



Statens vegvesen
Buskerud

Nr. 4 - oktober 2000 / 30.årgang

Brobyggeren



Brobyggeren

Bedriftsblad

for Statens vegvesen Buskerud
Nr. 4, oktober 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

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

Dansekompaniet Attic i
Drammen
Foto: Inger Lise Sagmo

Neste nummer

Desember



Trafikksjef Sigurd O. Olsen

BEREDSKAP

Det er nå satt i gang arbeid med å bygge opp en ny beredskapsorganisasjon i Statens vegvesen Buskerud. Hensikten er å systematisere våre beredskapsplaner. Dette vil skje i nært samarbeid med fylkesmannens beredskapsavdeling.

Temaet er blitt aktualisert etter de hendelsene vi har hatt siste år – blant annet Bragernesulykken, ras på Rv 7 og ras på Rv 50. Erfaringene fra disse hendelsene har satt søkelyset både på hvordan vår egen organisasjon håndterte dette og hvordan samspillet med øvrige aktører fungerte.

Beredskapsorganiseringen skal i tillegg til å fastlegge de interne ansvarsgrenser, også samordne Vegvesenets forhold til eksterne beredskapsorganisasjoner som politiet, brannvesenet, militæret, fylkesmannens beredskapsavdeling og kommunale beredskapsråd.

Ansvarsdelingen mellom avdelingene vil være at utbyggingsavdelingen har ansvar for alle veganlegg, administrasjons- og produksjonsavdelingene for egne bygg og trafikkavdelingen for øvrige hendelser og kontakt mot eksterne beredskapsorganisasjoner. Samspillet mellom avdelingene i de forskjellige typer hendelser vil bli fastlagt i selve beredskapsorganisasjonen.

Produksjonsavdelingens medarbeidere vil få en viktig rolle i dette systemet på grunn av de ressurser de rår over og som utgjør Vegvesenets operative enhet.

Når det gjelder beredskapsplaner har vi det for våre tunneler, men noen trenger oppdatering til nye krav. For øvrige har vi ikke systemisert planer for viktige lenker i vegsystemet og heller ikke utført risikovurderinger som grunnlag for prioriteringer av beredskapsplaner og -tiltak.

For spesielle brannobjekt, slik som tunneler, kreves det jevnlig øvelser hvor Vegvesenet har et selvstendig ansvar for gjennomføringen. Dette er viktig for å få samspillet mellom etatene til å fungere i krisesituasjoner. Vi vil derfor sette fokus på dette og sørge for å få gjennomført øvelser knyttet til sårbare lenker med høy risiko.

Kommunene har nå gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyser som er koordinert av fylkesmannens beredskapsavdeling. En tilsvarende vurdering har vi ikke gjort på vegnettet vårt. Dette arbeidet er nå gitt prioritet og skal danne grunnlag for valg av nødvendige beredskapstiltak.



Kjempefornøyd med laginnsatsen! Ole Reidar Bollerud (bak), Leif Haga, Harald Haave (t.v), Lars Petter Hefte og lagleder Lars Tveiten (foran). Anders Torgersen var ikke tilstede da bildet ble tatt.

- Før har det vært bare moro å være med på Vegmesterskapet, men i dag ble det brått litt alvor også! Ole Reidar Bollerud ledet etter at formiddagspuljen var ferdig - og måtte vente hele ettermiddagen på at lastebilkonkurransen skulle bli ferdig.

Vegmesterskapet en knallsuksess



- Skikkelig moro å vinne, syntes Ole Reidar Bollerud.

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

Da den endelige resultatlista ble slått opp, sto navnet hans fortsatt på topp. - Jeg turte ikke å gå bort for å kikke. Dette var nervepirrende, men nå er jeg veldig glad, uttalte en smilende og fornøyd vinner. Til daglig jobber han i produksjonsområde Kongsberg, og har kjørt lastebil i 37 år. - Enkelte av hindrene var ganske vanskelige. Man må ha litt flaks også, men dette hadde jeg aldri drømt om, sa Ole Reidar Bollerud.

Andre plass i hjullaster

Og som om det ikke var nok med seier i lastebilklassen, ble det sannelig andreplass til Leif Haga i klassen for hjullaster. I tillegg ble Anders Torgersen nummer 22 i lastebilklassen, og Harald Haare og Lars P. Hefte endte på henholdsvis 12. og 16. plass i klassen for veghøvel.

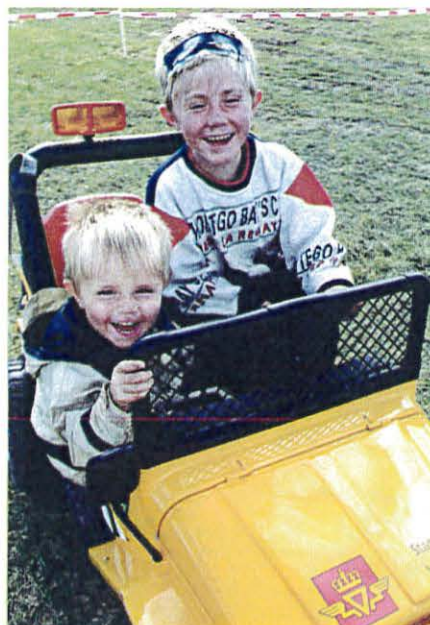
Med denne strålende innsatsen ble Buskerud nest beste fylke sammenlagt.

Krevende løyper

Hindrene som maskinførerne skulle gjennom i respektive løyper var mange og varierte - og ikke minst krevende. For eksempel skulle deltakerne: Åpne brusboks med høvelskjær, rygge med hjullaster gjennom slalåmløypa - med en palle med seks fulle vannbøtter på lesseapparatet, stable paller i presise stabler, parkere lastebil med tilhenger langs en kant - der ingen av de fire hjulene



Presisjon er viktig når man skal åpne brusboks med høvelskjær...
...og stable kumringer.



Små Vegvesenkjøretøy er kjempemorsomt, syntes disse to sjarmtrollene.

Vegvesenet viste seg fram

Fredag før vegmesterskapet var det også full fart på Lyngåsbanen i Vegvesenregi.

Sentral arbeidsgruppe for rekruttering av lærlinger (SARL) hadde invitert rundt 250 ungdomsskole- og bygg- og anleggslinjeelever til en opplevels- og informasjonsdag på Lyngås. Arrangementet var en del av produksjonsdagene 2000, som foruten vegmesterskapet blant annet bestod av produksjonssjefenes egen konferanse.

- Vi har hovedsakelig satset på å få fylkene til å delta på yrkesmesser, så arrangement som dette er av de sjeldne. Det virker imidlertid som om det er blitt godt mottatt, mener SARL-medlem, Olav Beier i Vegdirektoratet.

