

VEST- FOLDER'N

Nr. 2 SPESIALNUMMER

1978

E 18 GJENNOM NORDRE VESTFOLD



Ferdse! gjennom Grevskabenes Amt til langt ut i 1700-tallet p! den tids "Plat!veg"

BEDRIFTSAVIS FOR VESTFOLD VEGVESEN

Mai 1978

5. årgang



Redaktør:
Mary Kristensen

Redaksjonsråd:
Hans Thv. Kittelsen
Trygve Rognan
Frank Rød
Bjørn Skøie
Rolf Sommervik

Redaksjonssekretær:
Wenche Johansen

Redaksjonsadresse:
Vegsjefen i Vestfold
Postboks 323
3101 Tønsberg

Trykk:
Cicero A/S

* * *

To av bildene er utlånt fra "Vestfold Arbeiderblad's"
Holmestrandskontor og ett fra avisen "Jarlsberg".

Tegningene er utført av avdelingsingeniør Erik Andersen,
Vestfold vegkontor.

* * *

Forord

Europaveg 18 og Holmestrand har etter hvert oppnådd å bli kjent som et av de store vegproblemene ikke bare i Vestfold, men i landsmålestokk. Og at problemet er på-trengende det føles både når man er ute og spaserer på byen i Holmestrand og når man sitter i tilsynelatende uendelig bilkø på E-18 på en av de store trafikkdagene.

Diskusjonen om alternative løsninger har gått høyt gjennom flere tiår, og det har ikke manglet på ideer. Ideer som først og fremst har tatt for seg det lokale problem i Holmestrand har konkurrert med ideer som har tatt for seg vegnettet i hele nordre Vestfold. Som en kommentar til saken kan det være fristende å sitere fra ingeniørløytnant og vegmester G.D.B. Johnsons "Haandbog for Veiofficianter" som utkom i 1839:

Man bør ikke have formegen Tillid til seg selv, men medtage et par paalidelige, i Veiarbeidet erfarne, samt benytte de i eqnen bosatte, for av og ved dem at erhverve Oplysninger, men for alt maa man selv see, høre og forstaae, thi i faa fag findes flere indbildte kloge end i Veifaget og i faa Foretagender er man udsat for flere Ubehageligheder. Interesserne krydse sig saaledes at man tilsidst ikke veed paa hvem blandt de mange Raadgivere der kan stoles, man vises af en hid, af en anden did, man udlees hvis man yttre sig uoverlagt og overøses med Uartigheder saasnart man ikke følger den Interesseredes Villie -.

Samferdselsproblemene rundt Holmestrand har eksistert langt tilbake i tiden, selv om de har forandret karakter. Jeg synes derfor det er interessant å få samlet og trykket en del materiale om denne saken, og utgi dette som et ekstranummer av vår bedriftsavis Vestfolder'n. Vi tar denne gangen hardt i og trykker opp en del ekstra eksemplarer idet mye av stoffet sikkert kan ha interesse langt ut over vår egen etat. Stoffet er samlet og bearbeidet av Eilef Hellem, vår tidligere plansjef, som har nedlagt et stort arbeid i denne saken og jeg vil rette en spesiell takk til han for dette. Etter det tidsskjema vi har fått fra de sentrale myndigheter er det nå håp om at vi i løpet av forsommeren skal få en

avgjørelse i spørsmålet om hvor E-18 skal passere Holmestrand. På bakgrunn av de mange utsettelse som denne saken tidligere har opplevet, er jeg redd for å føle meg sikker, men håpet om en snarlig avgjørelse er i alle fall nå sterkere enn på lenge.

Jeg finner ingen grunn til å legge skjul på at vi nå i vegvesenet gleder oss til å forlate utredningsstadiet og gå over i en konkret planlegging med sikte på å begynne vegarbeidet i marken i løpet av 1½ til 2 år. Skal vi så kanskje ha det håp at vi kan åpne den første parsellen av den nye E-18 i 1983 eller 1984?

Tønsberg, april 1978

Gunnar Eigeland

EUROPAVEG 18 GJENNOM VESTFOLD NORDFYLKET OG HOLMESTRAND

Skapelsen

I en geologisk urolig periode for omkring 300 millioner år siden var det det skjedde at en steil fjellfront ble dannet ved sterke indre krefter i jorden, en fjellfront som kom til å dele av Sande og det som ellers utgjør den helt nordre del av vårt fylke, fra den søndre og større del. Denne steile fjellvegg, som på et lengere parti nord for nåværende Holmestrand stuper bratt uti havet, strekker seg som en mektig mur videre i nordvestlig retning og slaker etterhvert av ved at den flyter sammen med det massive fjellparti i vestre deler av Sandebygda. Ingen steder lar denne fjellvegg seg krysse ved noe punkt lavere enn 175 meter over havet.

(En noe egenartet formasjon fikk denne del av Norge ved at vi fikk vannskillet nesten helt ute ved Oslofjorden. I et landskap helt åpnet bare mot syd og innrammet av høye partier i øst og i nord, delvis også i vest, fikk nedslagsfeltet oppå Botneplatået avløp langs med kystlinjen et godt stykke sydover innen det nådde havet. Det var ikke unaturlig, ikke minst på grunn av de høye fjellpartier i nord, at partiet her og bygda kom til å få navnet Botne (botn). Ikke langt fra kysten ble det også et annet vannskille der vannet tok vegen bort fra havet innover i landet).

Denne fjellvegg mellom Holmestrandområdet og de vestre fjellområder i Sande som så effektivt har delt nordre Vestfold fra den sønnenforliggende del, har betydd store vanskeligheter for framkomst og ferdsel. Dette har vært tilfelle ikke bare i all fortid, men har også vært årsak til de vansker som har meldt seg for de framtidsløsninger for en hovedveg gjennom fylket som det nå snart i et par menneskealdre har vært arbeidet med.

Sagatiden

Så langt tilbake i tiden som i Norges sagatid, da det meste av ferdselen over lengere strekninger foregikk på sjøen, kom denne brutale trafikkhindring til å bli et problem vesentlig for den lokale samferdsel. Men

det må være klart at det også var behov for en sammenheng i landets vegnett for ferdsel på hesteryggen. Det er betegnende at Norges kongesagaer ikke har noen beretninger om ferder til lands i dette område.

Fra tidlig fortid var det bare to steder det var passasje over dette fjellparti. I nord har vegen over Hanekleiva vært en eldgammel ferdselsåre til de indre bygder i nordre del av fylket. Det kan ellers tyde på at det fra eldgammel tid har vært et sammenhengende indre vegsamband over Hillestad og Lardal til Grenland.

Men det viktigste tråkk, og det som i hundreder eller tusener av år hadde vært "tjodgata" - hovedvegen eller egentlig folkevegen - var den veg som førte sydover langs Sandebukta og klatret opp Angers Kleiv, fra Bogen i området ved grensen mellom Sande (tidligere Anger) og Botne, over et noe lavere skar til gården Kleivan oppå fjellet. Herfra førte vegen videre opp på platået sydover gjennom Våle til Sem og Tønsberg.

Denne ytterst besværlige Angers Kleiv som en ennå i dag kan finne tydelige spor etter i terrenget med stigning opptil 1 på 3, inngikk altså i gjennomgangsvegen gjennom Vestfold fra eldgammel tid, til den ble avløst av ny veg utenom Holmestrandsfjellet først på slutten av dansketiden.

Dette leie vegparti kom også på annen måte til å bety en ytterligere generende hindring for ferdsel og transport. Det var vanlig at ridevegene kunne gjøre god nytte for transport av tyngre ting på vinterføre. Med de stigninger vegen hadde her gjennom et langt opptrekk, ville frakting med slede også by på store vanskeligheter.

Holmestrand

Lenge eksisterte det intet Holmestrand og det er tvilsomt om det innen middelalderen i det hele tatt har vært noen virksomhet av betydning her.

På 1500 tallet var det imidlertid etterhvert kommet en

del bebyggelse og aktivitet. Selve navnet Holmestrand synes å ha dukket opp i tiden omkring 1450. Forbindelse til dette strandsted over land har vel i begynnelsen bare skjedd ved kliving i fjellet, inntil det noe senere ble laget en framkomst der Nordre Kleiv går i dag. Dette ble lenge Holmestrands eneste adkomst over land. Søndre Kleiv kom endel senere.

