

# Brobyggeren

Nr. 1 – April 1996

26. årgang



Ny riksveg 11 mellom Drammen og Mjøndalen:

## **Buskeruds største vegprosjekt i gang for alvor**

• Side 3

### **Ottar Lorentsen**

- vegsjef i Buskerud fra 1942 til 1963

• Side 11

Trafikksikkerhetsaksjonen på rv 7:

## **Samarbeid gir resultater**

• Side 4

Statens vegvesen Buskerud  
i forkant av utviklingen:

## **Med verdensnyhet på vernefronten**

• Side 12



**Statens vegvesen**  
Buskerud



Redaktøren har ordet:

## 100 på motorveg - et fornuftig forslag



E 18 mellom Drammen og Oslo vil bli den eneste motorvegen her i fylket som kan få fartsgrensen hevet til 100 km/t dersom forslaget blir vedtatt.

Vegdirektoratet har nå foreslått å heve fartsgrensen på firefelts motorveg til 100 km/t her i landet. Dette gjøres blant annet på bakgrunn av at ulykkesstatistikken sier oss at disse er de mest trafiksikre vegene vi har. Vi vet også at svært mange i dag kjører litt over den lovlige grensen på 90 km/t, uten at de føler seg som noen lovbrøtere eller at det skjer noe dramatisk av den grunn. Politiets kontrollvirksomhet går ikke ut på å ta disse, men heller slå ned på dem som virkelig kjører for fort, heldigvis. De relativt få ulykker som inntreffer på motorvegene skyldes heller ikke dem som ligger noe i overkant av tillatt fartsgrense.

Når fartsgrenser skal fastsettes, er det mange ulike kriterier som legges til grunn. Tilstøtende områder til vegen er et forhold som er avgjørende for fartsnivået. Langs en motorveg er av- og påkjøringene regulert på en slik måte at trafikk til og fra vegen skjer under trygge forhold. Det er ingen uforutsigbar trafikk som krysser vegen foran deg. Vegdirektoratets forslag er blitt mottatt med

skepsis av enkelte. Et av argumentene er at det nå kommer til å bli enda høyere fartsnivå, og med det flere trafikkulykker.

Våre eksperter på vegkontoret er ikke bekymret for at ulykkene vil øke som en konsekvens av hevet fartsgrense. Disse vegene er egentlig dimensjonert for enda høyere fart enn de 100 km/t som nå blir foreslått.

Skal vi virkelig tenke trafiksikkerhet og fart, burde vi heller se på de øvrige vegene som i dag er tillatt for 80 km/t. Vi har mange strekninger som i dag har dette som lovlig grense, men som vi knapt kan kjøre fortere enn i 60 - 70 km/t på før vi risikerer å havne i geografien, i heldigste fall. Her kan det være mye trafiksikkerhet å hente.

Nå mener vi ikke at det skal settes opp nye fartsgrenseskilt i hytt og pine, men en kritisk gjennomgang og justering, vil bidra til at også trafikantene føler at fartsgrensen er riktig i forhold til hvor han eller hun befinner seg.

Selvsagt står det klart i regelverket at vi til enhver tid plikter å tilpasse fart etter veg- og førerforhold. Det gjør vel de aller fleste av oss også. Hadde alle gjort det, ville det teoretisk sett ikke vært behov for særskilte fartsgrenser her i landet. Realiteten er imidlertid en annen, men da bør også grensene settes slik at de oppleves som naturlige.

Derfor er Vegdirektoratets forslag om å innføre 100 km/t på motorvegene, som nå forøvrig skal ut på høring, et godt og fornuftig forslag. ♦

**GOD PÅSKE!**

### Utgitt av

Statens vegvesen  
Buskerud vegkontor,  
Tollbugt. 2  
Drammen

### Redaktør

Willy Bakken

### Redaksjon

Informasjonstjenesten

Lay-out, repro og trykk  
Drammen Grafisk a.s

### Forsidebilde

Arbeidet med byggingen av ny rv 11 mellom Drammen og Mjøndalen er nå godt i gang. Her ryddes E 18 etter nok en vellykket sprengning.

### Foto

Willy Bakken

### Opplag

1.500 eksemplarer  
Ettertrykk med kildeangivelse anbefales

## Har du kommet på noe lurt?

En god ting kan aldri gjentas for ofte, og enda en gang setter vi søkelyset på den utmerkede forslagsordningen. Dersom du har en idé som kan lette din egen, andres eller etatens arbeid, kan du faktisk bli belønnet med inntil 25.000,- kroner.

Forslagsvirksomheten er ment å stimulere de ansatte til å tenke nytt og utradisjonelt. Etaten er avhengig av din idé, for idéene er som kjent bakgrunn for all utvikling. Og i en tid med rivende utvikling der det blir satt krav til de som vil være med i framtida, er det viktig for oss at de ansatte tør og vil bidra til at vi blir bedre, i takt med resten av samfunnet, og helst før våre konkurrenter.

Det er viktig når du fremmer idéen din, at du samtidig forteller om hvilken ordening eller utstyr som ditt forslag skal erstatte, hvilke feil eller

mangler du finner ved ordningen og litt om fordelene ved ditt forslag. Idéen din kan legges fram som en beskrivelse, tegning, foto eller i form av prøver.

Når forslagene bedømmes, blir det sett spesielt på nytteverdi, praktisk, teknisk og/eller administrativ iderikdom, samt det arbeide du har lagt ned i idéen din. Hvis du vil, kan du be arbeidskameratene dine om å stå bak forslaget ditt. Ledelsen kan også fremme forslag på vegne av en eller flere ansatte.

Dersom du har en idé som du gjerne vil legge fram, kan du ta kontakt med Oddrun Andreassen på Vegkontoret. Hun vil også kunne hjelpe deg med å skrive om idéen, eller skaffe deg faglig assistanse og eventuell annen hjelp til å utforme forslaget. Ingen grunn til å nøle, altså! ♦



Ny riksveg 11 mellom Drammen og Mjøndalen:

## Buskeruds største vegprosjekt i gang for alvor

Onsdag 14. februar ble en historisk dag for Vegvesenet i Buskerud og Vegpakke Drammen. Presis kl. 13.00 smalt nemlig den første salva og markerte med det en ny fase i byggingen av ny riksveg 11 mellom Drammen og Mjøndalen. Det har riktignok pågått en god del arbeider i forbindelse med dette vegprosjektet, men salva som gikk av på Bangeløkka, var den første i "tettbygd strøk".



