

# Brobyggeren

Nr 3 - juli 2000 / 30.årgang

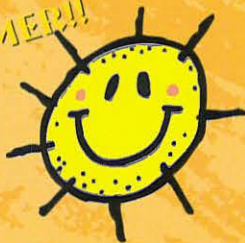


**Statens vegvesen**  
Buskerud





GOD  
SOMMER!!



#### Bedriftsblad

for Statens vegvesen Buskerud  
Nr.3, juli 2000  
30. årgang

#### Redaktør

Kjell Wold  
Telefon: 32 21 45 47  
Mobil: 90 09 48 86  
kjell.wold@vegvesen.no

#### Redaksjon

Inger Lise Sagmo  
Telefon: 32 21 45 48  
Kjersti Danielsen  
Telefon: 32 21 45 45

#### Redaksjonsråd

Hans Jan Håkonsen  
Einar Ottesen  
Albert Skarstad  
Erik Lysenstøen

#### Grafisk produksjon

Layout og repro:  
Jorunn Ebbestad Brun  
Trykk:  
Saturn Trykk as  
Opplag 1600

#### Utgiver

Statens vegvesen  
Buskerud vegkontor,  
Tollbugt.2  
3044 Drammen  
www.vegvesen.no/buskerud

#### Foto på omslaget

Prosjektleder Eirik Øvstedal og  
landskapsarkitekt Kirstine Laukli  
viser H.M.Kong Harald rundt på  
rasteplass i.f.m. åpning av Rv 23  
Oslofjordforbindelsen.  
Foto: Kjell Wold

#### Neste nummer

September

## Buskeruds *Bukkene bruse*

De tre kjempeanleggene vi bygger nå i Vegvesenet i Buskerud er store alle sammen. Den største kommer først! Vi må vente to år på Bragernes og ett år på Drammen-Mjøndalen, men Oslofjordforbindelsen ble vist fram for Kongen få dager før Øresundforbindelsen mellom Danmark og Sverige åpnet.

Nå er tiden inne for rallarene til å forlate det ferdige anlegget og dra videre til nye utfordringer. Jeg mener bestemt vi er ætlinger etter dem som bygde de store jernbaneanleggene. Når jobben er gjort, er det ingen plass for rallaren, han skal ikke forvalte og bruke. Likevel - mange års arbeid setter spor. Den jobben som ble gjort, problemer som ble løst, venner man fikk, minner fra hverdag og fest som deles med mennesker som var fremmede og ble gode kolleger og venner. Historiene blir igjen, berettes videre til familie og venner og begynner for eksempel slik "Da jeg var på Oslofjorden på 90-tallet kom Ole inn en dag, hvit i øya og sa: "Eirik, nå får vi fjorden i fanget". Og jeg .....

Stoltheten over det vi har gjort og de problemene som er overvunnet har vi. Er det lov å være stolt i vår tid? Bare delvis. Selvgodhet og navlebeskuelse er ord jeg hører hviske i det fjerne. Stolthet er den følelsen vi har inni oss når vi har gjort et godt stykke arbeide, når vi har holdt på lenge, overvunnet farer, utfordringer og oss selv, og kommet i mål, rakrygget, i god behold med den gode følelsen og økt selvrespekt. Jeg føler stolthet over det vi har gjort på Oslofjordprosjektet, stolthet over at vi har utført den store oppgaven samfunnet har pålagt oss.

Fra anleggskulturen registrerer vi med undring alle de roller som finnes i samfunnet vårt. De som er gitt oppgaver med tilhørende makt til å forvalte store eller små deler av den enorme mengden av lover og regler som setter betingelser for hvordan landet skal bygges. Enorm er både regelmengden og hæren av kontrollører. Se på en annen tunnel, der mye gikk galt. Se på den delen av kontrollør-hæren som ved sine skrivebord i etterpåkløkskapens klare lys



kan dissekere og analysere og påpeke alle de gale avgjørelser som ble truffet. Det er slik at jeg lurer på hvordan noen tør å bygge! Makten i kontrollørrollen forvaltes så ymse. De fleste er redelige med bidrag til effektive løsninger. Andre nidkjære som futen i eventyrene og utøver tvilsomme mandat med skylapper og egeninteresser for øye. Balansen i spillet burde bekymre.

Noen lurer kanskje på om jeg ikke tar rallarhatten på urettmessig, om byggherren har rett til den. Entreprenørene og Vegvesenets produsenter ja, bestilleren ikke. Det formaliserte rolleskillet er nylig innført. Anleggskulturen er og må være tungt forankret i hele miljøet, hvis vi skal få positive effekter av skillet. Når produsenten ikke deler ansvaret for prosjektets målsettinger med byggherren, og når byggherren ikke bidrar til effektiv og god produksjon, vil vi ikke lenger produsere optimalt. Vi ser tegn til ukultur. Byggherrer som til forveksling ligner futene, som forvalter regler og roller med en problemskapende nidkjerhet, som gir dårlig framdrift og økonomi. Vi ser entreprenører (og konsulenter) med vinkelskrivere som er mer opptatt av å skape og holde orden på berget av tilleggsregninger enn å bidra til produktivitet.

For prosjektet vårt er kommet i mål og festen er vel fortjent. Jeg gleder meg over alle dem som fikk feire sammen med Kongen og dele gleden over et vellykket prosjekt. Så til slutt en takk til alle dere (og det er mange!!) som har bidratt til det resultatet vi overleverte til bruk den 29. juni år 2000. Og en særlig takk til dem som har hatt det daglige ansvaret for å planlegge, styre og bygge seg fram i mange år. Jeg er stolt over den jobben dere har gjort!

*Eirik Øvstedal*

Rv 285 gjennom Lier  
får i løpet av  
halvannet år 2,7 km  
ny gang- og sykkelveg  
fra Lier E-verk  
til Lyngåskrysset.

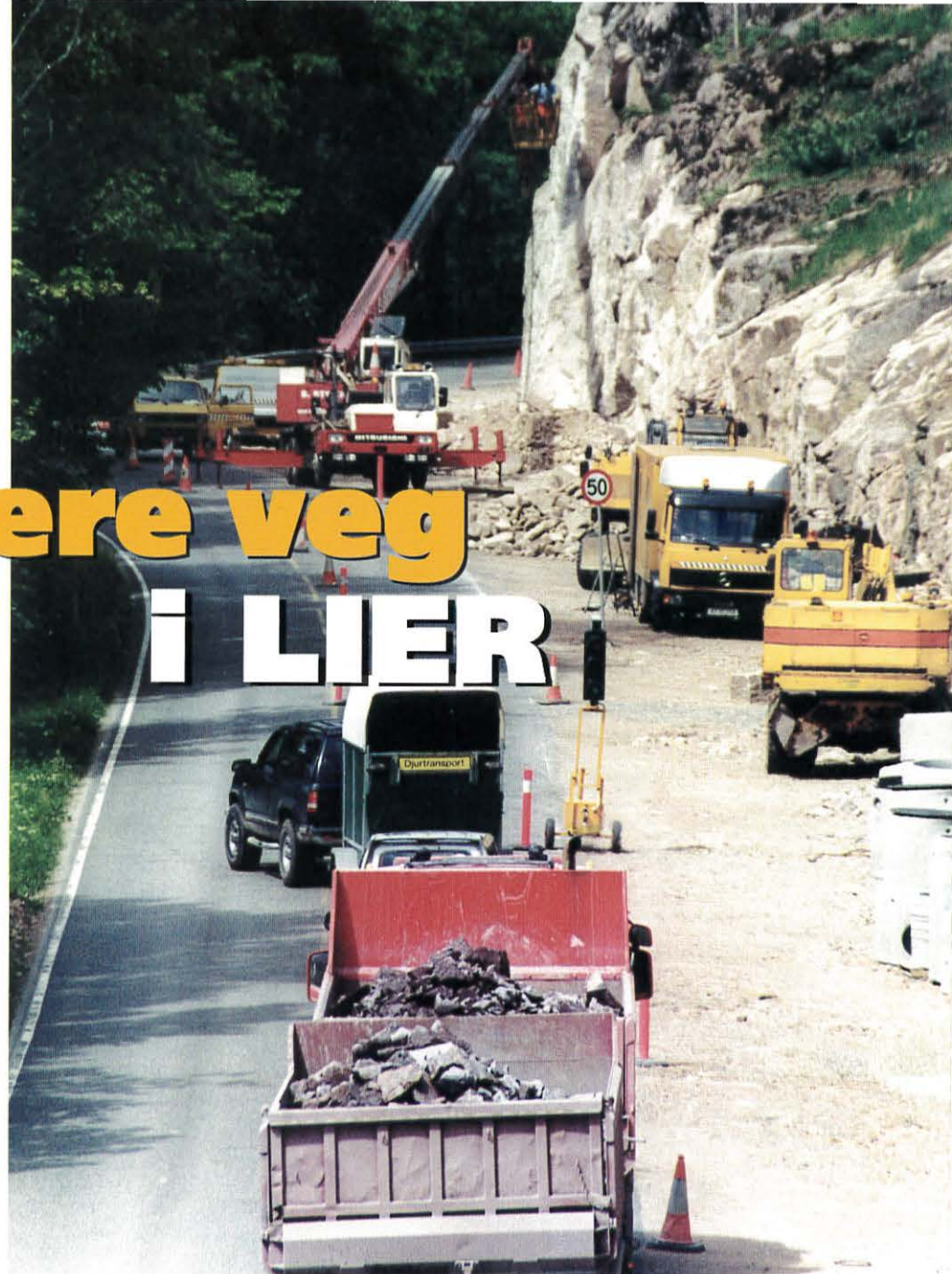
# Tryggere veg i LIER

TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

Til det prosjektet sprenges det ut 7500 kbm fjell langs deler av traseen, mens hele 60.000 kbm fjell fra Bragernestunnelen brukes til en stor fylling langs vegen. Den nye gang- og sykkelvegen legges hele strekningen på innersiden av eksisterende veg. På de mest svingete partiene blir den trafikerte vegen mellom Lierbyen og Tranby/Sylling også rettet ut og dermed tryggere for alle typer trafikanter.