Botne var tynt befolket i gammel tid og skogen stod tett over store deler av platået. Oppkjøp av tømmer og planker i Norge på 1500 og 1600-tallet bl.a. fra Holland og England, bidrog sterkt til byens vekst. Transporten av trevirket ned de bratte Nordre og Søndre Kleiv, kom ikke til å bli noen hindring for betydelig utskiping av trelast fra Holmestrand.

Angers Kleiv

Tidligst er Angers Kleiv nevnt i biskop Eysteins jordebok fra 1390 årene. Den er også nevnt i Hartvig Krummerdikes jordebok fra 1457. Den mest kjente omtale av Angers Kleiv i ridevegenes tid, er imidlertid fra biskop Jens Nilssøns reise fra Oslo til Larvik i 1593. Det heter her: "- - saare ond vey der droge vi opfaare i sødoust, och maatte gaa der op, for klipper och stenner skyld". Det ble altså å gå - ikke ride.

Det er ellers lite som er berettet fra tidlig fortid om problemene og vanskene med ferdselen gjennom denne nærmest uframkommelighet. Slitet og ulykkene som det gjennom århundrene må ha vært for folk og dyr er glemt og borte sammen med de generasjoner som også er glemt.

Som en utkant i Danmark - Norge og med den stagnasjon og passivitet som denne del av kongeriket var i gjennom et par århundre da Norge var aller nederst i bølgedalen, ble Norge akterutseilt på så å si alle områder. I lange tider etterat det ute i Europa og likeledes i Danmark og Sverige ble bygget veger for kjøring, var det her i landet ennå bare rideveger.

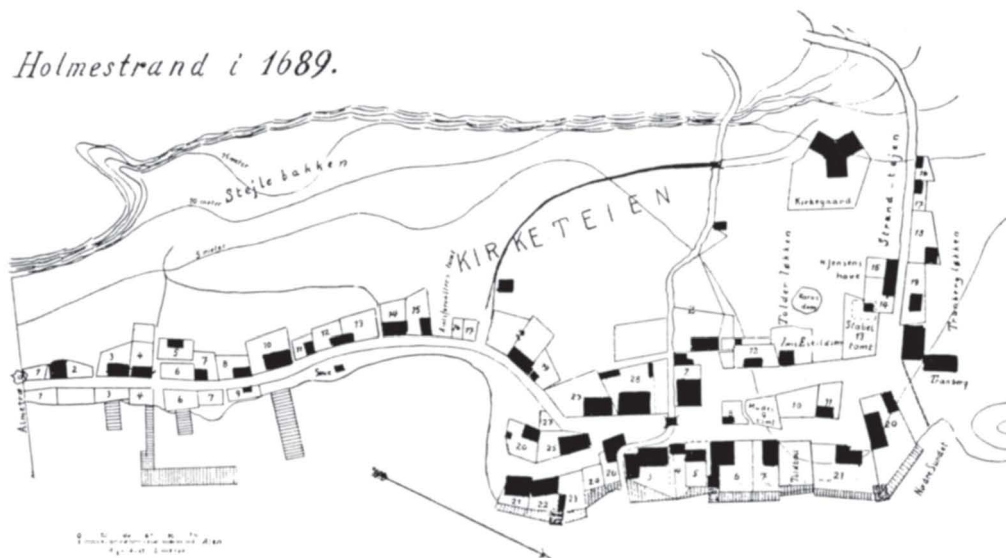


Det lange og steile opptrekk på vegen gjennom Vestfold fra Bogen ved grensen mellom Sande og Holmestrand (tidligere Botne) til oppå plataet ved Nordre Kleivan, har vært nevnt i skriftlige kilder helt fra 1300-årene.

Først etter det lysglimt fra den tid som biskopens beretninger fra sin reise mellom Oslo og Larvik i 1593 kan gi, får en et inntrykk av denne Angers Kleiv som ledd i en viktig ferdselsveg.

Biskop Jens Nilssøn av Oslo og Hamar har ved tildels utførlige opptegnelser fra sine mange reiser over hele Østlandet gjennom flere år gitt ettertiden et enestående bilde av mange sider ved datidens Norge. Disse reiseberetninger gir ytterst verdifulle tidbilder fra folkelivet fra landskap og bebyggelse og ikke minst fra de vegene der han fór med sitt følge.

Holmestrand i 1689.



Kartskissen har vært utarbeidet på grunnlag av materiale fra en oppmålingsforretning fra 1689 ved dr. Graarud og er gjengitt i hans Holmestrandshistorie fra 1929.

Bare Nordre Kleiv ga dengang forbindelse for byen med utenverden over land.

Bildet til høyre viser slik den er i dag, denne første adkomst til byen, Nordre Kleiv, med stigning 1:5.

Gågate i dag.



Den første kjøreveg

Først på 1600-tallet da det ble oppdaget at de norske fjell kunne inneholde annet enn bare gråstein, var det at de første veger beregnet for kjøreredskap ble anlagt. Vegen gjennom Vestfold, fra Drammen til Larvik, skal være fra siste halvdel av 1600-tallet og var relativ tidlig i rekken av våre veger beregnet for kjøring.

De første av våre kjøreveger hadde lite til felles med det vi forbinder med veger for kjøring med vogn. Det synes bare å ha vært brukt de gamle rideveger uten at det har vært noen endring av traseen, bare med den nødvendige avjevning av ujevnhetene - fort og uten større kostnader. Angers Kleiv ble beholdt som før med bare mindre sletting av terrenget. Det var ellers også andre bratte partier som det ble å stri med ennå i lange tider, og det spesielt i de nordre deler av fylket. De verste brattpartiene hadde en ved Kopperud og ved Eik på den tidligere veg sydover fra Drammen som tok seg opp forbi Solum, lengre øst enn i dag. Holtebakken ved Foss i Sande var også lenge en lei kneik.

Foran er nevnt noe av det en kan finne i gamle skrifter og dokumenter om Angers Kleiv på 1500-tallet og tidligere.

Fra 1600 årene er det faktisk ingenting overlevert som kan gi opplysninger om denne Kleiv i Kongevegen på Kristianiafjordens vestsida. Fra 1700 årene derimot finnes ikke rent få beretninger om dette famøse vegparti.

I beretningen om Kong Kristian VI's reise i Norge i 1733 der han med sitt tallrike følge passerte Angers Kleiv, vet historien å fortelle at det ble utkommandert mannskap i tilstrekkelig antall til å bære kongens kaross og vel også andre mindre fine vogner gjennom problempartiet. Fredrik IV som gjestet Norge i 1704, altså 29 år tidligere, valgte på sin reise gjennom Vestfold å unngå Angers Kleiv ved at han tok sjøvegen mellom Drammen og Horten.

Et par prester og en dansk professor har skrevet om sine

inntrykk av Angers Kleiv på 1700-tallet. Av prost Müllers skrift fra 1772 får vi vite at det var lagt trestokker på tvers av veggen for at hestene kunne stå trygt når de stanset.

Ved en synfaring i dag av det som er igjen av Angers Kleiv, synes det helt utrolig at et slikt tråkk - som nærmest minner om en vanlig setersti - kunne være en del av en så viktig vegforbindelse helt til slutten av det 18. århundre.

Vegen utenom Holmestrandfjellet

Særlig gjennom 1600-tallet hadde Norge hatt en vekst i handel med trelast, i bergverk og industri, og vegene hadde etter hvert fått økt betydning. En begynnelse til et norsk vegvesen hadde det vært siden det fra 1665 var innført en ledelse og overvåkning ved generalveggestere. Men det hadde vært mindre med initiativ og pågang, og særlig var det motstand og likegyldighet fra bøndernes side, de som var pålagt å ta det tunge slit.

Det ble endring på denne tomgang fra annen halvdel av 1700-tallet, og dette skyldtes initiativrike og aktive menn som ledere av vegetaten.

Her i distriktet var det selvfølgelig den famøse Angers Kleiv som var den verste hindring for ferdselen, og den måtte ha vært det overskyggende problem for vegetaten innen dette område.