AV: WILLY BAKKEN

Arbeidene som nå er satt i gang, omfatter sprengning av fjell, forskjæring som det heter på fagspråket, fram til tunnelinnslaget. Dette skal være avsluttet til 1. juni. Da starter arbeidet med selve Strømsåsen tunnel.

Den nye riksveg 11 mellom Drammen og Mjøndalen blir en hektisk byggeplass. Til nå vil dette bli det største veganlegget i fylket, regnet i kroner og øre. Kostnadsoverslaget lyder på 727 millioner kroner.

På det nåværende tidspunkt er det beregnet at nyanlegget skal stå ferdig i oktober '98. Med de forsinkelser som har vært til nå, ser det ut for at åpningen vil finne sted noe senere enn dette. ♦

Presis kl. 13.00 smalt den første salva på Bangeløkka. Dette markerte en ny fase i byggingen ny rv 11 mellom Drammen og Mjøndalen.

Skytebas Arild Eckhoff, til høyre, sørget for at første salva gikk av som planlagt. For anledningen er han godt assistert av anleggsleder Gunnar Gran, til venstre, og oppsynsmann Emil Heimdal. (NB: Skytebasen hadde hjelm under selve sprengningen!!)



## Bli venn av Norsk vegmuseum

Venneforeningen for Norsk vegmuseum har som formål å støtte Norsk vegmuseum med de ting som museet ellers har vansker med å skaffe seg.

Museet ønsker å være et sentrum for folk med interesse for veghistorie og for vegetaten. Et av de virkemidler museet kan spille på, er å ha en sterk venneforening som kan hjelpe til i dette arbeidet.

Venneforeningen for Norsk vegmuseum har vært etablert i fire år og har på disse årene forært Norsk vegmuseum et flygel, et portrett av Kragstatuen (en statue av vegdirektør Hans Hagerup Krag på Voksenåsen) i 1994 og har bidratt til å skaffe to lekegravemaskiner med myntapparat. Dette har gjort at museet har flere

muligheter til å bruke lokalene sine til glede for både voksne og barn.

Norsk vegmuseum pleier å ha flere arrangementer i løpet av året, og som medlem av venneforeningen blir det gitt orientering og invitasjon til å delta. Dessuten vil Norsk vegmuseums årbok bli tilsendt hvert år i november/desember. Medlemskap i Venneforeningen koster kr 100 for personlig medlemskap og kr 2000 for firmaer. En liten velkomstave blir gitt til alle som melder seg inn i foreningen.

Adresse: Norsk vegmuseums venneforening  
2638 Fåberg.  
Telefon: 61 27 71 10 ♦



Trafikksikkerhetsaksjonen på rv 7:

## Samarbeid gir resultater

Trafikksikkerhetsaksjonen som ble gjennomført av politiet og Vegvesenet på riksveg 7 i 1995, har gitt flere positive effekter. Den stygge ulykkesutviklingen som fant sted i 1994 er stoppet. Antall farts- og overtredere er blitt redusert med 60 % i forhold til de to foregående år, og antall bilførere som kjører i påvirket tilstand er halvert.



TEKST: WILLY BAKKEN

FOTO: JAN GUTTORMSEN

**H**ovedmålet for "Aksjon riksveg 7" var å redusere antall trafikkulykker med skadde og drepte, sier Per Ole Wanvik som har vært en av Vegvesenets representanter i aksjonen. For perioden 1987 - 95 varierte antall personskadeulykker med mellom 30 og 50, med en topp i 1994. I aksjonsåret ble det registrert 39 personskadeulykker på rv 7, med to drepte og 66 skadde. Sum drepte og skadde ligger litt under gjennomsnittet for årene 1987 - 95.

På grunn av store tilfeldige variasjoner i ulykkestallene fra år til år, kan ikke tallene for 1995 brukes som indikasjon på virkningen av aksjonen. Dette var imidlertid kjent før den ble satt i gang, sier Wanvik.

Han kan videre fortelle at det er gjennomført en rekke ulike tiltak som har hatt positiv effekt:

### • Færre farts- og overtredere

Gjennom politiets radarkontroller er det påvist at andelen farts- og overtredelser er gått ned med 60 % i forhold til de to foregående år. Dette er et tegn på at ulykkesrisikoen er blitt vesentlig redusert.

### • Færre promillekjørere

Det store antall bilførere som ble promillekontrollert, viste at andelen som kjører i påvirket tilstand er blitt halvert i forhold til tidligere år.

### • Politibiler dempet farten

Utplasseringen av uniformerte politibiler hadde en betydelig fartsreduserende effekt. Målingene viste at gjennomsnittsfarten ved politibilene sank med 6,5 % i den tiden de var utplassert.

### • Nye kontrollplasser

Vegvesenet har tilsammen opparbeidet og utbedret 12 kontrollplasser på de mest ulykkesbelastede strekningene. Dette har satt politiet og

Vegvesenet i stand til å foreta kontroller der hvor de har størst virkning. En annen positiv effekt ved disse plassene, er at de vegfarende nå har fått utvidede muligheter til å ta en stopp langs vegen. Ikke minst er dette viktig for yrkessjåførene som kommer inn under kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Dessuten har de nye plassene gode av- og påkjøringsforhold.

### • Andre trafikksikkerhetstiltak

I tillegg er det utført andre trafikksikkerhetstiltak på ca halvparten av de 35 mest ulykkesbelastede strekningene. Det omfatter blant annet breddeutvidelse, passeringslommer, siktrydding og skilting. Tidligere undersøkelser viser at slike tiltak

har en ulykkesreduserende virkning på 10 til 30 %. Disse tiltakene vil også ha virkning i årene som kommer.

### • Media- omtale

Også medias medvirkning, har vært av stor betydning for profileringen av aksjonen og for resultatet av den, sier Wanvik.



Vegvesenet har bygd flere nye plasser langs riksveg 7 i aksjonsåret. Disse kan blant annet nyttes av politiet i deres kontrollvirksomhet. I tillegg har trafikantene fått romslige rasteplasser med gode av- og påkjøringsmuligheter.