- Vi startet opp i vinter og skal etter planen være ferdig i oktober neste høst, forteller byggeleder fra utbyggingsavdelingen Erik Foslien. Gang- og sykkelvegen, som er en del av kompensasjonstiltakene til Lier i Vegpakke Drammen, blir et av fylkets største og dyreste prosjekter i sitt slag med en prislapp på drøye 35 millioner kroner.

Vegen måtte stenges helt et par dager i vår da de største sprengningsarbeidene pågikk, nå klarer prosjektet seg med kortere stengeperioder, mens trafikken på vanlig dagtid passerer lysregulert i ett felt.



Mye fjell sprenges ut for ny gang- og sykkelveg på Rv 285 i Lier.

Det er Statens vegvesen Buskeruds egen produksjonsavdeling som er hovedentreprenør på jobben. Den store fyllingen er det Gol-firmaet T. Engene AS som tar seg av. - Vi er i ru-

te og jobben går helt etter planen, sier produksjonsleder Sigmund Haugen. Han er også tilfreds med trafikkavviklingen forbi anleggsområdet. - Vi kan ikke si det har vært store vansker med biltrafikken. Kun i morgen- og ettermiddagsrushet blir det litt køer ved trafikklysene, men det løser seg fort opp, forteller han. Produksjonsavdelingen har syv-åtte personer som er engasjert i jobben. Når dette prosjektet åpner neste høst er det et sammenhengende gang- og sykkelvegnett i søndre del av Lier mellom Tranby, Lierbyen, Kjellstad og Lierstranda.

- Vi er i rute, sier f.v. Erik Foslien, Sigmund Haugen, Ole Martin Raaen, Kine Bakken, Helge Berg og Dagfinn Brenna.



# Vellykket temakveld om MC-sikkerhet

Speilblanke motorsykler kom virkelig til sin rett i strålende kveldssol da MC-forum i Buskerud arrangerte temakveld i mai. Hensikten var å lokke MC-entusiaster til samling med søkelys på trafiksikkerhet. Rundt 150 MCere møtte opp på trafikkstasjonene i Hallingdal, Ringerike og Drammen for faglig og sosialt samvær.



- Hold stadig grep og press fram kjeven slik at luftveiene frigjøres. Slik bør hodet holdes når hjelmen skal tas av en bevisstløs person. Ove Treverket t.v. og Ola Egil Leikvold t.h. demonstrerer, mens Oddbjørn Brustad følger nøye med.

TEKST OG FOTO:  
INGER LISE SAGMO

- Et positivt tiltak, mente formann i NAF MC-klubb i Hallingdal, Frederick Lund. Hans klubbmedlemmer utgjorde over halvparten av de over 60 fram møtte på Hallingdal trafikkstasjon. MC-klubben har sammen med Vegvesenet, kjøreskoler og forsikringsbransjen hatt tilsvarende arrangement tidligere, men på MC-forums temakveld ble sikkerhet satt inn i et enda bredere perspektiv.

## Hjelmen skal av

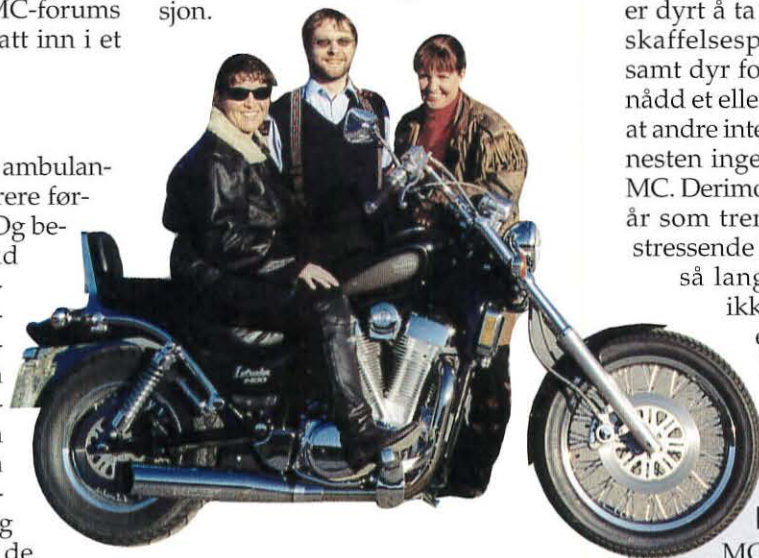
Fra Gol Røde Kors stilte ambulansepersoneell for å demonstrere førstehjelp ved MC-ulykker. Og beskjeden var klar: Første bud innen førstehjelp er frie luftveier - og dermed må hjelmen tas av dersom en person er bevisstløs, selv om det er fare for skader i nakke og rygg. Argumentet om at det ikke hjelper å ha sunn og frisk nakke dersom du ikke får puste og dermed kveles, kjøpte nok de aller fleste.

Fra Vegvesenet og kjøreskoler stilte også fagpersonell, og Maskinsenteret Fagernes stilte med sikkerhets- og verneutstyr. Politiet hadde med lase- ren sin og ga de som ville anledningen til å teste hvor god oppfatning de hadde av egen fart. Med tildekket speedometer fikk de beskjed om å kjøre i 50 km/t. Slett ingen enkel sak,

men av de som "bommet" var det betryggende nok svært få som kjørte fortere enn de skulle.

## Fornøyd

- Vi hadde håpet på flest mulig fram møtte, og er rimelig fornøyde med responsen, sier avdelingsingeniør Oddbjørn Brustad, som sammen med Roy Sjødal, Kjell Erik Strand og Halvor Brattegard var Vegvesenets representanter fra Hallingdal trafikkstasjon.



- Flott tiltak, mente Marianne (t.v.) og Heidi Pukerud (t.h.). Oddbjørn Brustad ser ut til å trives som midtpunkt.

- Det er veldig trivelig å være med på slike arrangement, og potensialet er stort - vi kan ta imot langt flere enn de 60-70 deltakerne som møtte opp i kveld, mener han, og legger til at de har fått ros for arrangementet fra mange hold.

## Ungdommen fraværende

Selv om arrangementet var en suksess, var det uten tvil en gruppe innen MC-miljøet som manglet: Ungdommen. Nå er det ikke meningen å framstille deltakerne som gamle, men begrepet voksne kan i alle fall forsvares.

- Hvorfor tror du det var så få unge til stede, Oddbjørn Brustad?

- Det er ikke mange ungdommer som kjører MC eller moped lenger. Det er dyrt å ta lappen og det er høy anskaffelsespris på sykkel og utstyr, samt dyr forsikring. Muligens har vi nådd et eller annet vegskille som gjør at andre interesser veier tyngre. Det er nesten ingen som kjører opp på lett MC. Derimot er det mange fra 30 til 60 år som trenger adspredelse fra det stressende livet som mange har hatt så langt. Antakelig har mange ikke hatt råd til slike utskjei- elser før, avslutter Oddbjørn Brustad.

## Dette er MC-forum

MC-forum - et samarbeidsorgan underlagt fylkeskommunen - arbeider for bedre trafiksikkerhet for motorsyklister. I Buskerud består forumet av representanter fra trafikkskolene, Norsk Motorcykel Union, MC-klubbene, politiet, MC-forhandlerne, skoleverket og helse- sektoren. MC-forum består utelukkende av personer som kjører MC selv. Sekretærfunksjonen ivaretas av Statens vegvesen Buskerud.

# Skal 90 mennesker dø i trafikken i sommer?

- Senk farten! på E 134 og Rv 7 i sommer. Det er vår oppfordring til alle som kjører på vegene i Buskerud. Disse strekningene er blant 30 strekninger over hele landet som er skiltet med gule Senk farten-skilt i sommer.

TEKST: KJERSTI DANIELSEN  
FOTO: WILLY BAKKEN

I begynnelsen av juni gikk startskuddet for årets *Senk farten*-kampanje. For andre år på rad går Statens vegvesen og Politiet sammen om en storsatsing i sommertrafikken. 30 strekninger over hele landet er plukket ut, enten fordi de er ulykkesstrekninger eller fordi de har høy gjennomsnittshastighet. På disse strekningene er det stor fare for å møte enten Politi eller Statens vegvesen i sommermånedene.

## Fart er farlig

Statistikkene viser at gjennomsnittlig 90 mennesker dør i trafikken hver sommer. Juli peker seg ut som den verste ulykkesmåned.

At det er en klar sammenheng mellom dødsulykker/alvorlige ulykker og stor fart er det ingen tvil om. Dersom vi får redusert gjennomsnittshastigheten på norske veger, vil antallet drepte gå ned.

*Senk farten* er derfor en kampanje som appellerer til bilistenes fornuft.