Elevene fikk blant annet møte tilsatte i Vegvesenet fra forskjellige fagområder, kikke på utstillinger og prøve seg i gravemaskin. En dose trafikk-sikkerhetsinformasjon var også lagt inn i form av videovisninger. Etterpå var det fritt fram for å prøve "Bråstoppen." Mange ble nok litt betenkt av hvor kraftig smell det gir å kolliderer i 10 km/t. Dagens mest populære tiltak var definitivt uttrekningen av heldigriser som fikk et par runder rundt banen i rallykjører Morten Bermingruds bil.

Tre på Lyngås

Christer Gareid, Tranby v.g.s.

- Fint med en slik dag. Jobb eller lærlingeplass i Vegvesenet? Det har jeg ikke tenkt på. Mest inntrykk gjorde videoen som viste en kollisjon i 90 km/t.



Eivind Skrettingland, Sauda v.g.s.

- Fint å bli invitert til en slik dag. Jeg kunne godt tenkt meg lærlingeplass i Vegvesenet, helst innen asfaltfaget.



Veronika Jansen, Tranby v.g.s.

- Greit med en slik info-dag, men vet ikke om Vegvesenet er noe for meg. Har ikke rukket innom alle "postene" ennå, men litt har jeg i alle fall lært om Vegvesenet.



Dansere og gravemaskiner i stilig samspill.

Grasiøse gravemaskiner

I lunsjpausen under vegmesterskapet i presisjonskjøring var det klart for en aldri så liten Norgespremiere: Gravemaskinballett.

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

Tjue dansere fra dansekompaniet Attic i Drammen og fire gravemaskiner med førere fra Statens vegvesen Buskerud presenterte en fantastisk forestilling. Til tøffe rytmer framførte de 20 oransjekledde danserne velkjente (og en del mindre kjente) kroppsarbeiderbevegelser, før gravemaskinene inntok arenaen. Med sykron og grasiøse bevegelser minnet maskinene mest om store fabeldyr

som la hodet på skakke og omfavnet hverandre til myk og vakker musikk.

På forhånd hadde ikke gravemaskinførerne Jon Høgmoen, Arne Dalen, Svein Hagen og Einar Røed fått mange timene med øving sammen med koreograf Wenche Brun fra Attic. - Men dette gikk bra, og vi er klare for nye oppdrag, sa en samstemt kvartett med brede smil om munnen. En av dem uttrykte stor beundring over at koreografdamen hadde fått såpass til skikk på dem...



4 Dette gikk bra! 20 dansere fra Attic i Drammen og maskinførerne Jon Høgmoen (foran f.v.), Arne Dalen, Jon Høgmoen, Svein Hagen og Einar Røed framførte gravemaskinballett. Koreograf Wenche Brun i midten foran.

Utvidelsen av E 18 gjennom Drammen fra to til fire felt kan utmerket skje ved å bruke hovedelementene i vinnerutkastet "Manhattan Transfer". Det viser de utredninger Statens vegvesen og konsulentene har gjort det siste halvåret etter arkitektkonkurransen i november 1999.

DOBBEL "Manhattan" fullt mulig

Manhattan Transfer

TEKST: KJELL WOLD

ILLUSTR.: ARKITEKTSKAP AS

Det betyr i praksis at E 18 gjennom Drammen, fra Frydenhaug til Brakerøya, kan utvides til fire felt enten ved å bygge på/utvide dagens bru med nye to felt, eller bygge en parallell bru inntil dagens og kle inn begge bruene med bruk av "vinger" som i arkitektutkastet "Manhattan Transfer".

Konsulentene Grøner, Aas-Jacobsen og Arkitektskap har til nå beregnet at begge hovedkonseptene, påbygging eller ny bru, er mulig å gjennomføre og bygge. Men en påbygging av eksisterende bru er komplisert både konstruksjonsmessig og trafi-

kalt. Siden konsekvensene av en påbygging er såpass usikre, taler det meste for at E 18-utvidelsen skjer med bygging av ny bru tett inntil den eksisterende.

Men både arkitektene fra vinnerutkastet "Manhattan Transfer" og de øvrige konsulentene mener at det meget godt lar seg gjøre å bygge to parallelle bruer inntil hverandre og likevel beholde de viktigste elementene fra utkastet "Manhattan Transfer".

Konklusjonen på dette arbeidet blir trolig trukket i løpet av oktober i år, da en regner med å ha alle tekniske og økonomiske konsekvenser ved en "innkledd" dobbel bru ferdig vurdert. Statens vegvesen Buskerud

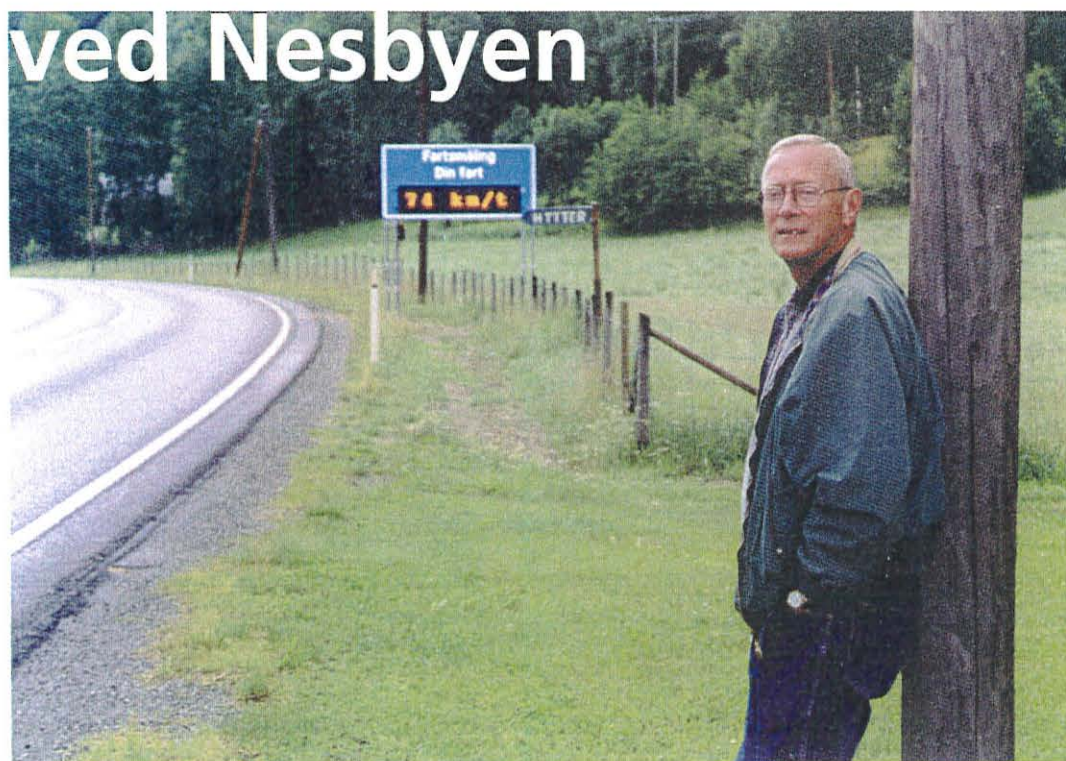
satser uansett sluttkonsept på å gi en utvidelse av E 18 gjennom Drammen et kraftig estetisk løft i forhold til dagens massive betongbru.

