

Sirk. Ant. avd.

# Vegvesenets årsmelding fra **BUSKERUD 1985**

*Handwritten notes:*  
E6  
H07  
H5  
H30



*Handwritten list of codes in a purple box:*  
~~AAa~~  
~~ES~~  
~~ToB~~  
~~RS~~  
tes  
HRu

NHR



UTGITT AV:

**Statens vegvesen, Buskerud  
Vegkontoret**

FEBRUAR 1986

# Innhold:

Side

Vegsjefens beretning .....	1
----------------------------	---

## Hovedtall

Vegnettet .....	3
Akseltrykk .....	3
Trafikkutvikling .....	4
Kjøretøyer .....	4
Trafikkulykker .....	4
Førerprøver .....	5
Sysselsetting .....	5

## Bevilgning og forbruk

Regnskap .....	6
Fordeling av vegutgifter .....	6
Utvikling i bevilgningene .....	6

## Mål og resultater

Trafikksikkerhet .....	7
Framkommelighet .....	9
Miljø og vegservice .....	10
Service overfor publikum og offentlig forvaltning ...	11

## Organisasjon og virksomhet

Organisasjon .....	13
Planlegging .....	14
Drift/driftsresultater .....	14
Biltilsynet .....	20
Administrasjon .....	22

---

Forsiden: Den nye biltilsynsstasjonen på Ringerike har fått landets lengste kontrollhall for tyngre kjøretøyer. (Foto: Per Erik Knive.)

Grafiske illustrasjoner er laget av tegnere ved planavdelingen.

# Vegsjefens beretning

Vegtrafikken økte på landsbasis med 4,5 % i 1985. På hovedvegene i Buskerud er økningen noe større, ved bomstasjonen i Lier hele 8,7 %. Antall kjøretøyer øker også hurtig, med 7,1 % økning i 1985 er det nå 159 500 kjøretøyer, herav 104 000 biler i fylket.

Gjennomsnittlig trafikkeres alle riksveger i Buskerud med 3 500 kjøretøyer pr. døgn. Størst trafikk er det på E-76 i Drammen med 30 000 og på E-18 ved Lierskogen med 26 000 kjøretøyer i døgnet. Fylkesvegene har vesentlig mindre trafikk, 10 % av dem har likevel mer enn 1 000 kjøretøyer pr. døgn.

Økt trafikk og økt antall kjøretøyer gir flere trafikkulykker og økt slitasje på vegene. Trafikkulykker førte i 1984 til at 664 personer ble skadd/drept på vegene i Buskerud. Av disse ble 28 drept.

For 1985 foreligger ikke endelige tall, men 29 personer mistet livet og antall skadde/drepte er ca. 700. Dette er en økning i forhold til fylkets målsetting om å holde ulykkestallene under 640 pr. år i perioden 1982–89.

Denne utviklingen må følges nøye. En hovedårsak er vesentlig større trafikkøkning enn forutsatt. Men vi må også nøye vurdere vår satsing og våre virkemidler i trafiksikkerhetsarbeidet. Viktige virkemidler i vegvesenet er fysiske tiltak på vegnettet og biltilsynets arbeid med føreropplæring og sikkerhetskontroll av biler.

I 1985 ble 79,0 mill. kroner av investeringsmidler brukt på riksvegprosjekter med stor sikkerhets- og miljøeffekt, 2,9 mill. kroner på fylkesvegprosjekt. De største enkeltprosjekter var omkjøringsveg utenom Kongsberg sentrum og Mjøndalen for E-76 og rv. 283. Det ble videre bygget 11 km gang/sykkelveger og en rekke utbedringer av kryss- og ulykkessteder ble foretatt.

«Aksjon skoleveg»-midler ble brukt til 23 tiltak i 16 kommuner, og flere store sikkerhetsaksjoner ble gjennomført i 1985, som «Aksjon Bedre Bilist», «Aksjon bruk bilbelte» og «Aksjon åpen kontrollhall». Generelt er framkommeligheten god på vegene i Buskerud. Det gjelder ikke for hovedvegene i byene. For de fleste veger gjelder det heller ikke i teleløsningen.



Arbeidet med nye E-68 gjennom Hole er nå kommet godt i gang, og vil være et av de store prosjektene i tida som kommer. (Foto: Per Erik Knive.)

Utenom teleløsningen er nå 86 % av riksvegene og 13 % av fylkesvegene åpne for 10 tonns akseltrykk. Med det er akseltrykk-målsettingen for perioden 1982–85 oppfylt med god margin.

I teleløsningen settes akseltrykket ned til 8 tonn for de fleste riksveger. Unntatt fra dette er E-18, og siden 1984 også 252 km av E-68/rv. 7/rv. 52 som inngår i et prøveprosjekt med 10 tonns helårsveg Oslo–Øvre Hallingdal. Til sammen er det 29 % av riksvegene i fylket. De fleste fylkesveger settes i teleløsningen ned til 6 tonn.

Det ble i 1985 brukt 39,4 mill. kroner på riksvegprosjekter for å gi bedre framkommelighet, og 29,0 mill. kroner på fylkesvegene. Rv. 286 ble ferdig ombygget til Skollenborg, og rv. 280 fram til Snarum. Store utbedringsarbeider ble gjort på rv. 288 ved Geiteryggen og på rv. 7 ved Krøderen og i Hallingdal, og rv. 52 er forsterket til å tåle 10 tonn til Tuv i Hemsedal.

Vedlikeholdet av riksvegene ble opprettholdt på et godt nivå. Det ble lagt nytt dekke på 142 km riksveg og et meget omfattende grøfteprogram er kommet godt i gang.

På fylkesvegene er det utført en rekke større forsterkningsarbeider under det nye investeringsprogrammet, særlig i Modum, Sigdal, Kongsberg og Røyken. To av «skrekkvegene», Grodalsvegen og Hvitvingfoss–Efte-løt, ble ferdig ombygget i fjor.

Vedlikeholdet av fylkesvegene er meget problematisk på grunn av for lave budsjetter. Det ble likevel fornyet 56 km av vegdekket.

Vegvesenet har stor kontaktflate med publikum. I 1985 ble det avlagt 7 440 førerprøver og utstedt 20 320 førerkort. Det ble registrert 52 679 kjøretøyer og kontrollert 27 674 ved stasjonene og ute på vegene. 379 grunneiere har fått fastsatt erstatninger for veggrunn og det ble utbetalt 7,1 mill. kroner i grunnerstatninger. Det var 360 personer som søkte om avkjørsler, og av disse fikk 86 % positivt svar ved første behandling.

Samlet omsetning for vegvesenet i Buskerud var i 1985

på 356 mill. kroner. Til investeringer og drift av riks- og fylkesveger ble brukt henholdsvis 248 mill. og 64 mill. kroner. Med 1134 km riksveger og 1170 km fylkesveger gjenspeiler disse tall en ulik satsing. Dette har over mange år ført til at de to vegnett henger dårlig sammen. Investeringene på fylkesvegene er likevel økt betydelig siste år.

Vegvesenets organisasjon besto i 1985 av 496 egne ansatte. I tillegg var 170 personer i arbeid gjennom entrepriser og innleie. I vegarbeidsdriften ble 35 % utført på entrepriser, i tillegg var 51 % av maskiner, lastebiler i egedriften leid på det private marked.

Bemanningen i utedriften er godt tilpasset bevilningene og det er god tilgang på dyktige folk ved tilsetting etter naturlig avgang.

For andre grupper ansatte var 1985 et vanskelig år. Stor salgssøking av nye biler medførte en veldig belastning på personalet i biltilsynet.

Vegkontoret har betydelig avgang av høyt utdannet personale, mens rekrutteringen er vanskelig. Til tross for stor økning i oppgaver, kfr. de nye bompengeprojektene, har vi også fått inndratt flere stillinger. Dette er alvorlig med tanke på de store oppgaver vi står overfor i årene framover.

Norsk Vegplan for 1986–89 ble behandlet i Stortinget våren 1985. Buskeruds del av investeringene ble 414 mill. kroner for 4-årsperioden. Det er 7,4 % mindre enn for perioden 1982–85. Det er nødvendig med betydelig større midler for å løse de mest påtrengende oppgaver.

Det er derfor utarbeidet forslag til bompengeprojekter for E-68 og E-76. Gjennom A/L Fjordbruene er også utarbeidet bompengeprojekt for ferjefri forbindelse mellom E-18 i Buskerud og E-6 i Akershus. Til sammen vil disse tre prosjekter kunne gi ca. 900 mill. kroner i tillegg til vegplanrammene i Buskerud. Det er forutsatt at alle prosjektene behandles i Stortinget våren 1986.



På riksvegene i fylket er framkommeligheten utenfor byene gode. Fylkesvegene derimot sakter akterut. (Foto: Per Erik Knive.)

# Hovedtall

## Vegnettet

Pr. 1.1	Riksveger ant. km	Fylkesveger ant. km	Kom.veger ant.km	Off.veger ialt ant. km
1984	1126,4	1173,2	1386,2	3685,8
1985	1134,4	1170,1	1612,6	3917,1
Kommunevis:				
Drammen	40,9	61,7	222,3	324,9
Kongsberg	90,3	79,7	135,5	305,5
Ringerike	156,9	147,7	210,4	515,0
Hole	26,4	36,9	28,4	91,7
Flå	34,7	26,8	15,7	77,2
Nes	27,7	48,0	55,7	131,4
Gol	57,3	27,2	49,4	133,9
Hemsedal	45,5	33,7	28,4	107,3
Ål	25,0	47,3	76,7	149,0
Hol	126,5	18,3	57,2	202,0
Sigdal	50,9	95,5	45,5	191,9
Krødsherad	40,0	39,3	46,2	125,5
Modum	72,5	75,1	77,9	225,5
Øvre Eiker	52,6	91,7	71,9	216,2
Nedre Eiker	19,0	13,1	81,0	113,1
Lier	68,2	45,3	108,7	222,2
Røyken	23,5	33,6	84,7	141,8
Hurum	51,4	13,6	55,2	120,1
Flesberg	30,8	96,7	39,1	166,6
Røllag	29,8	34,8	39,4	104,0
Nore/Uvdal	63,5	103,0	83,3	249,8



Lengden på offentlige vegger i fylket var ved årsskiftet 3917,1 km. Dette er en økning på 231,3 km i forhold til i fjor. (Foto: Per Erik Knive.)

## Gang- og sykkelveger

	Riksveg	Fylkesveg	I alt
Lengder pr. 31/12-84	100,0 km	18,6 km	118,6 km
Lengder pr. 31/12-85	110,5 km	20,0 km	130,5 km

## Akseltrykk

### Største tillatte akseltrykk på vegene i Buskerud

Bruksklasse (BK)	Riksveger				Fylkesveger			
	Pr. 31/12-84		Pr. 31/12-85		Pr. 31/12-84		Pr. 31/12-85	
	Ant. km	prosent	Ant. km	prosent	Ant. km	prosent	Ant. km	prosent
10 t (BK 10)	943,6	83,8	972,1	85,7	148,0	12,6	153,2	13,1
9 t (BK 9)	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
8 t (BK T8)	170,3	15,1	149,9	13,2	705,2	59,9	727,2	62,1
8 t (BK 8)	12,5	1,1	12,1	1,1	312,0	26,5	275,8	23,6
7 t (BK 7)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,1	0,2	0,0
6 t (BK 6)	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8	0,2	5,4	0,5
5 t el. mindre	0,0	0,0	0,0	0,0	8,5	0,7	8,4	0,7
Sum	1126,4	100,0	1134,4	100,0	1176,1	100,0	1170,2	100,0

## Trafikkutvikling

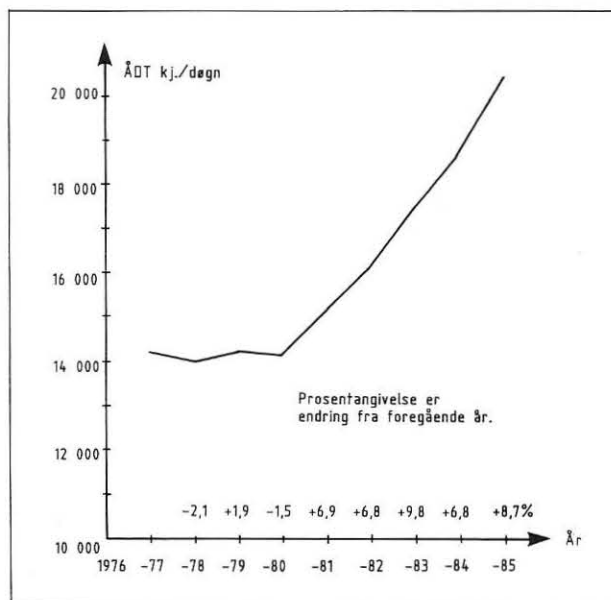
Økningen i trafikken fra 1984 til 1985 var sterkere enn foregående år, men det eksakte tall vil tidligst foreligge våren 1986. Som tidligere år økte siste år trafikken på E18 mer enn på øvrige vegger. Det nye telleopplegget, som delvis har begynt å fungere i løpet av 1985, er ikke ferdig og vil første i løpet av 1986 kunne vise seg å gi mer informasjon om trafikken på forskjellige Buskerud-veger. Det er imidlertid foretatt en lang rekke tellinger på nye punkter.

## Kjøretøybestanden

Registrerte kjøretøyer totalt i fylket

År pr. 31/12	Personbiler	Busser	Vare- og lastebiler	Motorsyklar og mopeder	Traktorer motorredsk. tilhengere	Sum kjøretøyer
1976	60.089	542	9175	7214	22.410	99.430
1977	64.746	597	9487	7286	18.402	107.422
1978	66.398	632	9590	7510	27.423	112.174
1979	69.080	672	9977	7851	30.299	117.879
1980	71.494	695	10.108	7979	32.731	123.007
1981	74.143	764	10.654	8254	35.250	129.065
1982	77.487	847	11.282	9014	37.700	136.330
1983	80.239	915	12.176	9458	39.880	142.667
1984	82.350	974	13.630	10.274	41.969	149.197
1985	86.595	1032	16.178	11238	44.516	159.559

## Trafikkutviklingen på E-18 ved Kjellstadbommen i Lier:



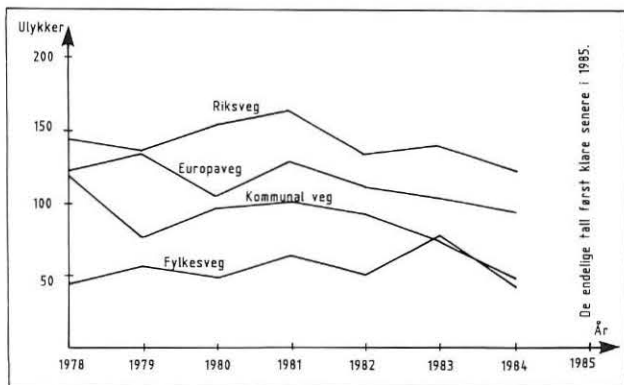
Gjennom bomstasjonen på E-18 i Lier økte trafikken med 8,7%. (Foto: Willy Bakken.)