En hovedoppgave er nettopp å få fram hvorfor det er fornuftig å senke farten. I årets aksjon gjøres dette blant annet gjennom en TV-spot på TV2 og TV3 som viser hvilke alvorlige konsekvenser selv en kollisjon i 70 km/t kan få. TV-spot'en vises også på lokal-TV i Buskerud.

## Åpnet 9. juni

I Buskerud åpnet *Senk farten* med en pressekonferanse og storkontroll ved Herstrøm på E 134. Samtidig foregikk det kontroller tre andre steder i fylket. På Herstrøm ble det også foretatt en spørreundersøkelse blant bilistene om kjennskap til kampanjen, forhold til fart og nok hvile under bilkjøring.

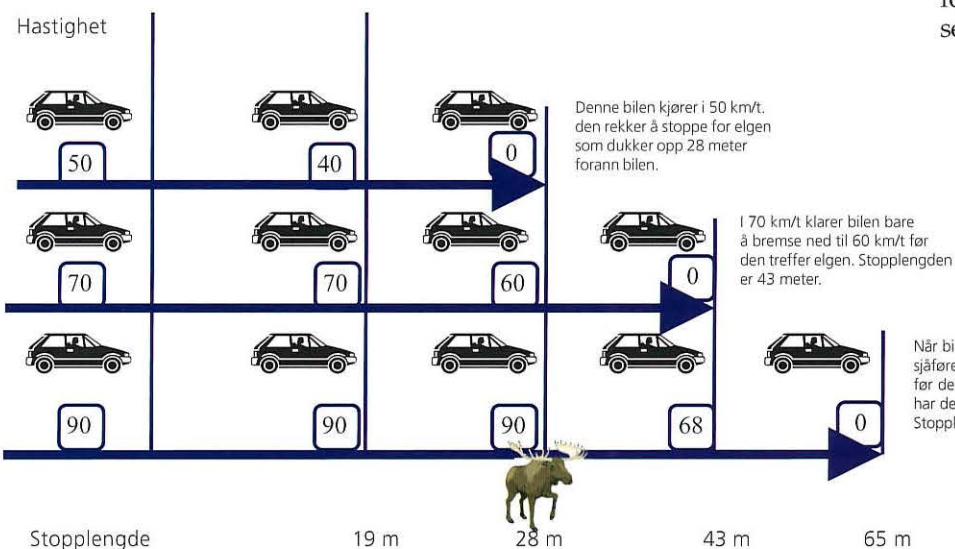


Ulf Nesle, Drammen Politikammer og Kjersti Danielsen, informasjonskonsulent Statens vegvesen Buskerud i snakk med en bilist.

## Fartstavle

I forbindelse med kampanjen har trafikkavdelingen satt opp en fartstavle på Rv 7 sør for Nesbyen. Også i Vestfold og Vest-Agder finner du denne typen tavle. Tavlen viser farten til forbipasserende biler opptil fartsgrensen. Kjører du fortere får du beskjeden:

**For fort!**



Kunnskapene om trafikkreglene i forholdet mellom bilister og syklister er mangelfulle. Regelverket er ikke lett, men i stedet for å satse på å informere om detaljene, forsøker Vegvesenet gjennom kampanjen **Sykkel for livet** å oppfordre både syklister og bilister til å ta hensyn og være oppmerksomme framfor å stå på sin rett.



Vegvesenets Bjørn Dietrichs og Anne Marit Jordheim (Trygg Trafikk) stilte med sykkelvettregler og spørrekonkurranse under årets Drammenselva rundt.

## Kampanje for bedre **SYKKELVETT**

TEKST OG FOTO:  
INGER LISE SAGMO

### Sykkelvettreglene



Smarte syklister...

- ... er synlige i trafikken
- ... gir tydelige tegn
- ... ser andre trafikanter i øynene
- ... lytter til trafikken, ikke musikken
- ... venter på grønt
- ... gir fotgjengerne første rett på fortauet
- ... bruker lys i mørket
- ... bruker hjelm



Statens vegvesen

Det er først og fremst vikepliktsreglene i forholdet mellom bilist og syklist at kunnskapene ikke strekker til blant folk flest. At regelverket kan være vanskelig å forstå og følge i praksis, er dette et eksempel på: En syklist som kommer fra en skiltet gang- og sykkelveg og skal krysse en offentlig veg eller gate, har vikeplikt. Skal syklisten derimot krysse en privat avkjørsel er det bilisten som har vikeplikt.

- Folk flest vet ikke forskjell på en avkjørsel og en veg, mener senioringeniør Bjørn Dietrichs. - Og de er i godt selskap. Også Vegdirektoratet har ved flere anledninger hatt problemer med hva som er hva, sier han.

I Hønengata på Hønefoss ligger denne typen utfordringer på rekke og rad. Sykler du langs denne gata krysser du flere små gater. Syklister som krysser disse gatene, skal vike for bilene som krysser gang- og sykkelvegen. Derimot har den store mengden biler som kommer fra et kjøpesenter, altså i praksis fra en privat avkjørsel, vikeplikt for syklende på gang- og sykkelveg. Med dette som utgangspunkt er et av budskapene i kampanjen utvilsomt: Vær våken - og stol ikke på andre enn deg selv! Det gjelder både syklister og bilister.

### Endelig på TV

Sykkel for livet er en av fire trafikk-sikkerhetskampanjer som Statens vegvesen skal satse på i tre-fire år framover. Målet med kampanjen er å bedre samspillet mellom syklister og bilister, for dermed å redusere antall ulykker. Mange sykkelkoordinatorene fikk i år det de har ønsket seg: En informasjonsspot som ble vist på TV den første kampanjeuka. Denne er et av hovedelementene i den riksdekkende delen av kampanjen. Spoten, som henvender seg både til bilister og syklister ble vist på TV2, TV3 og NRK1 første uka i mai. I hele sommer sendes radiospots på P4 som henvender seg til bilistene. På [www.vegvesen.no/sykkel](http://www.vegvesen.no/sykkel) ligger en spørrekonkurranse om sykling og sykkelregler.

### Lokal oppfølging

I Buskerud er kampanjen fulgt opp blant annet ved sykkelaksjoner i Drammen, Hønefoss og Kongsberg. Dette har vært et samarbeid mellom politiet, Trygg Trafikk og Vegvesenet - representert både ved trafikkstasjonene og vegkontoret. Aksjonene har foregått ved steder der trafikkbildet er komplisert og syklister og biler lett gjør feil. Situasjoner som oppstår har vært grunnlag for samtaler med forbi-

passerende. Sykkelvettreglene som ble delt ut under sykkelaksjonene, er også sendt ut til samtlige barne- og ungdomsskoler, kjøreskoler, politikkamre og lensmannskontor.

## Nyttig tilbakemelding

Det kanskje mest vellykkede tiltaket var spørrekonkurransen som ble laget til sykkelløpet Drammenselva rundt. Rundt 400 av de 1 100 startende fylte ut spørreskjemaet om sykkelregler.

- Hovedinntrykket i ettertid er at begrepsforvirringen er stor. Hva er forskjellen på et sykkelfelt og en gang- og sykkelveg? Og hva er et gangfelt? Er det det samme som et fortau?

- Hvordan skal folk kunne tilegne seg kunnskaper om regelverket dersom de ikke vet hva begrepene betyr? spør Bjørn Dietrichs. Det er med andre ord ingen tvil om at forbedringspotensialet er stort og at vi har mye informasjonsarbeid å gjøre i sykkelsammenheng.

- Det som har vært veldig hyggelig er at de aller fleste vi har snakket med, både under Drammenselva rundt og ellers i byene, har vært svært interes-

serte og mottakelige for budskapet vårt. Spesielt tror jeg at vi ved arrangementer som Drammenselva rundt treffer folk som ofte både sykler og kjører bil, og begge disse trafikantgruppene er selvfølgelig viktig å nå fram til. Dette er noe vi burde følge opp også andre steder enn i Drammensområdet.

## Ikke mot kjøreretningen

I tillegg til vikepliktsreglene, hersker det en del forvirring om sykling på sykkelfelt. For ordens skyld: Sykkelfelt er oppmerkede felter i ytterkant av vegbanen eller på gang- og sykkelveger, adskilt med heltrukken hvit linje (og av og til malt røde, som for eksempel i Drammen).

Det mange ikke vet er at sykling i sykkelfelt langs veg skal foregå i kjøreretningen. En undersøkelse med syklister i Havnegata i Drammen viser imidlertid at 23% av de som sykler fra Drammen sentrum om ettermiddagen, sykler på feil side.

- Å sykle i sykkelfelt på ventre side av vegen er forbudt, og seks ganger så farlig som å sykle på riktig side, fastslår Bjørn Dietrichs.



Inger Grefstad delte ut sykkelvettregler til de mange syklistene på Kongsberg under aksjonen i midten av mai.

## SPØRREKONKURRANSE

1. Er det lov å sykle i gangfelt?
  - a Ja, men bilene har ikke vikeplikt
  - b Ja, bilene har vikeplikt for syklende i gangfeltet
  - c Nei, det er forbudt
2. Er det lov å sykle på fortau?
  - a Nei, det er forbudt
  - b Ja, men du må ta hensyn til fotgjengere
  - c Ja, og husk å ringe med bjella så fotgjengere blir oppmerksom på deg
3. Er det påbudt å bruke hjelm?
  - a Ja
  - b Ja, men kun for barn under 12 år
  - c Nei
4. Er det lov å sykle på venstre side av vegen?
  - a Ja, hvis det er sykkelfelt
  - b Nei, forbudt
  - c Ja, du kan sykle hvor du vil bare du bruker hjelm
5. Er det påbudt å bruke lys på sykkelen når det er mørkt?
  - a Ja, men ikke der det er gatelys
  - b Ja
  - c Nei
6. Er det påbudt å sykle på gang-/sykkelveg når denne ligger langs vegen?
  - a Ja, når den ligger på høyre side
  - b Nei, du kan selv velge hvor du vil sykle
  - c Ja, du må velge gang-/sykkelveg der det finnes



Er det lov å sykle i gangfelt?