Utbyggingssjef Svein Olav Thorvik er meget begeistret for de nye utkastene til utforming av dobbel motorvegbru. Nå gjenstår bare mer eksakte tekniske og kostnadsmessige beregninger før Staten vegvesen foreslår hva slags prosjekt de går inn for. - Jeg synes vi har kommet veldig langt i bestrebelsene på å heve det estetiske uttrykket og utformingen av en dobbel motorvegbru i forhold til dagens bru. Jeg er meget spent på konklusjonen, sier Thorvik.

Oppsiktsvekkende

fartsreduksjon

Fartsvisertavla som er plassert på Rv 7 ved Nesbyen har hatt en oppsiktsvekkende effekt på fartsnivået. Målinger foretatt før tavla ble satt opp, viste en gjennomsnittsfart på 82 km/t. Etter at tavla har vært i drift en periode, er gjennomsnittshastigheten sunket til 77 km/t.



Trafikkavdelingens rådgiver Willy Bakken sjekker fartsvisertavla.

TEKST: WILLY BAKKEN

FOTO: KJELL WOLD

Hastighetsmålingene er gjennomført ca. én kilometer etter stedet der fartsvisertavla står. Dette skulle indikere at det ikke er tavla i seg selv som er utslagsgivende for fartsreduksjonen som er på ca sju prosent. Overingeniør Jan Wamstad ved trafikkavdelingen kan fortelle at beregninger TØI har foretatt i forbindelse med fart og ulykker, viser at dersom gjennomsnittshastigheten blir redusert med 10%, reduseres risikoen for å bli drept med nærmere 40%, og sjansen for å bli skadet med vel 20%. - På denne bakgrunn har tavla bidratt til ønsket effekt og vel så det, sier Wamstad.

Det var i forbindelse med aksjon «Senk Farten» at fartsvisertavla ved Nesbyen ble anskaffet.

Valg av plassering har ikke vært tilfeldig. - Når bilistene har passert Nesbyen, på tur nedover dalen, har de kjørt på veg med god standard og tilsvarende høy hastighet. Der vi valgte å sette opp tavla, har vegen lavere standard og det tilsier også at hastigheten må reduseres. Målingene vi gjennomførte før tavla kom på plass, viser at det ikke skjedde. Men etter at den kom i drift, har altså farten gått betydelig ned, sier en fornøyd Jan Wamstad

Tidligere er det kun Statens vegvesen Vestfold som har hatt slik fartsviser plassert langs E 18. Til forskjell fra denne, som registrerer hastigheten ved hjelp av kabler i vegbanen, benytter vi mobil radar til å måle hastigheten. Dette gjør at tavla med letthet kan flyttes til andre vegstrekninger i fylket.

God på sykkelregler

- vant sykkel på bursdagen

- Og så jeg som aldri vinner noe! Magne Støvern (37) fra Drammen var glad og fornøyd da han fikk overrakt en flott DBS-sykkel etter å ha blitt trukket ut som vinner i Vegvesenets internettkonkurranse i slutten av juli.

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

Konkurransen er et ledd i Sykkel for livet-kampanjen, og i sommer ble det på landsbasis trukket ut én sykkelvinner hver uke.

- Egentlig var jeg på jakt etter informasjon om hvordan jeg kan fornye førerkortet mitt, forteller Magne Støvern, så det var helt tilfeldig at han via Vegvesenets internettside fant fram til konkurransen.

- Jeg måtte prøve et par ganger før jeg klarte å svare riktig på mange



nok spørsmål, men jeg synes de fleste spørsmålene var greie, sier han. Han registrerte seg en mandag morgen, og samme ettermiddag var suksessen et faktum - på selveste bursdagen hans.

Magne Støvern jobber i bilbransjen, men er en aktiv syklist på fritiden. -Vi sykler en del på turvegene langs elva, her synes vi det er fint for familier, sier den lykkelige vinneren.

En fornøyd sykkelvinner, Magne Støvern, sammen med kona Anette og barna Emma (2) og Kittil (4). Til venstre Statens vegvesen Buskeruds sykkelkoordinator, Einar Ottesen.

To nye langs fylkesveger

Byggingen av to gang- og sykkelvegstrekkninger ble påbegynt i september. Begge ligger langs fylkesveger og skal stå ferdig i løpet av høsten.

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

Langs Fv 3 i Lier bygges den drøyt 400 m lange strekningen La-helldammen - Røyken grense. Anlegget er ganske omfattende i og med at fylkesvegen må legges ut for å få plass til gang og sykkelvegen. Siden grunnforholdene er dårlige, må en stor fylling til før vegen kan bygges. Vår egen produksjonsavdeling har fått oppdraget, men avdelingsingeniør Kine Bakken forteller at innleide maskiner vil utføre en stor del av jobben. Anlegget har en prislapp på rundt seks millioner kroner.

350 m i Modum

I Åmot bygges det også gang- og sykkelveg langs en fylkesveg, nærmere bestemt Fv 144 mellom Åmot kirke og Modumheimen. En rundt 350 m lang strekning skal bygges for omkring tre og en halv million kroner - i regi av produksjonsavdelingens mannskaper på Ringerike. I tillegg til selve gang- og sykkelvegen kommer noe legging av kommunale vann- og avløpsledninger.

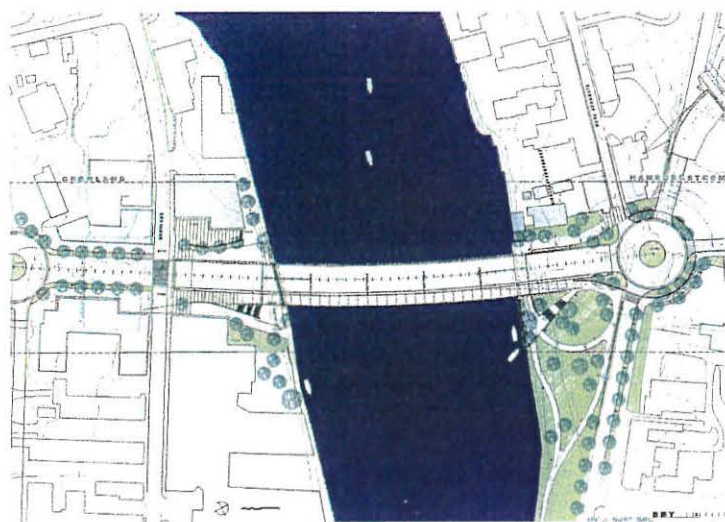
Begge strekningene skal kunne tas i bruk i løpet av høsten. Grøntarbeider og beplantning blir det trolig først til våren - såfremt ikke værgudene overgår seg selv i september og oktober.