## Trafikkulykker

Ulykkesutviklingen i Buskerud	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985*
Personskadeulykker i prosent av hele landet	500 5,3	441 5,3	426 5,4	509 6,3	443 5,5	472 5,7	481 5,7	
Drepte	29	23	36	29	30	34	25	29*
Meget alvorlig skadd	28	25	18	28	17	18	20	
Alvorlig skadd	147	104	111	108	128	95	77	
Lettere skadd	506	498	464	507	466	492	542	
Sum drepte og skadde i prosent av hele landet	710 5,5	650 5,7	629 5,9	672 6,2	641 5,9	639 5,7	664 5,8	

\* Tallene for 1985 er foreløpige. De endelige tall vil ikke være klare før lenger ut på året.

## Ulykker fordelt på vegtyper.



## Førerprøver

Avlagte førerprøver (kjøring)

År	Kl. B-BE (personbil)	Kl. C-D-CE (lastebil /buss)	Kl. A (motor- sykkel)	Kl. T (traktor)	Sum	Prøver for minibuss
1982	5745	1203	827	229	8004	407
1983	5621	1192	807	145	7765	477
1984	5129	1314	669	130	7242	369
1985	5286	1201	786	167	7440	184

## Gyldige førerkort i Buskerud fylke

Aldersfordeling pr. 31/12-85	Antall førerkort		Klassefordeling				Førstegangs- utstedelser	
			A	B/BE	CDE	T		
Under 18 år .....	454	0,4 %	232			241	294	6,9 %
18-24 år .....	18 331	15,6 %	2 569	18 281	1 820	24	3 177	74,0 %
25-34 år .....	27 852	23,8 %	7 157	26 811	5 761	5	364	8,5 %
35-49 år .....	37 429	32,0 %	8 909	37 405	6 796	6	310	7,2 %
50-64 år .....	21 338	18,2 %	4 347	21 270	3 003	40	126	2,9 %
65 og over .....	11 739	10,0 %	1 199	11 583	770	106	21	0,5 %
SUM .....	117 143	100 %	24 413	116 350	18 150	422	4 292	100,0 %

## Syssetsetting i vegvesenet

År	Veg- kontoret	Biltil- synet	Vegmestere Opps.menn	Opps.manns- assistent	Tj.menn i driften	Førere av l.m.maskin	Arb. hos entreprenør	Sysset i alt
1979	106	57	41	22	276	109	56	667
1980	108	58	41	22	276	119	37	661
1981	109	61	42	22	277	86	37	640
1982	109	61	42	27	259	70	43	611
1983	109	61	42	27	262	84	60	645
1984	107 <sup>a</sup>	62	45	23 <sup>b</sup>	256 <sup>c</sup>	99	55	647
1985	107 <sup>a</sup>	62	45	23 <sup>b</sup>	259 <sup>d</sup>	93	77	666

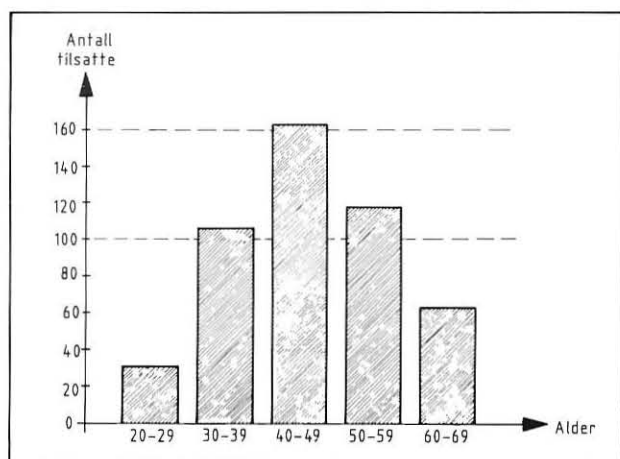
<sup>a</sup> Biltilsynet med stab er oppført under biltilsynet.

<sup>b</sup> Inkl. kontorhjelp på vegstasjonene/anlegg

<sup>c</sup> Herav 37 korttidsinntak.

<sup>d</sup> Herav 46 korttidsinntak.

## Aldersfordeling – samtlige ansatte i Buskerud vegvesen.



Vegvesenet syssettotalt 666 personer i 1985. Av disse var 496 egne arbeidstakere, mens 170 var innleid hjelp. (Foto: Willy Bakken.)

# Bevilgning og forbruk

Regnskap 1985

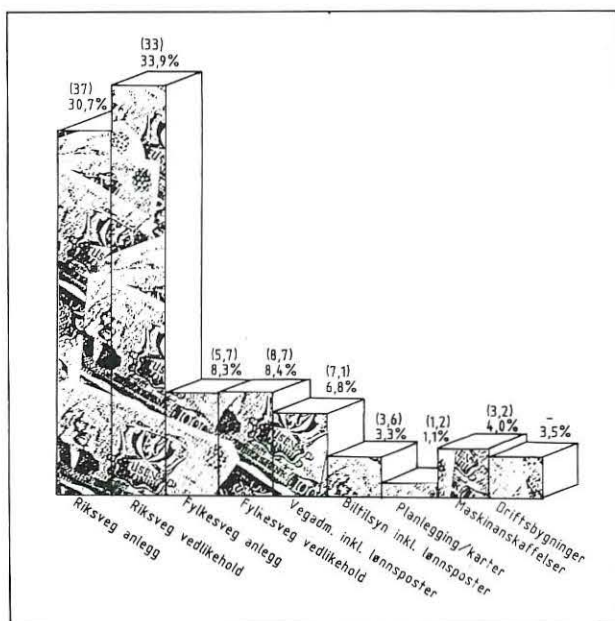
130,6  
32,5  
163

Mill. kroner					
	Overført fra 1984	Bevilgn. 1985	Disponib. 1985	Forbruk 1985	Overført til 1986
Adm.planl.	—	43,2	43,2	43,2	0 <sup>1</sup>
Riksveganl.	÷2,9	116,4	113,5	118,3	÷4,8
Riksvegvedl.h.	7,0	116,4	123,4	130,6	÷7,2
Fylkesveganl.	3,2	27,9	31,1	31,9	÷0,8
Fylkesvegvedl.h.	—	31,0	31,0	32,5	0 <sup>1</sup>
Maskinansk.	0,1	13,5 <sup>2</sup>	13,6	15,3	÷1,7
Driftsbygn.	1,7	13,1	14,8	13,4	1,4
<b>Sum</b>	<b>9,1</b>	<b>361,5</b>	<b>372,6</b>	<b>385,2</b>	<b>÷11,1</b>

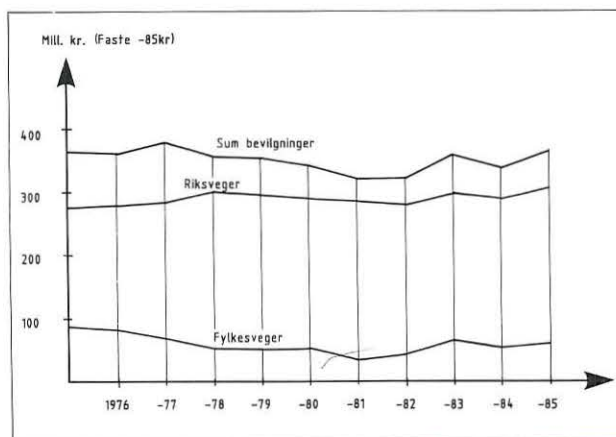
+ 10?

<sup>1</sup> Ikke overførbar til 1986.  
<sup>2</sup> Bev. 85 kan overskrides med 2,0 mill kroner mot en tilsvarende innsparing i 1986.

## Fordeling av vegutgifter (Tall for 1984 i parentes.)



## Utvikling i bevilgningene





# Mål og resultater

## Trafikksikkerhet

### Personskader

Dagens situasjon viser at den gledelige nedgang i trafikkuulykkene i 70-årene stoppet opp i 1980, og i de fire siste årene har ulykkesutviklingen flatet ut og viser dessverre for 1985 igjen en oppgang. Mye kan tyde på en økning i trafikkskadede personer på ca. 5% i 1985 i forhold til året før. Det ble drept 29 personer på Buskerud-vegene i 1985, mot 25 året før.

Det er bare Akershus og Rogaland som i 1985 hadde flere trafikkdrepte på vegene enn Buskerud. 8 fylker, deriblant Buskerud, hadde en oppgang i antall drepte – alle andre fylker hadde en nedgang i antall trafikkdrepte.

### Ulykkesfrekvens

Landsgjennomsnittet er nå 0.31 ulykke pr. million vogn km. I Buskerud ligger vi svakt bedre an med 0.27 u/mil/vogn/km. Buskerud hadde i 1984 ca. 5.8% av alle personskadeulykkene i landet.

### Ulykkesmønster

Halvparten av ulykkene i fylket skjer i og ved byene Drammen, Kongsberg og Hønefoss, samt langs de mest trafikerte vegene E 68 i Hole og Ringerike, E 76 i Øvre- og Nedre Eiker.

### Trafikkuulykker og vegtyper

På riksveger holder ulykestallet seg nesten konstant, på Europa-vegene er det en positiv nedadgående tendens, likeså viser det seg en positiv tendens for de kommunale veger, mens fylkesvegene dessverre viser oppgang.

### Uhellstype

Den dominerende ulykkestype ved personskadeulykkene er utforkjøringsulykkene. Hele 28.9% av alle personskadeulykker i 1984 var utforkjøringsulykker, mot 23.9% i gjennomsnitt for hele landet.

Ved ulykker uten personskade utgjør utforkjøringsulykkene 16.6% for perioden 1978-1983. Den største gruppen her er møteulykkene, med 18.4%

Tendensen totalt i Buskerud er en økning av personskadeulykkene utenfor tettbygd strøk og tilsvarende færre ulykker i tettbygd strøk. Særlig gjelder det antall drepte i trafikken. Fotgjengerulykker i tettbygd strøk øker mens sykkelulykkene viser gledelig nedgang.

86% av alle personer drept og skadd i ulykker utenfor tettbygd strøk er bilførere og bilpassasjerer. I tettbygd strøk er tilsvarende andel 50%.

Politiregistrerte trafikkuulykker med personskade på riksvegene i Buskerud i 8-års perioden 1977 til og med 1984 fordelt på de enkelte kommuner:

Kommune	Antall ulykker	Antall personer skadd og drept
02 Drammen	367	468
04 Kongsberg	235	350
05 Ringerike	334	489
12 Hole	130	211
15 Flå	27	39
16 Nes	38	60
17 Gol	44	72
18 Hemsedal	10	16
19 Ål	25	32
20 Hol	61	106
21 Sigdal	38	50
22 Krødsherad	67	96
23 Modum	79	136
24 Øvre Eiker	157	249
25 Nedre Eiker	74	100
26 Lier	234	331
27 Røyken	38	62
28 Hurum	68	108
31 Flesberg	38	61
32 Rollag	22	40
33 Nore og Uvdal	32	51

I 8-års perioden 1977 t.o.m. 1984 har det på riksvegene i Buskerud skjedd 2118 politiregistrerte trafikkuulykker med 3127 personer drept og skadd.

På alle Buskerud-vegene har det i samme periode blitt drept 232 personer.

I årene fram til 1990 vil vi i Buskerud minst måtte regne med følgende tragiske årsstatistikk:

450 ulykker med personskade  
6700 ulykker uten personskade  
30 drepte  
650 skadde  
210 mill. kroner i årl. totalkostnader.

### Utforkjøringsulykker

Forsikringsbransjen og vegkontoret har i 1984 samarbeidet om en undersøkelse av utforkjøringsulykkene her i fylket. Rapporten som omfatter en analyse av 394 enkeltulykker, vesentlig uten personskade, ble sendt ut i slutten av november 1985. Undersøkelsen gir bl.a. grunnlag for å stipulere de materielle kostnadene alene til 10 millioner kroner i Buskerud pr. år og totalt 167 millioner i Norge.

## Ulykkesutvikling

Allerede i 1985 sprakk målsettingen om ingen økning i antall drepte og skadde i perioden 1982-1990. Antall drepte og skadde i 1985 vil ligge på ca. 700 personer. Dette er nesten 10% mer enn målsettingen for år 1990.

Dessverre synes det som om utviklingen går den gale veien.

## Aksjon skoleveg

Denne aksjonen, som egentlig skulle være en engangsaksjon i 1979-80, har fortsatt hvert år for så i perioden 1986-89 å gå over til en 4-års plan. Tilsammen har Staten hittil ydet over 7 mill. kroner til aksjonen. Det ydes 50% støtte til tiltak langs kommunale veger og fylkesveger i forbindelse med trafikksikkerhetstiltak langs skoleveg.

Forutsetningen for bevilgningen er at kommunen, henholdsvis fylket, yter tilsvarende beløp som ytes fra Staten.

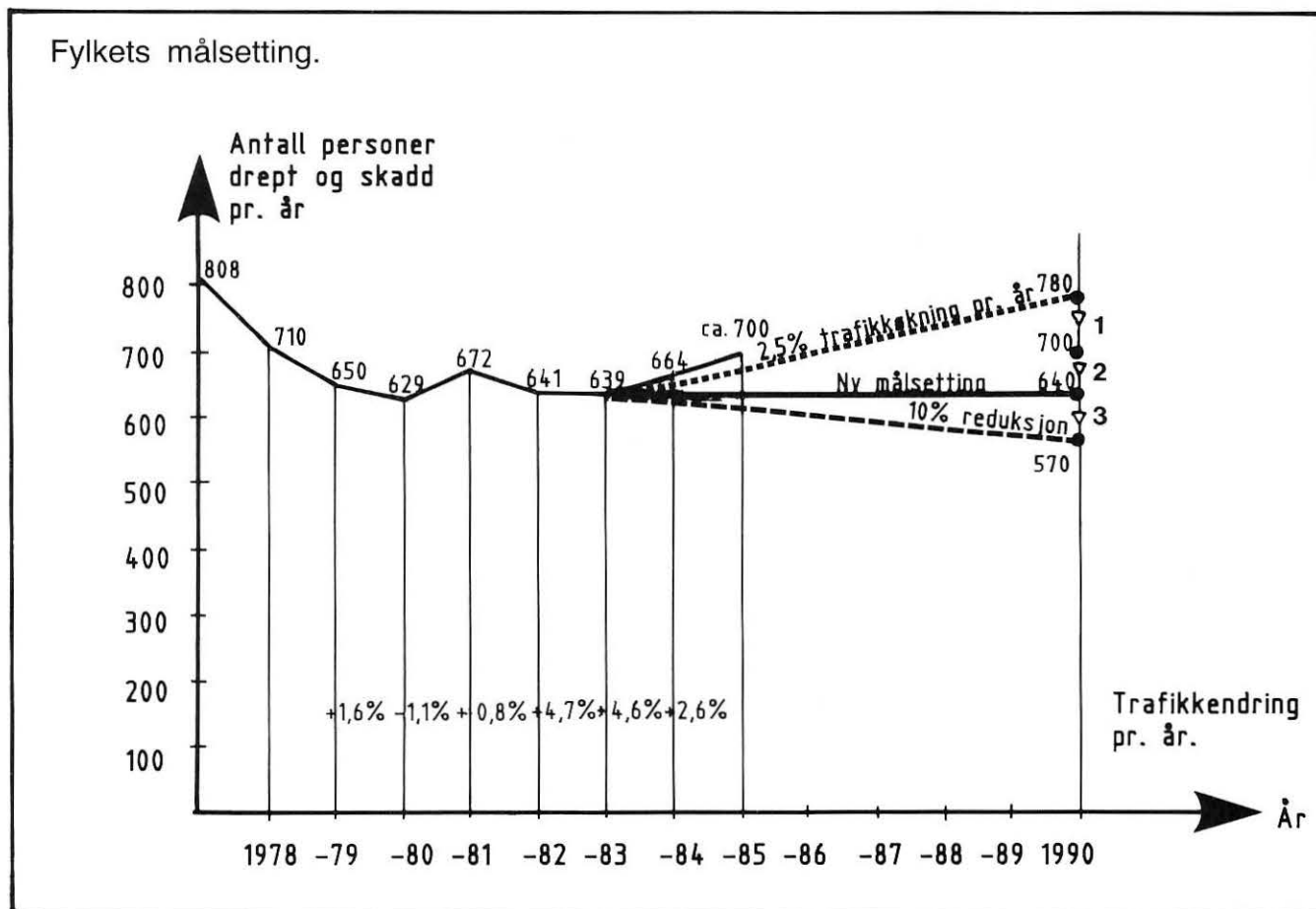
I 1985 fikk 16 av 21 kommuner tilskudd. Tiltakene fordelte seg på 9 busslommer, 8 gang- og sykkelveger, 3 kryssutbedringer, 2 fortau og ett «humpetiltak».