Vestfold var den gang i en spesiell situasjon - det var grevene som rådde her i alle spørsmål, og greven av Jarlsberg var ikke innstilt på noen innblanding fra det statlige vegvesen.

En nærliggende tanke når det gjaldt Angers Kleiv hadde vært å få vegen langs sjøen utenom fjellet. Dette ble imidlertid av grevens fagkyndige regnet som en umulighet.

I 1789 ble Peder Anker utnevnt til Generalvegintendant for Akershus stift - alle østlandsfylkene - en mann som

mer enn noen annen i den tid kom til å bety et vesentlig fremstøt for vegvesenet i denne del av landet. Sammen med sin generalvegmeister Ingier fikk han i 1791 satt igang bygging av en veg utenom Holmestrandsfjellet. Arbeidet ble fullført i 1793. (Forholdet mellom Peder Anker og greven av Jarlsberg ble etter dette preget av bitter uforsonlighet - det ble heller aldri godt igjen).

Dette for sin tid imponerende og dristige ingeniørarbeide, som både blant befolkningen og også blant fagfolkene hadde vært omfattet med så mye tvil og dystre advarsler, hadde ført til en veldig og etterlengtet forbedring.

Store vanskligheter hadde anlegget bydd på med steile fjellvegger til dels ut på dypt vann. Svartkruttet var da kommet i bruk og har nok vært nyttet ved dette anlegg, men lunten var ennå ikke funnet opp, og det var adskillige vanskeligheter med bruk av krutt til fjellsprengning. En betydelig del av arbeidet måtte ellers bli å bygge murer av stein som vel for det meste var valgt ut av det en kunne finne uten noe bearbeiding.

Stort mannskap ble satt inn ved anlegget. Bøndene i distriktet ble utkommandert til anleggsarbeidet i stort antall, for det meste med hest og kjerre. Det ble likeledes satt inn et betydelig antall soldater. Det ble allikevel adskillige utgifter, og det heter seg at Peder Anker selv bidro av sin private kasse med 1000 riksdaler til anlegget.

Smal og svinget måtte vegen bli - bredden ble på særlige vanskelige steder kanskje bare $2\frac{1}{2}$ - 3 meter. Så sent som i 1864 da det ble spørsmål om rutetrafikk med landevogslokomotiv mellom Holmestrand og Kristiania, ble denne nektet av både Holmestrand formannskap og senere amts-tinget med den begrunnelse at vegen på strekningen $1/2$ mil nord for Holmestrand var for smal og svinget. Vegen hadde også en del bratte partier. Særlig var Båsebakken og Bogenbakken ille. Det ble i mange år fremover store utgifter for amtet til reparasjon og utbedring av deler av dette nye vegparti. Det ble nødvendig å rette på de

verste kneiker og ikke minst ble det utgifter til reparasjoner og ombygging av nedraste murpartier.

Da vegen ble lagt utenom fjellet, kom den rett inn i selve byområdet i Holmestrand. Fra bysenteret førte vegen videre opp Søndre Kleiv til Kleivbrottet og videre som tidligere etter Vålevegen, nåværende fylkesveg 675. Forbindelsen opp Søndre Kleiv førte den gang over Bilet og fikk stigning omkring 1:5 over en lengde av bortimot 200 m. Opptrekket til plataet førte da opp til 90 å 100 m over havet mot 175 m ved den tidligere Angers Kleiv.

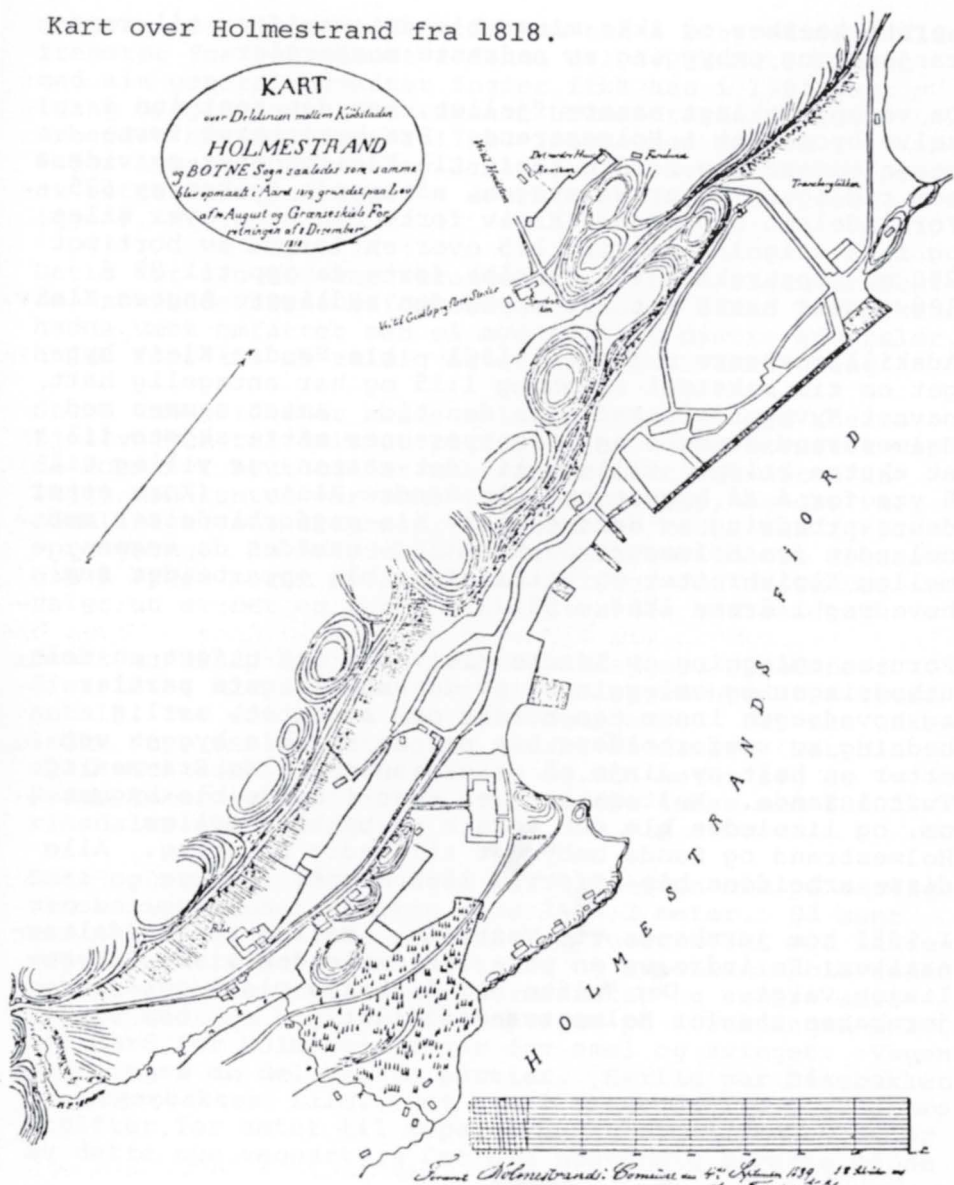
Adskillig senere - først i 1861 - ble Søndre Kleiv bygget om til maksimal stigning 1:15 og har antagelig hatt navnet Nyvegen allerede fra den tid. Amtet sammen med Holmestrand kommune og privatpersoner måtte skjøte til et ekstra beløp i tillegg til det staten var villig til å yte for å få bygget om hele Søndre Kleiv. (Kort etter denne utbedring av Søndre Kleiv ble vegforbindelsen med omlandet fra Holmestrand vesentlig utvidet da vegen mellom Kleivbrottet og Vittingfoss ble opparbeidet som hovedveg i årene 1864 - 68.)

Foruten omlegging av Søndre Kleiv ble det utført en del utbedringer og omlegginger av de vanskeligste partier av hovedvegen innen den nordre del av amtet, særlig bedring av vegforholdene ble det da det ble bygget veg etter en helt ny linje på strekningen mellom Drammen og Tuft i Sande. Holtebakken ved Foss i Sande ble bygget om, og likeledes ble det verste av bakkene mellom Holmestrand og Sande ombygget til bedre stigning. Alle disse arbeidene ble utført i 1860 årene.