### Fortsatt under oppsikt

Selv om denne spesielle aksjonen på riksveg 7 nå formelt er avsluttet, betyr det ikke at denne vegen vil bli "fredet" i tida som kommer. Både politiet og vi vil følge nøye med på utviklingen i antall trafikkulykker og lovbrudd og nedlegge en betydelig innsats på denne svært ulykkesbelastede vegen også i framtida, sier Wanvik.

### Positivt samarbeid

Han vil også framheve det tverrfaglige samarbeidet mellom politiet og Vegvesenet i denne aksjonen. Den har vært svært nyttig og lærerik og bør være retningsgivende for framtidig felles innsats i trafikksikkerhetsarbeidet, både her i fylket og ellers i landet, understreker han. ♦

Ny passeringslomme ved Garnås.



# Dataens inntog

*Fra Olav Harket har redaksjonen mottatt et avisutklipp fra Dagbladet, der Tande P har en kronikk om dataens inntog i avisverdenen. Beklageligvis finnes det ingen dato på utklippet, men Harket mener den kan skrive seg fra tidlig på 70-tallet. Det var daværende vegsjef Svein Nesje som sakset artikkelen. Kan temaet og problemstillingene være like aktuelle også i våre dager?*

**M**ange har spurt meg - etter Jan P. Jansens fjernsynsprogram om ny teknikk i avisene - om vi har såne moderne greier i Dagbladet også. Og det har vi.

Vi har for eksempel datamaskiner som "leser" manuskriptene våre - og spytter ut ferdig sats, som det heter på fagspråket. Uten at det har noe med hjemmebrenning å gjøre - nei, langt ifra, typografer har råd til å gå på polet.

OCR heter teknikken vi bruker i Dagbladet - bokstavene står for ett eller annet med "optical" - og det som skjer er helt utrolig. Vi putter inn et manuskript på den ene siden av maskinen, og ut på den andre siden kommer fiks ferdig stbghr%5&65 HJKKJøæ-/1?

Og prosessen tar bare nkloen gfå njskkky6&under.

Før brukte vi settemaskiner hvor manuskriptet måtte skrives av for hånd, og så laget maskinen bly-linjer, som måtte plasseres i ei ramme, som det måtte støpes en speilvendt kopi av, og først da kunne man trykke teksten på papir.

Forferdelig tungvint som du forstår, og desxxtgh6.uten var selvfghjklieg mul8xbgheten for krekortottur-feil store - i og med de mange lllllled.d.

I dag derimot, er korrekturu-okt-leserktj nesten overf§!+).

Datahjernen inni OCM-ma56inen er nesten ufeilbarlig - og ikke bare blir ordcvene rigj7(6ig stavet, men den forxzctar og også korekte ordeling. Helt automatiskx.

Og i løpet av de fjå tiendeler av ets sejkind den jobber me enj tkestst, dorfordeler den også mellomrom - eller "luft" som det heter på fgahspråket

- slik  
at alle linjer  
blir  
like lange.

Og innrykk, ved avsnittz alger den, og er det for eksempel et vers som skal trykkes, så plasse-reerden verset midt på

spa-  
lten.  
slik som dette.

Og detter er en gang ikke det mest moderne ssystemet. I andre aviser skriver journa,ister direkte på sk / / jerner -....dataskjerner, og når de har skrevet ferdig, så trykker de på enknab, og ut kommer og ut kommer og ut kommer og ut kommer k(764kLLlLlhfyjtrRr1! øsø\*§\*\* \*ERROR, New input. ◆

## Årets "Kråkepris"

*I håp om å øke forståelsen for hvor viktig informasjon er i vårt daglige virke, er det blitt innstiftet en ny pris her i fylket. Denne har fått navnet "Kråkeprisen" og tildeles den person i organisasjonen som i løpet av året har skjøttet sin informasjonsplikt på en særdeles god måte.*



En overrasket, men svært glad Sigurd O. Olsen, mottar den aller første "Kråkeprisen" av Helge Hasselgård.



TEKST: WILLY BAKKEN

FOTO: STEINAR STENVIK

"Kråkeprisjuryen" består av Helge Hasselgård og Willy Bakken, og de hadde mange gode kandidater å velge mellom. Det var imidlertid stor enighet om at den aller første vinner måtte bli lederen av trafikksikkerhetsseksjonen, Sigurd O. Olsen. Begrunnelsen for at han ble utropt til "Årets informatør", er at han bevisst har benyttet informasjon som et virkemiddel for å nå de mål han har satt. I tillegg til å gi lovpålagt informasjon, har han også utvist stort initiativ ved blant annet å få interessegrupper i tale i vanskelige saker.

I sin videre begrunnelse, sier juryen blant annet at prisvinneren i sin daglige dont, har forstått de grunnleggende elementer i god informasjonsutøvelse.

Utnevnelsen av årets "Kråkeprisvinner" fant sted under vegkontorets tradisjonelle avslutning før jul.

Prisen som består av et diplom og tinnbeger, vil også bli delt ut for 1996. Kandidater til denne høythengende utmerkelsen, er i utgangspunktet å finne blant samtlige ansatte i vår organisasjon. ◆



Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1998 - 2007

# Plandokument for Buskerud

*Etter stor innsats fra prosjektleder Gro Ryghseter Solberg og hennes mange medhjelpere, kunne vegsjefen legge fram Buskeruds bidrag til NVVP 1998 - 2007. 1. mars ble dokumentet presentert for politikere og presse. Brobyggeren presenterer her en kortversjon for sine lesere.*



TEKST: HELGE HASSELGÅRD

## Nytt styringssystem

*Den politiske styringen av vegpolitikken skal i større grad enn tidligere knyttes til vegsystemer og til overordnede politiske mål. Politisk styring skal i mindre grad fokusere på enkeltprosjekter.*

For å sikre en målrettet utbygging av stamvegene uavhengig av fylkesgrenser, skal Vegdirektoratet utarbeide forslag til strategier for stamvegnettet. For Buskerud innebærer dette at utbygging av E 16, E 18 og rv 11 ikke inngår i våre vurderinger.

## Framdrift, høringsuttalelser og politisk behandling

Plandokumentet vil bli behandlet i Hovedutvalget for samferdsel og i Fylkestinget våren 1996. Fylkesmannen, statlige etater, alle fylkets kommuner og de interesseorganisasjoner som har bidratt i planprosessen har fått tilsendt planen for uttalelse.