## Målsetting:

Fylkestinget gjorde i 1984, ved behandling av Norsk Vegplan for perioden 86-89, vedtak om følgende målsetting for trafikksikkerhetsarbeidet:

– antall skadde og drepte i vegtrafikken i Buskerud skal ikke øke i perioden 1982-1990.

Den nye målsettingen avløste tidligere målsetting om 50% reduksjon i perioden 1978-1987.



1 Ulykkesreduksjon som følge av Norsk Vegplan.

2 Informasjon/Holdningsendr. Politikontroll. Påbudt lys om dagen. Påbudt bruk av bilbelte i baksete.

3 Økt politisk vilje til trafikksikkerhet:  
– Bedre informasjon.  
– Øket bevilgning til vegformål.  
– Mer politikontroll.  
– Strengere straffereaksjon.  
– Endret avgiftspolitik.  
– Mer målrettet trafikksikkerhetsarbeid.

## Måloppnåelse:

For årene 1982-84 følger ulykkestallene målsettingen. Videre fram mot 1990 forutsettes tiltak i Norsk Vegplan og andre tiltak å eliminere den ulykkesøkningen som ellers ville følge av 2,5 prosent årlig trafikkøkning.

En reduksjon på 10 prosent i ulykkestallene forutsetter en sterkere prioritering av alle relevante virkemidler.

Måloppnåelsen ser fra og med 1984 ikke å kunne oppfylles.

## Virkemidler og investeringer

De viktigste virkemidlene i trafiksikkerhetsarbeidet:

- Føreropplæring og trafikantpåvirkning.
- Utbedring av ulykkespunkter og strekninger.
- Trafikkovervåking og kontroll.
- Differensiert bruk av fartsgrenser.
- Omkjøringsveger rundt byer og tettsteder.
- Bygging av gang- og sykkelveger.
- Trafiksikker arealbruk langs vegene og sikre atkomstforhold.
- Sikkerhetskontroll av bilparken.

Det ble i 1985 brukt 24.4 mill. kroner på miljø- og trafiksikkerhetstiltak langs riksvegene i fylket.

De største er:

10 busslomme-prosjekt	9.96 mill.kr.
33 gang/sykkelveg-prosjekt, ca.10 km	15.35 mill.kr.
12 trafiksikkerhetsprosjekt	6.85 mill.kr.
15 vegrekkeverkstrekninger	1.0 mill.kr.

Videre er det benyttet 0.2 millioner til støyskjermingstiltak.

Langs fylkesvegene ble det brukt 2.0 mill. kroner til sikkerhetstiltak. I tillegg ble det brukt 1.8 mill. til «Aksjon Skoleveg», hvorav Staten dekket 50%.

Langs våre riksveger er det i perioden 1971-1985 bygget 110 km gang- og sykkelveger, derav 10.1 km i 1985. Dermed er 9.6% av riksvegene dekket med gang- og sykkelveger.

Tilsvarende tall langs fylkesvegene for perioden 1973-1985 er totalt 19.7 km, derav 1.1 km i 1985, eller en dekning på 1.7% med gang- og sykkelveger langs fylkesvegene.

## Framkommelighet

### Dagens situasjon

Generelt er framkommeligheten god på riksvegnettet og dårlig på fylkesvegnettet. Det største problemet for framkommeligheten på riksvegnettet er den store andelen med fartsbegrensninger.

Fylkesveggenes største problem er bæreevnen.

Veglengde	Rv	Fv
Fast dekke	1134.4 km	1170.2 km
Tillatt akseltrykk sommer:	100%	97.0%
10 t	85.8	13.1
8 t	14.2	85.7
Tillatt akseltrykk vinter:		
10 t	93.5	77.1
8 t	6.5	21.4
Tillatt akseltrykk teeløsning:		
10 t	27.4	0.8
8 t	62.7	17.1
6 t	9.7	81.3
Tillatt hastighet:		
90 km/t	2.4	0.0
80 km/t	71.6	75.0
<80 km/t	26.0	25.0
Vegbredde:		
>10 m	4%	
≤ 10 m ≤ 6.0 m	89%	
< 6 m	7%	
Vogntoglengde:		
18 m	99%	84.2%
Underganger: (< 4.0 m)	9 stk	27 stk

I alt 310.5 km riksveg beholdt 10 tonn akseltrykk i teeløsnings-perioden. 78.4 km riksveg beholdt 8 tonn i teeløsningsperioden. 632.6 km ble satt ned til 8 tonn. 112.8 km ble satt ned til 6 tonn.

På fylkesvegene ble det innført telerestriksjoner på 1059.6 km. 115.6 km ble satt ned til 8 tonn og 943.9 km ble satt ned til 6 tonn.

Grunnet manglende bevilgninger er utviklingen på fylkesvegene samme som tidligere år med stadig større sprik mellom tillatt akseltrykk på henholdsvis riks- og fylkesvegnettet.

Det pågående arbeidet med forsterkning av fylkesveger som tidligere år har blitt satt ned til 3 tonn i teeløsningen, og som kun har blitt satt ned til 6 tonn, har blitt godt mottatt av publikum.

## Målsetting/måloppnåelse

1985 er siste året i planperioden 1982-85. Hovedmålsettingen har vært at alle hovedvegarter skal ha 10 tonns sommerbæreevne utenom teeløsningsperioden. Dette målet må en kunne si er nådd, selv om Rv 288 Aurlandsvegen, som er kommet til som midlertidig stamveg, ikke har 10 ts. Vegen vil bli skrevet opp når 2 bruer som er under ombygging er ferdig. Det var i vegplanen foreslått forsterkning på en lang rekke vegparseller. Investeringsmidlene er blitt brukt på færre steder og inkluderer en generell utbedring av vegen. Denne endringen er gjennomført etter en nøye gjennomgang av vegnettets bæreevne og totale framkommelighet. De strekninger som falt ut har fått forsterket vedlikehold.

Stor trafikk i byer og tettsteder skaper kapasitetsproblemer. Bygging av omkjøringsveger bedrer dette forholdet. Vegplanens mål er oppnådd bortsett fra omkjøring av Åros i Rv 165. I tillegg er kommet omkjøring av Mjøndalen i Rv 283. Trafikkøkningen har vært så stor at det fortsatt er store kapasitetsproblemer i byene og de største tettstedene.

Bygging av rundkjøringer var ikke forutsatt i vegplanen. Der slike er bygget, har de gitt store framkommelighetsforbedringer.

Fylkesvegene har ikke hatt noe definitivt mål for framkommelighet på grunn av små bevilgninger.

Vegnettet som tidligere ble nedsatt til 3 tonn i teleløsningen ble oppskrevet til 6 tonn mot senere utbedring. Mesteparten av det ordinære forsterkningsprogrammet har medgått til denne utbedringen. I 1985 har vi fått en ny fylkesvegplan som forutsetter en kraftig opptrapping av fylkesveganleggene. Det vil likevel gå lang tid før dette får noen merkbar innvirkning på tillatt akseltrykk. Planen forutsetter enfeltstveger der trafikkgrunnlaget er lite. Dette vil i praksis ha liten innflytelse på fremkommeligheten i negativ retning.

## Virkemidler/investeringer

I 1985 er det ferdigstillelse av en rekke nyanlegg som har hatt størst innvirkning på fremkommeligheten, på riksvegene i Buskerud. Av disse har parsellen Sildetomta – Haspertjerdalen i E 76 i Kongsberg, hatt størst betydning. Det er i 1985 brukt 15.2 mill.kr. på dette anlegget. Videre er omkjøring av Mjøndalen i Rv 283 fullført. Dette er samtidig del av ny E 76 som ventes ferdig fram til Langebru innen utgangen av neste planperiode. Brukt i -85 16.9 mill.kr. På Rv 7 er ny parsell mellom Torpo og Torpomoen åpnet, brukt 1.8 mill.kr.

Ferdigstillelse av følgende rundkjøringer har gitt betydelig bedre flyt i trafikken: Rv 283 Gulsbogen, brukt 2.1 mill.kr., Rv 283 (arm) Fløya, brukt 0.2 mill.kr., E 76 Lerberg, brukt 0.75 mill.kr. Av forsterkningsarbeider langs eksisterende vegger, er følgende avsluttet i -85: Rv 286 Skollenborg-Krekling, brukt 3.3 mill.kr. Dette har også gitt en god omkjøringsveg forbi Kongsberg for E 76. Rv 280 Snarum-Krøderen, brukt 2.4 mill.kr.

Forøvrig er utbedringsarbeider foretatt på følgende vegger som er oppskrevet før forsterkning er fullført: Rv 7 Noresund-Ørgenvika, brukt 3.4 mill.kr., Rv 37 Telemark gr.-Stengelsrud, brukt ca. 1.3 mill.kr. inkl. grøfting i vedlikeholdsregi, Rv 49 Åsgardane, brukt 1.7 mill.kr., Rv 52 Gol-Sogn & Fj.gr., brukt ca. 8.3 mill. kr. inkl. utbedring og grøfting i vedl.h.regi.

Arbeider som vil resultere i senere oppskrivning til 10 t. er foretatt på følgende vegger: Rv 8 Grettefoss bru er forsterket for vedlikeholdsmidler for ca. 1.3 mill.kr., Rv 241 Klekken-Oppland gr. 4.9 mill.kr. og Rv 288 Hagafoss-Sogn & Fj.gr. i alt ca. 12.6 mill.kr. (Inkl. påbegynt utbedring av Geiteryggtunnelen).

Videre er utbedring av Kvislastigningen i Rv 7 påbegynt. Når denne blir ferdig vil vinterfremkommeligheten på strekningen bli atskillig forbedret.

I 1985 har Rv 7 over Hardangervidda for første gang i historien vært åpen hele året. Det har vært satt inn ekstra freserutstyr og ekstrakostnadene med å holde vidda åpen har vært ca. 0.8 mill.kr. Fremkommeligheten på de øvrige høyfjellsvegene har også vært bra i -85.

På fylkesvegene er Fv 81 Hvitvingfoss-Efteløt i -85 åpnet for 10 t s. 8t h etter flere års utbedringsarbeider. På fv 132 Kolsrud-Prestfoss og fv 148 Strandgt.-Stryken-Bråten, er forsterkningsarbeidene fortsatt, og oppstarting har funnet sted på fv 21 Delekant-Kyllerud og fv 93 Hostvedt-Bjerknes. Fv 9 er ferdig utbedret i Grodalen. Ingen store fylkesvegbruer er utbedret i -85.

## Betydning for brukerne

Forsøksordningen med 10 tonn tillatt akseltrykk hele året på deler av rv 7, E 68, rv 52 og en del tilliggende fylkesveger, fortsatte i -85. Dette har spesielt stor

betydning for turistnæringen men også for industrien, som kan nyttiggjøre seg tilbudet.

10 tonns vinterakseltrykk ble opphevet 18. mars og innført 2. desember 1985. Dette tilbud er nyttig for tømmertransporten og bl.a. fremkjøring av kunstgjødsel.

I 1985 har bompengefinansiering vært sterkt i fokus for en rekke vegprosjekter. Disse er E 76 Drammen-Mjøndalen, E 68, Skaret-Vik og ny veg under Oslofjorden mellom Drøbak og Storsand. Om disse kommer til utførelse kan store tidsbesparelser ventes.

## Akseltrykk

Det har bare vært beskjedne endringer i tillatt akseltrykk i -85.

## Miljø og vegservice

Ved siden av trafikkulykkene skaper biltrafikken også miljøproblemer i form av støy og annen forurensning. Ved utgangen av 1985 er ca. 5700 boliger langs riksveiene utsatt for støynivå over 60 db (a) og 645 boliger over 70 db (a).

Støydemping er et viktig hjelpemiddel til å forbedre miljøet langs våre vegger. Foreløpig er det bare riksveger som blir støyskjermet. Vi har nå 6000 støyskjermer i fylket.

Lufftforurensning pga. biltrafikken er generelt et lite problem i Buskerud.

På hovedvegene i byene kan det være ubehagelig luftforurensning ved ugunstige klimatiske forhold.

Det er i dag 37 rasteplasser langs riksveiene. 12 av disse har toaletter. I tillegg er det gjort avtale med 8 private serviceanlegg om publikums bruk av toaletter.

## Målsetting/måloppnåelse

I 1985 er det gjennomført en rekke tiltak som har medført miljøforbedringer. I alt ble det i 1985 bygget ca. 500 meter med støyskjermer.

Av gang- og sykkelveger ble det bygd ca. 10 km dette året langs riksvegene, og 1.1 km langs fylkesvegene.

Øvrige tiltak som er med på å forbedre miljøet, er ombygging av trafikkfarlige kryss, skilting/oppmerking, rekkverk, samt nye busslommer for kollektivtrafikken. Totalt ble det brukt omlag 24.4 mill.kroner til trafikkikkerhetstiltak i 1985.

## Virkemidler og investeringer

En forutsetning for å oppnå et godt fysisk miljø, inkl. trafikkikkerhet, er den arealplanlegging som kommunene driver i form av general- og reguleringsplanlegging. Vegvesenet har vært aktive med dette arbeidet også i 1985. Av de mest effektive tiltak på investeringssiden er å legge gjennomgangsvegene utenom tettbygde områder.

Det bygges årlig støyskjermer for 1 mill.kroner i fylket. Det er for årene som kommer en målsetting å forbedre miljøet langs vegene ved å satse på utbygging av en del større rasteplasser. Slike planer er klare for E 18 og E 76.

Videre vil det bli brukt ca. 1 mill. kr. pr. år til busslommer og leskur, samt at tilskudd til belysning vil bli øket både til nyanlegg og som tilskudd til trafikkiksre beslysningsanlegg.

# Service overfor publikum og offentlig forvaltning

Vegvenset får gjennom sine mangeartede oppgaver naturlig nok en stor kontakflate.

Spesielt er biltilsynet en fagavdeling i etaten som har mye med publikum å gjøre. Selv om arbeidspresstet til tider er en belastning, er det ingen ventetid hverken når det gjelder utstedelse av førerkort eller registreringer av kjøretøyer ved noen av våre biltilsynsstasjoner.