Riktig svar:  
1a, 2b, 3c, 4b, 5b og 6b



Les mer på [www.vegvesen.no/sykkel](http://www.vegvesen.no/sykkel)  
Test dine kunnskaper og bli med på trekningen av flotte sykkelpremier.



- Fin og effektiv jobb, sier Arild Fagerås (t.v.) og Arne Sandum.

# Lønnsomt MILJØPROSJEKT

*Vegomleggingen på Skaret i Hole etter bomnedleggelsen på E 16 sist høst er i rute og blir et meget lønnsomt miljøprosjekt.*

TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

- En god del av de 10.000 kbm fjell vi sprenget ut her noen hundre meter øst for bomstasjonsområdet brukes til vegomleggingen. Steinen knuses og pukkes her på Skaret. Det gir minst mulig opplasting, transport og andre miljølemper. Mye av asfalten fra plassen her gjenbrukes også på anlegget. Bare i rene penger regner vi med å spare om lag en halv million kroner, forteller prosjektleder Odd Nygård.

Produksjonsavdelingen i Buskerud har store deler av disse jobbene. Containere for miljøfarlig avfall er også satt ut på anlegget. Pukkingen ble gjort på en snau uke midt i mai. Arbeidet med gjenbruk av asfalt gjøres i flere etapper før vegen er lagt om og ny parkeringsplass er opprettet der bomstasjonen stod. Hele jobben er ferdig utpå høsten. - Et slikt prosjekt krever nye måter å tenke og samarbeide på. Det har vært utfordrende og givende, sier Nygård.



Knuseverk for pukke på Skaret. Stein fra fjellet langs E 16 som er sprenget ut bare 400 meter unna.



# SIKRERE



## Bragernesåsen

*En fredelig plett midt i Drammen sentrum, mer kjent for makelige spaserturer og det gode liv, er ikke det første man forbinder med rassikring.*

TEKST: KJERSTI DANIELSEN

FOTO: LIER REKLAME AS

Men da Norges Geotekniske Institutt var ferdige med forundersøkelsene til Bragernestunnelen var det ingen tvil om at deler av Bragernesåsen måtte sikres i tilfelle ras under sprengingen av tunnelen. Fjellet er bratt med løse partier, og fjellsorten basalt var full av sprekker. Kanskje ikke så trygt når over 700 kilo sprengstoff skal gå av flere ganger i døgnet inne i åsen?

### Bolter og nett

Den opprinnelige planen var å bygge en rasvoll for å sikre alle utsatte hus i Bergstien bak Bragernes kirkegård. Denne planen ble imidlertid forkastet etter motstand hos huseierne. Det ble derfor besluttet å sikre fjellet med bolter og stålnett. En metode som blant annet er brukt ved E18 i Holmestrand.

Det er ikke bare de samme metodene fra Vestfold som er tatt i bruk. Statens vegvesen Vestfold har blitt nesten for spesialister å regne på rassikring, og fikk derfor jobben i Bragernesåsen. Gjengen fra Vestfold har

opplevd våren i både stekende sol og piskende regn i Bragernesåsen. De har jobbet fra Bergstien og fra Thurmannsvei, som går fra Underlia til Åspaviljongen. Her har de heist seg ned fra stien og ned den rundt 50 meter høye fjellveggen. Ganske luftig arbeidsplass med andre ord. Men ikke uvant for disse gutta som har både "Paven" og sikringen etter raset på Rv 7 på rullebladet.

### Holder en menneskealder

Ingeniørgeolog Terje Kirkeby på Bragernesprosjektet kan love at denne sikringen skal holde. Hver av boltene tåler hele 10 tonn, og det er satt opp 70-80 bolter.

- Ja, dette holder lenge, sier han, og antar en levetid på 50-100 år. Statens vegvesen følger opp så lenge arbeidet på tunnelen foregår. Etter det tar kommunen over.

- Noe småstein vil rase ned, opplyser Kirkeby, men legger til at det har det alltid gjort i dette området. Han

tror imidlertid ikke at det blir særlig dramatisk når sprengningene når fram til det sikrede området.

- Jeg tror ikke rystelsene vil ha så mye å si. De er ganske små, men kan naturligvis være en utløsende faktor. Frost, vær og vind jobber nok mer effektivt for å bryte opp fjellet enn disse rystelsene, sier han. - I hvert fall over tid.

Ingeniørgeolog Kirkeby mener derfor at området burde vært sikret tidligere, og synes det er heldig for Drammen at arbeidet nå blir gjort i forbindelse med tunnelen.

### Har løsnet allerede

Kirkeby avslutter med å fortelle at en steinblokk faktisk har løsnet allerede.

- Den er litt vanskelig å se, sier han, den ligger liksom i et søkk. Men den er fanget opp av nettet og henger dermed trygt forvart oppe i åsen.

Og der blir den altså hengende i mange, mange år.

# En ny attraksjon på Spiraltoppen?

*Inne i granskogen ved Spiraltoppen høres bare fuglekvitter og summing fra insektene. De kritiske røstene som tidligere steg opp fra Drammensgryta har stilnet hen. Ingen ser lenger ut til å ha noe imot et lufttårn ved Spiraltoppen.*

TEKST: KJERSTI DANIELSEN

ILL.: OKER ARKITEKTUR

Når noen begynner å tukle med turområdet på Spiralen pleier Drammens gode borgere raskt å reagere. Derfor var det heller ingen overraskelse at stemmene hevet seg da planene om å bygge et lufttårn for Bragernestunnelen der opp ble kjent. Kritikerne så for seg både skogsdød og dyreflukt.

- Det vi var mest redd for den gangen var lydnivået, forteller Inger Hyllseth, leder av Drammen og Oplands Turistforening. - I tillegg så vi for oss at dette kunne bli svært skjemmende i et populært turområde. I den uttalelsen vi ga den gangen het det vel at vi godtok tårnet på visse betingelser, og det ser ut til å ha gått bra.

Heller ikke Naturvernforbundet i Drammen har noe imot det nye tårnet.

- Vi har ingen planer om å ta opp denne saken igjen, sier Ingeborg Dahl i en kommentar til Brobyggeren.

## Luftforurensning

Parsell Bragernes skal bidra til å redusere luftforurensningen i

Drammen. Forekomsten av svevestøv og bileksos er spesielt høy i byen fordi den ligger i en dal. Da får vi det som kalles *inversjon*. Det vil si at den forurensede luften som slippes ut nede i dalen ikke blir skiftet ut, og blir liggende som et lokk over hele byen.

For å redusere luftforurensningen blir det installert et elektrostatfilter i Bragernestunnelen. Her renses luften for støv, og slippes ut via en sjakt som først skrår 360 meter innover i fjellet før den stiger vertikalt rundt 200 meter. Sjakten munner ut i et lufttårnet, og luften slippes ut *over* inversjons-sjiktet.

## 14 meter høyt tårn

Lufttårnet ved Østre Skanse blir 14 meter høyt. Høyden er beregnet av Det Norske Veritas etter omfattende beregninger av luften som skal slippes ut.

Boringen av selve sjakten tar til i september, og skal være fullført i løpet av to måneder. Sjakten skal fullprofilbores. Det er første gangen et så stort tverrsnitt (12 kvm) fullprofilbores i Norge.

Tårnet skal bygges sommeren 2001. Så får vi se da, om de kritiske røstene forblir stumme.



## Vegåpning Rv 23



1. Ruth G.Haug og vegsjef Eva Solvi i munter passiar mens de venter på Kongen
2. Folkedans i folkehav før vegåpningen
3. Snora er klippet. F.v. Kong Harald, vegsjef Eva Solvi, vegdirektør Olav Søfteland, fylkesordfører i Akershus, Ragnar Kristoffersen og vegsjef i Akershus Stein Fykse

4. - Her skal du signere, sier vegdirektør Olav Søfteland
5. Vegsjefen intervjues av NRK Dagsrevyen
6. Storfornøyde med vegåpningen, Eva Solvi og utbyggingssjef Svein Olav Thorvik
7. Hyggeprat på rasteplassen, f.v. Kirstine Laukli, Eirik Øvstedal og Kong Harald

FOTO: KJELL WOLD

# VEGEN I LAND

FOTO: KJELL WOLD  
JORUNN EBBESTAD BRUN



12



Rv 23 Oslofjordforbindelsen

# KAPET





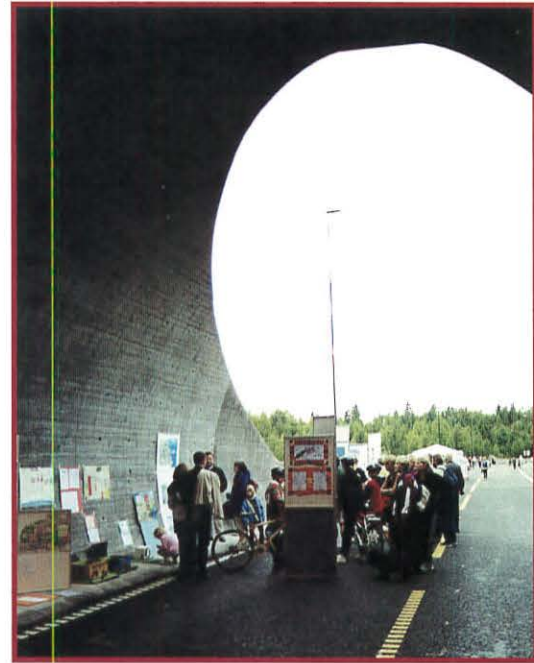
# Superlativenes dag!