Vegdirektoratet vil sammenfatte forslag fra alle fylker og bistå Samferdselsdepartementet med utarbeidelse av en melding til Stortinget.

*Etter Stortingets behandling av strategiplanen, vil Statens vegvesen høsten 1997 utarbeide et handlingsprogram. Handlingsprogrammet skal dekke hele 10-årsperioden, men gi en mer detaljert behandling av de første fire årene.*

Programmet skal forelegges fylkeskommunen til uttalelse før det fastlegges.

## Bindinger

Prosjekter som har fått sin tilslutning gjennom Stortingets behandling av NVVP 1994 - 1997 regnes som bundne. Vegdirektoratet anser de statlige forpliktelser som ligger i Vegpakke Drammen som en binding. Det foreligger vedtak i Stortinget for den tidsmessige gjennomføring av noen av delprosjektene og disse defineres derfor som bundne. Også Oslofjordforbindelsen og miljøgater i Noresund og Flå, er bundne prosjekter.

## Utfordringer

Det kommer fram mange konkurrerende behov gjennom analysen av utfordringer i Buskerud. Behovene for forbedringer er størst i de trafikksterke områdene i den nedre delen av fylket. Det er her trafikken skaper de største problemene, og det er her mulighetene for samfunnsmessige innsparinger er størst. Men relativt sett, har vegen-

tet vel så stor betydning i de tynt befolkede områdene. En helhetlig veg- og vegtransportforvaltning må balansere ut ulike behov. Prioriteringene må skje ut i fra overordnede politiske mål for samfunnsutviklingen.

## Strategier

Samferdselsdepartementet har definert fire strategier:

- **Framkommelighetsstrategien**  
Hvor mye kan transportkostnadene reduseres hvis vi prioriterer økt framkommelighet? (gjelder både kjørende trafikk, syklende og de som går)
- **Miljøstrategien**  
Hvor mye kan miljøbelastningene fra veger og vegtrafikk begrenses, i hvor stor grad kan vi reparere på uheldige estetiske forhold, hvis vi prioriterer hensyn til miljø?
- **Trafikksikkerhetsstrategien**  
Hvor mange færre kan bli drept eller skadet hvis vi prioriterer økt trafikksikkerhet?
- **Distriktsstrategien**  
Hvor mye kan distriktenes transport kostnader reduseres?

Utviklingen av de fire strategiene viser at det er mulig å oppnå virkningsfulle og kostnadsbesparende forbedringer. Vi har en rekke investeringsprosjekter med god lønnsomhet i fylket.

## Anbefalt strategi

Statens vegvesen Buskerud anbefaler en strategi som retter seg mot følgende spørsmålsstilling:

- *Hvordan kan vi oppnå en mer effektiv transport-avvikling gjennom minst mulig bruk av ressurser og med minst mulig belastning på miljøet?*

Det forbrukes store ikke-fornybare ressurser til transport. Natur, kulturlandskap, bomiljø osv. belastes for å gi rom for økende transportbehov. Transporten gir økt framkommelighet og mobilitet, men fører med seg trafikkulykker, forurensning og varige belastninger på miljøet. For å begrense disse virkningene, må transporten bli mer effektiv gjennom miljømessig gode løsninger. Det må søkes helhetlige løsninger og tas fatt i problemenes årsak, ikke bare avdempe uønskede virkninger.

*Den anbefalte strategien prioriterer derfor tiltak ut i fra tre plantyper som sikter mot helhetlige løsninger for samfunnet:*



### 1. Rutevise planer

En gjennomgang av hele det eksisterende vegnettet med alle aktuelle behov og mangler. Framkommelighetshensynet sees i sammenheng med andre samfunnshensyn.

### 2. Areal- og transportplaner

Denne planleggingsformen retter seg mot utvikling av byer og tettsteder. Gode løsninger avhenger av helhetlig samfunnsplanlegging.

### 3. Kollektivplaner

Kollektivplaner baseres på to hensyn:

- Behov for bedre kollektivtransport utfra framkommelighetshensyn
- Behov for å overføre trafikk fra privatbiler til kollektivtransport utfra miljøhensyn

Den anbefalte strategien konkluderer altså ikke med konkrete tiltak. De tre plantypene vil vise hvilke tiltak som bør iverksettes. ♦

Trafikksikkerhetsaksjonen på rv 7:

## Ny avansert lastebil til Ringerike



Den nye lastebilen er utstyrt med en rekke funksjoner, som gjør det mulig å bruke den til mange ulike arbeidsoppgaver.

Siste tilskudd til maskinparken her i fylket er en svært avansert lastebil. Denne har utstyr som gjør den i stand til å utføre det aller meste. Det eneste den ikke kan benyttes til, er å steike vafler, blir det hevdet. Bilen som blant annet er utstyrt med vekselplansystem, er utviklet av Vegdirektoratet sammen med påbyggingsbedriften Narko Norge A/S. Dette gjør at bilen kan utnyttes optimalt til ulike transportoppgaver såvel sommer som vinter.



AV: WILLY BAKKEN

Det nye "vidunderet" er en tre-akslet MAN, type 19.403 F. Motoren er seks-sylindret og yter 400 hestekrefter. Bilen er utstyrt med cruisekontroll, noe som gjør det mulig å holde jevn hastighet uavhengig av sjåføren. Dette bidrar til at bilen blir lettere å betjene under de ulike arbeidsoppgavene. Vekselrammen bilen er bygd opp med, gjør at det er mulig å benytte forskjellig utstyr på den, alt fra vanlig plan med tipp, dumperkasse til saltsprederutstyr.

Dumperplanet vil bli brukt i forbindelse med anleggskjøring og til asfalt- og oljegrustransport.

Saltsprederen bilen benytter er konstruert slik at den enten kan strø tørrsalt eller saltoppløsning hver for seg, eller sammen. I strøutstyret kan også bygges inn en innretning som maler saltkornene til små partikler samtidig som væsken tilsettes.

Den oppløsningen som da oppstår, har meget gode heftegenskaper mot vegbanen. Spredning av salt utenfor vegbanen kan dermed unngås. Det vurderes derfor nå å gå til anskaffelse av dette tilleggsutstyret.

Lastebilen er i tillegg utstyrt med brøytefeste og undermontert høvelskjær. Høvelbladet har sju helhydrauliske funksjoner for løft og senk på begge sider og hver for seg. Dessuten kan marktrykket justeres fra førerplass og tilpasses forskjellige veg- og føreforhold. Høvelbladet passer godt for vintervedlikehold på busslommer, møteplasser eller rundkjøringer.