I høst bygges 400 m gang- og sykkelveg langs Fv 3 i Lier. T.v. prosjektleder Erik Foslien sammen med avd.ing. på produksjonsavdelingen, Kine Bakken.

Jobber videre m

- Øvre Sund bru skal være et monument vi legger igjen etter oss
- ei bru fra vårt århundre, sa utbyggings-
sjef og juryleder Svein Olav Thorvik da
han avslørte hvem som gikk av med
seieren i arkitektkonkurransen om
utforming av Øvre Sund bru i Drammen.



BØY over Øvre Sund. Grønland på venstre side, Hamborgstrøm på høyre side.

Da juryen satte sluttstrek for sitt arbeid anbefalte de at forfatterne av motto "BØY" - Arkitektkontoret Bovim - Fuglu - Svingen A/S Arkitekter MNAL fra Oslo - skulle få oppdraget med å utforme Øvre Sund bru.

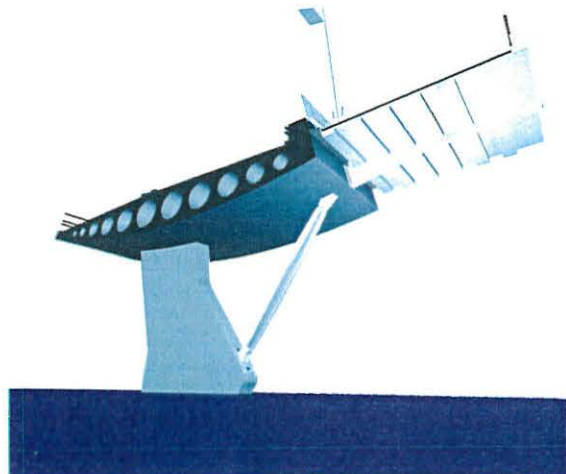
Juryens vurdering var at ingen av de fem deltakerfirmaene hadde lykket fullt ut med å levere en helhetlig og spennende brudesign og samtidig vise avgrensede og godt utformede byrom. De savnet også et tydelig slektskap med de andre bybruene i Drammen. De mener likevel at BØY-utkastet kan bli en spennende bruforbindelse med tilhørighet til byen. Juryen ønsker seg derfor en bearbeidet utgave av forslaget. Arkitektkontoret Bovim - Fuglu - Svingen A/S Arkitekter MNAL skal i tillegg til å lage et bearbeidet BØY-utkast, også lage et helt nytt forslag. På den måten mener juryen at Drammen kan være helt sikker på å få en bru med god arkitektonisk kvalitet som passer til byen.

- Selv om ikke resultatet ble en klar vinnerbru, har vi fått en samarbeidspartner for videre arbeid, samt mange gode ideer til hvordan vi kan løse oppgaven, uttalte Svein Olav Thorvik.

Mål og hensikt med brua er ambisiøst: Å gi Drammen en funksjonell bruforbindelse som på en logisk og effektiv måte tilfredstiller fremkommelighet og sikkerhet, samtidig som brua oppleves som vakker og har tilhørighet til byen. I tillegg vil det bli lagt stor vekt på å utforme gode byrom ved tilkoblingspunktene i begge ender.

Moro med konkurranse

Thore Svingen i det vinnende firma syntes seieren smakte godt. - Det er moro å konkurrere, og når vi slår konkurrenter vi setter stor pris på og respekterer, er det ekstra moro. Vi er ikke skuffet over at ikke BØY i sin helhet ble valgt som løsning. Det er veldig vanlig at utkast fra konkurranser blir bearbeidet, sier han, og gleder seg til det videre arbeidet.



BØY har hovedkonstruksjon i betong og ensidig stålkonstruksjon for gående og syklende.

ed

tkastet



Disse skal utforme den endelige Øvre Sund bru: Foran f.v: Anton Bakken (Norsam AS) og Olav Selvåg (Multiconsult AS). Bak f.v. Peter Aasen, Thore Svingen (begge Bovim - Fuglu - Svingen A/S Arkitekter MNAL), Terje Vedal (Landskapsarkitekter 13.3) og Svein Olav Thorvik (juryleder og utbyggingssjef i Statens vegvesen Buskerud).

Juryen har bestått av representanter fra Drammen kommune, Statens vegvesen Buskerud, Statens vegvesen Vegdirektoratet og Norske arkitekters landsforbund.



BØY (Arkitektkontoret Bovim - Fuglu - Svingen A/S Arkitekter MNAL)

Juryen mener at dette utkastet bør videreutvikles. Fra juryens vurdering: *Utkastets styrke ligger i utforming av brua og brukonstruksjonen. Konstruksjonsprinsippet gir muligheter for skulpturell utforming, brua virker spennende og elegant. Juryen er ikke overbevist om at den buete linjeføringen (bøyen) gir en bedre tilpasning til bystrukturen. Potensiale for et godt utformet byrom, men dette må bearbeides. Materialbruk og detaljering bør tilpasses bygningsmiljøet på begge sider, særlig den gamle trehusbebyggelsen på Hamborgstrøm.*

3003 (Stein Halvorsen A/S, Sivilarkitekter)

Fra juryens vurdering: *Intensjonen har vært å skape en lett og transparent bru, men det lette og elegante uttrykket er ikke oppnådd. Flott med raus bredde for syklistene og fotgjengere, men totalbredden blir stor. Utkastet er konkurransens beste og mest spennende forslag til utforming av byrommene. Rundkjøringene er integrert i klart definerte parkrom med trær som fondmotiv.*

Ponte Drammensis (Lunde & Løvseth Arkitekter A/S)

Fra juryens vurdering: *Brua ivaretar intensjonen om å skape en bybru som er i slekt med de eksisterende bybruene, men formuttrykket er noe tradisjonelt og mangler spenst.*

Fossekallen (Hvidt & Mølgaard A/S, Danmark)

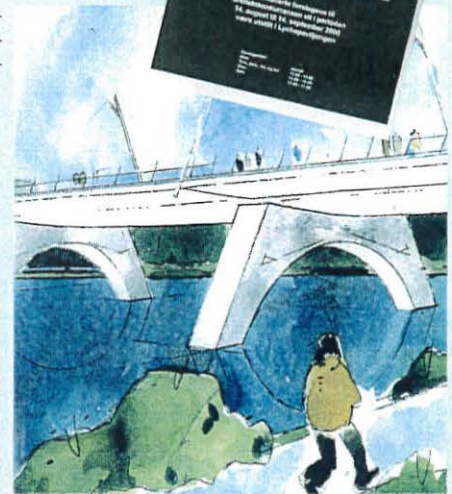
Fra juryens vurdering: *Forslaget viser en selvforankret hengebru som bærer tre brubaner. Forfatterens intensjon er å tilføre Drammen en bru med klar identitet. Det ekspressive uttrykket brua formidler er fremmed i denne bysituasjonen.*