I 1881 kom jernbanen til Vestfold. Mellom to hovedalternativer: En indre og en ytre linje ble den siste - kystlinjen valgt. Det måtte bli å skaffe plass også for jernbanen utenfor Holmestrandsfjellet.

Kart over Holmestrand fra 1818.

KART
 over Delningen mellem Kirkstaden
HOLMESTRAND
 og BOTNE Sogn saaledes som samme
 blev opmaadt i Aaret 1799 grundet paa Lov
 af August og Grænseskils For-
 retningen af d. December
 1818



Enne Holmestrand: Bemædt af 4^{de} Johnson 1799. 18 Skjodde af
 4^{de} Sørensen 1818.

BILALDEREN

Den vestlandske hovedveg, som for så vidt hadde eksistert nokså nær uendret gjennom et par menneskealdre, kom til å bli lite egnet til å tjene trafikken da bilene overtok i tiden etter århundreskiftet og da særlig etter første verdenskrig. Bruserødbakkene i Borre var vel de verste både for trafikken og for vedlikeholdet og bidro i høy grad til å gi vegen i lange tider dens dårlige rykte.

Fra omkring 1920 ble vegens navn endret til Sørlandske hovedveg. I 1930 ble innført et nummereringssystem for riksvegene, og vår veg ble da riksveg 40 - inntil den ble europaveg 18 i 1965.

Ingen veg førte langs sjøen fra Holmestrand mot sør. Så tidlig som i slutten av 1850 årene hadde det vært på tale å bygge om hovedvegen etter en ny linje over Snekkestad mot Nykirke. Dette ble den gang ansett som et for kostbart anlegg og det ble som tidligere nevnt isteden bygget om Søndre Kleiv til slakere stigning. I 1920 årene ble det reist nytt krav om vegforbindelse her. Dette anlegg ble fremmet som bygdeveg med statsbidrag. Vegen ble åpnet for trafikk i 1926 og med en gang klassifisert som hovedveg.

Sørlandske hovedveg førte fortsatt opp Nyvegen og videre opp på plataet. Men trafikken kom for det meste til å gjøre bruk av den nye lettere veg til Nykirke og bakkene ved Bruserød ble sterkt avlastet.

Allerede så tidlig som i 1920 eller visstnok enda før den tid, skal vegvesenet ha hatt i gang undersøkelser i mar-ken for å komme utenom selve bysenteret. Planen gikk ut på å føre vegen opp vest for jernbanestasjonen med stigning opp ved Nordre Kleiv til oppå plataet, og der komme inn på vegen videre utover gjennom Våle og Borre.

Dette passet dårlig for Holmestrand by og da særlig for handelstanden som både den gang og i lange tider senere ville beholde vegen gjennom selve byen.

I siste halvdel av 1920 årene (visstnok i 1927) ble det foretatt en undersøkelse ved å ta opp fra Smørstein til

oppå fjellet - antagelig det første forsøk på en "Platålinje". Senere, i 1930-årene ble det gjort undersøkelser for å komme utenom bysenteret, bl.a. gikk en plan ut på å få vegen gjennom byen bakenfor bebyggelsen litt oppi fjellsiden og ovenfor Kirkegården ved Bilet.

Ombygging av Sørlandske hovedveg

I en norsk vegplan fra 1929 fikk hovedvegen gjennom Vestfold en prioritert plass i bevilgningen. Det ble regnet med at det ville trenges omkring 2.7 millioner kroner.

Det startet beskjedent i 1930 med mindre utbedringer der vegen var som verst. Først i 1935 ble det bevilgninger som monnet, og arbeider ble da satt inn blant annet for å få en brukbar veg av det gamle parti mellom Holmestrand og Sande. (Det ble nødvendig med ny ombygging av denne strekning i midten av 1960 årene).

I 1930 årene ble vegen også bygget om etter en ny linje mot Kopstad i Borre, slik at Sørlandske hovedveg da kom til å komme klar av både Nyvegen og Brusørødbakkene.

Ombygging av vegen ble også en del forsert ved at Vestfold fylke, delvis sammen med noen av de større kommuner, i 1950 årene gikk til forskuttering av anleggsarbeidene med i alt 4 millioner kroner (den gang monnet også et slikt beløp).

Ut i 1960 årene var europavegen bygget om til vesentlig bedret standard stort sett gjennom hele fylket. Det som markert stod igjen, var partiene der vegen berørte selve bykjernen i de to byer Holmestrand og Larvik.

Den vekst som trafikken i etterkrigstiden hadde undergått og de prognoser som ble lagt fram i 1950 årene, hadde gjort det helt klart at denne viktige hovedåre måtte bli å bygge ut etter standard som motorveg. Da europavegen utenom Larvik var under planlegging i 1960-årene ble den da også gitt høy standard.



Stein på toppen av Hanekleiva fra anleggstiden da nåværende veg ble anlagt i årene 1881 - 1888.

Årstallet 1883 gjelder avslutningen av den første parsellen mellom toppen av Hanekleiva og Herstad.

På steinens bakside er innhugget årstallet 1827.



Foto ved Sildefabrikken - visstrøk fra 1930. "Hovedvegen her mellom Holmestrand og Nykirke ble ferdig opparbeidet i 1926.



Foto fra Bilet i søndre del av Holmestrand - tatt før århundreskiftet.



Nåværende E-18 ved innkjøringen til Holmestrand fra nord. Bildet er tatt fra et punkt litt nord for planovergangen ved kryssing med Vestfoldbanen.



Nåværende E-18 nord for Holmestrand sett mot byen. Kjøkkenfjellet til høyre på bildet.



Det hadde i 1950-årene vært lansert tanken om den såkalte Indre motorveg - en vegforbindelse over indre deler av Vestfold, Hof og Lardal til Grenland i Telemark. En slik veg ville redusere kjørelengden til Eidanger og Sørlandet fra Sande med nære tre mil.

En utbygging av vegnettet etter denne tanke ville ligge godt til rette om europavegen ble ført over Hanekleiva og følge videre i området langs Bispevegen. Fra et punkt i Hillestad ville en vegforbindelse til Telemark kunne ta av. Et slikt program for hovedvegutbyggingen i Vestfold kom av noe ulike grunner lenge til å få bred tilslutning både hos befolkningen og politikerne, og likeledes innen sentraladministrasjonen. Det kan vel være at disse perspektiver for en tid kom til å stille de nære trafikkproblemer i Holmestrand noe i skyggen.

Trafikken gjennom Holmestrand by. Diverse forslag til løsning.

Etter som trafikken økte ble det stadig større trengsel i Holmestrands hovedgate som på de store trafikkdager kom til å gjøre vegen til en barriere med betydelige vanskeligheter for den interne trafikk innen byen.

Veksten i trafikken inntil i dag kan best illustreres ved tellingene ved Gunnestad i Sande som nokså nær blir representative for trafikken på strekningen mellom Drammen og Larvik.

Tallene avrundet gjelder antall motorkjøretøyer gjennomsnittlig for døgnet regnet over året:

ÅDT	1936	600	motorkjøretøyer
"	1951	900	"
"	1960	3000	"
"	1970	8000	"
"	1977	10400	"

Etter en senere beregning på grunnlag av undersøkelser på stedet, har gjennomgangstrafikken gjennom Holmestrand vært beregnet til gjennomsnittlig omkring 90% av trafikken inn i Holmestrand fra nord.

Det må være mange grunner til at bevilgningene til Sørlandske hovedveg ikke tidligere hadde blitt satt inn ved denne del av hovedåren gjennom Vestfold. Økningen i trafikken i tall og volum hadde etterhvert endret byens motstand mot å få bort gjennomgangstrafikken. Både i 1950 og i 1956 gjorde Holmestrand kommune henvendelse til vegvesenet om å få lagt vegen utenom byen. Det ble den gang fra vegvesenet antydnet løsning i to alternativer: Linjen i delvis tunnel oppi fjellsiden, alternativt en linje gjennom byen. Andre påtrengende oppgaver ved Sørlandske sammen med det omfang som Holmestrandsproblemet måtte ha, førte imidlertid til at det ennå måtte komme til å trenges en lengre modningstid. At spørsmålet vedrørende vegproblemene innen Holmestrand by ikke helt kunne være det samme som en løsning for Sørlandske hovedveg har ikke alltid vært så klart som det måtte bli senere.