Alt utstyret på den nye lastebilen drives hydraulisk.

Totalt har bilen og alt utstyret kommet på rundt to millioner kroner. ♦



Hovedutfordringer i Stortingsproposisjon nr. 1 (1995-96)

# Statsbusjettet for 1996



TEKST: JAN TERJE FRØSETH

**P**å faktaramme nederst til venstre er det trukket ut endel sentrale elementer vedrørende vegsektoren fra budsjettforslaget fra Samferdselsdepartementet. Vegsektoren er en av de store samferdselssektorene sammen med luftfart, jernbane, post og televerk.

## Framkommelighet

Hovedutfordringene på framkommelighetssiden krever et høyt investeringsnivå både i byområdene, på stamvegene og på veiene i distriktene. Oppgavene knytter seg bl.a til fjerning av flaskehals, utbedring av vegnettet med sikte på å redusere køproblemer, innkorting av ruter og sikring av en minstestandard.

For å sikre god framkommelighet på det eksisterende vegnett er det avgjørende med høy innsats i drift og vedlikehold. Trafikkvekst og økt veglengde tilsier også økt vedlikehold, samtidig som det de siste årene også er tatt i bruk mange veganlegg som er dyre å vedlikeholde.

## Miljø

På miljøsidene er det en viktig oppgave å begrense vegsektorens bidrag til luftforurensning og støy, og å sikre at konsekvensene av vegutbygging blir minst mulig for bla. naturområder og kulturmiljø.

## Trafikksikkerhet

På trafikksikkerhetssiden er det en høyt prioritert oppgave å begrense antall skadde og drepte på vegnettet. Etter hvert som enkle, rimelige og effektive trafikksikkerhetstiltak på vegnettet blir gjennomført, blir det mer kostnadskrevende å oppnå reduksjoner i ulykkesrisikoen. Det vil bli stadig viktigere å involvere andre sektormyndigheter, private institusjoner og frivillige organisasjoner i dette arbeidet.

Utfordringene i 1996 vil spesielt være knyttet til:

- Å sikre en rasjonell og effektiv anleggsdrift. Det vil være særlig viktig å unngå kostnadsoverskridelser.
- Å opprettholde et nivå på drift og vedlikehold som sikrer god framkommelighet, uten at det gir langsiktige negative virkninger for vegkapitalen.
- Å fortsatt gjennomføre betydelige tiltak for å redusere antallet ulykker.
- Å ytterligere redusere miljøproblemene knyttet til vegtrafikken.
- Å videreutvikle og starte iverksettingen av det nye overordnede styringssystemet skissert i St.meld nr. 41 (1993 - 1994). Styringssystemet vil få full virkning fra NVVP 1998 - 2007 og vil bidra til mer effektiv ressursbruk i vegsektoren. Det vil på sikt være et hovedmål å utvikle Statens vegvesen til en mer effektiv etat innen for den nye organisasjonsformen.

## Vegadministrasjon

En hovedoppgave for Statens vegvesen i 1996 blir å følge opp St.meld. nr 41 (1993 - 1994) Nytt overordnet styringssystem for Statens vegvesen (Hollerutvalgets innstilling), og Stortingets behandling av denne.

I utforming av dette arbeidet er det stilt som et krav at to sentrale hensyn skal ivaretas: God politisk styring og effektivitet.

I 1996 vil dette bl.a omfatte arbeid med NVVP 1998 - 2007, videre arbeid med tilpasning av Statens vegvesens organisasjon, utvikling av de tilsatte i nye roller, og kompetanseutvikling.

## Drift og vedlikehold

Den foreslåtte bevilgningen til drift og vedlikehold av riksvegnettet, vil i hovedsak være tilstrekkelig til å kunne opprettholde den vegstandard som en har hatt de siste årene.

Som en del av arbeidet for å redusere antall skadde og drepte i trafikken vil innsatsen bli rettet mot friksjonsforbedrende tiltak, belysning, skilt og oppmerking. For å dekke utgiftene til den økte satsingen på disse områdene, er det nødvendig å redusere innsatsen noe på legging av nye asfaltdekker.

Det har vært et mål å styrke tiltak som raskt gir reduserte transportkostnader for næringslivet. Et viktig tiltak i denne sammenheng har vært å fjerne telerestriksjonene på riks- og fylkesvegnettet. Det er gitt bevilgninger til å utbedre skader på vegnettet som følge av oppheving av telerestriksjoner både på riks- og fylkesveger.

Brøyting og strøing vil bli gjennomført i henhold til standard som er holdt de siste år. Ved snøvær om natten skal hele vegnettet være gjennombrøytet innen kl 0600.

Når strøing er nødvendig, skal dette være utført innen morgen- og ettermiddagsrushet starter. Dette gjelder også gang- og sykkelveger.

På høytrafikkerte veger skal det etter snøfall normalt være barmarksføre etter fire timer.

## Riksveginvesteringer

Summen av de årlige bevilgninger sammenlignet med planlagt ramme i NVVP 1994 - 1997 vil bli redusert i perioden. Reduksjonen i bevilgninger er størst når det gjelder stamveger. Såkalte "andre tiltak" (sekkepostene) skal prioriteres og holdes på opprinnelig nivå i forhold til den rammen som er gitt i NVVP-perioden. Det er lagt sterk vekt på å følge opp bevilgningene til gang- og sykkelveger og spesielle trafikksikkerhetstiltak.

Igangsatt prosjekter skal prioriteres slik at rasjonell drift og raskest mulig effekt av anleggene kan sikres.

## Produksjonsvirksomheten

Fra og med 1996 skal det gjennomføres et klart regnskapsmessig skille mellom myndighetsdelen og produksjonsdelen. Produksjonsvirksomheten skal internfakturere sine tjenester til myndighetsdelen ut fra inngåtte avtaler.

