som ifjor. Gamle kjenninger som Vegdirektoratet og Hedmark skulle få en leksjon i den edle håndballkunsten. Taktikken var klar, det skulle satses defensivt og samtidig forhindres at motstanderen fikk flere mål enn dem selv. Det holdt til punkt og prikke med ett viktig unntak: Selv fikk de

heller ikke flere mål enn motstanderne tross Jons eminente innføring av sin målgivende helskrudde engelsk-mann, skudd stilen som får selveste tyngdekraften til å tvile. Det ble 1-1 og 2-2, altså ingen tap, men det holdt bare ikke.

Våre damer hadde i år satt seg store mål. Møre og Romsdal burde bli kokt mat, men det skulle vise seg at dette bare gjalt utespillerne. Disse fikk bare kranglet seg til to fattige scoringer, men det var nok det, så lenge en ball-magnet av en Mørekeeper kontinuerlig sto i veien for våre egne heltinners kanonade. Ikke et eneste mål fikk Buskerudjentene notert i blokken, og følgelig tap 1-0 og bare bronsefinale-plass.

Førstelaget foretok allerede fredagskvelden en finpussing av formen, ved å slå Møre's herrelag 11-15. De var følgelig sist ute av våre lag denne lørdagen, og det var Telemark som var motstander. Antatt fryktet som gode og følgelig skjerpning deretter. De på sin side drev postverkreklame og satt frimerke på Jørn, men et lag består som kjent av 7 spillere, noe telemarkingene bittært fikk erfare. Vår neste kamp var mot Oppland som også hadde kvalifisert seg for sluttspill. Et knallhardt oppgjør som tilslutt endte 10-7 i vår favør. Og så var det finale da, hvor Hallingkast-debutantene fra Østfold stilte opp med mord i blikket og manglende respekt for arrangører og veteraner. Nogenlunde jevnt ved pause, men etter den fortsatte vårt lag pausen tydeligvis, for 9-4 seier til Østfold er regulær utklassing. Men dog, vi våknet ved kampslutt og ga vårt siste i form av gratulasjoner.

HALLINGKASTET er på sett og vis todelt, og i alle fall i del to gjelder kun det ene ordtak at det er om å gjøre å delta. Kl. 19.00 ble det blåst til den store finale hvor samtlige skulle delta, og begynnerfasen raste iveri så champignonsuppe og kyllinger fikk nytt liv. Siden alle var samlet på dette stadiet var også dette tidspunktet for de store seremonier. Mekkel spilte ut med en liten velkomstfanfare undertegnet hotellet og lovet i utvetydige ordlag et festopplegg vi kunne være tjent med. Deretter fulgte Jørn opp med en henstilling om sømmelig adferd og god fest i tradisjonens tegn, hvorefter avd.ing. Båstad som æresgjest fra Vegdirektoratet fikk tiden som hovedtaler og sjefspremieutdeler. Slike durkdrevne

talerstolaktører vet vel å treffe den rette tonen, og selvom Båstad tidlig erkjente sine manglende håndballkunnskaper, la han for dagen en evne til å fatte nye ting raskt, i dette tilfellet nettopp håndball. Dog, det han høstet største applausen for var likevel tilkjennegivelsen av eget og Vegdirektoratets innstilling til selve arrangementet. Han avrundet det hele med overrekkelse av trofeene til vinnerlagene Østfold og Telemark-sistnevnte i dameklassen-, samt diplomer til alle deltagende lag.

Jørn Gjennestad

## KORT OM SPORT



Nok en innendørs håndballsesong er avsluttet. Og for veg-  
etatens deltagere må også denne sesongen betraktes som me-  
get suksessfull. Som den observante leser vil huske tok  
herrelaget "the Double" forrige år, og de var ikke snauere  
enn at de også denne gang gikk bort og kopierte bedriften.  
Altså mesterskap i både serie og cup for vegvesenets herre-  
lag. V i g r a t u l e r e r !

Vegvesenet har også vært representert i dameklassen i hånd-  
ball. Riktignok ble det ikke noe mesterskap på våre damer  
denne gang, men en hederlig plass på tabellen ble det ihvert-  
fall til slutt.

Seriefotballen har også kommet godt i gang. Imidlertid sy-  
nes det som om våre gutter ikke er kommet riktig i siget  
ennå, da det kun er blitt 1 seier på 7 kamper. Vi må vel  
derfor forvente en noe sterkere innsats i høstsesongen.  
TVI - TVI.