Gjennom nordre del av byen hadde vegen sitt verste parti som en av landets hovedårer, et kronglet gateparti hvor bredden mellom husene på det smaleste bare var 4 meter. Etter en brann i byen i 1963 bød det seg muligheter for å flytte gjennomgangsvegen over til Rådhusgaten, og dette bedret adskillig på forholdene.

Spørsmålet om en løsning på trafikkforholdene for Holmestrand engasjerte i høy grad befolkningen og politikerne i distriktet. Mye klokskap utfoldet seg om denne så viktige sak for byen og distriktet, og mange ideer og forslag ble lagt fram. Vegen gjennom Holmestrand i tunnel var tidlig med i bildet. En geologisk synfaring med henblikk på en løsning med tre tunneler skjedde i 1960.

Generalplantiden

Tidligere Botne kommune ble fra 1. januar 1964 slått sammen med Holmestrand til en bykommune. Ikke mye senere ble det også satt i gang med generalplanarbeide for kommunen.

For selve byen gikk i 1967 de første utkast fra kommunens

engasjerte konsulent ut på å føre vegen langs jernbanen gjennom bysenteret uavhengig av det lokale vegnett. For å få "Bylinjen" helt klar av den lokale trafikk ble det senere framlagt forslag om i hvert fall på lengre sikt å føre den i nedsenket tunnel gjennom søndre del av Skolegaten. Det som ikke minst gjorde Bylinjen komplisert var kryssing av jernbanen, som var forutsatt å måtte skje i bru kort nord for jernbanestasjonen. Det var ellers tale om en "avlastningsveg" gjennom Djupedalens som førte vestenfor bebyggelsen oppå Plataået fram til Snekkestad eller Kopstad.

Vegvesenet utarbeidet en såkalt "Gausenlinje" som førte i tunnel fra Kjøkkenfjellet til Rove og derfra langs bassenget over Kleivbrottet og videre fram til gammel veg ved Bakkeland. Denne kom i vegen for aktuelle reguleringsplaner og ble uakseptabel for kommunen. Etterhvert kom hensynet til miljøforhold mer med i vurderingen, og det ble stadig mer tydelig at stemningen i Holmestrand gikk ut på krav om at vegen ble ført i en lengre tunnel gjennom byen.

Det ble behov for en nærmere undersøkelse og kostnadsberegning for en tunnelløsning, og det ble dertil engasjert teknisk konsulent. Det ble ellers også senere brukt endel konsulenthjelp, særlig for å arbeide videre med plan for linje gjennom byen, og videre utredning for hovedvegssystemet innen byområdet.

De forskjellige varianter av planer for vegen i tunnel gjennom byen som i tidens løp kom til å se dagens lys gikk ut på tunnellengder fra omkring 1900 til 3500 m.

Alle disse undersøkelser og forslag hadde som forutsetning at den endelige linje for europavegen ville komme over Hanekleiva.

Ved et noe senere tidspunkt ble Bylinjen etter konsulentens forslag endret til at både jernbanen og vegen ble flyttet inn i det framspringende fjellparti Lallahompen. Ved at en derved fikk Bylinjen gjennom en kortere tunnel, kom de to hovedløsninger til å bli uttrykt ved:

Lang tunnel kostnad omkring 70 - 80 millioner kroner.
Kort " " " 35 - 40 " "

Holmestrand kommunestyre går i sitt vedtak i møte
5. mai 1970 inn for lang tunnel.

Ved et større folkemøte i Holmestrand kinolokale
7. desember 1970 ble det fra en samstemmig forsamling
forlangt å få vegen utenom byen i lang tunnel.

Holmestrand kommunestyre gir i vedtak av 17. desember
1970 sin enstemmige støtte til uttalelsen på folkemøtet.
Disse to kommunestyrevedtak i 1970 ble en tilflukt og et
holdepunkt for kommunens senere uttalelser.

Til å arbeide for en tunnelløsning gjennom Holmestrand
ble "Aksjonskomiteen av 1970" dannet.

Vestfoldanalysen

I 1966 ble det sammen med Vegdirektoratet satt i gang et
større utredningsarbeide som på bredt og mangesidig grunn-
lag skulle gi et godt underbygget forslag til utbyggings-
program for hovedvegene i fylket. Norsk Institutt for
by og regionsforskning, Oslo (NIBR), ble overlatt denne
oppgave, som da arbeidet sammen med en arbeidsgruppe
med representanter fra vegvesenet og fylkets utbyggings-
avdeling, samt fra fylkets landbrukskontor. Det var med
i opplegget at det skulle tas hensyn til alternative ut-
byggingsmønster i fylket. Hovedhensikten med denne
"Vestfoldanalysen" var å komme fram til linje og priori-
teringsplan for utbygging av europavegen både gjennom
nordre og søndre del av fylket, og det hele sett i sammen-
heng med en eventuell Indre motorveg.

For nordre del av Vestfold ble det for E-18 spørsmål om
alternativt valg mellom:

Alt. 1. I områdene langs eksisterende E-18 og med Platå-
vegen utenom Holmestrand.

Alt. 2. Over Hanekleiva og videre etter Bispevegen.



Da Holmestrands befolkning blokkerte E-18 gjennom bysentret om ettermiddagen og kvelden annen pinsedag i 1973.

Det var gitt tillatelse til en stille demonstrasjon på fortauene med endel plakater mot den bråkende og forurensende trafikken gjennom byen.

Endelberusende ungdom førte imidlertid demonstrasjonen utpå viddene. Det ble full sammenstimling av folk som fylte hovedgaten og sperret for trafikken i mer enn to timer. Omkring 2000 mennesker ble deltagere i den spontane demonstrasjon.

Trafikken måtte ved improviserte tiltak ledes utenom byen og over Hanekleiva.



Vestfoldanalysen ble lagt fram i 1970 og konkluderte for nordre del av fylket med at transportkorridorene er "ganske jevnbyrdige i de fleste henseender" og videre: "Analysen heller derfor mot å anbefale alternativ 2" altså linjen over Hanekleiva og Bispevegen (riksveg 35)

Forslag til prioritering gikk ut på at det satses på utbygging først av en tofeltig motorveg etter alternativ 2 fra Buskerud grense til Kronlien. Det gjøres videre forslag om at det satses på relativt snarlig utbygging av et indre vegsamband. Analysen holdt byene utenom sitt studieobjekt og kom ikke inn på eventuell investering i selve Holmestrand by.

Vestfold regionplanråd gjorde vedtak om å slutte seg til konklusjonene i analysen.

I Vegdirektoratet syntes de også stort sett å være enige i konklusjonen.

I hovedsaken stemte det framlagte forslag i Vestfoldanalysen med Norsk vegplan-innstilling fra 1970. Til avhjelp av forholdene i Holmestrand by gjorde vegplanen forslag om investering av ialt 10 millioner kroner. Vestfold fylke som samtidig hadde vært i gang med sin fylkesvegplan hadde gjort forslag om 16 millioner kroner i Holmestrand (den del av bylinjen som vedrører selve bysenteret). Ved å lede E-18 over Hanekleiva ville det fortsatt bli ikke lite gjennomgangstrafikk gjennom byen.

Europavegen gjennom Nordfylket

Slik det altså var lagt opp til, ble det utarbeidet foreløpig hovedplan for ny E-18 etter alternativet over Hanekleiva fra Buskerud grense ved Skoger stasjon til sammenbinding med Bispevegen i området ved Kronlien. Plan lagt fram 6. oktober 1971.

Etter en del diskusjoner om lokale forhold spesielt om alternative linjer i Hillestad fikk planen full tilslutning både i Sande og Holmestrand kommunestyre og i

Vestfold landbruksstyre.

I Vegdirektoratets første forslag til revisjon av Norsk vegplan som ble lagt fram i januar 1973, ble det lagt opp til en snarlig utbygging av europavegen etter alternativet over Hanekleiva, og det ble forutsatt bare mindre utbedringer gjennom Holmestrand by.