Maskinforvaltningen med maskin, materiell og

## Bevilgninger til Buskerud i 1996

**KAP 1320**  
Administrasjons-  
postene  
• 54,5 mill. kr.

**KAP 1321**  
Drift og vedlikehold  
• 160,1 mill. kr.

**KAP 1322**  
Riksveginvesteringer  
• 159,0 mill. kr.

**Budsjetterte**  
bompengeprosjekter  
• 215,0 mill. kr.

**KAP 1324**  
Spes. vedlh. telerestr.  
Rv  
• 2,6 mill. kr.

**KAP 1324**  
Spes. vedlh. telerestr.  
Fv  
• 3,1 mill. kr.

**KAP 1321**  
Egen  
produksjonsvirk  
• 10,0 mill. kr.  
Fylkesvegvedlikehold  
/admin  
• 46,6 mill. kr.  
Fylkesveg-  
investering  
• 24,0 mill. kr.





driftsbygninger vil være en integrert del av produksjonsvirksomheten i den nye organisasjonen. Det vil ikke være nødvendig å opprettholde et maskinregnskap for kun å vise lønnsomheten for maskinene alene.

Fokus skal nå være på produksjonsvirksomheten som helhet. Produksjonsdelen vil på samme måte som dagens maskinforvaltning, knyttes til statsbudsjett og regnskap. Fra 1996 er det derfor gjennomført at Kap 1321, post 24 nyttes for hele produksjonsvirksomheten, og at regnskapsprinsippene for dagens maskinforvaltning gjøres gjeldende for hele produksjonsvirksomheten.

Fakturaene fra produksjon vil dermed være grunnlaget for belastning i stat- og fylkesregnskap.

Fakturaene vil være inntektsgrunnlag for produksjonsavdelingen som fører regnskap over alle relevante utgifter i produksjonen. Ut fra dette får en grunnlag for å utarbeide et produksjonsregnskap som viser inntekter, utgifter og balanse på samme måte som et regnskap i privat virksomhet.

Over- og underskudd vil bli behandlet på samme måte som for det tidligere maskinregnskapet, dvs det blir saldert mot myndighet (trafikk og utbygging).

Året 1996 vil være en foreløpig tilpasning av budsjettopplegget for å sikre en hensiktsmessig løsning i forhold til vegvesenets nye organisasjon.

Et helt nytt budsjett og regnskapsopplegg vil bli innført fra 1998. ♦

## Vegingeniør som "stifinner"



TEKST: OLAF RUSTAND

FOTO: KNUT ESTENSEN

Det er vel ikke så mange vegingeniører som er blitt beåret med å få sitt navn innhugget i en minnestein over eget arbeide. Dette er imidlertid tilfelle her i Buskerud, hvor tidligere amtsingeniør Hans Christian Albert Hansen hadde gjort seg fortjent til det. Denne mannen sto nemlig for planleggingen og byggingen av det praktfulle spaserveisystem i Hamborgstrømskogen. Gjennomføringen skjedde forøvrig i samarbeid med forretningsmannen Hans Hansen, som bidro med det vesentlige av pengene. Hans Hansen var en meget kjent person i Drammen og fikk Hans Hansensveg oppkalt etter seg.

Amtsingeniør var dengang tittelen på Vegvesenets øverste leder. Senere ble den endret til Overingeniør for Vegvesenet, for så å ende ut som Vegsjef som gjelder nå.

Hans Christian Albert Hansen ble født i 1847. Ifølge ingeniør Ødegaards "Buskerud Amts Veivæsen", ble han ansatt som amtsingeniør i Buskerud 7. november 1877 og tiltrådte 21. januar 1878. I samme bok opplyses at Hansen fungerte



Olaf Rustand foran den omtalte minnesteinen over amtsingeniør Hansens arbeide i Hamborgstrømskogen på slutten av forrige århundre.

inntil "kombinationen", men ble deretter ansatt på ny som amtsingeniør. Han arbeidet i Buskerud inntil 1903 da han ble statsråd og senere amtmann i Smålenene. Uttrykket kombinationen kom opp da spørsmålet om sammenfatning av Statens og amtets veibestyrelse ble aktuelt, ifølge ingeniør Ødegaard.

Den minnesteinen som her er omtalt, og som er gjengitt på bildet, er å finne oppe i Hamborgstrømskogen, ca. 15 minutters gange fra Bragernes torg. Jeg har et forslag til naturmannen Sæming Alvim om at han samler sine tropper og avlegger nevnte skog et besøk, for å ta denne minnestein og det enestående stisystem i øyesyn. Er det da en fin og varm dag og dere blir svette og varme, hvorfor da ikke legge turen over Thurmanns vei bort fra Åspaviljongen, hvor det sikkert står en duggfrisk pils og venter på dere.

GOD TUR! ♦



Statens vegvesen Buskerud i forkant av utviklingen:

## Med verdensnyhet på vernefronten

*Vegarbeid kan være farlige saker, og riktig verneutstyr er viktig i vegvesensammenheng. Også på dette feltet ligger Statens vegvesen Buskerud i forkant av utviklingen. Og Brobyggeren har herved - som aller første avis - fått æren av å presentere den nye vernehjelmen, utviklet av vår egen produksjonssjef, Tore Braaten.*



AV: KRISTIN KINCK GAARDER

Konstruktør Tore Braaten har nye oppfinnelser på gang, men vil ikke rope hva det er.



Hjelmen har vært framstilt for kontroll hos Biltilsynet. Den er blitt grundig gjennomgått, kontrollert og funnet i orden. Derfor har den også fått sitt eget kjennemerke og vognkort.



### Målstyring i praksis

- Det hele startet med at jentene på Vegkontoret skulle delta i Grethe Waitz-løpet i -92. I den forbindelse var de på jakt etter et såkalt gimmick for å komme på TV - til Vegvesenets fremme, selv sagt, forteller Tore Braaten, produksjonssjef og patentinnehaver av den nye vernehjelmen. Det var da samme Braaten unnfanger en lysende idé; i bilen hadde han både et stykk vernehjelm og en oransje varsellampe. En hjelm påmontert blinkende, oransje lys måtte da være blikkfang så godt som noe. Ergo tok han med seg utstyret hjem og tilbragte en sen kveld i snickarboden for å gjøre teori om til praksis. Neste dag fikk han låne et batteri av Jan Wamstad på Vegkontoret, og se - det ble lys!

Fredag ettermiddag var hjelmen klar, med blinkende lampe og frontlys. Og lørdag dro rundt regnet 40 forventningsfulle jenter av gårde til Oslo iført Vegvesenets T-skjorter og caps, og med den omtalte hjelmen i bagasjen. Det var Anne-Karin Riise som fikk det ærefulle, men tunge, oppdraget å bære det noe spesielle hodeplagget løypa igjennom. Og damenes lille PR-jippo virket: Anne-Karin ble intervjuet av TV2 - jentene kom virkelig på TV, og Statens vegvesen Buskerud ble

ekponert på en utmerket måte. - Et godt eksempel på målstyring i praksis, mener Braaten.