Drammen Ensemble 1. Sats (Arkitektskap A/S)

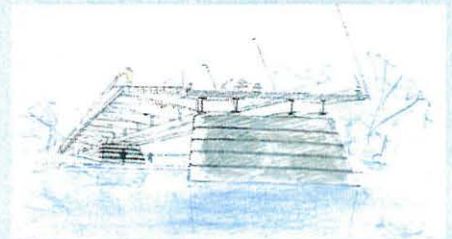
Et todelt forslag ble levert inn. Fra juryens vurdering av "1. Sats": *Forslaget viser en enkel og klar profil som har mulighet til å bli en vakker bybru, men det er lagt for stor vekt på veiuttrykket slik at preget av bybru blir borte. Ingen av byrommene er overbevisende utformet.*

Drammen Ensemble 2. Sats (Arkitektskap A/S)

Fra juryens vurdering av "2. Sats": *Forslaget viser en god løsning for gang-/sykkeltrafikken, og den viste løsningen aktiviserer elvebredden på en god måte. De to bruene framstår imidlertid ikke som en helhet. Fundamentet som bærer gang-/sykkelbrua er overdimensjonert.*



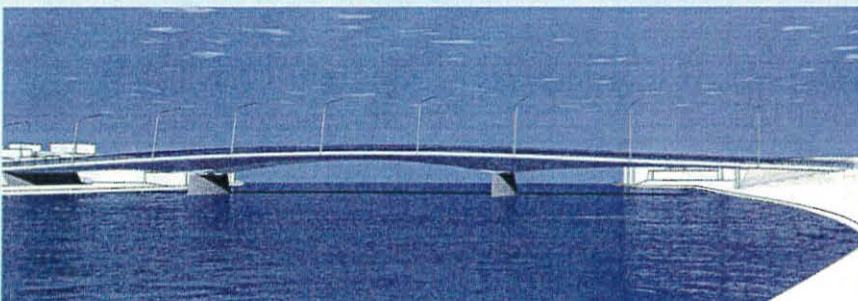
3003



Ponte Drammensis



Fossekallen



1. Sats



2. Sats



- Her vil den nye Rv 23-traseen fra Linnes til Dagslet starte, forteller prosjektleder Per Olav Laukli, biolog Bård Øyvind Bredesen og overingeniør Øyvind Moshagen.

TEKST OG FOTO:
KJELL WOLD

Den vedtatte reguleringsplanen fra 1991 ble i fjor miljørevidert og avdekket at 91-planen ikke holdt mål i forhold til nyere miljø- og trafiksikkerhetskrav. Nå er det ivare tatt i de to nye forslagene til trasé som er utarbeidet.

Den nye vegen vil gå fra Linnes i krysset mellom dagens Rv 23 og Tuvrudveien inn i en vel to kilometer lang tunnel i Linneslia og komme ut i dagen ved Daueruddalen i Røyken. Derfra fortsetter vegen i en vel 1,5 km lang trasé fram til Dagslet og Spikke-

Ny Rv 23 mellom Linnes i Lier og Dagslet i Røyken kan tidligst stå ferdig i 2005. Men planene for den 3,5 km lange strekningen har kommet så langt nå at ny reguleringsplan for vegen kan vedtas innen utgangen av 2001.

Linnes - Dagslet

stadbyggene, der dagens veg utenom Røyken sentrum ender i dag.

To tunnelalternativ vurderes, dessuten om vegen skal bygges ut i to eller fire felt i form av ett eller to separate tunnellop. Kostnadene for de to alternativene varierer fra om lag 270 millioner kroner (to felt) til opp mot 520 millioner kroner (fire felt).

Tunneltrafikken

Spørsmålet om den nye traseen av Rv 23 mellom Lier og Røyken kan bompengefinansieres eller ikke avhenger i en viss grad av trafikk tallene på den nye Oslofjordforbindelsen. Spørsmålet skal vurderes av sentrale myndigheter etter det første halvåret med trafikk på den nye Rv 23. Foreløpig virker det som om Oslo-

fjordtrafikken ligger noe over kalkylene. Vegmyndighetenes anslag lå på 4200 biler i årsdøgnetrafikk, foreløpige tall kan tyde på 4500-4600 biler.

- De to nye traseene som nå vurderes er nye fjellinjer i forhold til planen fra 1991. Det er snakk om en høydeforskjell mellom Linnes og Dagslet på snau 100 meter, så stigningen blir ikke på mer enn 4%, betydelig under Lierbakkene, forteller Øyvind Moshagen. - Det ene forslaget ender nøyaktig i dagens kryss med Rv 23 i Spikkestadbakkene, det sørligste traseeforslaget kobler inn på ny Rv 23 i Spikkestadbakkene noen få titalls meter nedenfor dagens kryss, forteller prosjektleder Per Olav Laukli.

Uansett hvilket forslag som velges vil den nye vegen berøre noen få hus i Dagsletområdet i Røyken.



Kartskisse Linnes-Dagslet



Liten veg, STOR glede

Fylkesvegen fra Sokna sentrum og vestover langs Torevannet har fått nytt dekke i sommer og skapt stor glede i bygda på Ringerike.

Fylkesvegen vest for Sokna er utbedret med ny asfalt i sommer. Øyvind Håre fra Vegvesenet styrer den siste finpussen av toppdekket.

TEKST: KJELL WOLD
FOTO: ARNE TVERVAAG

Vegen gjennom Vestbygda retning Rallerud er bare fem kilometer lang, men med nytt asfaltdekke er den blitt som en helt ny veg for beboere og andre brukere. Fylkesveg 179 Sokna-

Solli er dermed forsterket til ti tonn. Det samme er Fv 160 og Fv 158 på Røyse, Fv 149 Skotselv-Åmot, Fv 131 Gren-Vatnås, Fv 65 Hakavikvegen (2,2 km), Fv 63 Steinsrud-Brutangen og Fv 51 Langebru-Fjerdings (3,7 km).

På riksvegene har følgende veger blitt ubedret i Ringerike distrikt i

sommer: E 16 Nestunnelen-Rørvik (1,4 km), 700 meter i Ådal, Engerodden-Skagensodden (4,5 km). Rv 7 er utbedret over 500 meter i Ramsrudhellinga, samt Rv 35 Hvalsmoen-Eggemobakkene og i Hønefoss fra rådhuset til "sykehusbakken". Dessuten blir omleggingen av E 16 ved Skaret (om lag 700 meter) ferdig nå i september.

Nye kontorlokaler



Det nye bygget som skal huse vegkontoret begynner å ta form.

Våre nye kontorer i Tollbugt. 2 ved Strømsø torg beregnes å være ferdige 1. februar 1974.