*Fenomenalt! Fantastisk!  
klang det over Røyken, Hurum  
og Frogn søndag 25. juni.  
Da vandret, syklet, busset, løp og skøytet  
tusenvís av mennesker langs  
"vegen i landskapet" - Oslofjordforbindelsen.*

TEKST OG FOTO:  
KJERSTI DANIELSEN

Å arrangere en åpen dag for publikum før åpning har vært et mål for prosjektet hele anleggsperioden. Tusenvís av mennesker strømmet til Sætre hvor rundt 30 foreninger hadde rigget seg til langs den nye vegen med salg av mat og drikke, sang og musikk, utstillinger fra kunst-og næringsliv og mye annet. Stor pågang skapte litt kaos for bussomvisningen gjennom tunnelen, men med et overveldende bra totalinntrykk, godt vær og massevis av blide mennesker som var storlig imponert over vegbyggingkunsten, blir det kun en liten strek i margin.

Statens vegvesen Buskerud hadde også et arrangement for sine tilsatte på Grevlingåsen rasteplass på ettermiddagen. Is og pølser, godt akkompagnert av Kari og Kara, gikk ned på høykant mens folk fra hele fylket hygget seg sammen.



# Gutta på BOMMEN

- Her betaler du for å kjøre den nye tunnelen mellom Hurum og Frogn fra torsdag 29. juni klokken 15.00, sier direktør i Oslofjordtunnelen AS, Sigmund Aasly.

TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

Her viser han stolt fram bomstasjonen ved Måna nord for Drøbak som stod ferdig alt i vår. Prisen pr. biltur under fjorden blir følgende:

Klasse 1: 50 kroner (personbiler)  
Klasse 2: 110 kroner (større kjøretøy)  
Klasse 3: 220 kroner (busser og vogn tog over 12,4 m)

Det gis solid rabatt på kjøp av klippekort, nærmere bestemt 40% på 40 turer. Klippekortene ligger på fra 1200 til 5280 kroner.

- De som glemmer penger kan også slippe gjennom, smiler Aasly, men legger fort til at da blir turen dyrere. De får giro med passeringstakst pluss 30 kroner i gebyr. - Hva så med utenlandske turister eller vi som ikke len-

ger bruker papirpenger? - Vi tar både svensk og dansk valuta, ellers kan du betale med alskens kredittkort som Visa, Eurocard, Masters, Diners, American Express og Visa. Og som om ikke det var nok kan du også betale med fire bensinkort fra Statoil, Esso, Shell og Hydro/Texaco. Motorsykler går forøvrig gratis.

Åtte personer skal sysselsettes på full tid ved bomstasjonen, pluss to på deltid. Bomselskapet eies av de to fylkeskommunene Buskerud og Akershus med 50% hver.

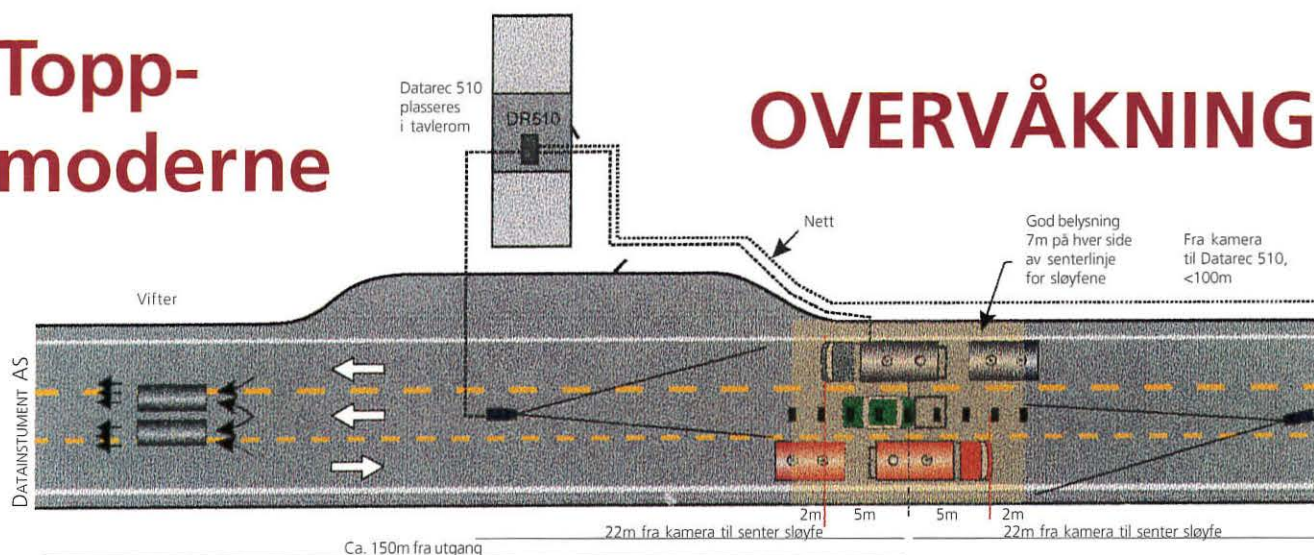
- Hva blir så fordelene ved å kjøre den nye veggen, Aasly? - Flere, men først og fremst 25 km og vel en halv ti-



Klare til å åpne fjordbommen, f.v. Erik Andersen, bak: Arne Gunnar Sen, Statens vegvesen, Sigmund Aasly og Per Arne Wilson.

mes kortere reisetid og avstand enn om turen skulle gått via Oslo. Dessuten ligger den nye veggen på nesten 30 km i et meget vakkert landskap med panoramautsikt til Oslofjorden flere steder på Hurumlandet. En turistrute og reiseopplevelse i tillegg, forsikrer bomdirektøren.

## Topp- moderne



Oslofjordforbindelsen (Rv 23) har fra åpningen i sommer fått installert et toppmoderne overvåkningssystem basert på datateknologi som registrerer all trafikk, kjørehastighet og type kjøretøy ut og inn av tunnelen. Etter at bilene har kjørt ut av tunnelen blir registrerte data om bilen kvittert ut og

slettet. Ved brann og røykutvikling har denne teknologien den store fordelene sammenlignet med tradisjonell videoovervåkning, at en får ut samme informasjon selv om tunnelen er full av røyk og har dårlig sikt. For å sikre at brannvesenet kan rykke inn til ulykkesstedet uten å bli møtt av røyk og helsefarlige

gasser på tur inn, har systemet også en funksjon som viser luftretning og luft-hastighet inne i tunnelen. Det gir brannmannskapene mulighet til raskt og effektivt å komme seg inn til ulykkesstedet for å gjennomføre nødvendige tiltak for å begrense omfang av en hendelse.

# Eiendom - en lønnsom investering



Et hus og en hekk ble fjernet, og sikten i svingen langs Rv 35 ble forbedret.



TEKST OG FOTO:  
KJERSTI DANIELSEN

16

*Innløsning av en eiendom kan gi mange gode effekter. Av og til er det rett og slett lønnsomt. Eiendomsseksjonen mener at innløsning av eiendom kan gi både bedre trafiksikkerhet, bedre miljø og sparte kostnader.*

Eiendomsseksjonen har som oppgave å skaffe grunn og rettigheter til nyanlegg og drift av dagens veg. Men noen ganger gjør de mer enn det. Da seksjonen fikk vite fra Ringelike trafikkstasjon at en eiendom fra et dødsbo var til salgs langs Rv 35, så de muligheten til å få gjort noe med en stygg sving.

- Huset lå "kjælkete" til i en sving som er skiltet som ulykkespunkt. Det var blant annet dårlig sikt på grunn av en høy hekk rundt eiendommen, forteller senioringeniør Hermann Haugen på eiendomsseksjonen. - Vi tok derfor kontakt med vegseksjonen som stilte midler til disposisjon, og vi innløste huset. Huset ble revet og hekken fjernet.

## Bedre trafiksikkerhet

Dette fikk flere positive resultater forteller Haugen. - For det første fikk vi bedre sikt i svingen, og vi fjernet et framtidig miljøproblem. Etter hvert måtte vi trolig ha støyskjer-

met eiendommen. I tillegg eier vi nå grunnen slik at vi for eksempel kan rette ut den farlige svingen dersom vi vil gjøre det, sier han.

Å løse inn huset kostet 300 000 kroner. En senere innløsning ville trolig kostet mer. Ved innløsning må vi erstatte eiendommen etter gjenkjøpsverdi, som vanligvis ligger noe høyere enn markedsverdien. Dette har sammenheng med at eieren har krav på å få erstatning for å skaffe seg tilsvarende eiendom.

Men det er ikke bare på trafikksiden eiendomsseksjonen tenker helhetlig. Som en del av utbyggingsavdelingen er de naturligvis inne i mange prosjekt, men på E 134 Hegstad - Damåsen handlet det om litt mer enn å bare skaffe plass til ny veg.