### Prosjekt med potensiale for videreutvikling

Nå kunne imidlertid historien ha stoppet her. Det nye hodeplagget hadde så langt nemlig bare begrenset seg til å vekke en viss munterhet - i tillegg til verdifull oppmerksomhet. Men produksjonssjefen så straks potensialet i å videreutvikle idéen. Han innså nokså raskt at håpet om å få sin hodekreasjon presentert i Europas motehus måtte legges på hattehylla. Derimot så han hvilke store muligheter det her lå til å utvikle en ny type vernehjelm. En prototype for neste generasjon verneutstyr, så å si.

Hjelmen ble nok en gang fraktet med hjem. Og Braaten gøyv løs på oppgaven i hver en ledig stund. Med entusiasme og et aldri så lite idealistisk tilsnitt; prosjektet tok sin form på produksjonssjefens fritid. I tillegg til varsellampe og ordinære nærlys, ble hjelmen utstyrt med parklys, fjernlys og blinklys på sidene. Han monterte videre både baklys og bremselys, og en liten bært-bært. Det hele betjenes og fjernstyres ved hjelp av en liten, hendig styreboks som med letthet kan festes for eksempel i beltet. Det oppladbare batteriet med virketid på om lag en time, plasseres i en vanlig tursekk eller rumpetaske.

- Noen har sikkert også lagt merke til og lurt på hvorfor vernehjelmen er påmontert hørselvern, sier Braaten. - Dette er først og fremst gjort for å hindre at bæreren av hjelmen skal bli distraherert i sitt arbeid ute i trafikken og på vegene. En ren sikkerhetsforanstaltning, med andre ord. Forebyggende virksomhet i beste HMS-ånd. Men overfor Brobyggerens lesere kan han også rope en godt bevart hemmelighet bak øreklokkene: - De er helt avgjørende for at hjelmen i det hele tatt skal sitte fast på hue'!

### Hybrid - verneutstyr og kjøretøy

Det ferdige produktet ble etter en tids prøveperiode, framstilt for det tidligere Biltilsynet i september -95. Hjelmen ble riktignok ikke typegodkjent, men ble gjennomgående kontrollert og funnet i orden, registrert og utstyrt med eget vognkort: Merke Buskveg, modell Lighttop XL - 1 DnV, med registreringsnummer F - 06 for Buskerud fylke. I tillegg kan vi opplyse at den er registrert for en passasjer (pr. fang) og at drivstoffkoden er brød. Billig og miljøvennlig i drift, men andre ord. Og verdens første og eneste av sitt slag. Vernehjelmen prydes dessuten av Vegvesenets logo, "kråka". - Det er nemlig viktig å ivareta etasens visuelle profil, slår produksjonssjefen fast.



Denne hybriden - et sted mellom kjøretøy og verneutstyr, har også blitt presentert på en leder-samling for etatens folk. Der ble den behørig demonstrert av oppfinneren selv, godt assistert av vegsjefen, Trygve Rognan, som leverte en glø-dende presentasjon - for anledningen på fransk. Og Tore Braaten kan fortelle at det ikke var noe å utsette på interessen; hjelmen vakte oppriktige gledesutbrudd og stor oppmerksomhet som aktu-elt, nytt verneutstyr tilpasset Det nye Vegvesenet.

### Formål til etatens fremme

Foreløpig hersker det en viss tvil om når dette nye tilskuddet på vernehjelmfronten blir tilgjengelig på markedet. Et sentralt spørsmål i denne forbindelse er dessuten hvorvidt den skal inngå som en del av det påbudte verneutstyret for ansatte i Statens vegvesen.

Produksjonssjef Braatens unike kreasjon er imidlertid allerede tilgjengelig for bruk internt i etaten. Den kan leies, eventuelt langtidleases, av de ansatte til formål som er til gode for Statens vegvesen Buskerud. Skriftlig søknad med grundig utredning om formålets art, sendes produksjonssjefen. - Vi legger særlig vekt på å bruken

skal fremme sikkerhet, motivasjon og arbeidsglede innen organisasjonen vår, poengterer Braaten. - Prisen blir gjenstand for forhandlinger i hvert enkelt tilfelle, og avgjøres på bakgrunn av formålets art kombinert med nytteverdien. Han kan dessuten opplyse om at eventuelt interesserte kan benytte standard maskinsøknadsskjema som finnes på alle vegstasjonene rundt i fylket. Og det er kun mopedførerbevis som kreves for å føre hjelmen.

### Mer på gang...

Så langt hva vi har lov til å si; Brobyggen er pålagt taushetsplikt hva hjelmens mer tekniske detaljer angår. - Det er meget viktig å skjerme om graderte opplysninger innenfor utvikling av nye produkter i dagens skjerpede konkurranseklima, sier patentinnehaveren av verdens kanskje best bevarte hemmelighet innen nytt verneutstyr.

- Vi arbeider hele tiden aktivt videre med nye produkter for å være i forkant av utviklingen, forteller Tore Braaten. Og betror Brobyggen et nytt prosjekt som er på trappene. Hva det er? Tja - der er vår munn lukket med minst sju segl. Men så mye kan vi si; det er bare å glede seg!

Ta med vognkortet ?