Planavdelingen, motorvegavdelingen og grunnseksjonen skal inn i 2. etg. i et kontorlandskap. Her skal det være nålefiltepper på gulvet og akustiske himlinger i taket. (...) Modell-

verksted, kjøkken og kafeteria får gulvbelegg i vinyl fra Fagertun. Veggene i kafeteriaen får glassfiberstrier.

I 5. etg., der vegsjefen og administrasjons- og økonomiavdelingen skal ha tilhold, vil der for en stor del være storkontorer og puncherom som må ha tepper, og hele etasjen vil da få nålefilt.

I 6. etg. - driftsavdelingene - og den halvpart av 3. etg. som Vegvesenet leier - vil det bli vinylgulv. Vegvesenet betaler innskudd stort 1.500.000,-. For spesialinnredninger som klimaanlegg for 2. etg., gulvtep-

per, kjølerom og heis til kjøkken, lysarmatur og andre spesialinnredninger betales særskilt. En regner dessuten med at telefonanlegget vil koste 120.000,-, gardiner kr. 26.000,-, kjøkken og kafeteriamøbler kr. 82.000,-.

For en del av vinduene mot syd vil det bli behov for persienner, som skal monteres utvendig.

Tidligere ble Tollbugt. 2 kalt Siewershjørnet på folkemunnet. Dette navnet passer ikke lenger, og Ole K. Karlsen har utlovet en premie til beste forslag til nytt navn. Det ville vært hyggelig om en av Vegvesenets tjenestemenn gikk av med seieren!

(Red.ann: Navnet på bygget ble CK-bygget - oppkalt etter eierne Christensen og Karlsen. Daværende kontorsjef Tore Strand som også har skrevet ovenforstående artikkel, vant konkurransen).

Brobyggeren
30 år

Nr. 2/1973

Kampen om motorvegbrua

TEKST OG FOTO:
KJELL WOLD

Kampen om motorvegbrua startet som en omkamp etter "tapet" av lang Bragernestunnel i 1995. Da lokal enighet om forslag til finansiering og utbygging av hovedvegnett i Drammen forelå *høsten 1991 og da vegpakken ble godkjent i Stortinget høsten 1993*, var ingen uenige i å utvide E 18 Brakerøya-Frydenhaug med ny bru. Men da bystyret godkjente reguleringsplanen for Bangeløkkakrysset i 1995 krevdes alternativ elvekryssing vurdert på nytt.

Ferjekryssing

Alt før sentralt vegpakke-ja i 1993 vurderte Statens vegvesen og Drammen alternative kryssingsmuligheter av elva. I arbeidet med Transportplan Drammen i 1992 tok et 30 siders arbeidsnotat fra Scandiaplan om krysset E 18/ny E 134 på Bangelokka også opp alternative elvekryssinger: Utvidet E 18 med ny bru, utvidelse av Holmenbruene eller en helt ny forbindelse mellom nevnte bruer. Sistnevnte forslag til løsninger var: 1) Ny bru 2) Ferje 3) Senketunnel 4) Fjelltunnel. Notatet hadde følgende alternativ som mest realistisk: Høybru (utvidelse av motorvegbrua) eller lavbru (utvidelse av Holmenbruene). Det forelå da både reguleringsplaner for utvidelse av motorvegbrua og Holmenbruene.

Ny omkamp i 1995

Ikke uventet konkluderte de med at ferje ikke var realistisk. Forskjellige tunneler ble vurdert som fullt mulig, men vanskelig teknisk og uhyre kostbart i forhold til bruutvidelse. Vegsjefen anbefalte i 1992 at E 18-utvidelsen burde skje på bru. Drammen hadde ingen innvendinger da. Heller ikke da vegpakken ble

godkjent i Stortinget høsten etter. Men da Bylisten og Frp tapte omkampene om lang Bragernestunnel kastet de seg over motorvegbrua. De fikk overraskende med seg hele bystyret i et krav om alternativ vurdering av E 18-elvekryssing. Godt hjulpet av tidligere miljøminister Sissel Rønbeck som tidlig på 90-tallet på et møte i Drammen slengbemerket at man "kanskje kunne rive motorvegbrua". Senere Ap-ministre på miljø- og samferdsel fastholdt ofte at det ikke var aktuell politikk. Vegmotstandernes håp ble likevel tent.

Ny tunnelvurdering 1996

Statens vegvesen Buskerud fikk etter kommunens ønske alt tidlig i 1996 vurdert alternative elvekryssinger. En 50 siders rapport fra konsulentene Aas-Jacobsen, GeoVita og ViaNova undersøkte kostnader og muligheter for bruutvidelse, senketunneller og fjelltunneler. Kommunen deltok også i arbeidet. Rapporten gikk til teknisk hovedutvalg i april og bystyret i mai samme år, men ble bare tatt til orientering.

Høsten 1997 presenterer Vegkontoret et opplegg for en miljørevisjon av motorvegbrua med omfattende utredninger over halvannet år, med konsekvensanalyser av bruutvidelse samt omfattende vurderinger av alternative kryssingsmuligheter. Drammen krevde i januar 1998 utredninger på et halvt år og at ny motorvegbru måtte konsekvensutredes.

- og i 1998

Av totalt 15 alternative elvekryssinger utredet første halvår 1998, stod en i juli igjen med fire hovedalternativer: 1) Bruutvidelse 2) Lang senketunnel (to felt) + gammel bru 3) Lang senketunnel (fire felt), rive dagens bru 4) Kombitunnel Holmen øst fire felt (ny trasé Lierstranda-Kobbervik-

dalen). Konsekvenser som ble utredet var: Tids- og kjøretøystkostnader, ulykker, trafiksikkerhet, støy, luft, investeringer, vedlikehold, landskap, byform, lokal utbygging, nærmiljø, friluftsliv, naturmiljø, naturressurser, lesbarhet og sammenheng i vegsystem, anleggsperiode, utbyggings-etapper. Rapporter på flere tusen sider til flere millioner kroner. Vegsjefen konkluderte med at det ikke var realistiske alternativ til E 18-utvidelse med bru. Hovedsaklig av to grunner: Mye dyrere alternativ og mindre miljøforbedringer enn ventet.

Fram og tilbake

Halvåret august-desember 1998 ble spennende, da Drammen både sa nei og ja til ny bru. Før bystyret 26/8, som endte med tre måneders utsettelse av saken, vurderte kommunen selv juridisk om de kunne kreve ny motorvegbru konsekvensutredet, bystyrevedtak januar (5/98). Kommunens egen konklusjon 11/8 1998 (notat 6) var at Drammen ikke er vedtaksmyndighet i konsekvensutredning (KU)-spørsmål etter plan og bygningsloven, men Vegdirektoratet. I kommunens vurdering heter det også at KU-forskriftens § 14 sier at KU-kravet ikke gjelder tiltak som har fått tillatelse/planvedtak før forskriften trådte i kraft. De samme svarene fikk Drammen senere på høsten etter brev til miljø- og samferdselsministeren.