De økonomiske rammer var da for østlandsfylkene skåret adskillig ned i forhold til de under Norsk vegplan (1970). Mere enn noe annet av fylkene fikk Vestfold sine økonomiske rammer redusert.

Det reviderte vegplanforslag ble behandlet i ekstraordinært fylkesting i Holmestrand i mars 1973. Byen holdt sterkt på "Lang tunnel". Det ble klart at fylkestinget slik også vegsjefen hadde gitt uttrykk for, ikke kunne si seg enig i et opplegg som ikke i tilstrekkelig grad tok hensyn til forholdene i Holmestrand by. Fylkestinget gjør vedtak om å anbefale at investeringene til europavegen over Hanekleiva må skyves ut i tid og at det av de midler som derved frigis blir overført til andre tiltak, blant annet til bedring av forholdene i Holmestrand. Fylkestinget beklager også sterkt den reduksjon som er foretatt i bevilgningene i forhold til Norsk Vegplan.

En økende uro hadde utviklet seg i Holmestrand over bare små utsikter til å få en fullverdig løsning for forholdene som berørte trafikk og miljø i byen. Det skjedde sterke reaksjoner i avisene, og fra Aksjonskomitéen av 1970 sammen med Holmestrand kommune ble det sendt deputasjoner til Vegdirektoratet og departementet, dertil grunnlagt spørsmål i Stortinget. Medregnet kontakter med departementet både ved tidligere anledninger og de etter denne tid, ble det ikke så få Samferdselsministre som etter tur kom til å hjelpe til med å få politikere og andre i Holmestrand til å se optimistisk på at det skulle bli en løsning etter byens eget ønske.

Det ble også publisert et forslag fra fire Holmestrandsarkitekter som gikk ut på en platåveg for E-18, svarende til alternativ 1 i Vestfoldanalysen.

Disse aksjoner fører til at en snarlig igangsetting av anlegget med linjen over Hanekleiva ble oppgitt. I Stortingsmelding nr. 107 av 18. mai 1973 vedrørende revisjon av Norsk vegplan heter det: "På bakgrunn av den usikkerhet som er til stede om hvordan en skal komme fram til et hovedvegssystem i fylket som det kan oppnås enighet om, finner Vegdirektoratet å kunne si seg enig i å utsette investeringene på indre motorveg (Hanekleiva). I mellomtiden må det undersøkes en ny alternativ føring av indre motorveg fra Sande og sydover som i større grad kombinerer intensjonene bak indre motorveg med ønske om å avlaste de sentrale deler av Holmestrand for mest mulig gjennomgangstrafikk".

Tanken om å få realisert et indre vegsamband var altså ennå sterk og ledende både i fylket og i sentraladministrasjonen. Tiden måtte ellers nå være inne til å se noe annerledes på betydningen av en "Indre motorveg". Nærmere undersøkelser kom til å vise at gjennomgangstrafikken egentlig utgjorde bare liten del av den totale trafikk - gjennomsnittlig mellom 15 og 20 %. Terrengforholdene for en indre veg ville også by på ugunstige stigningsforhold, og gjøre det tvilsomt om den ville overta noen større del av tungtrafikken. Den harde virkelighet hadde også rokket ved en optimistisk tro fra 1960 årene om rikelig tilflytning av pengemidler. Alle disse forhold syntes å måtte gjøre det klart at Vestfold måtte bygge ut for sitt eget behov, og at et indre vegsamband heller måtte bli en framtidssak.

Platåvegen

Sommeren 1973 ble det gjort nærmere undersøkelser for "Platåvegen".

Planen som ble lagt fram 12. oktober 1973 var basert på at vegen i første omgang tok av fra eksisterende E-18 i Sande ved Haga nær Sande sentrum eller alternativt ved Holm. I syd ble det sammenknytning med eksisterende veg i området ved Snekestad. Videre sydover lå det til rette for å følge den eksisterende veg. Mot nord kunne en senere fullføring enten ledes inn på linjen vest for

Sande eller følge i strøket langs eksisterende E-18.

Linjen fikk et lengre opptrekk fra Sande - og kom oppå platået gjennom Djupdalen. For å oppnå moderate stigningsforhold måtte det bli nødvendig med en lengere via-dukkt over et vanskelig parti.

Linjen fikk tilknytning med riksveg 315 noe øst for Gullhaug og øst for det nye boligfelt ved Foss. Tilknytning til Holmestrand by var ellers forutsatt i området der vegen krysset riksveg 314. En del diskusjoner med kommunen fulgte om partielle alternativer oppå Botneplatået.

Anleggskostnader for Platåvegen regnet fra et utgangspunkt i Sande enten ved Holm eller nærmere Sande sentrum var da beregnet til omkring 70 millioner kroner (1973).

Vegsjefen anbefalte at Platåvegalternativet ble lagt til grunn.

Det ble en helt ny situasjon, og Platåvegen fikk en høyst blandet mottakelse, ikke minst var det når det gjaldt jordbruk og miljø bastante innvendinger mot planen. Foruten hensynet til dyrket jord gjaldt dette også vegens naboskap med det nyetablerte boligfelt ved Foss.

En aksjonskomité mot Platåvegen innen Holmestrand kom i virksomhet.

Det ble i begynnelsen av 1974 flere møter for orientering og diskusjon: 17 januar møte i Vegdirektoratet med representanter fra departement og Storting. Fylkets myndigheter var representert, de berørte kommuner og fylkets landbruksstyre.

7. februar møte om kvelden i Holmestrand. Vegvesenet stod som innbydere hvor det var representanter fra Storting og fra fylkets myndigheter, fra fylkeslandbruksstyret samt formannskapene i de berørte kommuner. Representanter fra Vegdirektoratet og fra vegvesenet.



Et trafikkbilde av europavegen gjennom Holmestrands hovedgate. Egentlig er vel dette bare idyll mot når gaten går full med trailertrafikk.



Fjellveggen som lager stengsel - sett mot syd fra Holm i Sande. Linje for Platåvegen er vist innlagt med hvit linje. Et lignende oppstrekk får linjen etter alternativet over Hanekleiva lengre mot vest - altså til høyre på bildet.

14. mars var det åpent møte i Holmestrand om vegplanene.

Sande kommune hadde funnet seg godt tjent med en veg over Hanekleiva og motsatte seg en løsning etter Platåveg-alternativet. Det samme gjorde også Våle kommune. Holmestrand peker i sitt vedtak av 26. mars 1974 på sine tidligere krav om lang tunnel, men et flertall kan nå slutte seg til Platålinjen.

Mot landbrukssjefens tilråding går fylkeslandbruksstyret inn for vegen over Hanekleiva "og med tiden videre til Steinsholt og Telemark".

I fylkestinget i juni 1974 ble det ved alternativ vote-ring avgitt 7 stemmer for Platåvegen og 34 stemmer for tidligere plan over Hanekleiva. Ved alternativ vote-ring mellom kort og lang tunnel gjennom Holmestrand ble det 21 mot 20 for kort tunnel.

Lang tunnel som bompengeprojekt?

Holmestrand fant denne utvikling av saken lite tilfredsstillende og var fremdeles innstilt på å arbeide for lang tunnel.

Etter oppdrag fra Holmestrand gjorde et konsulentfirma i 1974 en utredning for finansiering av lang tunnel som bompengeprojekt. For en total kostnad inklusiv utgifter til bomstasjoner, renter m.v. på 95 millioner kroner og antatt investering på 20 millioner kroner fra staten (tilsvarende en bylinje etter planen for "Kort tunnel" gjennom selve bysenteret) ville det bli et lånebehov på 75 millioner kroner regnet i 1974 kroner.

Med disse forutsetninger var nedbetalingsperioden beregnet til fra 6 til 14 år ved henholdsvis 4 og 2 kroner i bomavgift.

Holmestrand kommune fremmet også søknad på grunnlag av denne utredning om at alternativet "Lang tunnel" gjennom Holmestrand måtte bli å realisere som bompengeprojekt.