## Ottar Lorentsen

### - vegsjef i Buskerud fra 1942 til 1963

*Tidligere avdelingsingeniør Ottar Lorentsen ble med virkning fra 1. oktober 1942, ansatt som overingeniør for Vegvesenet i Buskerud. Dette var sjefens tittel dengang. Det var senere i Lorentsens periode at tittelen ble endret til vegsjef.*



AV: OLAF RUSTAND

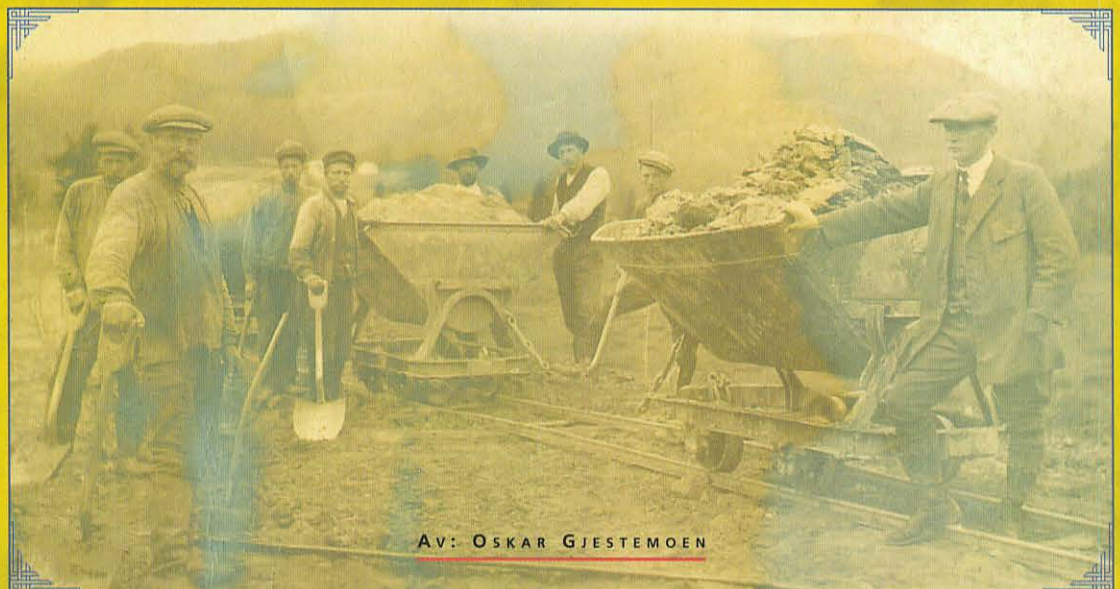
Ottar Lorentsen var født i 1893 og ble uteksaminert fra Norges Tekniske Høgskole i 1917. Han ble ansatt i Vegvesenet i 1920 som assistentingeniør i Sør-Trøndelag, ble avdelingsingeniør samme sted i 1926, og var fra 1937 avdelingsingeniør av klasse A i Sogn og Fjordane fylke.

I Buskerud gikk han så å si rett inn i løvens gap idet han fikk som oppgave å løse Vegvesenet gjennom de tre siste krigsår med tysk dirigering på alle hold. Lorentsen hadde en rolig og verdig opp-treden, så jeg tror faktisk at de tyske offiserer og ledere forøvrig fikk respekt for ham. I et hvert fall kan jeg ikke huske at vi hadde trøbbel inne på kontoret. Arbeidsoppgavene ble ikke særlig mindre etter krigen heller, totalt nedslitt som alt var. Det var faktisk nesten som å begynne på nytt. Som merkantil tjenestemann er vel ikke jeg den rette til å uttale meg om Lorentsens tekniske ledelse av Vegvesenet, men jeg tror i hvert fall å kunne mene at han gjorde en skikkelig jobb. Lorentsen døde den 30. juni 1971 på Skår Pleiehjem i Sylling og ble bisatt i Drammen den 5. juli 1971.

Når det gjelder Lorentsen, kan jeg ikke la være å nevne hans enestående kaldblodighet under en tysk offisers besøk på Vegkontoret, som jeg tilfeldigvis ble vitne til. På Vegkontoret hadde vi ikke nazister i det hele tatt, og følgelig hadde vi regelmessig tilgang til det vi kalte Londonnytt. Akkurat denne dag hadde jeg hatt nyhetene først og gikk deretter inn til Lorentsen med dem. Plutselig kakker det på døren og inn kommer en tysk offiser, slår hælene sammen og hilser. Nyhetene ligger jo helt åpenlyst, og jeg tenkte at nå er helvete løs. Men Lorentsen var like rolig som en ekte pokerspiller, skøv elegant papirene til side og ekspederte tyskeren, mens nyhetene lå helt åpenlyst knappe meteren fra tyskeren. Jeg forsvant selvsagt som et olja lyn inn på mitt eget kontor, der jeg ble stående og lytte ved døren. Heldigvis skjedde intet, og tyskeren forsvant. Kanskje reddet Lorentsen den gang, ved sin iskalde opptreden, Vegkontoret fra noe som lett kunne blitt en katastrofe. Ikke minst for meg personlig som den gang var involvert i motstands-bevegelsen på mitt hjemsted.



## ANLEGGSTEKNIKK FOR 80 ÅR SIDEN



AV: OSKAR GJESTEMOEN

Vi fortsetter også i dette nummer av Brobyggen med et bilde fra Sigdal. Det er fra 1915.

Til høyre på bildet ser vi oppsynsmann G. Corneliussen som er på anleggsbesøk.

Masstransporten foregikk med skinnegang og vagger. Det ble for det meste brukt

9 - 10 kilos skinner, men det ble også brukt sju kilos. Svillene var oftest av jern, men det ble også brukt tresviller. Ved bruk av tresviller ble skinnene festet med 2 eller 3 tomms skinnespiker (dogs) Svilleavstanden ved bruk av sju kilos

skinner, skulle være 60 - 70 cm og ved bruk av ni kilos skinner, skulle avstanden være 80 - 90 cm. Vaggene på bildet er sidetippende. Under første delen av opplastingen, var vaggene tippet halvveis over for å lette opplastingen. Likevel var opplastingen meget tungt arbeid, da den ble utført med spade og spett.

Var vaggene lastet med f.eks. leire, hendte det ofte at massen ikke ville slippe, og vaggene fulgte med ut i vegfyllingen. Sidetippende vagger var ofte levert av firmaet Sigurd Stave i Christiania.

## VEGPUKING PÅ EN PARSELL AV SIGDALSVEGEN

AV: PER A. KNUDSEN

I forrige nummer av Brobyggen var det på siste side et foto og en artikkel av Oskar Gjestemoen om steinpukking på Sigdalsvegen. Gjestemoen spør om det er noen som kjenner til hvor denne parsellen ligger.

I forbindelse med en befaring med Sigdal

kommune, kom det fram at ing. Torbjørn Lund hadde sett denne artikkelen, og han mener at vegparsellen ligger like ovenfor Hole bru ved eiendommen Narumshagen. Etter den nye kilometreringsen er bildet tatt ved ca Hp 4 km 2.0.

Bildet er tatt i retning nordover i dalen.