## Førerkort og registreringer

I løpet av 1985 ble det utstedt noe i overkant av 7000 førerkort og førstegangsregistrert 17 601 kjøretøyer.

## Dispensasjoner

Det ble i løpet av året gitt 316 dispensasjoner for tyngre kjøretøyer under teleløsningsperioden. Utenom denne perioden ble det bevilget 834 dispensasjoner. I tillegg ble det utstedt fra vegstasjonene 390 tømmerdispensasjoner.

## Avkjørselssaker

360 søknader om avkjørsler ble mottatt. Dette er en økning på 73 i forhold til året før.

170 av disse søknadene gjaldt avkjørsel fra riksveg og 190 fra fylkesveg.

Henholdsvis 78% og 95% ble innvilget.

Behandlingstiden for denne typen saker er i dag på ca. 4 uker. Søknader som blir avslått og anket, tar fra 2 til 4 måneder å få avgjort.

## Disp. fra byggegrensene

Det kom inn 170 søknader i 1985, og det ble mottatt 51 søknader om tillatelse for lagring av ildsfarlige væsker.

## Vegmeldingstjenesten

Vegkontoret har også dette året hatt i drift en egen veg- og føremeldingstelefon utenom ordinær kontortid og i helgene.

Her kan trafikantene selv skaffe seg opplysninger om fremkommeligheten på hovedvegene i fylket. Denne tjenesten er ment som et supplement til de vegmeldingene som blir gitt i massemedia.

For første gang har den automatiske telefonsvareren også vært i drift i sommerhalvåret, og da med vekt på meldinger om større veg- og asfaltarbeider.

Antall oppringninger i løpet av 1985 ligger på ca. 1500, noe som er en liten økning i forhold til forrige år.

## Aksjoner

Både på landsbasis og lokalt i fylket, har 1985 vært preget av «Aksjon Bedre Bilist».

Etter de signaler vi har mottatt fra sentralt hold, tyder det på at vi her i fylket har gjennomført denne aksjonen på en positiv måte. Spesielt fikk aksjonen på rv. 7 i Hallingdal stor oppmerksomhet ved at vi benyttet utradisjonelle virkemidler som bilvrak og likbil.

Både under denne aksjonen og en tilsvarende på E 76 mellom Drammen og Kongsberg, ble det satt opp seil over veien med ulike paroler om hensynsfull kjøring.

Biltilsynsstasjonen fulgte opp med «Åpen kontrollhall», der det i tillegg til sikkerhetskontroll av kjøretøyer, ble lagt vekt på ulike typer av trafikksikkerhetsinformasjon.

Også kontroll av speedometer, bruk av «Bråstoppen» og demonstrasjon av sikringsutstyr var med i dette opplegget.

Servering av kaffe og kaker ble svært godt mottatt av de mange besøkende på biltilsynsstasjonene.

I forbindelse med «Aksjon Bruk Bilbelte», deltok mannskap fra biltilsynsstasjonene og vegkontoret med demonstrasjon av sikringsutstyr for barn i bil, brosjyrer og «Bråstoppen» forskjellige steder i fylket.

Det er også blitt sendt ulike lydplakater i Radio Motor, Drammen, med tilknytning til denne aksjonen.

I tillegg har representanter fra vegvesenet ved flere anledninger vært i studio og snakket om aktuelle emner innen veg- og trafikksikkerhet. Vår kollisjonssimulator «Bråstoppen» har spilt en sentral rolle under aksjonene. I tillegg er den blitt benyttet på forskjellige skoler, ved trafikksikkerhetsaksjoner i Hokksund og Drammen og ved større arrangementer har 3000 personer i løpet av året fått en tur i «Bråstoppen».



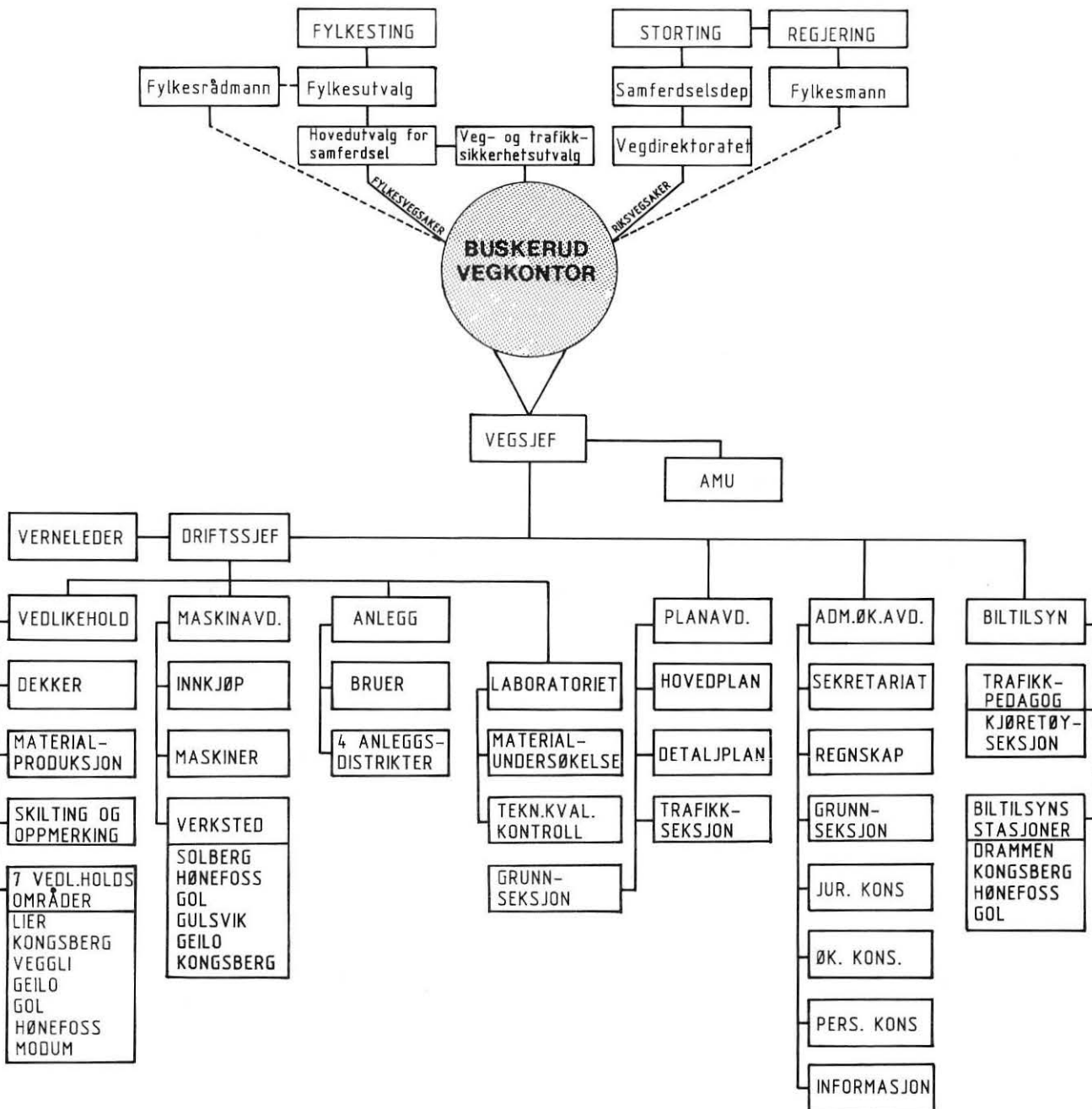
Den aksjonen som fikk aller størst oppmerksomhet, var informasjonskampanjen som ble gjennomført på rv. 7 i Hallingdal. (Foto: Willy Bakken.)

# Organisasjon og virksomhet

Organisasjonsplanen for vegadministrasjonen i Buskerud er slik:

Organisasjonsmønster og tilknytning til overordnede Veg- og Vegtrafikkmyndigheter.

Tilknyttingslinjer:  
 — Organisasjonsmessige  
 - - - Administrative



# Organisasjon

Vegvesenet skal i samarbeid med statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter ha ansvaret for planlegging, utbygging, vedlikehold, den trafikkmessige bruken (herunder biltilsynets oppgaver) og forvaltningen av riks- og fylkesvegnettet i fylket.

Sentralmyndighet for riksvegene er Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet, mens Fylkesutvalget er vegmyndighet for fylkesvegene. Vegadministrasjonen i fylket er tillagt vegkontorer – som er underlagt Vegdirektoratet i saker som gjelder riksvegene og Fylkesutvalget i fylkesvegsaker.

Vegsjefen er sekretær for Veg- og trafikksikkerhetsutvalget. Videre har vegsjefen det faglige ansvar for de saker som fremmes for Hovedutvalget på vegsektoren.

## Vegkontorets organisasjon

Vegkontorets organisasjonsmønster er vist på neste side. Kontoret er delt inn i 6 ulike avdelinger, administrasjons- og økonomiavdeling, biltilsyn, planavdeling, anleggsavdeling, vedlikeholdsavdeling og maskinavdeling. Hver avdeling er oppdelt i seksjoner.

## Vegarbeidsdriftens organisasjon

Denne er organisasjonsmessig bygd opp med utgangspunkt i de tre driftsavdelingene. I tillegg kommer en egen laboratoriefunksjon som er direkte underlagt driftssjefen.

Anleggsavdelingen er delt inn i 4 distrikter. Distriktenes grenser endres alt etter oppgavens omfang og lokalisering. Hvert distrikt ledes av en distriktsleder som er stasjonert på vegkontoret.

Vedlikeholdsavdelingen er også inndelt i 4 distrikter. Hvert av disse består av ett eller flere vedlikeholdsområder. I alt er det 7 vedlikeholdsområder, og hver av disse ledes av en vegmester. Vedlikeholdsdistriktene ledes av en distriktsleder på vegkontoret.

## Biltilsynets organisasjon

Denne avdelingen ledes av biltilsynssjefen, som skal samordne virksomheten ved de fire biltilsynsstasjonene.

Hver av stasjonene, unntatt Gol, er delt inn i tre seksjoner, kjøretøy trafikk og kontor.

## Kontorhold

Vegkontoret leier kontorlokaler i Tollbugt. 2 i Drammen.

På Solbergmoen på Nedre Eiker ligger Vegvesenets vegsentral og sentrallager. Her er også vårt laboratorium.

I tillegg til dette, er det vegstasjon på Lierstranda, Kongsberg, Veggli, Geilo, Gol, Hønefoss og Geithus.

Vegvesenet har også en del garasjebygg o.l. rundt i fylket.

Biltilsynet har stasjoner følgende steder i fylket:

Drammen, som dekker kommunene Drammen, Nedre Eiker, Lier, Røyken og Hurum.

Kongsberg, som dekker kommunene Øvre Eiker, Flesberg, Rollag og Nore og Uvdal.

Hønefoss dekker Ringerike, Hole, Sigdal, Krødsherad og Modum.

Gol dekker kommunene Flå, Nes, Gol, Hemsedal, Ål og Hol.

## Syssetting

Samlet syssetting av egne arbeidstakere i 1985 var på 498 årsverk, inkludert 47 korttidsinntak. I tillegg var 186 personer sysselsatt gjennom entrepriser, leiemaskiner og biler fra private. Gruppen oppsyn har i 1985 fått en assistentstilling omgjort til oppsynsmann. I vegarbeidsdriften har det vært tilnærmet stillingsstopp. Det er vesentlig foretatt ansettelser når stillinger er blitt ledige. Gruppen har 2 årsverk mer enn året før.

I den reviderte langtidsplanen skal administrasjonsbudsjettet reduseres med 1 prosent hvert år. Dette tilsvarer en jevn reduksjon av gjeldende stillingstall. En stilling ble inndratt i 1985. Bemanningen ved vegkontoret skal i forhold til 1986 reduseres med fire stillinger innen 1989. Det forutsettes at dette skal skje ved naturlig avgang. Innen biltilsynet er det ikke lagt opp til noen reduksjon i antall stillinger i årene framover.



Den nye veg- og biltilsynsstasjonen på Ringerike er en fin tilvekst til vegvesenets øvrige anlegg i fylket. (Foto: Per Erik Knive.)

# Planlegging

Det overordnede mål for virksomheten er å få utarbeidet gode planer til riktig tid.

Konkret betyr dette at hovedplaner/delgeneralplaner skal foreligge for alle større prosjekt som er aktuelle ved revisjonen av NPV 1990-93.

– Detaljplaner skal foreligge ett år før anleggsstart. Dette er nødvendig for å ha tid nok til byggeplanlegging og grunnerverv.

– Oversiktsplaner, «PUS-planer», skal utarbeides for de viktigste riksvegtruter i løpet av inneværende planperiode. Dette er gitt høy prioritet i 1985. Med det omfanget av vedlikeholdstiltak vi i dag har – og vil få i årene fremover – er oversiktsplan et viktig grunnlag for valg av utbyggingstiltak.

Hvis vi unntar miljøprosjektene og prosjekter med ekstraordinær bevilgning (bomprosjekter), er deknningen med formelt godkjente detaljplaner tilfredsstillende.

Det er lagt opp til en forsert utbedring av fylkesveger fra 1986. Dette har medført en vanskelig plansituasjon for fylkesvegsektoren og vi regner med i større grad å måtte bruke konsulenthjelp i tiden fremover.

Ressursbruken i dag er hovedsakelig konsentrert om planproduksjon direkte knyttet til budsjettsaker og til forpliktende og pålagte forvaltningssaker.

Et forstyrrende element i planproduksjon/plansituasjon for 1985 er bomprosjektene. Dette er prosjekter som er presset inn i et allerede anstrengt planprogram.

I 1985 har vi arbeidet med følgende bompengeprojekter:

- E 68 gjennom Hole kommune
- E 76 Drammen-Mjøndalen
- (Rv.282) Drøbakprosjektet

Av andre store planoppgaver som vi har arbeidet med, kan nevnes følgende:

- E 18: Drammen-Vestfold gr.
- E 68: Veien-Nymoen
- E 76: Mjøndalen-Langebru
- Rv.283: Bj.Bjørnsonsgt.-Øvre Sund

Av nye og utvidede oppgaver som er blitt pålagt planavdelingen i 1985, kan nevnes følgende:

- arbeide med nytt vegregister
- bompengeprojekter
- økende antall fylkesvegplaner (8 mill.kr. økning i investeringsmidlene)
- krav om formell behandling av mindre prosjekter og driftstiltak.

Ved manglende ressurser blir ofte byggeplanleggingen skadelidende. I 1985 er en stor del av byggeplanarbeidet bortsatt til konsulent, men også dette begrenses p.g.a. manglende planleggingsmidler.

Bistand til kommunal planlegging er en viktig del av planavdelingens oppgaver. Vi samarbeider ved utarbeidelsen av arealplaner. Vi gir bistand i trafikktekniske saker og vi planlegger stort sett alle gang- og sykkelveger.

Kommunene er viktige samarbeidspartnere også i vegvesenets planlegging. Det er derfor viktig og av gjensidig interesse at det er et nært og godt forhold mellom vegvesenet og primærkommunene. Det er derfor beklagelig at begrensede planressurser reduserer mulighetene for større medvirkning i den kommunale planleggingen.