I kretscupen i fotball har imidlertid vegvesenet klart å gå videre til 2. runde, idet Gårdsgutta ble slått 1 - 0. Neste motstander er Posten, så vi får håpe at våre gule også klarer disse brasene.

I vegcupen ble det derimot brått slutt etter at laget på hjemmebane i første runde hadde slått ut Akershus. Vegdirektoratet ble neste motstander, og det var vel med noe blandede følelser vårt lag reiste til Oslo. Og det skulle vise seg at frykten ikke var ugrunnet, Buskerud tapte med så klart som 5 - 0 så det var det.

Ellers kan vi nevne at vegvesenet i vinter også har vært representert i bordtennisserien. Dette var det andre året våre aktører var med i denne idrettsgrenen, og på bakgrunn av dette må en si at resultatet var oppløftende. 2 lag har pinget og ponget seg gjennom høst og vintermørket, og til neste sesong lades det opp som aldri før.

Som en følge av den store interessen dette ballspill har ført med seg, ble det i vår arrangert en intern bordtennis-cup på kontoret. Deltagelsen var enorm både i dame- og herreklassen, og de endelige vinnere ble til slutt Eva Soot og Per Olav Klemsdal. Brobyggeren gratulerer mestrene.

Vegkontoret har vært sterkt representert i bedrifts- og løpene i år. Ved hvert av de ca. 10 individuelle løpene som er arrangert, har vi stilt med 8 - 10 deltagere. Vi har deltatt i 3 stafetter med 2 - 3 lag og der kjempet oss til ærefulle resultater: en førsteplass, en tredjeplass, en fjerdeplass o.s.v. (de andre ærefulle plasseringene nevnes ikke).

gå en tur



- styrk ditt hjerte



LANDSFORENINGEN FOR  
HJERTE- OG LUNGESYKE

# VÅRE MEDARBEIDERE

Siden siste nummer av "Brobyggeren" kan vi ønske følgende medarbeidere velkommen.

## Nytillsatte v/vegkontoret.

Ing.	Jan Erik Gravermoen,	planavdelingen.
"	Arve Aaby,	ERU.
"	Jan E. Selnes,	motorvegavdelingen.
Tegner	Grethe Johansen,	planavdelingen.
"	Aina Kristoffersen,	"
Tekniker	Olav Lindteigen,	grunnseksjonen.
"	Knut Grothe,	planavdelingen.
Kontorass.	Kari Solheim Jørgensen,	adm/øk.
øk. saksbeh.	Per Olav Klemsdal	adm/øk.

I stillingen som jur.konsulent er ansatt tidligere kontorsjef Tore Strand.

## Nytillsatte v/bilkontrollen.

### Drammen:

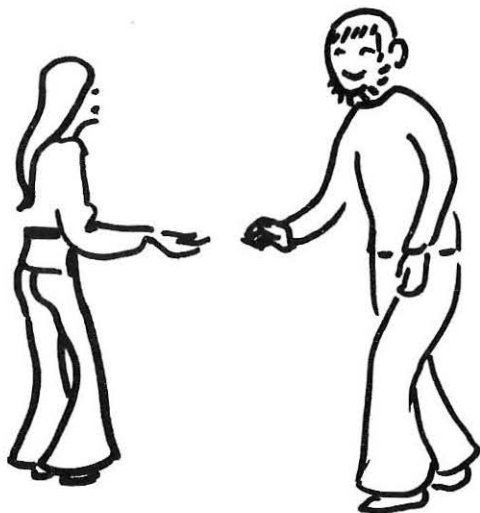
Bilsakkyndig	Per Bergheim.
"	Arne Låksrud.
"	Bjørn Krogfoss.
Kontorass.	Grethe Nordem.
"	Mette Zivkovivc.

### Hønefoss:

Bilmekaniker Jon Nordeng.

### Kongsberg:

Bilmekaniker Stein Ø. Aanensen.