## Småbruk sparte penger

Ikke så langt fra traseen ble det lagt ut et småbruk til salgs hos eiendomsmegler, og Statens vegvesen hev seg på budrunden. Småbruket ble kjøpt for 830 000 kroner. Ganske mye kanskje, men det sparte prosjektet for mange penger.

- Eiendommen lå tett inntil veglinja, men vi hadde ikke trengt å løse inn hele eiendommen for å få fram den nye vegen, sier Haugen. - En smal stripe hadde holdt. Det ville imidlertid blitt nødvendig med tiltak i form av lengre kulvert og støyskjerming. Bare ved å kutte lengden på kulverten sparte vi rundt 1,5 millioner, forteller han. - Totalt har vi faktisk spart i overkant av to millioner kroner.

I tillegg er huset tatt i bruk som riggplass for vår egen produksjonsavdeling, ingen ulemperstatning må betales til grunneier og eventuelle fasadetiltak blir også unødvendig i framtiden.

## Lønnsomme investeringer

- Eiendomsseksjonen føler at dette er en svært effektiv og nyttig måte å bruke ressursene på, sier Haugen, og forteller at oppkjøp



## Ny E 16 over

# Sollihøgda



Oversiktsbilde over Sollihøgda

Planleggingen av ny E 16 forbi Sollihøgda i Hole kommune er nå kommet fram til fasen med konsekvensutredninger.

TEKST: KJELL WOLD

FOTO: FJELLANGER WIDERØE AS, AERONOR AS

Målet med utredningene er en grundigst mulig analyse av alle sider ved tiltaket, slik at vi på best mulig måte kan bestemme hvilken trasé forbi Sollihøgda vi til syvende og sist går inn for.

Statens vegvesen Buskerud og Akershus er begge tiltakshaver for den nye vegen som i sørøst starter i Bærum kommune og i nord ender ved søndre utløp av Skaret tunnel i Hole. Statens vegvesen Buskeruds prosjektleder er Per Olav Laukli. Siden meldingen om ny E 16 Sollihøgda ble lagt ut i 1996 er det laget en rekke undersøkelser og delrapporter som nå sammen med konsekvensutredningen er lagt ut til offentlig gjennomsyn fram til juli.

Målet med den nye vegen er utbygging av E 16 til stamvegstandard, slik at det er samsvar mellom vegstandard og trafikkmengde, å redusere miljø- og trafikksikkerhetsproblemer i Sollihøgda og redusere samfunnets transportkostnader. Dagens E 16 gjennom Sollihøgda har ikke tilfredstillende standard.

Strekningen er i tillegg hovedrute mellom Oslo og Bergen gjennom Valdres.

Utbyggingen er også viktig for å ivareta og utvikle bosetting og arbeidsplasser i området og regionen. Årsdøgntrafikken på stedet er 8300 biler med betydelig høyere topper i helger og ferier. Strekningen har også spesielt mange avkjørsler som skaper trafikkproblemer. Det fins heller ingen akseptabel omkjøringsveg over Sollihøgda. Mange boliger ligger også tett inntil vegen, som utgjør en barriere for nærmiljøet.

Ny E 16 forbi Sollihøgda planlegges som tre felts motorveg med planskilte kryss og 90km/t. Gjennom planprosessen så langt har en kommet opp med fire alternative hovedtraseer, inkludert opprusting av dagens veg. Andre alternativ går nordøst for dagens veg med en nesten 3 km lang tunnel, alternativ 3 går sør for dagens veg med diverse tunnelalternativ. Alternativ 4 omfatter en over fire km lang tunnel. De forskjellige forslagene varierer i kostnad fra omlag 200 til 450 millioner kroner. Statens vegvesen anbefaler en

## Del III:

# E 134 - meldingen - 18 måneders TAUTREKking

*De 18 månedene meldingen om daværende Rv 11 (nå E 134) lå til behandling i Miljøverndepartementet fra juli 1992 til november/desember 1993, foregikk det en lang og intens tungvektskamp på flere fronter.*

TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

Formelt stod striden om ny E 134 Drammen-Mjøndalen skulle konsekvensutredes etter nye bestemmelser i plan- og bygningsloven eller om mindre omfattende utredninger av en flere tiår gammel vegsak var nok. Mange mente saken var grundig belyst og utredet allerede.

Reellt gjalt saken kravet om enda en omkamp om lang Bragernestunnel i steden for den planlagte Strømsåstunnelen. Vegplan II-utvalget anbefalte alt på 70-tallet at europavegen med de mange navn (E 76, Rv 11 og nå E 134) fra Drammen til Haugesund burde flyttes fra nordsiden av Drammenselva til sørsiden. På 80-tallet ble E 134 flyttet til sørsiden av Drammenselva fra Mjøndalen til Hokksund.

Drammen bystyre bekreftet både i 1980, -87, -91 og 92 at E 134 skulle flyttes til sørsiden av elva. Men motstanderne av denne løsningen og tilhengerne av lang Bragernestunnel ga seg aldri. De både krevde og fikk flere omkamper om lang Bragernestunnel til tross for at dette flere ganger ble utredet, vurdert og forkastet som for dyr og uspiselig for blant andre Lier.

Frp førte an i (om)kampen på 80-tallet med krav om "lang Hansen". Samme høsten Vegpakke Drammen ble godkjent lokalt i 1991 ble også Trafikkaksjon Drammen stiftet. De lovet "krig" mot E 134 og Transportplanen. Det ble det, både i media, opinionen og bak lukkede dører.

I Regjeringen vant samferdselsminister Kjell Opseth den 18 måneder lange tvekampen mot miljøminister Torbjørn Berntsen. Lokalt vant fylkesmann Leif Haraldseth også kampen

mot sin egen miljøvernavdeling som ønsket full konsekvensutredning (KU). Lokalt var det stor enighet mellom Buskerud vegkontor, Drammen kommune og de andre vegpakkepartene Buskerud fylkeskommune, Lier og Nedre Eiker, lenge.

Men enigheten i Drammen bystyre som var stor i 1991 (hele Høyre, Ap og mellompartiene, bare SV og Frp mot) slo sprekker utover på 90-tallet, både fram til vegpakkens godkjenning i Stortinget i 1993/94 og senere. For Trafikkaksjonen, senere Drammen Byliste i 1995, vant mediekampen og kampen om opinionen på en dyktig måte. Et knippe Tordenskiolds soldater i og rundt Trafikkaksjonen dominerte mediedebatten så til de grader i flere år at det tause flertall ble spilt helt ut over sidelinjen. Det ga et brakvalg for Bylisten i 1995 med over 15% av stemmene. Hverken Statens vegvesen eller Drammen kommune tok informasjonsansvaret om vegpakken alvorlig nok. Drammen kommune sviktet på infosiden tross en Transportplan i 1992 med viktige punkter om stort infobehov til byens innbyggere. Det ble ikke fulgt opp. Mediene ble viktigste debatt- og informasjonsforum. Her ble debatten ofte svært ensidig og nesten fullstendig dominert av vegpakkemotstanderne. Først etter at vegplanen ble godkjent i Stortinget ga kommunen ut sin første informasjonsavis om vegpakken. Da hadde de tapt kampen i opinionen og nesten tapt et stort bystyreflertall fra få år tidligere.

Da E 134-meldingen ble oversendt miljødepartementet sommeren 1992 anbefalte Vegdirektoratet at full KU

ikke var nødvendig. Hovedbegrunnelsen var alle utredninger om saken som alt var utført de siste tiårene, samt at vegpakken måtte godkjennes innen årsskiftet 93/94 for å få bevilgninger i NVVP 1994-97. Miljødepartementet krevde først full KU, men ga seg etter en tid og godtok Vegdirektoratets syn. I steden for full KU skulle det utarbeides en samlerapport som både skulle dokumentere alle utredninger som var gjort, og hvilke utredninger som måtte gjøres i tillegg. Men så oppstod det ny strid mellom miljø- og samferdselsmyndighetene. Striden måtte helt til topps i Regjeringen for å bli løst. Derfor tok E 134-meldingen ikke et halvt, men halvannet år å handle.

Foruten den lokale tvekampen i Drammen bystyre mellom flertallet og et voksende mindretall drev Trafikkaksjonen en intens lobbyvirksomhet mot media, fylkesmannen og hans miljøvernavdeling, departementer, direktorater og Stortinget. Flertallet for vegpakken ble til tider nesten brakt til taushet av vegpakkemotstandernes dyktige agitasjon og overdrivelser. Men kampen om Stortingets godkjenning av vegpakken 1993/94 var ikke bare en kamp om E 134 på Strømsø eller Bragernes. Det var en strid om hele vegpakkens eksistens. Kravet om full KU kunne ha veltet Vegpakke Drammen. Det ville ikke opposisjonen erkjenne. Da reguleringsplanen for ny E 134 endelig ble godkjent i 1995 etter nye omkamper i bystyret, kastet vegpakkemotstanderne sine øyne på E 18. Omkamper og ekstraomganger om ny motorvegbru har pågått helt fram til i dag og er ennå ikke løst.