Vi føler et behov for økt innsats på flere områder:

- Bedre plankvalitet generelt
- Yte større bistand i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet.
- Gjennomføre i større grad ulykkesanalyse

Slik situasjonen er, ser vi imidlertid ingen mulighet til å engasjere oss ytterligere i nevnte problemområder. Tvert imot må vi regne med en viss nedtrapping med tanke på nye oppgaver, som er tillagt planavdelingen.

## Drift/driftsresultater

### Vedlikeholdet

Året 1985 kan værmessig i korte trekk beskrives som en kopi av året 1984: Rimelig vinter, fuktig sommer og en lang høst og forvinter, med ubetydelig snø. For vedlikeholdsdriften et gunstig år.

Vinteren 1985/86 var første år med brøytekontrakter på anbud, og erfaringene så langt er etter forholdene gode.

Vinteren ble også historisk. Riksveg 7 over Hardangervidda ble med unntak av kortere avbrekk, holdt åpen for trafikk hele vinteren. Vi vil hevde at det var en ekstrem snøfattig og vindfattig vinter som gjorde dette mulig. Pr. 10. januar 1986 har vi dog tilsvarende forhold som på samme tid i fjor.

Den ordinære vedlikeholdsdriften har vi forsøkt å legge på det standardnivå som er beskrevet i vedlikeholdsstandarden. Dette mener vi å ha klart i rimelig grad på riksvegnettet, mens vi på fylkesvegene ikke klarer å holde akseptabel standard på flere av vedlikeholdsaktivitetene på grunn av utilstrekkelig med midler.

I september kom det så store nedbørsmengder at vi fikk en del stengninger av enkelte riks- og fylkesveger i østfylket.

Strekningen Hol-Aurland ble i 1985 tatt opp som stamvegforbindelse og Buskerud har påtatt seg vintervedlikeholdet av høyfjellsstrekningen av denne vegen.

På trafikkinformasjonssiden har vi for høyfjellsstrekningene montert opp fiberoptiskilt på Geilo og Gol (rv. 7), på Hagafoss (rv. 288) og på Robru (rv. 52) som i klartekst viser alternativene stengt, kolonnekjøring og åpent. Disse skiltene styres via telefon, og har til nå virket upåklagelig.

Riksvegbevilgning 1985	116 400 mill.kr.
Overført fra 1984	7 003 mill.kr.
Til disp. riksveg 1985	123 403 mill.kr.
Riksvegforbruk 1985	130 637 mill.kr.
Merforbruk overf. til 1986	7 234 mill.kr.

### Bruvedlikehold

Bruvedlikeholdet har i 1985 bestått av nødvendige reparasjons- og malingsarbeider. hovedsakelig er reparasjonsarbeider resultat av undersøkelser som ble



foretatt i 1984. Disse arbeidene vil fortsette i de nærmeste årene.

Den generelle tilstanden på bruene er blitt noe bedre. Et felt det er nødvendig å fokusere bruvedlikeholdet på fremover, er rehabilisering av betongruer.

### Skilting og oppmerking

Årets vegoppmerkingssesong har vært preget av dårlig malingkvalitet. Dette har både forsinket og skapt vanskeligheter for merkemannskapene, men den nye merkebilen har kompensert dette ved sin effektivitet, og programmet har gått etter planen. Andelen med legging av plast for hånd og med maskin, har økt i år. Skilttilstanden i Buskerud er meget bra, takket være at nyskiltingsprogrammet er i god rute. Nykilometreringer av riks- og fylkesveger er ferdig.

### Dekker- riksvegene

Til faste dekker hadde vi et budsjett på i alt 37.6 mill.kroner, hvorav til egenregi 8.6 mill. Etter korleksjon av fullføringen viste det seg at vi hadde en overskridelse på ca. 1.7 mill.kroner. Dette gir en entrepriseandel på ca. 75%, resten i egenregi.

Til sammen er det fornyet dekker på 142 km. Det er til fornyelsen benyttet asfalt, oljegrus, emulsjonsgrus og overflatebehandling, ofte kombinert med fresing. Freste masser er kjørt gjennom kaldblander og gjenbrukt som underlag for asfalt og overflatebehandling eller som eget dekke. Det er også utført en del pen.bærelag med avstrøing. En del flatelapping/oppretting er ikke inkludert i de angitte km.

### Fylkesvegene

Budsjettet til faste dekker var på 8.4 mill.kroner. Også her fikk vi en overskridelse i underkant av 0.5 mill. kroner. Entrepriseandelen var ca. 52%, resten i egenregi.

Som dekkfornyelse er anvendt oljegrus/emulsjonsgrus, samt overflatebehandling kombinert med fresing. Asfalt er anvendt enkelte strekninger, bl.a. noe resirkulert masse.

Tilsammen er det fornyet dekker på 56 km.

### Oljegrus og grusproduksjon

Vi har også i år vært nødt til å kjøre med våre to gamle Oredssonverk fra henholdsvis 1966 og 1967. Dette til tross har produksjonen gått bra. Imidlertid har begge bilbrovektene kapitulert på tidens tann, og de registrerte resultater er derfor noe usikre.

Vi har produsert:

49 300 tonn	oljegrus og
24 100 tonn	emulsjonsgrus

73 400 tonn i alt

Produksjonen har gått i balanse, men vi har hatt ett lageropplegg for ca. 0.8 mill.kroner.

### Grus og pukkproduksjon

Våre knuseverk har vært i drift hele året unntatt vårt lille 1.trinnsverk. Vi har likevel vært nødt til å sette bort i alt tre knusekontrakter på anbud. Vi har i alt produsert 131 163 kbm, hvorav 35 864 kbm utgjøres av de nevnte tre entrepriser.

Vi har av forskjellige årsaker i år et underskudd på knuseverksdriften på ca. 0.7 mill. kroner. I stedet for en lagerøkning på 1.5 mill. kroner som antatt, har vi hatt en lagerreduksjon på ca. 1.2 mill. kroner, noe som avspeiler den betydelige aktivitet som har vært både på anlegg og vedlikehold.

Til tross for underskuddet på driften i år, håper vi å kunne holde prisene uendret også i 1986. For oljegrusens vedkommende er dette avhengig av bindemiddelprisene kommende år.

### Driftstiltak

Vedlikeholdet utførte også i 1985 endel anleggsarbeider. Det ble foretatt utbedringsarbeid på 24 km og grøftarbeider på 60 km, for til sammen 25 mill. kroner. I tettbygde strøk er imidlertid grunnerverv fortsatt et problem.

Det er videre foretatt bygging av busslommer, reguleringer av vegkryss og bygging av gangveger.

### EDB

I 1985 er det innkjøpt micromaskiner til tre vedlikeholdsområder og to maskiner til vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret. Lokale opplæringskurs er avholdt. Ett vedlikeholdsområde er kommet godt i gang med utnyttning av EDB. Tre områder har gjennomført maskinell driftsplanbehandling. Tre områder er fortsatt uten EDB-utstyr.

### Organisering - bemanning

Det er i løpet av vinteren gjennomført en gjennomgang av utedriftens organisering. Denne konkluderte med at vi ikke burde forandre på områdestørrelsen de nærmeste årene og at det i første omgang burde satses på opplæring av alle ledd, konkretisering av vedlikeholdsstandard på den enkelte vegrute og en gjennomgang av maskinparken for å komme fram til en riktigst mulig maskinpark. Vegdirektoratet har gått med på dette som en prøveordning under forutsetning av at vi innen 1988 har gjennomgått organisasjonen på nytt.

Avdelingens inneadministrasjon har det også vært sett nærmere på. En sammenligning med andre fylker, viser at vi tildels ligger betydelig etter bemanningsmessig.

Sykdom og ubesatt stilling fra august og ut året på toppen av det hele, har gjort 1985 til et meget vanskelig arbeidsår.

## Anleggsinvesteringer 1985 – kostnadsdeling

1985 – samlet anleggsinvestering

Riksveger	118,4 mill. kroner
Fylkesveger	31,9 mill. kroner
Sum	150,3 mill. kroner

### Kostnadsfordeling – totale investeringer

Riksveger:		
Eiendomserstatning	8.140,0 mill. kr. →	6,88%
Oppsyn	5.781,2 mill. kr. →	4,88%
Entrepriser	46.477,4 mill. kr. →	39,26%
Egen regi	57.983,3 mill. kr. →	48,98%
	118.381,9 mill. kr. →	100,00%

Fylkesveger:		
Eiendomserstatning	6,7 mill. kr. →	0,02%
Oppsyn	1.564,0 mill. kr. →	4,90%
Entrepriser	9.779,9 mill. kr. →	30,62%
Egen regi	20.590,5 mill. kr. →	64,46%
	31.941,1 mill. kr. →	100,00%

### Kostnadsfordeling innen egenregidriften

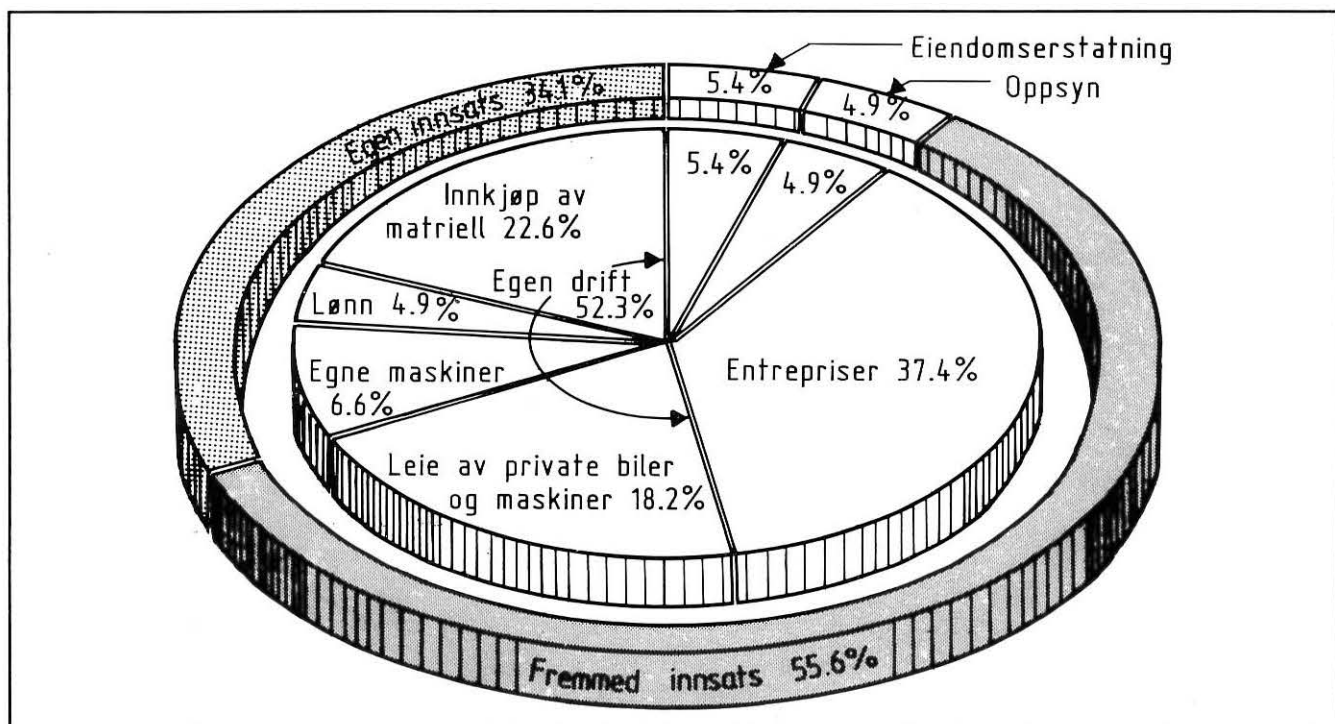
Riksveger:		
Lønn	5.974,5 mill. kr. →	10,30%
Egne maskiner	7.599,7 mill. kr. →	13,11%
Private maskiner	18.702,7 mill. kr. →	32,26%
Materiell	25.706,4 mill. kr. →	44,33%
	57.983,3 mill. kr. →	100,00%

Fylkesveger:		
Lønn	1.450,7 mill. kr. →	7,05%
Egne maskiner	2.282,4 mill. kr. →	11,08%
Private maskiner	8.634,2 mill. kr. →	41,93%
Materiell	8.223,2 mill. kr. →	39,94%
	20.590,5 mill. kr. →	100,00%

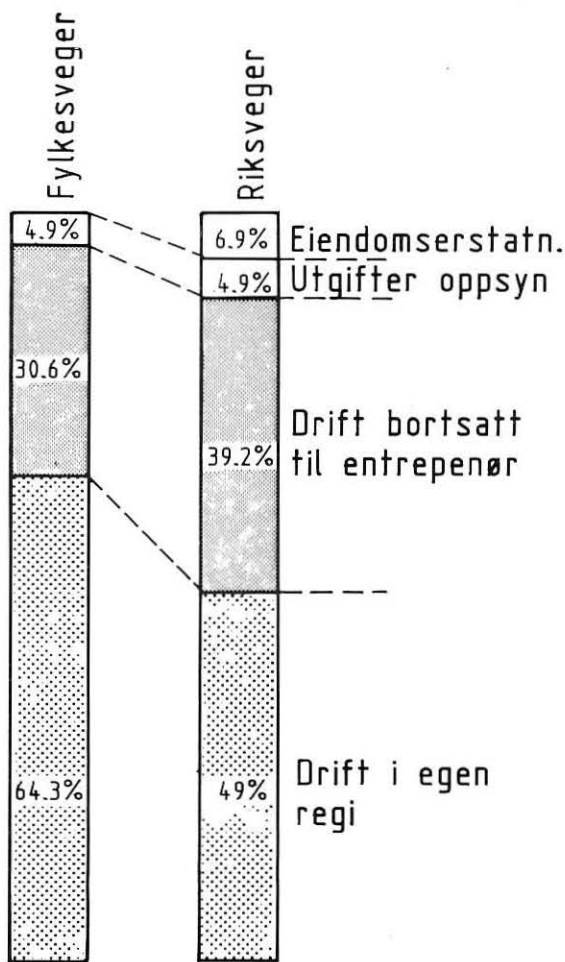
### Fordeling total riks- og fylkesveganlegg

Eiendomserstatning	8.140,0	+	6,7	=	8.146,7 mill. kr.	-	5,42%	
Oppsyn	5.781,2	+	1.564,0	=	7.345,2 mill. kr.	-	4,89%	
Entrepriser	46.477,4	+	9.779,9	=	56.257,3 mill. kr.	-	37,42%	100%
Egen regi	57.983,3	+	20.590,5	=	78.573,8 mill. kr.	-	52,27%	
Lønn	5.974,5	+	1.450,7	=	7.425,2 mill. kr.	-	4,94%	
Egne maskiner	7.599,7	+	2.282,4	=	9.882,1 mill. kr.	-	6,57%	
Priv. maskiner	18.702,7	+	8.634,2	=	27.336,9 mill. kr.	-	18,19%	52,27%
Materiell	25.706,4	+	8.223,2	=	33.929,6 mill. kr.	-	22,57%	

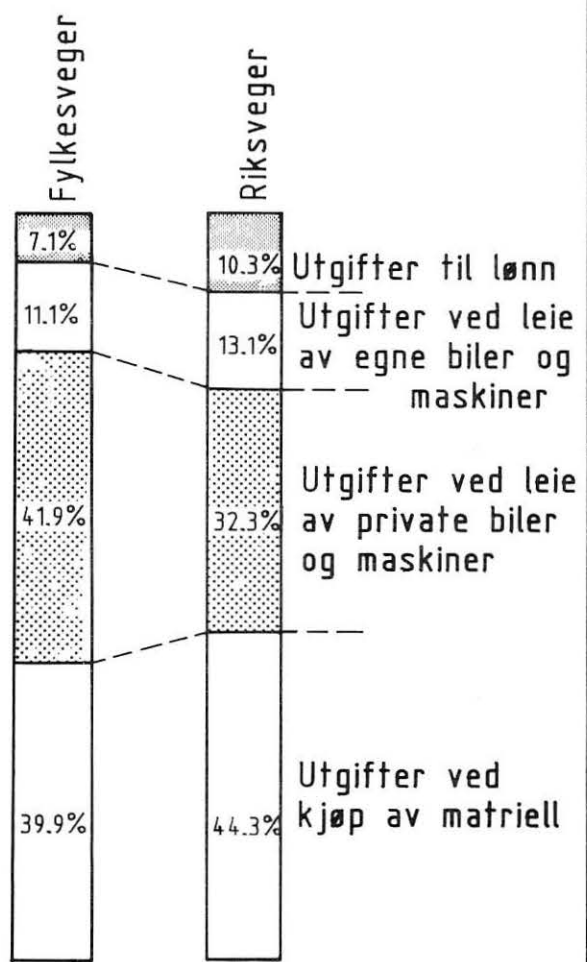
### Fordeling av kostnader – riks- og fylkesveginvesteringer 1985.