Lik konsekvensutredning (KU)

Interessant var kommunens egen vurdering av Vegvesenets forprosjekt/miljørevisjon av E 18 første halvår 1998. Vegkontorets forprosjekt var en miljørevisjon i vid forstand fordi den også inneholdt mange alternativ til ny motorvegbru. Notatet omtaler videre: "I innhold skiller ikke forprosjektet seg vesentlig fra en konsekvensutredning annet enn at for-

prosjektet ikke har utredet et nullalternativ, dvs. ingen utbygging."

Bystyret bevilget seg 26/8 tre måneders tenkepause selv om teknisk hovedutvalg kort tid før godtok bruutvidelse og at utredningene var et godt nok grunnlag for å ta en beslutning. Bystyrets helgardering hadde punkter om a) ny avklaring sentralt om Drammen kan kreve KU av elvekryssingen b) mer utredninger om kryss på Brakerøya c) mer informasjon til byens innbyggere d) vurdere folkeavstemning.

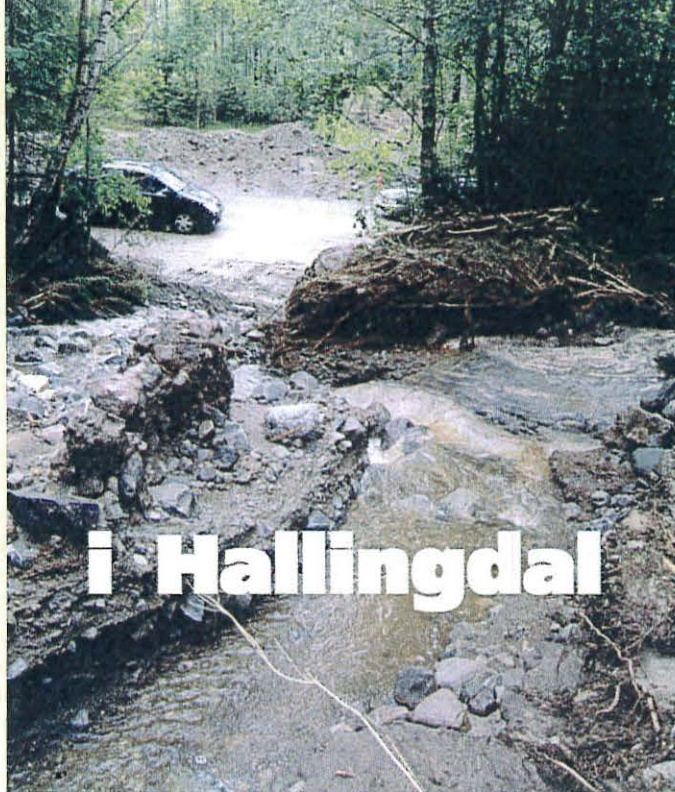
Før bystyremøtet i november prøvde kommunen å få nytt ja til KU-krav både hos samferdselsminister Dørum og miljøminister Fjellanger. Begge sa kontant nei. Derfor sa bystyret 24/11-98 ja til E 18-utvidelse med bru, men la til en forutsetning om at vegpakkens balanse mellom nasjonale, regionale og lokale prosjekt opprettholdes.

Bygge- og deleforbud

Da forslaget til Nasjonal Transportplan (NTP 2002-2011) ble lagt fram høsten 1999 mente Drammen at nasjonale prosjekt (E 18) var prioritert framfor lokale. De nedla derfor bygge- og deleforbud for bruplanen fra 1972. Hovedbegrunnelsen fra Drammen var først at staten ikke hadde overholdt sine lokale forpliktelser i vegpakken, siden mente Drammen at bygge- og deleforbudet var nedlagt for å starte arbeid med omregulering, mens begrunnelsen til slutt var at planen om fire felts bru fra 1972 var for gammel og derfor måtte konsekvensutredes. Fylkesmannen opphevet bygge- og deleforbudet våren 2000, begrunnet blant annet med at Drammen ved flere anledninger på 90-tallet hadde godtatt planene om ny motorvegbu, senest i november 98-vedtaket som bekreftet at vegpakken gjennomføres etter forutsetningene med E 18-utvidelse på bru.

R A S Å R

Bekkefar løp løpsk, gravde seg nye løp og dro med store mengder trær, jord og stein over Rv 7 ved Stavn i juli.



i Hallingdal

Etter det store, uventede steinraset ved Sanden sist sommer, er 2000 alt blitt det store rasåret i Hallingdal.

TEKST OG FOTO:
KJELL WOLD

Det begynte på ettervinteren med et stort steinras på Rv 50 ved Sudndalen og fortsatte i vår med et mindre ras på Fv 214 ved Rukkedalen. Midt i en ny regnsommer fulgte to ras i tett rekkefølge på Rv 7 i juli noen kilometer sør for fjorårets steinras ved Sanden. Først gikk et mindre steinras ved Kjerringvika, få dager etter et kraftig jord og steinras ved Stavn i Flå. Det siste stengte både veggen og flere biler inne et halvt døgn før en fikk ryddet opp i kaoset av stein, søle og velkede trær.

- Det ble noen hektiske dager i juli, ja,

forteller avd.ing. Nils Amund Thorsrud ved Hallingdal trafikkstasjon. Men heldigvis klarte vi denne gangen å åpne vegen igjen relativt raskt. Stein og jordraset gikk ved åttetiden om kvelden, mens vegen ble åpnet for trafikk igjen utpå dagen etter. Noen dager måtte trafikken forbi rasene lysreguleres før alt var ryddet.

- Vår produksjonsavdeling tok seg av denne jobben sammen med noen private folk. Den midlertidige utbedringen i sommer kostet om lag 330.000 kroner, forteller Thorsrud.

Etter steinraset ved Kjerringvika, måtte vegen sperres noen netter for rensking og sikring med nett. Denne jobben ble utført av et privat firma fra Nord-Norge og kostet om lag en million kroner.