*Fredag 16. juni var nye Kongsberg veg- og trafikkstasjon innflyttingsklar, etter at mer eller mindre kummerlige brakker har tjent som kontor- og publikumslokaler drøye halvannen måned.*

## Endelig inn i nye lokaler

TEKST: INGER LISE SAGMO  
FOTO: WILLY BAKKEN

Det var i begynnelsen av mai de tilsatte fra produksjons- og trafikkavdelingen på stasjonen samlet sammen pikk-pakket sitt og forlot de gamle brakke-ene for godt. Lokalene som i årevis har tjent som veg- og trafikkstasjon og arbeidssted for rundt 25 personer, var endelig klar for utskifting. Og at det var på tide, er nok mange enige i - spesielt de som har hatt jobben med å fjerne fangsten i musefelle-ene - eller de som har hatt opp til 33 varmegrader og stillestående luft inne på kontoret.

En slitsom dugnad med stabling, løfting og bæring ble gjennomført i hurtigtempo - og uten at stasjonen stengte.

- Vi har holdt full drift gjennom hele byggeperioden. De tilsatte har stått veldig på for å få dette til å fungere, sier "flyttegeneral" Einar Ottesen, og er tydelig stolt over sine kolleger. Alle flyttet inn i en mindre brakkerigg, og at forholdene har vært spesielle, vitner blant annet senge-ene på flere av kontorene om. Ikke standard inventar, akkurat.

### To innbrudd

Perioden i de midlertidige lokalene ble dessverre

mer smertefull enn forutsatt. To ganger brøt uvedkommende seg inn i brakke-ene, som en periode ikke var sikret med alarm. En rekke PC-er og annet datautstyr ble stjålet, det samme gjaldt vognkortskriveren og en del kjennemerker.

Ti dager etter utflytting fra den gamle stasjonen var rivingsarbeidet avsluttet. Da startet fundamentering og kloakkarbeider før de nye brakke-ene ble satt på plass. Både riving, fundamentering og diverse utarbeider ble utført av produksjonsavdelingens mannskap på Kongsberg, i tillegg til interne snekkere og elektrikere.



*En pust i bakken for flyttingen på Kongsberg.*



*Hans G. Kvikstad og Svein Bakke ble lange i armene etter hvert. Med på lasset her er May Britt Rustand.*

Totalkostnadene på den nye stasjonen lyder på rundt fire millioner kroner. Brakke-ene som er satt opp er tidligere brukt som lokaler på Billingstad trafikkstasjon, og mens de gamle lokalene på Kongsberg var på ca. 450 kvm, er det nye bygget på rundt 550 kvm.

### Kantine og garderober

I tillegg til publikumsområdene, teorirom og kontorer, har de tilsatte på Kongsberg nå fått både kantine, møterom, garderobe med dusj og ikke minst: Nytt ventilasjonsanlegg som tilfredsstiller arbeidsmiljølovens krav til inneklima.

Fredag 16. juni var trafikkstasjonen stengt på grunn av flytting, og om kvelden ble den årlige grillfesten arrangert. At flyttingen og byggingen var over satte nok en ekstra spiss på festlighetene. Påfølgende mandag kunne publikum igjen ønskes velkommen til en ny og bedre Kongsberg veg- og trafikkstasjon.

# Nye pensjonister hedret

FOTO: HANS JAN HÅKONSEN.

I slutten av mai ble omlag halvparten av de som gikk av med pensjon fra Statens vegvesen Buskerud i 1999 hedret på Tyrifjord turisthotell i Vikersund. Damene fikk som vanlig et smykke av Buskerud fylkeskommune, mens herrene fikk kniv og belte.



F. f.v. Jan G Eriksen, Inger Hjerpåsén, øgsjef Eva Solvi, Peder Gårder, Kolbjørn Nyhus. Midten f.v. Kåre Hansen, Trygve Rognan, Arne Nordhaug, Ragnvald Samuelsen, Bjørn Husfloen, Frithjof Indseth. B.f.v. Atle E Einhjellen, Ole M Hagen, Ole Sletaker.

## Sosiale aktiviteter for pensjonistene

I midten av mai ble Statens vegvesen Buskeruds pensjonistforening stiftet. Et av hovedmålene er å få i stand flere sosiale aktiviteter for etatens pensjonister i hele fylket.

TEKST: INGER LISE SAGMO

FOTO: GERHARD HJELBAK

Pensjonistforeninger er opprettet i drøyt halvparten av landets fylker.

- Målet er å bedre den sosiale kontakten - både pensjonistene imellom og mellom pensjonistene og Vegvesenet generelt. Vi håper at vi kan få i stand samlinger fire til seks ganger i året på vegkontoret og veg- og trafikkstasjoner andre steder i fylket. Indseth forteller at styret kommer til å arbeide for geografisk spredning av arrangementene. Derfor er det ikke tilfeldig at styret er satt sammen av personer fra Ringerike, Noresund og Rollag i tillegg til Drammensområdet.

- Vi kan kanskje også opprette lokale undergrupper i de forskjellige distriktene, sier Frithjof Indseth.

### Flere turer

Foreningen har også opprettet en egen turkomité, som foreløpig mangler leder.

- En av oppgavene våre blir å samarbeide med personalseksjonen om den årlige pensjonistdagsturen, forteller Frithjof Indseth.

- Etter hvert håper vi å arrangere lengre turer, felles utflukter til utstil-

linger, museer og lignende i fylket vårt. Kanskje kan vi besøke nabofylker, eller invitere pensjonistforeningen i nabofylkene til oss.

Når det gjelder foreningens økonomi er ikke alle bitene falt på plass ennå, men i flere fylker har nyopprettede foreninger fått et lite startbeløp i tillegg til driftsmidler. Medlemskontingenten vil naturligvis også bli en viktig inntektskilde. Denne er satt til 100 kr pr. person. Forøvrig er det vedtatt at alle pensjonister som besøker kantina på vegkontoret får gratis mat og kaffe.

### Kongens sølv til Lars Bakkeplass

Maskinfører Lars Bakkeplass fra Dagali ble 27. juni tildelt Kongens fortjenestemedalje i sølv for lang og tro tjeneste for Norges Meteorologiske Institutt. Vegvesen-veteranen fikk medaljen av Hol-ordfører Arne Skogheim med takk for 40 års innsats i værmeldingens tjeneste.



Nesten hele styret: F.v. Ole Sevre (varamedlem), Frithjof Indseth (leder), Truls Løvlid (styremedlem), Rolf Lervik (nestleder) og Egil Wårøiken (styremedlem). Kasserer Odd Gunbjørnsen og styremedlem Jan Eriksen var ikke til stede da bildet ble tatt.

Regional anleggsstyrke i Region sør:

# Mer samarbeid skal gi bedre **RESULTATER**

*På E 134-anlegget mellom Hegstad og Damåsen i Øvre Eiker er Region sørs nyopprettede anleggsstyrke i full gang. Hensikten med anleggsstyrken er naturligvis å utnytte ressursene på en mest mulig effektiv måte.*

TEKST OG FOTO:  
INGER LISE SAGMO

I avtalen om opprettelse av en regional anleggsstyrke, som ble undertegnet i begynnelsen av mai i år, er et uttalt mål at omsetningen bør være på minimum 250 millioner kroner pr. år. Anleggsstyrken er nå i arbeid på flere steder, men regional anleggssjef, Jan Kårstein Olsen, medgir at det er et tøft mål.

- Foreløpig ser det ut som om vi vil omsette for rundt 140 millioner kroner i år, og 180 neste år. På E 18 gjennom Vestfold har vi en kontrakt på 120 millioner kroner i år. Videre kommer det til å gå jevnt og trutt på dette anlegget til og med 2002. På E 134 i Øvre Eiker skal vi utføre arbeid for rundt 25 millioner kroner i år. I tillegg har vi en intensjonsavtale om arbeid for rundt 60 millioner kroner neste år og 30 i 2002, forteller Jan Kårstein Olsen. Han sier at flere anlegg i dag drives i egenregi uten at de er en del av anleggsstyrkens oppdrag. Årsaken til det er at avtalen om anleggsstyrken først ble inngått i mai i år, og flere anlegg allerede var i gang.

## Styres fra Vestfold

Nå fra starten av er den regionale anleggsstyrken underlagt vegkontoret i Vestfold.

- Men om noen år kan dette like gjerne endre seg. Tanken er at det fylket i regionen som har størst anleggsaktivitet skal ha ansvar for anleggsstyrken også, forklarer Jan Kårstein Olsen.

Den regionale arbeidsstyrken består av anleggsfolk fra produksjonsavdelingen i alle region sør-fylkene. Mannskapene har ikke fått endret sin



*På E 134 Hegstad - Damåsen i Buskerud er nå den regionale anleggsstyrken i full gang. Bak f.v. prosjektleder Svein Sønju og Helge Thorsby fra utbyggingsavdelingen. Foran f.v. anleggsleder Roar Kristiansen og regional anleggssjef Jan Kårstein Olsen.*

fylkestilhørighet - de er fortsatt tilsatt i sine respektive fylker.

## Ønsker å unngå lengre reiser

En ulempe med den regionale anleggsstyrken er naturligvis at det for en del personer betyr mer reising og borteboertilværelse.

- Men vi ønsker at tilsatte i størst mulig grad får oppdrag på anlegg i sitt hjemfylke. Totalt bør den regionale anleggsstyrken sysselsette rindt

100 personer og av disse vil forhåpentligvis ca. 20 personer komme fra Buskerud, sier Jan Kårstein Olsen. De aller fleste som vil ta del i den regionale anleggsstyrken vil være personer som i dag arbeider på anlegg lokalt. I enkelte tilfeller kan det også bli aktuelt å trekke inn tilsatte fra andre deler av produksjonsavdelingene i fylkene.