I brev fra vegdirektoratet av 18. desember 1974 blir meddelt om gjeldende bestemmelser vedrørende saker av denne art som bl.a. gikk ut på at det ville måtte kreves ytterligere utredning når det gjaldt finansiering og garantier, samt at det ble forlangt positiv innstilling fra fylkesmyndighetene til prosjektet. Etter dette ble spørsmålet stilt i bero. Det må ellers være naturlig at alle samferdselsmessige forhold vedrørende valg av linje for europavegen måtte søkes mere avklart innen det kunne komme på tale med et sådant tiltak.

Ved en gallupundersøkelse som Holmestrand kommune satte i gang høsten 1976, støttet byens befolkning sine aktivister for lang tunnel med et ja-svar på 84,6 %. Like stort flertall sa seg enig i at lang tunnel delvis kunne bli å finansiere ved hjelp av bompenger.

Det kan være forståelig at Holmestrand vil se seg godt tjent med en løsning med "lang tunnel". Det synes imidlertid å måtte være endel betenkligheter med en slik løsning hvis den skal gå inn som et ledd i framtidig utbygging av europavegen.

Fornyet behandling og Kombinasjonsalternativ.

Ny og kompletterende utredning om framtidig hovedveg-system i nordre Vestfold ble utarbeidet i regi av vegvesenet i Vestfold i samarbeide med konsulentfirmaer. Utredningen ble lagt fram oktober 1976. I tillegg til de tidligere alternativløsninger ble det nå også tatt med "Kombinasjonsalternativet". Dette alternativ gikk ut på føre europavegen over Hanekleiva og fra et punkt i Hillestad ta østover mot Botne og få tilknytning med platåveien noe syd for Botne kirke.

Ved en linje over Hanekleiva, måtte føringen gjennom Sande bli i helt ny trase vest i Sande. For en platåvegløsning eventuelt Lang tunnel, ville det være naturlig å følge i området langs eksisterende veg gjennom Sande.

Det ble derfor følgende alternative løsninger å velge mellom:

- I Hanekleivlinjen med videreføring langs riksveg 35
- II A Platålinjen, linjen vest for Sande
- II B Platålinjen, langs eksisterende E-18 i Sande
- III A Lang tunnel, linjen vest for Sande
- III B Lang tunnel, linjen langs eksisterende E-18 i Sande
- IV Kombinasjonsalternativet

Totale kostnader for tofeltig motorveg ferdig opparbeidet på strekningen Buskerud grense - Åskrysset i Sem varierte fra vel 200 millioner kroner for Platåvegen med linje langs eksisterende E-18 i Sande til 285 millioner kroner som det dyreste alternativ, Lang tunnel med linjen vest i Sande.

Vegsjefen gikk også denne gang inn for platålinjen som den beste løsning.

Holmestrand kommunestyre gikk nå igjen inn for lang tunnel forbi Holmestrand, mens herredene Sande, Våle, Hof og Ramnes anbefalte kombinasjonslinjen. Det gjorde også et flertall i fylkets landbruksstyre.

Ved behandling av saken i fylkestinget desember 1976 ble utfallet:

34 stemmer for Lang tunnel
11 stemmer for Kombinasjonslinjen

Det var også flertall for at linjen måtte bli å føres fram vest i Sande.

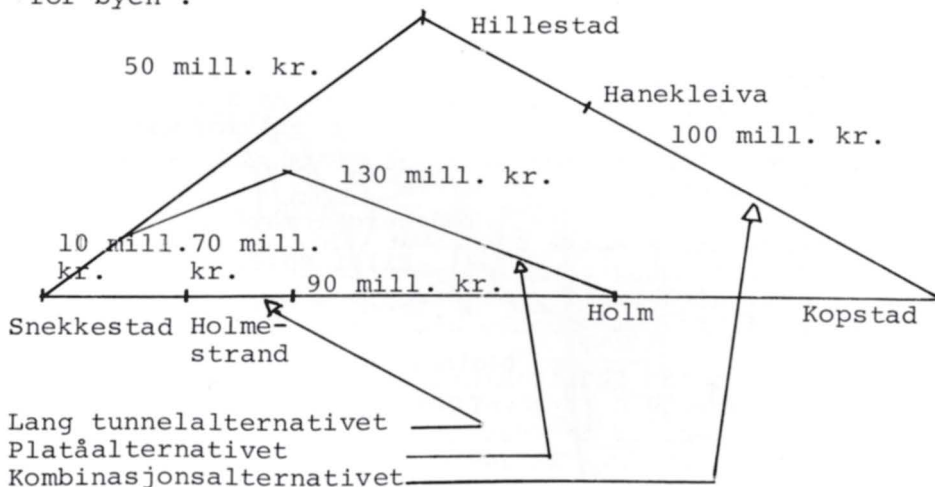
Det er grunn til å merke seg at et flertall i fylkestinget nå går inn for "Lang tunnel". Aldri tidligere har fylkestinget gått inn for at europavegen i dette område skulle bli å løse etterdette alternativ.

Saken ble så sendt Vegdirektoratet ved vegsjefens brev av 20. desember 1976. Som ved flere anledninger tidligere ble det presisert at det var av stor betydning at denne saken må bli tatt opp til endelig avgjørelse så raskt

som mulig.

Samferdselsdepartementet uttalte i Stortingsmelding nr. 86 (1976 - 77) ønske om en del tilleggsopplysninger om de alternativene som hadde vært lagt fram.

Tilleggsutredning ble ferdig i oktober 1977. Det gjaldt spesielt geotekniske, jordbruksmessige og miljømessige forhold. Det var videre gjort en del justeringer og revidert en del av overslagene. I tillegg kom også et alternativ ved fylkesgrensen mot Buskerud samt et forslag til en lokal løsning i Holmestrand med tre tunneler. Forslag om en lokal løsning for Holmestrand ved tre tunneler var tatt opp av Vegdirektoratet som en tilleggs løsning til Kombinasjonsalternativet. Kostnad for en slik foreløpig løsning var beregnet til 40 millioner kroner for en noe redusert standard. Holmestrand bystyre, som fikk forslaget til uttalelse, tok det nye utspill nærmest ille opp. Kommunestyret uttalte bl.a. "at det hersker en bred politisk enighet om at man beklager sterkt det press de sentrale myndigheter har lagt på Holmestrand ved sammenkoblingen av den lokale løsning med Kombinasjonsalternativet". Det gis videre uttrykk for at " - lang tunnel er den eneste akseptable løsning for byen".



I vegsjefens brev til Vegdirektoratet vedrørende tilleggsutredningen er inntatt foranstående skisse. Den viser skjematisk de forskjellige alternativer for ny E-18 og hvilke etappevise utbyggingskostnader en må regne med mellom Sande og Snekkestad. Ved denne skisse er det for alternativet vest for Sande regnet med tilknytning til nåværende E-18 ved Kopstad, nord for Sande.