Prosentvis deling av de totale anleggsinvesteringer 1985



Prosentvis deling av kostnader innen egenregiandelen 1985



## Maskin

### Innledning

Maskinavdelingen er en serviceavdeling for de øvrige avdelinger i etaten. I praksis vil det vesentlig være tjenester for anlegg og vedlikeholdsavdelingen. Skaffe maskiner, utstyr, driftsbygninger o.l. Bemanne utstyret med faste kjøpere og sjåførere. Holde utstyr/maskiner i arbeidsmessig, forskriftsmessig stand. Dette utføres stort sett ved egne verksteder.

Utstyret/maskiner tilbys brukerne for faste priser i konkurranse med det private markedet.

Maskinparken hadde ved årsskiftet en gjenanskaffelsesverdi på ca. 130 mill. kr. brutto, eksklusive bygninger med utstyr. Innkjøp av maskiner i 1985 ble 15.3 mill.kr.

Samlede leieinntekter	kr. 68.463.4
Samlede utgifter	kr. 70.719.3
Driftsresultat	kr. ÷2.255.9

Egne maskiner	kr. ÷1.737.2
Leid fra andre	kr. ÷ 192.3
Sum maskindrift	kr. ÷1.929.5
Eiendomsdrift	kr. ÷ 243.8
Verksteddrift	kr. 259.1
Lagerdrift	kr. 319.5
Radiodrift	kr. 9.6
Sum hjelpefunk.	kr. 344.4
Lagerbevegelser	kr. ÷ 509.2
Oppbygningsvirksomhet	kr. ÷ 246.7
Oppbyg.v. overf. 1984	kr. 86.0
Sum driftsresultat	kr. ÷2.255.9
Avskriv/renter/adm.	kr. 15.516.8
Salg av maskiner	kr. 845.2
Sum overskudd	kr. 16.362.0
Pålagt overskudd	kr. 17.100.0
Netto tilført vedlh.	kr. ÷2.994.0

### Maskinanskaff.

Disponibelt	kr. 15.607.0
Forbruk	kr. 15.315.5
<hr/>	
Overført til 1985	kr. 291.5

### Driftsbygninger

Sum disponibelt	kr. 14.899.4
Forbruk 1984	kr. 13.420.4
<hr/>	
Overført til 1985	kr. 1.479.0

### Driftsresultat for noen av de viktigste av maskingruppene

Lastebiler	kr. 662.7-
Lastebiler, firehj.	kr. 520.9-
Små lastebiler	kr. 66.8-
Småbiler	kr. 56.2
Veghøvler	kr. 84.2
Asfaltutleggere	kr. 89.4-
Vals	kr. 169.5
Gravemaskiner	kr. 308.7-
Kompressorer	kr. 91.7
Hjullastere	kr. 94.8
Knuseverk	kr. 68.2
Snøfresere	kr. 336.3-
Resterende mask.	kr. 317.0-
Totalt underskudd	kr. 1.737.2-

### Verksteddriften

Det aller meste av reparasjoner og service utføres ved egne verksteder. Totalomsetningen for verksteddriften var

6 834.000,- kroner for 1985, noe som ga et overskudd på kr. 258.800,-

### Driftsbygninger

Vi har rundt i fylket driftsbygninger fordelt etter behovet i hvert enkelt område. På mange steder er det permanente bygg, men det er også flere steder det er tilhold i brakker og plasthaller o.l. Bygging av permanente bygg på disse stedene gjøres etter hvert som midler blir stilt til disposisjon.

Ny veg- og biltilsynsstasjon på Ringerike ble åpnet 9. desember 1985, for bruk. Ny brakkeleir for 12 personer er etablert på Kongsberg vegstasjon.

Diverse omgjøringer med driftsbygningene er gjort forskjellige steder, hvor den mest omfattende er gjort ved laboratoriet på Solberg.

### Innkjøp

Arbeidsoppgavene for innkjøpsseksjonen er i hovedsak: Sekretariatfunksjon for anbudsneemnda, utarbeiding av anbudsgrunnlag i samråd med driftsavdelingen, føring og utarbeidelse av oversiktregistre over innleietilbud for private maskiner og biler, innhente behovsoppgaver og foreta spesielle innkjøp.

I 1985 har vi behandlet 20 innkjøp etter forskrifter for kjøp av varer og tjenester og 24 anbud etter forskrifter for kontrahering av bygg- og anleggsarbeider til staten.

### Radiosambandet

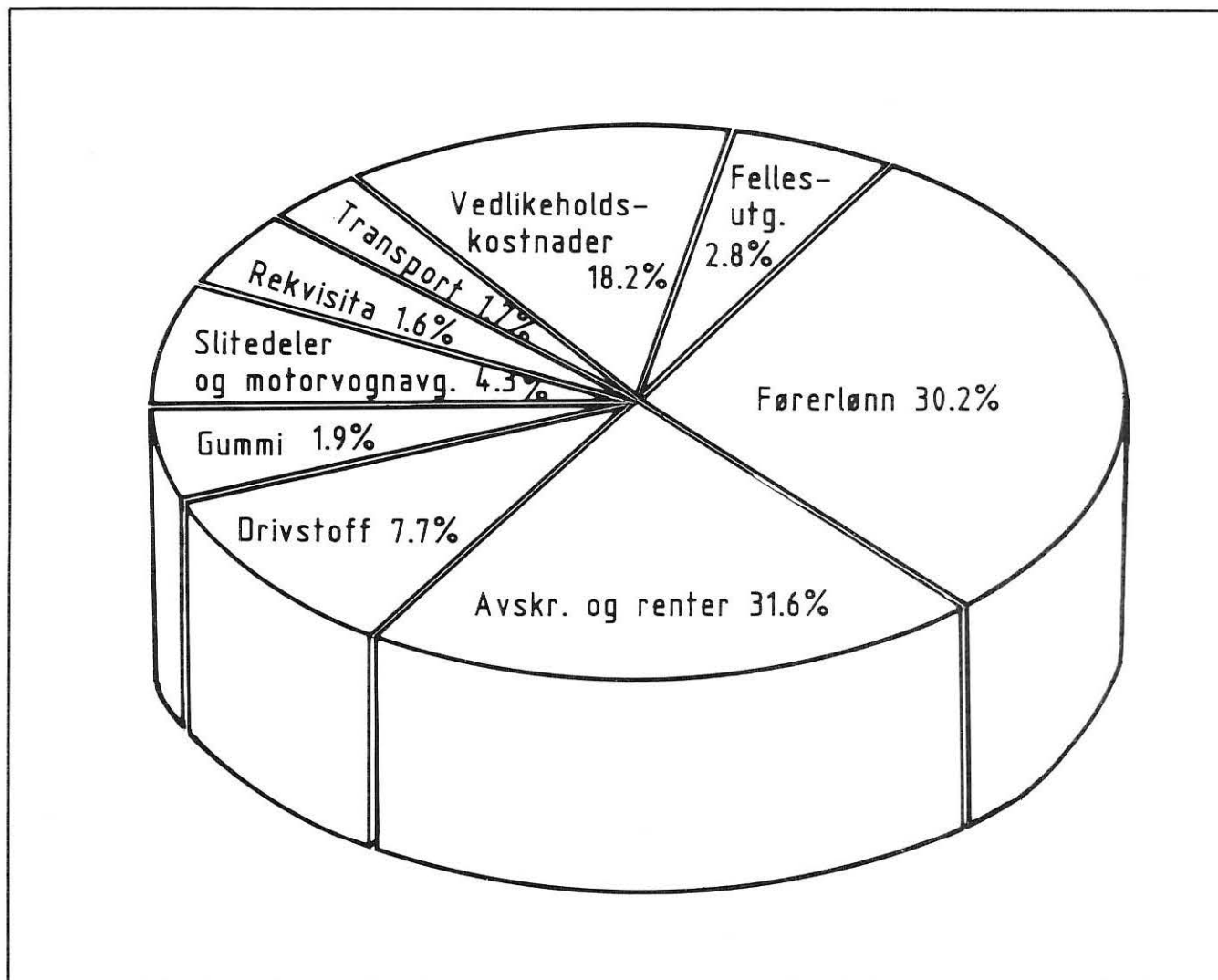
Det interne VHF-sambandet har nå i drift 6 basisstasjoner og venter 2 nye i drift i løpet av 1986.

4 telefonstyrte opplysningstavler er igangsatt som en forsøksordning for fjellovergangene i øvre del av Buskerud.



Vegvesenets samlede maskinpark har nå en gjenanskaffelsesverdi på ca. 130 millioner kroner. I 1985 ble det kjøpt maskiner og utstyr for 15,3 millioner. (Foto: Per Erik Knive.)

## Prosentvis fordeling av kostnader på egne maskiner.



### Distriktslaboratoriet

Det er ingen endring i laboratoriets organisasjonsform eller arbeidsoppgaver fra foregående år.

Innsatsen tilsvarer totalt 14.3 årsverk, som er 0.8 mer enn i 1984. D.lab. har dette år prioritert prosjektering/dimensjonering og registrering/oppfølging, samt materialundersøkelse og opplæring av driftsoppsyn i kvalitets-sikring.

På området teknisk kvalitetskontroll ble ingeniørinnsatsen spesielt fokusert på nye bærelagstyper samt opplegg/rutiner for gjennomføringen av kontrollen.

Omfanget av stikkprøvekontrollen svarer til Vegdirektoratets krav. Det er spesielt lagt vekt på at lab. skal ha kontakt med de fleste prosjekter/anlegg uavhengig av anleggets størrelse.

Tilbakemelding av driftskontrollresultater – geometrisk kontroll/lagtykkelser – har vært beskjeden.

Betongkontrollen har resultert i enkelte avvisninger av

leveranser/lass pga. dårlig kvalitet. Ellers er resultatene tilfredsstillende, også for ferdig-elementer.

For bærelagsmaterialproduksjonen har det vært visse problemer med å oppnå tilfredsstillende stabilitet.

Asfaltkontrollen har gitt rimelig bra resultat. 1 kontrakt på 3 km må underkastes etterkontroll pga. stort hulrom. Forøvrig er retningslinjenes krav tilfredsstillt.

Det er reist spørsmål om tilslagsmaterialets kvalitet og form holder mål på vegger med relativt høy trafikk, da vedlikeholdsavdelingen mener å registrere synkende levealder på dekkene.

For 1986 bør det drøftes hvorledes oppfølgingen av penetrerte bærelag, enkelt overflatebehandling og oppstartkontroll på oljegrusverk skal legges opp og eventuelt fordeles på drift – lab.

Innsatsen med kontroll av spesielle konstruksjoner f.eks. frostsikring, må vurderes økt.

Sluttresultatene for kontrollen vil foreligge ca. 15 februar.

## Biltilsynet

Biltilsynet i Buskerud har stasjoner i Drammen, Kongsberg, Hønefoss og Gol. Biltilsynet Hønefoss tok i bruk ny stasjon på Hensmoen, ca. 5 km nord for Hønefoss, den 28. november. Stasjonen er et fellesbygg med Ringerike Vegstasjon og har nå topp moderne utstyr og lokaler. Den har bl.a. landets lengste kontrollhall for lastebiler, med 37 meter.

For Biltilsynet Drammen er det skaffet tomt til ny veg- og biltilsynsstasjon på Lierstranda.

Biltilsynet var i 1985 sterkt engasjert i aksjon: «Bedre bilist 1985», med formål å formidle informasjon og gjennomføre tiltak som fører til sikrere kjøring og færre ulykker. Biltilsynet i Buskerud brukte 160 dagsverk på å gjennomføre 63 kontroller, det ble tatt teknisk kontroll på 4013 kjøretøyer, og 6461 trafikanter ble gitt informasjon av forskjellig art.

## Kjøretøyer

I 1985 ble det førstegangsregistrert 17 601 kjøretøyer her i fylket, mot 12 396 i 1984. Det er en økning på 42%.

Totalt var det ved årsskiftet registrert 159 559 kjøretøyer i Buskerud. Dette er en økning på 6.9% i forhold til forrige år. Buskeruds andel av den totale kjøreparken i landet var ved årsskiftet på 6.1%.