## Et "gulere" Vegvesen?

I utgangspunktet er målet altså å benytte lokale ressurser i størst mulig grad. Er ikke dette tilstrekkelig, må mannskaper fra nabofylker i regionen trekkes inn.

- Og dersom vi ikke har de ressursene vi trenger innen regionen, går vi til fylker utenfor regionen, slik vi for eksempel har gjort på E 134-anlegget, sier Jan Kårstein Olsen. Her er anleggsleder Roar Kristiansen innleid fra Statens vegvesen Østfold.

- Er den regionale anleggsstyrken opprettet for å få et "gulere" Vegvesen, altså større innslag av egenregi enn vi har i dag?

- Det som er sagt er at vi ønsker et markant innslag av "gult". E 134-anlegget i Buskerud skulle gjerne vært "gulere" - her er bare sju-åtte av rundt 25 personer Vegvesentilsatte. Vi må imidlertid ha anledning til å leie inn private i perioder, blant annet for at våre egne skal kunne drive effektivt. En annen årsak til at det kan bli få "gule" innslag er at det ikke finnes kapasitet på det interne markedet. Større innslag av "gult" vil medføre behov for mye mer utstyr, sier Jan Kårstein Olsen, men presiserer at når Vegvesenet skal drive i egenregi, bør

Tre små bruer på fylkesveger i midtre del av Buskerud synger nå på siste verset hvis de ikke får en betydelig overhaling eller blir skiftet ut.

# Gamle, slitne BRUER

TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

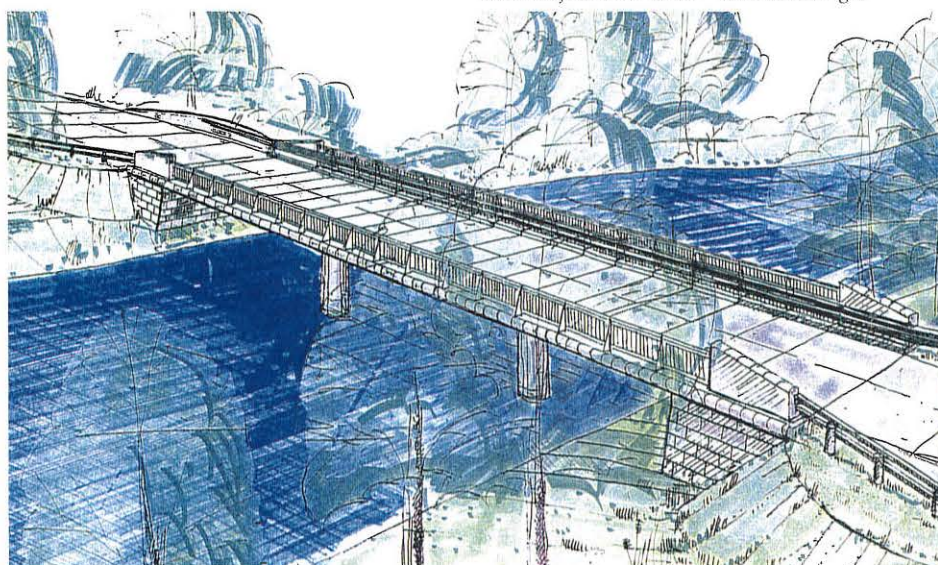
Verst stilt er Bakke bru på Fv 151 i Modum. Hengebrua fra 1913 er allerede stengt og i så dårlig forfatning at den skal rives og erstattes med en ny bru. Arbeidet på brua ved Simostranda starter nå i sommer og en ny bru skal stå ferdig over Simoa sent på høsten. Prisen blir ca. seks millioner kroner.

Gamlebrua i Kongsberg fra 1931, en 110 meter lang hengebru i stål og betong på Fv 89, har også skral helse. Brua trafikkeres daglig av 1500 biler og er i meget dårlig teknisk stand. Brua var inntil nylig tillatt for biler med totaltvekt opptil 3,5 tonn, men er nå redusert til to tonn. Her må det omfattende utbedringer til. Et arbeid som er kostnadsberegnet til omlag tre

og en halv millioner kroner. Arbeidet påbegynnes trolig i løpet av året og ferdigstilles neste år. Foreløpig er bruas bredde på fire meter innsnevret for å redusere trafikken til utelukkende personbiler.

Komnes bru i Lågendalen ved Hvål mellom Rv 40 og Fv 81 en snau mil nord for Hvitvingfoss skranter også betydelig. Den 100 meter lange hengebrua fra 1923 er alt under utbedring. Arbeidet startet i mai og skal være ferdig i fellesferien. Kostnadene for dette ligger på vel 650.000 kroner.

Slik blir nye Bakke bru i 2001.  
(Illustrasjon: SCC Bruer - SCC Abel Engh)



Komnes bru i Lågendalen fra 1923.



Gamlebrua i Kongsberg fra 1931.



Gamle Bakke bru ved Simostranda i Modum skal rives.

Mars 1991

## Biltilsynet Drammen tar i bruk engangs- prøveskilt



Her ved Sundbakken i Hokksund (Hellefossen i bakgrunnen) ble solgt fra Kongsberg skipet ut til Drammen, da Norges første riksveg var ferdig bygd i omlag 1630. F.v. Olav Harket, Hans Ruistuen, Eivind Berge, Eva Solvi, Trygve Rognan og Jo Sellæg.

## Skriver ny veghistorie

Mindre enn to år etter at han samlet Statens vegvesen Buskeruds 100 års historie mellom to permer, er han i gang igjen, drammenshistorikeren Jo Sellæg.

TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

Nå graver han fram og samler trådene til det som skal bli landets første samlede bokverk om landets aller første riksveg, kongevegen mellom Kongsberg og Hokksund 1624-1630 i regi av Kristian kvart (IV).

Og igjen har han god hjelp av Vegvesenets egne historiegravere i Buskerud, trioen Harket, Berge, Ruistuen som nå også er blitt supplert av tidligere vegsjef Rognan. På forsommeren hadde museumsgutta og forfatter Sellæg invitert vår nye vegsjef Eva Solvi med på historisk oppdagelsesreise i Kristian IV's fotspor i Eiker og Kongsberg. Det ble en matnyttig første tur, som du kan lese resultatet av om drøye to år.

1  
Lundebakkene ved Vestfossen, sett fra Skarra med Fiskumsletta i bakgrunnen. I forkant tydelige spor av den gamle konge- og riksvegen.

2  
Rudstøen ved Fiskumoanet, tidligere skystasjon og vertshus med tydelige spor etter kongevegen.



Trond Jonassen med den nye typen prøveskilt. (Foto: Willy Bakken).

Rutinene for dagsprøvekjenmerkene er for mange av de større stasjonene blitt et stort problem. Fra tid til annen går man tom for skilter, slik at publikum må avvises. Misbruket av skiltene er dessverre økende ved at flere og flere "mister" skiltene, eller at de ganske enkelt ikke blir levert tilbake. (...).

Biltilsynet Bergen har siden juni 1990 utprøvd en ny type prøveskilt for engangsbruk. Ved Biltilsynet Drammen venter vi bare på at prøveperioden i Bergen er over, og at Vegdirektoratet gir klarsignal til å starte. Alt utstyret er på plass til å ta det nye systemet i bruk.

De nye skiltene kan kjøpes hos Biltilsynet for det tidsrommet de skal brukes (...). Det blir ikke krevd noe depositum og kunden betaler bare for de dagene vedkommende har behov for. Biltilsynet vil etter dette kunne yte en meget bedre og raskere service enn tidligere (...).

Tekst: Trond Jonassen.

GEIR HOLM GUNDERSEN  
STRØMSKOGEN 48  
3030 DRAMMEN

C

Returadresse:  
Statens vegvesen  
Buskerud vegkontor  
Pb.2265 Strømsø  
3003 Drammen

## *Lastebilen og generatoren*

*Bensinmangelen under siste verdenskrig førte til at annet drivstoff måtte tas i bruk.*

TEKST: OSKAR GJESTEMOEN

FOTO: VEGVESENETS BILDESAMLING

Gassgeneratorer ble så montert på bilene. Disse ble fyrst med trekull eller knott. Tresorten som oftest ble brukt til knott var av or. Tørr oreved ble kappet opp i omlag seks centimeter lengder og kløyvd opp.

Ved bruk av gassgeneratorer ble motorene veldig "daue og trege". Til sammenligning med bensin kan nevnes at man regnet en liter bensin som 1,5 kilo kull eller 2,5 kilo tørr knott.



*Vegvesenet måtte også montere gassgeneratorer på sine lastebiler. Her se vi Buskerud vegvesen sin eneste MAN lastebil påmontert "Inbert" gassgenerator bak førerhuset.*

## **VM i presisjonskjøring**

I år er det vår tur til å arrangere VM i presisjonskjøring. Mesterskapet vil finne sted på Lyngåsbanen 8. - 9. september. Deltakere fra samtlige av landets fylker vil delta under mesterskapet, og det skal konkurreres i klassene lastebil, hjul-laster og veggøvel.

I forbindelse med arrangementet er det behov for en del frivillige mannskaper som kan hjelpe til med avviklingen.

Dersom noen kunne tenke seg å tilbringe litt tid på Lyngåsbanen lørdag 9. september, er det bare å melde i fra til Else Wærsted på produksjon.