Følgende medarbeidere har siden siste nummer av "Brobyggeren" fratruddt med alderspensjon:

Andreas Solheim	ca. 32 år	Herman Sørly	ca. 11 år
Jørgen Bekkevold	" 30 "	Alf Halvorsen	" 23 "
Anders Thomasrud	" 37 "	Gunnar Havik	" 31 "
Olav O. Grefsgard	" 35 "	Sigurd Fagermo	" 40 "
Jens Joranger	" 30 "	Håkon Fjeldheim	" 31 "
Kristoffer Kjennerud	22 "	Halvor Sælebakke	" 21 "
Olav Svenkerud	" 35 "	Petter Lia	" 37 "
Anton Garborg	" 30 "	Per Bergetangen	" 25 "
Nils Løstegård	" 37 "		

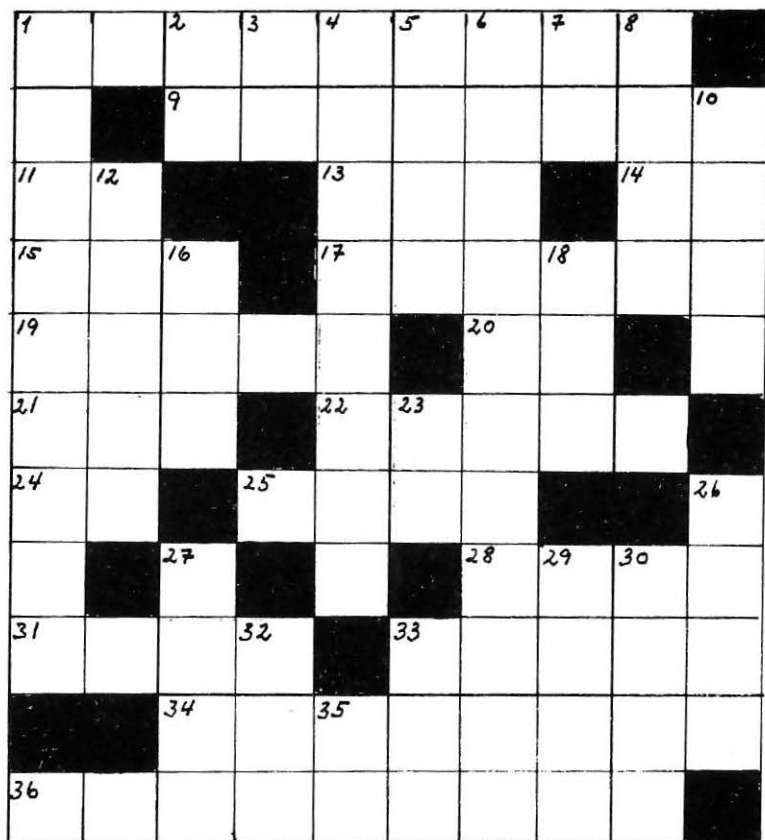
Vi sender disse vår beste hilsen og takker for trofast tjeneste i vegvesenet, og ønsker dem mange og lykkelige år som penjonister.



# HUSK PÅ:

# BILBELTEPÅBUDET

# KRYSS - ord



Løsningen sendes: Vegkontoret, Postboks 2265 -Strømsø,  
3001 Drammen innen 15.oktober 1975.

Innsendt av: .....  
Adresse .....  
Postnr. ....Poststed: .....

- 1. premie ..... 1 hellodd
- 2. premie ..... 1 halvlodd
- 3. premie ..... 1 halvlodd

Vannrett:

1. Avgiftssystem
9. Vegbetegnelse
11. Sverre Kristiansen
13. Type ing.
14. Lakke og -
15. Kan skape vanskelige kjøref.
17. Vasker
19. Sengeutstyr
20. Ubrukt
21. Melkeprodukt
22. Er ofte vegene om vinteren
24. Skipsbetegnelse
25. Væske
28. Beredskap
31. Kvinnenavn
33. Tråd
34. Bedrifter
36. Vegbetegnelse

Lodrett:

1. Klassifiseres som miljø-tiltak
2. Like
3. Billøp
4. Materiale
5. Sted i Buskerud
6. Nødvendig prosess for vegutbygging
7. Dikt + st
8. Bryter
10. Betalingsmåte
12. Fetende
16. Tidsintervall
18. Klag
23. Svensk billedblad
26. Dyr
27. Sykehjem
29. Sang
30. Dyr
32. Tre
33. Kommune i Buskerud
35. Drikk



- OG TIL ALLE DERE SOM NÅ HAR FÅTT LYST TIL  
Å YDE ET BIDRAG TIL BROBYGGEREN,

**NYTT STOFF MÅ VI FÅ  
INNEN 15. OKT.**

ha et  
ord med i  
laget om  
bedre



**SAMARBEID**

bruk  
forslags-  
ordningen



hovedutvalget for samarbeidsutvalgene  
i statens vegvesen  
forslagsordningen