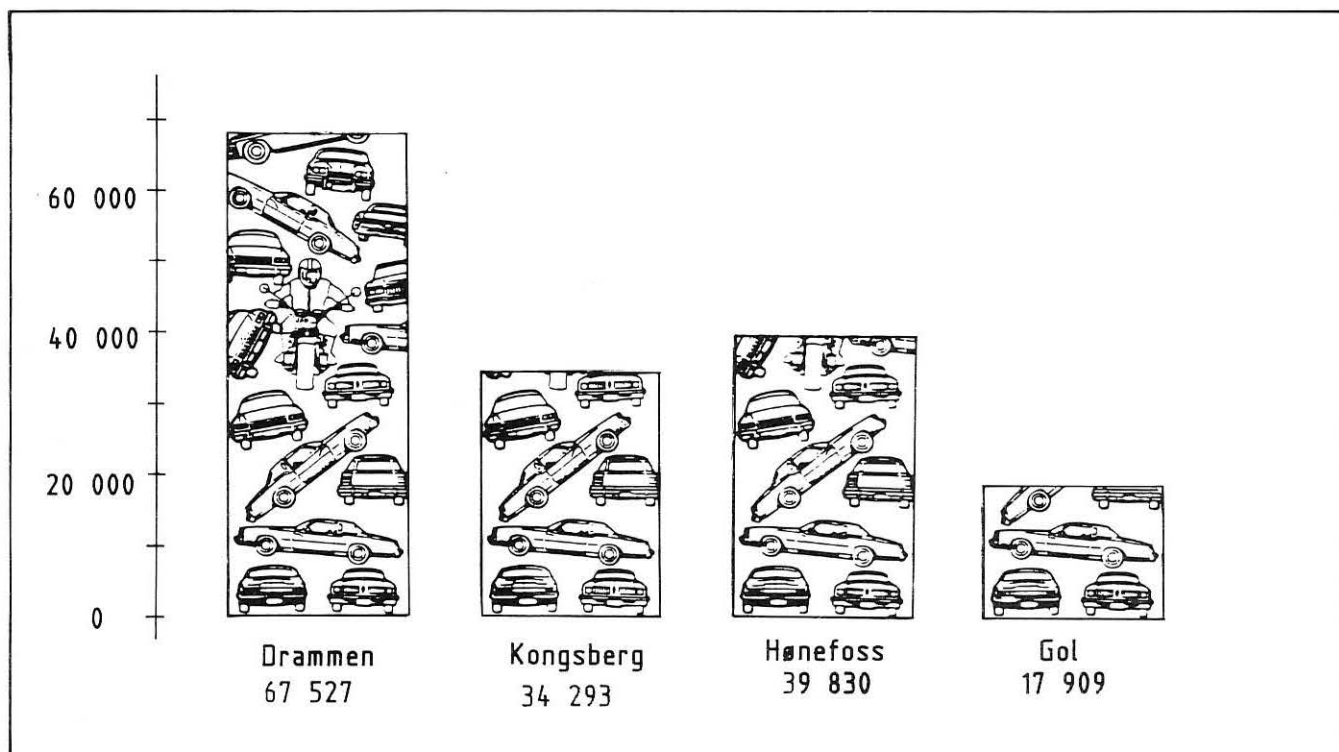
### Kjøretøyene fordeler seg på:

– Personbiler:	86.595
– Busser:	1.032
– Varebiler/lastebiler:	16.178
– Motorsykler/moped:	11.238
– Traktorer/Motorredsk.:	10.919
– Tilhengere:	33.597
Sum:	159.559



Den nye stasjonen på Ringerike ble åpnet like før jul, og innebærer store forbedringer både for de ansatte og publikum. (Foto: Per Erik Knive.)

## Antall registrerte kjøretøyer fordelt på reg. distrikt.



### Kjøretøykontroller

Det ble i 1985 utført 2294 periodiske kontroller på tunge kjøretøyer og 14 983 på lette. Tilsvarende tall for 1984 var henholdsvis 1952 og 16 765.

I 1985 ble det kontrollert 8 105 «lette» kjøretøyer og 2 292 tunge kjøretøyer ute på vegene (tekniske kontroller).

Tilsvarende tall i 1984: 8050 og 2358. Det ble i 1985 også foretatt 1829 vektkontroller og 4085 andre brukskontroller.

I tillegg til den vanlige innkalling av kjøretøyer til kontroll og kontroll i forbindelse med omreg. av kjøretøyer, har biltilsynet hatt stor pågang av kontroll og registrering av bruktimporterte varebiler kl. II og kombinerte biler. Biltilsynet har hatt et stort ekstraarbeid med all kontroll og registrering av bruktemp. biler.

### Førerprøver

I 1985 ble det totalt i fylket avlagt 7310 praktiske førerprøver og 7848 teoriprøver i samtlige klasser, det er en økning på 0.9% av de praktiske prøvene. Ved de praktiske prøver strøk i gjennomsnitt 18% av kandidatene, mens strykprosenten for den teoretiske del var 22.2.

Tilsvarende tall for 1984 var henholdsvis: 17.0% og 20.1%.

Det blir nå forlangt glattkjøringskurs i fase I også på Gol, som sogner til vinterbanen i Vestringsbygda.

I 1985 er det fremmet ønske om å få denne banen utbygd til helårsbane, et ønske som det er utsikter til at kan bli oppfylt i 1986, slik at det kan kreves glattkjøring likt for alle førerkortkandidatene.

### Kontoroppgaver

Stasjonene har også i 1985 hatt meget stor pågang fra publikum både når det gjelder registreringer og førerkort-utstedelser. I tillegg til den direkte publikumsbehandlingen deler arbeidsoppgavene seg på innkallinger og oppfølging av kjøretøyer til kontroll, oppgaver til Toll- og avgiftsdirektoratet, avskiltingsbegjæringer til politiet og saker i forbindelse med forsikring av kjøretøyer. Samlet for fylket viser det seg at det i 1985 er foretatt:

52 679 (43 522) registreringer  
20 320 (20 320) utstedte førerkort  
11 810 (16 601) innkalte kjøretøyer til kontroll  
Tallene i parentes gjelder 1984.

### Kjøreskolene

Ved årsskiftet var det 24 kjøreskoler i fylket, i Drammen er det 12, Kongsberg og Hønefoss har 5 hver, og på Gol er det 2. Til sammen 73 kjørelærere disponerer 120 skolevogner inkludert motorsykler til kjøreopplæring i fylket.

### Kjøretøyverksteder

Av kjøretøyverksteder har det i 1985 vært flere nyetableringer. Pr. 31.12. var det registrert i alt 191 verksteder, mot 178 i 1984, av disse er 92% godkjent, mot 93% i 1984. Det har i fylket stort sett vært kort ventetid på verkstedtjenester, selv om det mot slutten av året er registrert noe ventetid enkelte steder.

### Ulykkesbistand

Også i 1985 har biltilsynet bistått politi/lensmenn ved mange trafikkulykker. Både med åstedsbefaringer, rekonstruksjoner av hendelsesforløpet, kontroll av de skadde kjøretøyene og rapportskrivning.

# Administrasjon

## Personalet

Pr. 31. desember 1985 var det ved vegadministrasjonen i fylket 169 faste stillinger. Av disse var 107 på vegkontoret, 59 med teknisk bakgrunn og 48 med merkantil eller annen utdannelse.

Innen biltilsynet var det 59 stillinger, 30 tekniske og 32 merkantile. Ved vegkontoret var det i tillegg 3 pensjonerte sivilingeniører. I løpet av året sluttet 6 tilsatte ved vegkontoret og 3 ved biltilsynet. I samme tidsrom ble 5 nye medarbeidere tilsatt ved vegkontoret. En ingeniørstilling er ikke besatt.

## Oppsynet

I vegoppsynet var det ved årsskiftet 59 tjenestemenn. På avdelingene fordeler disse stillingene seg slik:

Vedlikehold:	7 vegmestere
	17 oppsynsmenn
Anleggsavd.:	12 oppsynsmenn
Maskinavd.:	4 oppsynsmenn
Lab.seksjonen:	3 oppsynsmenn
Andre avd.:	2 oppsynsmenn
Anlegg/vedl.hold:	14 oppsynsmannsassistent

Ved vegstasjonene var det til sammen 9 stillinger som kontorassistenter.

## Personalsituasjonen

En kontorstilling ved vegkontoret ble inndratt fra 1. januar 1985. En stilling som bedriftslege ble tildelt fra samme tidspunkt.

Flere ansatte har sagt opp sin stilling i 1985 enn

tidligere år. 5 fra ingeniørsiden på vegkontoret, økonomisk saksbehandler, 1 ingeniør i biltilsynet, 1 i oppsynet og 3 tjenestemenn i driften. Dette er en helt ny og alvorlig situasjon. Tidligere har knapt noen sluttet før oppnådd aldersgrense eller pga. sykdom eller overgang til annen stilling i etaten. Nå har dyktige medarbeidere og nøkkelpersonell sluttet og omtrent like mange har vært på nippet til å slutte.

Samtlige ledige stillinger og arbeidsområder i administrasjonen og i utedriften er besatt med nye medarbeidere, men pga. lønn og andre betingelser har vi ikke fått medarbeidere med særlig stor erfaring, og det har forekommet at ansettelse er gjort uten at søkeren tilfredsstilte vedtatte kvalifikasjonskrav.

En undersøkelse som ble gjort høsten -85, viser at vegvesenet ligger etter så vel private som ansatte i fylkesadministrasjonen og Drammen kommune når det gjelder lønn og betingelser.

Ved utgangen av året er det turn-over blant de ansatte i så godt som alle grupper, som opptar alle i administrasjonen og driften. Det må skje store forandringer når det gjelder fordeling av arbeid og prioritering av oppgaver.

## Medbestemmelse

Praktiseringen av medbestemmelse etter Hovedavtalen for statsansatte er formalisert gjennom tillitsmannsapparatet. De fleste forhandlings-/drøftings- og informasjonssaker som behandles etter avtalen er blitt gjennomført i «Fellesmøtet» som er arrangert fire ganger i 1985.

I disse møtene er ledelsen representert med vegsjef, driftssjef og avdelingslederne. Organisasjonene har vært representert med sine tillitsvalgte, i alt ni forskjellige foreninger. I tillegg til disse møtene har det vært fort drøftingsforhandlinger med de respektive organisasjonene i spesielle saker.

# Personaloversikt

## Vegadministrasjonen i Buskerud fylke

Pr. 31/12-85	Adm.Øk. avd.	Plan avd.	Driftsavdelingene			Biltil-			Biltilsyn fordelt på stasj.						
			Vedlh.	Anlegg	Maskin	synsavd.	Andre	Sum	Drn.	Kongsb.	Hønef.	Gol	Sum		
Vegsjef							1								
Driftssjef							1								
Plansjef		1													
Adm.sjef	1														
Biltilsynssjef						1									
Verneleder							1								
Bedriftslege							1								
Stasjonssjef							4				1	1	1	1	4
Overingeniør	2	7	3	4	1			1							
Avd.ingeniør	2	8	5	5	2		9	1			3	2	3		8
Ingeniør	1	8					6				2	1	1	2	6
Tekniker	2	1	1												
Inspektør							10				5	3	2		10
Førstekonsulent	4						1								
Konsulent	2						3				1	1	1		3
Førstesekretær	7				2		1				1				1
Adm.sekretær	8	1	1		1		12				5	2	4	1	12
Kontorfullmektig	3						3				1		1	1	3
Kontorassistent	9,5		0,5		1		12				6	3	2	1	12
Tegneleder		1													
Tegner		5	0,5												5,5
Tegneassistent		0,5													0,5
Sum	41,5	32,5	11	9	7		62	6		169	25	13	15	6	59



## Utvalg og råd

Det har i 1985 vært følgende interne råd og utvalg. Medlemmene har vært utpekt av ledelsen og organisasjonene.

- Hytteutvalg
- Bedømmelsesutvalg
- Redaksjonsråd for bedriftsavisa.

## Tilsettingsrådene

Tilsettingsmyndigheten er for de fleste stillingsgruppene delegert til vegkontoret. Unntatt er stillinger fra overingeniørgrad på teknisk side og for merkantile stillinger, der det kreves høyere utdanning. Rådernes størrelse og utnevning skjer etter fastsatte regler.

## Informasjon

Også på informasjonssiden har det vært et vesentlig høyere aktivitetsnivå i 1985 enn i forhold til året før. Spesielt har planlegging og gjennomføring av tiltak i forbindelse med «Aksjon Bedre Bilist» tatt mye tid. Dette har resultert i at antall nr. av Brobyggeren også dette året ble bare tre.

I denne forbindelse kan nevnes at trykkingen av bladet ble overtatt av Fremtiden, som foruten selve trykkingen også tar seg av fotosatsen og layouten.

Det er blitt laget seks ulike brosjyrer i løpet av året:

- Nytt trafikkbilde på Strømsø
- Ny E-76 Nedre/Øvre Eiker
- Promille og bilkjøring
- Aksjon på rv. 7 i Hallingdal
- Fjellovergangene i fylket
- Ny biltilsynsstasjon på Ringerike.

Vegkontorets interne meldingsblad PK-Nytt utkom med 7 nummer i 1985. Det ble laget 8 pressemeldinger, samt svart på en del leserinnlegg.

Klippavisa «I Fokus» utkom med 52 nummer og med et samlet sidetall på 515.

I tillegg har informasjonstjenesten vært engasjert i forbindelse med åpningen av E-76 Myntbrua på Kongsberg og fylkesvegen Efteløt-Hvitvingfoss.

Vegvesenets 7. De Sans utkom i 1985 i 850 eksemplarer, og årsmeldingen for 1984, som i sin helhet ble egenprodusert, i 600 eksemplarer.

Når det gjelder vegmeldingstjenesten og aksjoner, henvises til kapitlet «Service overfor publikum og offentlig forvaltning».

## Opplæring

Det er i 1985 gjennomført en rekke kurs og konferanser av kortere varighet for vegvesenets tilsatte i Buskerud.

Emnene har vært varierte, og av de forskjellige opplæringstiltak kan nevnes: Lederopplæring, EDB-opplæring, «Personlig service gjennom personlig utvikling» – et 1-dagskurs for biltilsynet, forskjellige tekniske emner, administrasjon, økonomi m.m.

Det etablerte systemet for regionalt samarbeid om opplæring vegkontorene imellom skal fortsette.

Det er arrangert 30 lokale/regionale kurs med ulike emner, og på disse har det deltatt i alt ca. 550 personer. Medgåtte kursdager er 120.

Årsaken til et så vidt høyt deltakerantall skriver seg fra bl.a. følgende tiltak:



«Bråstoppen» har vært et svært viktig redskap under de mange aksjonene som er blitt gjennomført. (Foto: Steinar Stenvik.)

«Personlig service gjennom personlig utvikling»	55 delt.
Driftslederkonferanse - Vedlikehold	54 delt.
Driftslederkonferanse - Anlegg	43 delt.
6 temadager for Planavd. m/tils.ca.	120 delt.

65 personer har deltatt på 30 eksterne kurs med ulike emner. Medgåtte kursdager: 66.

På sentrale kurs som Vegdirektoratet arrangerte, deltok 42 personer på 26 forskjellige kurs/konferanser.

Ved tilleggsåret for tilsatte i vegoppsynet har vi for skoleåret 1985/86 med 1 oppsynsmann og 1 oppsynsmannsassistent, og 2 vegmestere deltar på Vegmesterskolen.

Når det gjelder maskinførerne, foregår det en kontinuerlig opplæring som maskininstruktøren har ansvaret for.

Buskerud ble utpekt som prøvefylke når det gjelder maskinføreropplæringen, og dette arbeidet har pågått i 1985 og vil fortsette utover i 1986.

## Bedriftshelsetjenesten

I 1985 er bedriftshelsetjenesten utført etter gamle retningslinjer. Personkontroller for noe over 500 ansatte er gjennomført av 8 leger/kontorer i fylket.

Mot slutten av året ble fast bedriftslege ansatt i en fellesordning for vegvesenet i hele fylket og Televerket i Drammen teleområde. Hovedkontoret for fellesordningen er i Drammen, og satellittkontorer skal opprettes på Hønefoss og Gol. Fellesordningen omfatter noe over 1000 ansatte i de to etatene. I tillegg til lege er det foreløpig ansatt en bedriftssykepleier i ordningen.

Det er utarbeidet felles interne retningslinjer for bedriftshelsetjenesten. Disse retningslinjene er godkjent av Arbeidstilsynet. Fra å være en personallegeordning med vekt på de årlige helsekontroller, er bedriftshelsetjenesten i sterkere grad pålagt å granske arbeidsmiljøet og drive forebyggende helsetjeneste.