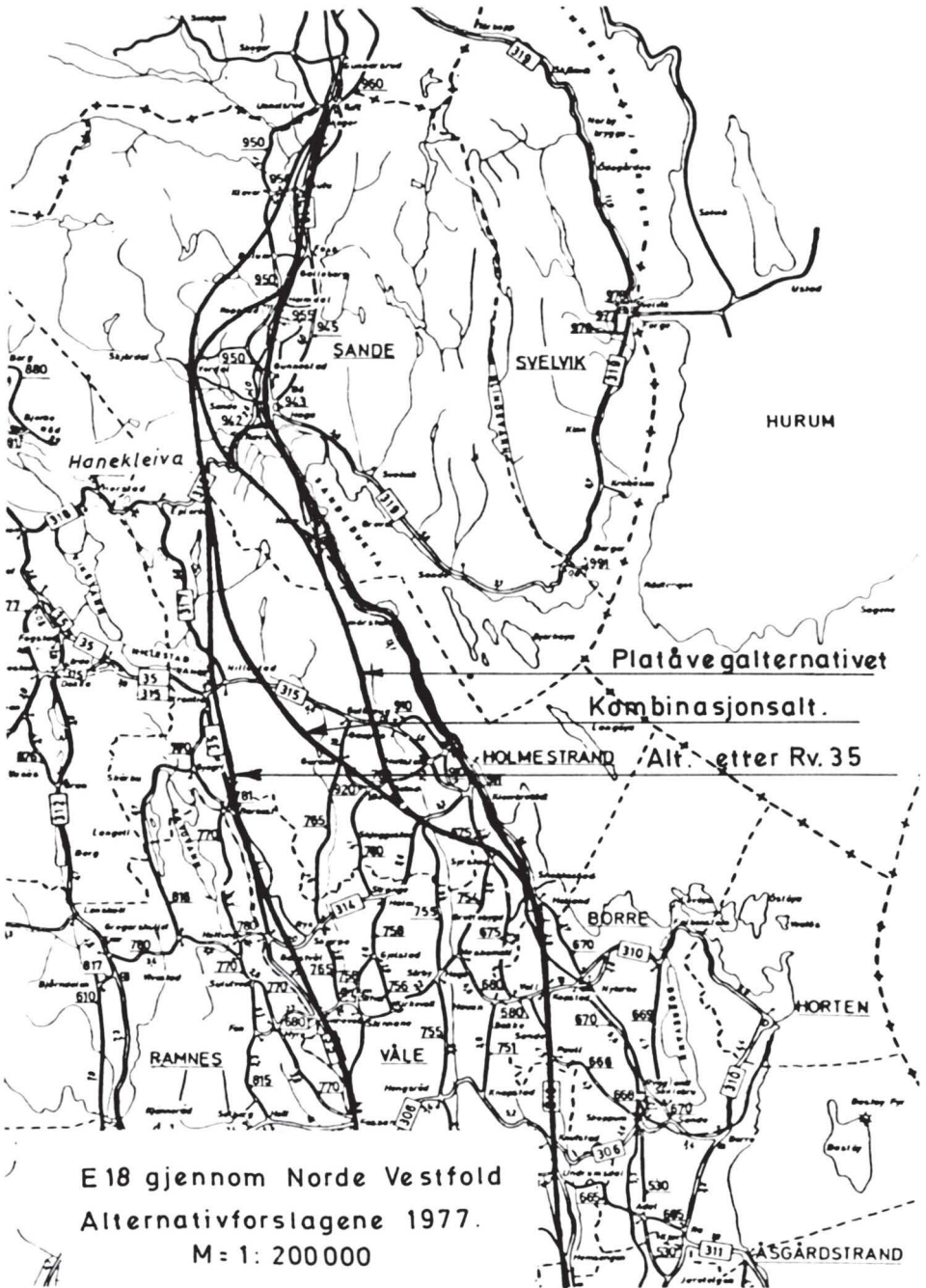
I sin konklusjon uttaler vegsjefen i brev av 3. november 1977 til Vegdirektoratet at bare Platåvegalternativet med videreføring langs nåværende E-18 gjennom Sande og Kombinasjonsalternativet gir en relativt rimelig og framtidrettet E-18 løsning med mulighet for om nødvendig, en utbygging til 4-felt.

Platåvegalternativet menes å kunne løse Holmestrands problemer litt bedre og raskere enn Kombinasjonslinjen. Denne synes dog, framholder vegsjefen, å ville være noe mere framtidrettet enn Platåalternativet, og ut fra dette syn og spørsmålet sett i sammenheng med en kostnadsøkning som er kommet til for Platåalternativet, vil vegsjefen nå anbefale Kombinasjonslinjen.

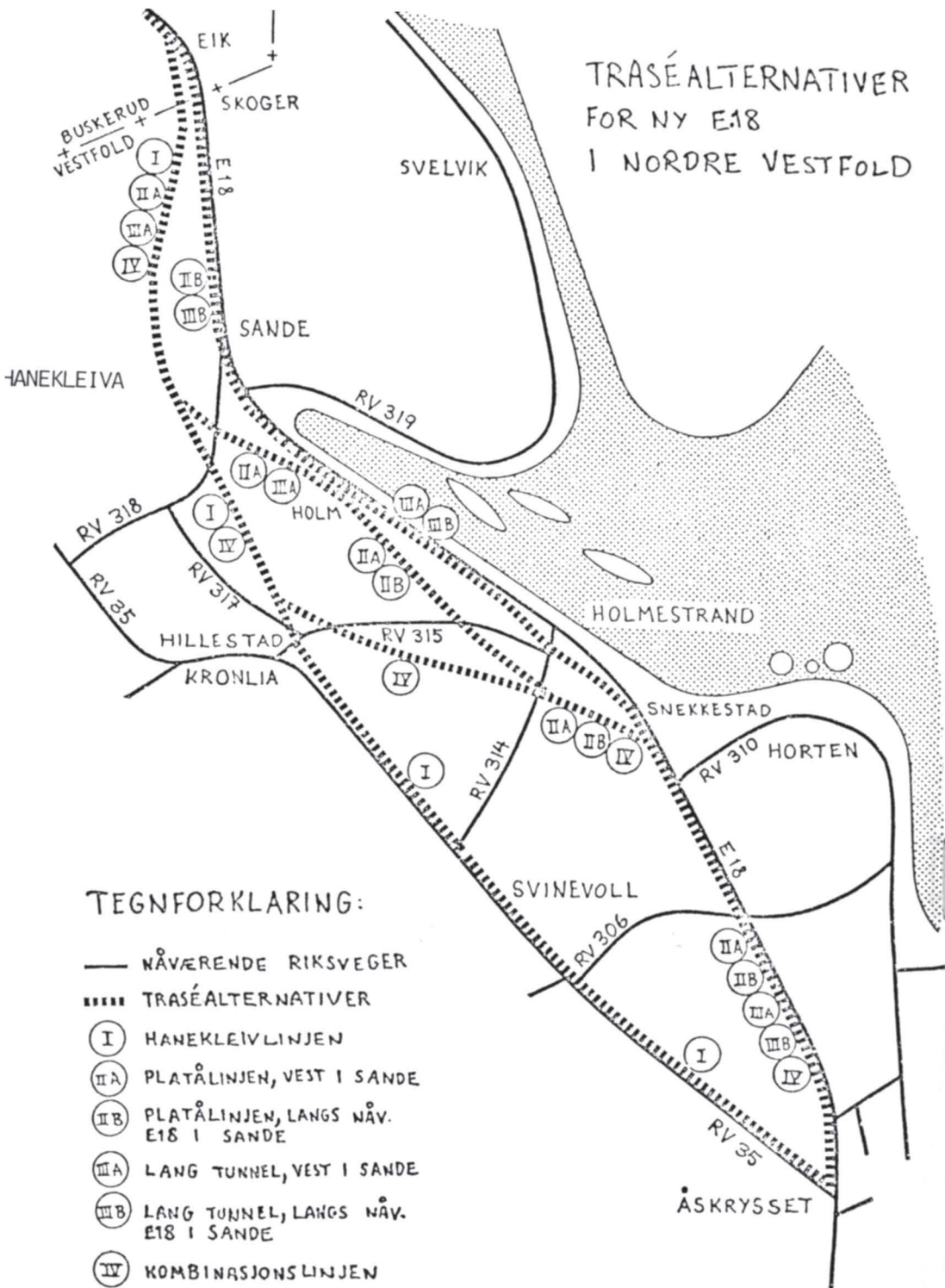
En langvarig og skiftende prosess har dette vært og en omfattende sak av betydning for såvidt for hele landsdelen. Med de kontroversielle standpunkter i de politiske vedtak i distriktet må en konstatere heller liten avklaring når spørsmålet nå føres fram til forventet avgjørelse på høyeste plan.

Tønsberg i mars 1978

Eilef Hellem



TRASÉALTERNATIVER FOR NY E18 I NORDRE VESTFOLD



TEGNFORKLARING:

- NÅVÆRENDE RIKSVEGER
- TRASÉALTERNATIVER
- Ⓢ I HANEKLEIVLINJEN
- Ⓢ II A PLATÅLINJEN, VEST I SANDE
- Ⓢ II B PLATÅLINJEN, LANGS NÅV. E18 I SANDE
- Ⓢ III A LANG TUNNEL, VEST I SANDE
- Ⓢ III B LANG TUNNEL, LANGS NÅV. E18 I SANDE
- Ⓢ IV KOMBINERINGSLINJEN