1972: Reguleringsplan fire felt, (22/11-72), grunnverv fire felt

1975: Motorvegbrua, to felt åpnet

1991: Kommuneplanens arealdel, trasé for E 18 med rettsvirkning

1991: Lokal enighet vegpakken - E 18-utvidelse med ny bru

1991 - 1993: Melding ny E 134, Stortingsgodkjennelese inkluderer Vegpakke Drammen

1992: Transportplan Drammen, notat alternativ elvekryssing

1995: Reguleringsplan Bangelokka (28/2), E 18-utvidelse ny vurdering i kommunen

1996: Konsulentutredning "E 18 - alt. kryssing", 22/3, t.utvalg 11/4, bystyret 2/5 - til orientering

1997: Kommunedelplan/reguleringsplan Bragernesparsellen, E 18-utvidelse i fire felt vist

1997: NVVP 1998-2007 bekrefter fire felts E 18 på bru

1998: Vegsjefen foreslår 1,5 års utredning med alternative elvekryssinger (6/1)

1998: Bystyret (27/1) ber om ½ års forprosjekt og krever ny bru konsekvensutredet

1998: Statens vegvesen Buskerud - forprosjekt/miljøvisjon januar-juli m/offentlig presentasjon av 15 alternatvkryssing, siling til fire, omfattende konsekvenser og konklusjon

1998: Bystyret (26/8) tre mnd. utsettelse og nye konsekvensutrednings krav

1998: Bystyret (22/11) - bekrefter vegpakke, inkludert E 18-utvidelse med bru, forsetter: Staten står ved sin del av pakken

1999: NTP-forslag(september)- hele pakken ikke ferdig før etter 2011

1999: Bystyret (desember) bygge-/deleforbud

2000: Statens vegvesen Buskerud (januar) anker til Fylkesmann

2000: (april) Fylkesmann opphever forbudet

2000: (august) ny vegpakkeavtale, staten, Drammen, Buskerud fylke, E 18 - bru i fire felt

Vegvesenprosjekt bidro til skadestopp-pris



TEKST: INGER LISE SAGMO

FOTO: TERJE AMLIE, YRKESBIL

Firmaet SH Transport i Drammen ble i sommer utnevnt til "Årets skadestopper". Prisen deles ut av forsikringsselskapet Trygg-Hansas skadestoppfond, og går til bedrifter som har markert seg innen skadeforebyggende arbeid. Siden prosjektstart har firmaet redusert skadeomfanget betraktelig.

Daglig leder i SH Transport, Jens Fredriksen (t.h.), mottar Skadestopp-prisen av adm.dir. i Trygg-Hansa Forsikring, Ulf Lagerbäck.

SH Transport fikk prisen for arbeidet de har gjort i forbindelse med prosjektet *Valg av risiko*, som blant annet har som hovedmål å få sjåførene til å velge bort risikofylte arbeids-situasjoner. Prosjektet er et nært samarbeid mellom transportbedriften og Statens vegvesen Buskerud. - Veldig fint at de fikk denne prisen, sier vår prosjektleder Erik Lysenstøen. - Dette er en voldsom oppmuntring som betyr mye for både sjåfører og ledelsen i SH Transport, mener han.

Mens SH Transport var første bedrift som ble med i prosjektet, er nå ytterligere to firma i gang for fullt: Utengen transport i Lier og et firma i Sogn og Fjordane.



"Stål i ben og armer..."

O vakre fjellheim! Strandevann og Hallingskarvet beglodd av høye vegvesenfolk.



TEKST: KJELL WOLD

FOTO: BJØRN FLATEKVAL

Første helgen i september gikk den tradisjonelle fjellturen av stabelen i regi av bedriftsidrettslaget til Statens vegvesen Buskerud. 27 spreke Vegvesenungdommer i alle aldre inntok fjellheimen ved foten av Hallingskarvet torsdag og svingte seg opp til de store høyder de neste par dagene. Utgangspunktet for utfluktene var Raggsteindalen ved

Strandevann i Hol. Herfra delte flokken av tobente seg i to leire for flere spennende utflukter. De spreke stoppet ikke før de var på Buskeruds tak, fylkets høyeste punkt, 1933 meter over havet og med det klingende navnet Folarskarvnuten. På denne turen ble det både observert snø, rype og en flokk villrein på 40 stykker. Og da været heller ikke var så aller verst var Vegvesenflokken skjønt enige om at de hadde hatt en kjempefin tur.

Slike vegvesengutter og jenter vil gamle Norge ha.... Ved Folarskarvnuten 1933 m.o.h.

BEST på landjorda - men KULE i

GUL båt



Klare til innsats!

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

Med en ti meter lang tunnel som hovedattraksjon gjorde Statens vegvesen Buskerud seg godt synlige i opptoget under årets Dragebåtfestival i Drammen.

Og i god 1001 - 1002 - 1003-stil sørget padlelaget for å holde behørig avstand til vinneren i konkurransen ute på Drammens-elva.

Med tunnelen over bybrua.



Men det er altså slik at opp-toget er like viktig som padlingen under Dragebåtfestivalen. Den ti meter lange tunnelen bestående av plast og drensør, dekorert med Senk farten for seksår-

Bred last må naturligvis varsles.



ingene-klistremerker, vakte definitivt oppmerksomhet. I front, og til tider inne i og bak tunnelen, snirklet Vegvesensykkelen seg fram - påmontert Bred last-skilt. Syklisten hadde byttet ut den ordinære sykkelhjelm med en langt mer avansert konstruksjon - med blinklys, varsellampe, mobilantenne og mere til. Brøytetikker som vandrestaver og drillstaver fungerte bra, mens publikumsvinneren definitivt var utdelingen av reflekser i dinosaur- og armbånds form.

I selve padlekonkurranse måtte begge Vegvesenlagene se seg utslått i innledende heat - det ene laget med klar margin, men det andre særdeles knepent. Trøsten får være at vi også der tok oss ganske godt ut - siden arrangøren hadde plassert begge lagene i gule båter.

Populære refleksutdelere.





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

Vegvoktere ble hedret

TEKST: OSKAR GJESTEMOEN

FOTO: VEGVESENETS BILDESAMLING

I 1960-årene holdt Norges Automobilforbund (NAF) avdeling Hallingdal to samlinger for vegvoktere på riksvegene. Samlingene ble blant annet brukt til utdeling av diplomer og rosende ord for lang og god arbeidsinnsats. 14 av dem som ble hedret presenteres på disse to bildene.

Mangelfullt i forrige utgave

I forrige utgave av Brobyggeren var dessverre slutten på tre artikler falt ut. Redaksjonen beklager og bringer for ordens skyld de linjene som manglet:

S. 16: Eiendom - en lønnsom investering

- Eiendomsseksjonen føler at dette er en svært effektiv og nyttig måte å bruke ressursene på, sier Haugen, og forteller at oppkjøp av eiendommer er noe seksjonen vil satse på i tiden framover.

S. 17: Ny E 16 over Sollihøgda

Statens vegvesen anbefaler en løsning som ligger innenfor de forskjellige kombinasjonene av alternativ 3.

S. 21: Mer samarbeid skal gi bedre resultater

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 hovedtyngden av personell og maskiner være «gul».



B.f.v. Formann i NAF, Hallingdal, Ragnar Bang Brusletto, Johan Bråten, Ole Østdal, Sanfred Tangen. F.f.v. Nils Nylænde, Knut Halden, Daniel Rauk og Fingar Bakken.



B.f.v. Nils Løstegård, Ivar Fossly, Ole S. Reinton, Olav Grevsgård. F.f.v. Andreas Karlsen, Peder Hovde og Olav E. Reinton.