## Verne- og miljøtjenesten

I 1985 har det vært avholdt 5 møter i arbeidsmiljøutvalget. Leder for utvalget i 1985 var hovedverneombud Skarstad.

Av saker som har vært oppe i utvalget kan nevnes: skademeldinger, nesten ulykke, varmedresser, opplæring i verne- og miljøarbeid, helsefarlige stoffer og bedriftshelsetjenesten. Det har vært oppe 56 saker i utvalget i 1985.

## Yrkesskader

I 1985 ble det registrert 12 skader. Det er 6 skader mer enn foregående år, men antall fraværsgener har minnet, og det var 92 fraværsgener i 1985.

## Skadestatistikk

År	Antall skader	Fraværsgener	Fraværsgener pr. skade	Skade <sup>1)</sup> hyppighet	Fraværsgener <sup>2)</sup>
1979	11	235	21,4	4,0 (3,7)	84,8 (65,6)
1980	18	866	48,1	6,5 (4,0)	312,6 (87,5)
1981	9	284	31,6	3,2 (4,4)	102,5 (81,5)
1982	11	138	12,5	4,2 (4,4)	53,1 (87,2)
1983	11	184	16,7	3,8 (4,4)	69,3 (87,6)
1984	6	214	35,7	2,3 (4,0)	82,3 (93,1)
1985	12	92	7,7	5,4	41,1

<sup>1)</sup> Inntrufne skader pr. 100 sysselsatt. <sup>2)</sup> Fraværsgener pr. 100 sysselsatt.

Tabellen bygger på «oppgjorte» skader, og det vil si at den skadde er friskmeldt igjen før det blir registrert i skadestatistikken. Under skadehyppighet og fraværsgener i tabellen er tallene i parentes Vegdirektoratets beregning på landsgjennomsnittet.

## Juridisk funksjon

Arbeidsoppgavene er juridiske saker av enhver art, yte juridisk bistand til vegkontorets øvrige avdelinger, herunder også biltilsynet. Av spesielle arbeidsoppgaver kan nevnes klager over forvaltningsvedtak, erstatningssaker og inkasso.

## Erstatningskrav – krav mot vegvesenet

Det ble fremsatt i alt 34 erstatningskrav mot oss. Dette er en klar forbedring fra i fjor, da antallet var hele 50. Vi avslø 13 krav – omtrent som i fjor. Men forbedringen fra i fjor trer særlig tydelig fram når vi ser på det totalbeløp som vi måtte rykke ut med. I 1985 utgjorde dette «bare» kr. 136.625,-, mens det året i forveien utgjorde hele kr. 343.795,-. Disse forbedringer kan bero på tilfeldigheter, men man skal ikke se bort fra at det også er blitt utvist større aktsomhet fra vår side.

Det må også tas i betraktning at vi i 1985 bare hadde 4 utbetalinger som var større enn kr. 10.000,-. To av disse hadde tilknytning til kollisjoner mellom våre vedlikeholdsmaskiner og andre biler, mens de to øvrige hadde sammenheng med sprengningsarbeider.

For øvrig kan erstatningskravene grupperes slik:

- Mangler ved vegen 13 krav hvorav 10 avvist
- Anleggs- og vedlikeholdsdrift, 9 krav hvorav 4 avvist
- Kollisjon mellom kjøretøyer, 10 hvorav hele 7 ryggeskader
- Biltilsynets drift, 2 krav.

## Vegvesenets krav

Vi fremsatte i alt 26 erstatningskrav og fikk dekket alle. Fem av disse var på mer enn kr. 10.000,-. Ett av dem – skade på en gangbro – utgjorde hele kr. 67.862,-, mens et par påkjørsler av lysmaster kom på omkring kr. 30.000,- hver. Skade på autovern kan også bli en kostbar historie – én av skadevolderne måtte ut med nesten kr. 20.000,-, mens en annen måtte ut med over kr. 30.000,-, men da hadde han riktignok også fått med seg noen skilt i farten. I alt fikk vi inn kr. 253.447,-. Beløpet er mindre enn i fjor, men det bør man nok oppfatte som en fordel.

For øvrig kan erstatningskravene grupperes slik:

- Kollisjoner, 2 krav
- Skade på vegskilt, 5 krav
- Skade på rekkverk, 12 krav
- Skade på signallys og lysmaster, 3 krav
- Andre skader, 4 krav.

## Grunnerverv

Grunnseksjonens oppgaver består i hovedsak av:

- Deltagelse i planlegging
- Forhandlinger med grunneiere, evt. skjønn og overskjønn
- Ferdigvegskartlegging, grensemerking og oppmåling av ferdig veg
- Erstatningsutbetalinger knyttet til grunnerverv
- Forvalte areaier for riks- og fylkesveger.

## Forhandlinger og skjønn

I 1985 ble det forhandlet og gjort avtaler om grunnavståelse i 241 tilfeller. Disse spenner fra meget enkle avtaler til de mer kompliserte, der bolighus og andre bygninger inngår i ervervet. I tillegg er det innhentet frivillige arbeidstillatelser eller søkt om forhåndstiltredelse på noen parseller i påvente av skjønn. Det ble avhjemlet 6 skjønn i 1985 på riksveger med i alt 109 parter.

Fra 1. januar 1983 ble ordningen med overskjønn gjeninnført. Dette har ført til at ved 21 skjønn med til sammen 379 parter har vi fått 9 overskjønn med 32 parter. Av disse har grunneierne begjært 8 saker, mens Vegvesenet har begjært 4. I 1985 ble avholdt 3 overskjønn med i alt 54 parter. Det er ikke begjært overskjønn fra 1984 og 1985.

## Ferdigvegskartlegging

Det er i løpet av 1985 målt 49 km langs riksveg og 48 km langs fylkesvegene.

## Erstatningsutbetalinger

I 1985 ble det for riksveger utbetalt i alt kr. 7.135.613,- ved 427 ekspedisjoner.

Utbetalingene fordeler seg slik:

- kr. 6.622.952 til grunneiere
- kr. 401.836 til advokater
- kr. 110.825 til domstoler

## Forvaltning

I 1985 har vegvesenet møtt i 98 saker for å påvise grense mot riks- og fylkesveg ved kartforretninger over naboendommer.

## Regnskap

Arbeidsmengden ved avdelingen har vært forholdsvis stabil. Prosjektet med kontrollert dataregistrering mot egen minimaskin har vært lite benyttet pga. problemer med vedlikeholds- og overføringsrutinene.

Prosjektet forventes imidlertid oppstartet igjen i 1986, da vi også regner med å begynne med et nytt dataregistreringssystem kalt Data-Entry samt on-line-systemet LEVRES. I forbindelse med forandringer i rapporteringsrutinene for lastebiler og maskiner forventes også en kraftig økning i antall dataregistrerte transaksjoner i 1986.

Illustrasjon av saksmengden:

	1982	1983	1984	1985
Lønnsinnberetn.	1.234	1.313	1.440	1.451
Fakturaer	20.898	22.115	21.238	21.666
Reg. transaksjoner	218.804	248.842	228.056	223.161
Manuelle bilag	2.265	2.483	3.610	2.464

## Post/arkiv

Også antall henvendelser inn til vegkontoret økte i 1985. Oversikten viser følgende:

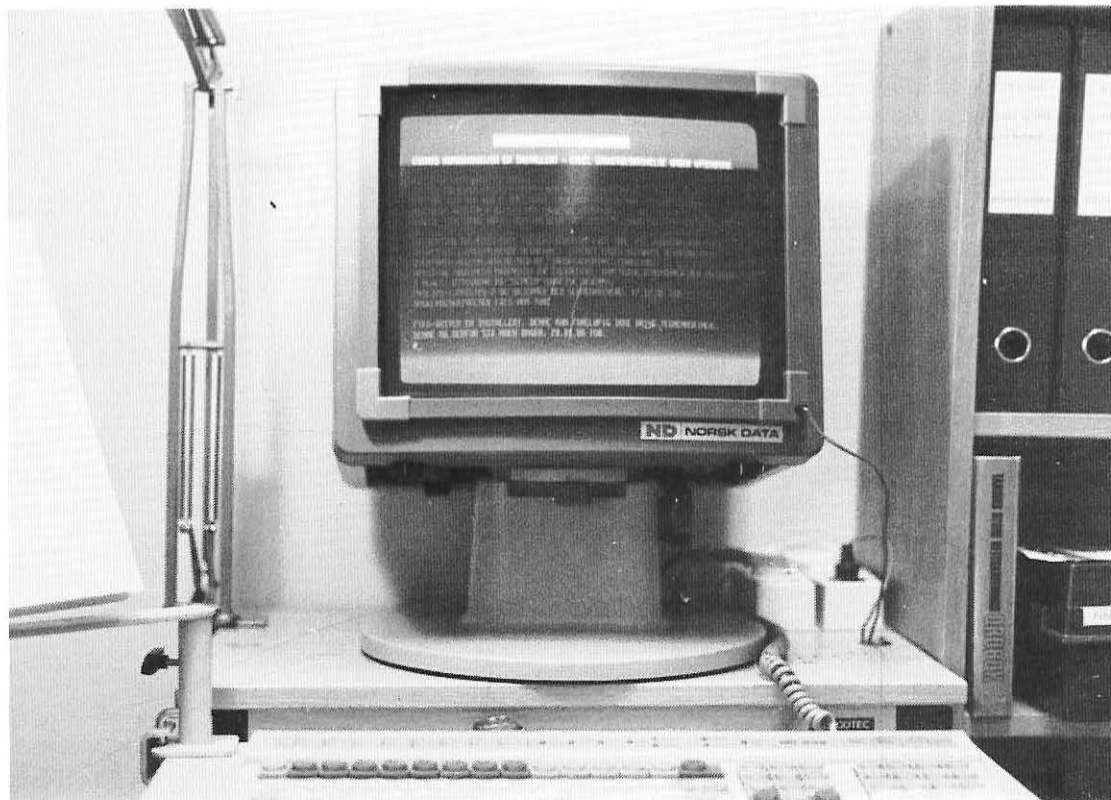
- Skriftlig henvendelser til vegkontoret 6 917 (6 561)
- Skriftlige saker eksp. fra vegkontoret 5 635 (6 000)

Tallene i parentes gjelder 1984.

## EDB

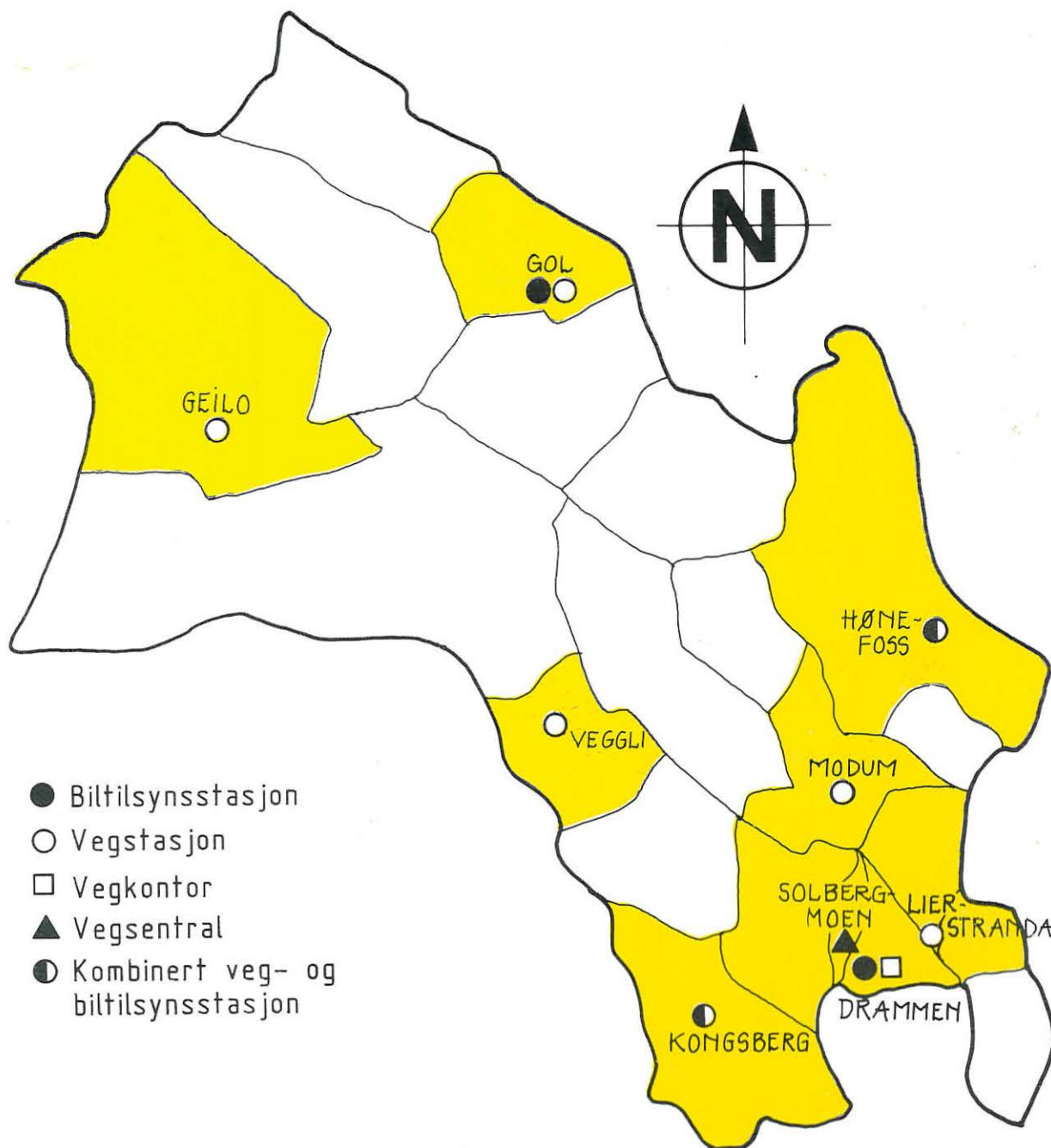
Vi har også i 1985 fortsatt å anvende EDB innen flere områder av virksomheten. En videreutvikling av disse tiltak, samt forberedelse av nye, vil fortsatt være prioriterte oppgaver i årene som kommer.

Innen administrasjonen har vi således tatt i bruk et program for planlegging, disponering og utnyttelse av maskinparken, PDU. I driften er EDB-virksomheten konsentrert om lokale driftsoppfølgingsprogram på micromaskiner.



EDB er blitt et viktig arbeidsredaksp innen vegvesenet. Bare på vegkontoret er det nå nærmere 40 skjermer. (Foto: Willy Bakken.)

## Her finner dere oss i Buskerud fylke :



- Biltilsynsstasjon
- Vegstasjon
- Vegkontor
- ▲ Vegsentral
- ◐ Kombinert veg- og biltilsynsstasjon

### ● BILTILSYNSSTASJONENE

● Drammen	03 818380
◐ Kongsberg	03 731260
◐ Hønefoss	067 31620
● Gol	067 74000

▲ Vegsentralen 03 870011

□ Vegkontoret 03 831360

### ○ VEGSTASJONENE

○ Lierstranda	03 835893
○ Kongsberg	03 732868
○ Veggli	03 746208
○ Geilo	067 85051
○ Gol	067 74466
○ Ringerike	067 31630
○ Modum	03 780500