

Vestfolder'n

Informasjonsorgan for Statens vegvesen Vestfold


**STATENS
VEGVESEN**
125 ÅR
– for bedre transport



Ny biltilsynsstasjon i Tønsberg, s. 3

I sommer stenger vi E 18, s. 8–9

E 18 i nordfylket, midten

Den første brua ved Bommestad, s. 20–23



Ansvarlig redaktør:

Vegsjef
JOHAN LEPPERØD

●
Redaktør:

ERIK THOMASSEN

●
Ettertrykk lovlig.

●
Trykk:

Nanset Trykk A/S
Larvik

●
Opplag:

1.500 eks.

●
Adresse:

Statens vegvesen
Vestfold
Postboks 323
3101 Tønsberg

●
Telefon:

(033) 13 210

●
Bilde side 1:

Den nye biltilsyns-
stasjonen på Ås.

«Vårløsning» for E 18

St.meld. nr. 32 (1988–89) om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990–93 paserte Statsråd like før påske. For Vestfold og E 18 inneholder meldingen særdeles gledelige og viktige signaler. E 18-utbyggingen får høyere prioritet og investeringene skal opp til det dobbelte eller tredobbelte av dagens nivå.

Allerede neste sommer vil trafikkproblemene i Semsbyen være en saga blott. Da åpner vi den nye E 18-parsellen Gulli—Ekely, en veg med høy standard som kommer til å bety mye for trafikkavviklingen og — sikkerheten og ikke minst bomiljøet i Semsbyen. Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990—1993 legger opp til at vi straks kan fortsette gjennom Stokke sydover til Tassebekk. Denne parsellen kan derfor åpnes etter planen i 1993 eller tidligere.

Det er all grunn til å glede seg over den kraftige økningen i vegbevilgningene til Vestfold, særlig tatt i betraktning at situasjonen i de aller fleste andre fylkene er den motsatte. I trange tider foreslår Regjeringen at man skal satse på prosjekter som gir størst effekt økonomisk, trafikksikkerhetsmessig og miljømessig. Nå skal det imidlertid også sies at noe av grunnen til opptrappingen er at Vestfold ikke er tilgodesett med bompenger slik våre nabofylker er det.

Selv om rammene fordobles vil de imidlertid ikke bli tilstrekkelige til å løse problemene i nordfylket innenfor den tidsplanen som fylkeskommunen har satt som mål. Vegen vil med de bevilgninger det legges opp til kunne åpnes helt fram til Helland i 1997/98 — og ikke i 1995 som vår målsetning var.

Det viktigste nå er imidlertid at vi kommer i gang med anleggsarbeidene i nordfylket som planlagt i 1991, så får det bli opp til politikerne om de vil forsere utbygningstakten framover gjennom nittiåra. Dette har de sjanse til ved stortingsbehandlingen av veg- og vegtrafikkplanen nå i juni, og ved behandlingen av statsbudsjettene fra år til år framover. Skal vi håpe på at de sju representantene på Vestfoldbenken legger seg i selen og kjemper for denne saken? Jeg våger påstanden at ingen enkeltsak vil ha større betydning for befolkningen og næringslivet i fylket vårt i årene som kommer enn denne.

Vestfolder'n i ny drakt

Informasjon er viktig, ikke bare innad i en organisasjon, men også utad. Dette nummer av Vestfolder'n er i første rekke ment å skulle nå våre kontakter utenfor etaten. Vi tar sikte på å gi ut to slike nummer i året i tillegg til den månedlige utgaven som mer søker å dekke interne behov. Vi er spente på mottagelsen og vil gjerne ha tilbakemelding på «produktet». Hva er dere som lesere opptatt av å få informasjon om fra oss som stiller med veger og vegtransport i alle fasonger? Vi ønsker å tjene samfunnet og trafikantene på en best mulig måte. Vi vil derfor gjerne høre fra deg på en eller annen måte. Ring oss eller send oss noen ord eller ta kontakt med oss på annen måte. Vi har spennende og aktive år foran oss, år som vil være av stor betydning for fylket og for oss som bor og har vårt virke her.

Johan Lepperød

Stasjonen på Ås

Norges mest moderne

Til sommeren er det endelig kroken på døra for den gamle biltilsynsstasjonen på Kilen i Tønsberg. En gang en nyvinning av dimensjoner for «Statens bilsakkyndige», i dag fullstendig sprengt og et eneste stort provisorium av brakker og nødløsninger. På Statens vegvesens område på Ås står en ny moderne stasjon klar til bruk 20. juni med gode løsninger både for kunder og ansatte. Offisiell åpning blir 11. august. Den nye biltilsynsstasjonen er Norges mest moderne og har løsninger som peker framover mot år 2000.



De nye ekspedisjonslokalene blir lyse og trivelige og lette å orientere seg i. Slik ser de ut i modellen av bygget.

— Publikum vil merke stor forskjell, sier stasjonssjef Thorleif Holm-Olsen. De nye ekspedisjonslokalene tar hensyn til publikums behov. De blir lyse og trivelige og lette å orientere seg i.

Biltilsynsstasjonen i Tønsberg har ligget på Kilen siden 60-åra, og plasseringen er vel innarbeidet. Holm-Olsen er litt urolig for at publikum i en overgangsfase skal få problemer med å finne fram til den nye stasjonen.

— For våre «faste kunder» går det nok greit, sier han, men for de fleste går det lang tid mellom hver gang de har bruk for våre tjenester. Jeg er redd mange vil dukke opp på Kilen for å få omregistrert kjøretøyer i lang tid etter at vi har flyttet.

Deler av kontrollhallen på den nye stasjonen vil inngå i et utviklingsprosjekt for automatisk kjøretøyskontroll. I det ene kontrolløpet vil

personbiler kunne passere fra post til post, mens datamaskiner registrerer standarden på bremses, støtdempere, styring og sporing og muligens også lys.

Når bilen kommer fram til den siste posten, hvor kontrolløren er plassert, vil feil og mangler kunne bli skrevet ut automatisk. — Får vi dette til å virke skikkelig, kan vi komme opp i en kapasitet på bortimot 20.000 kjøretøyer i året bare på dette kontrolløpet, sier Holm-Olsen. Dette åpner helt nye perspektiver for kjøretøyskontrollen i vårt distrikt og på lengre sikt på landsbasis.

Nye muligheter blir det også for kjøreskolene i Tønsberg. Biltilsynet disponerer totalt 23 mål utendørs i forbindelse med stasjonen og her vil det bli manøverplass for vogntog og kjøregård til motorsykkellopplær-

ingen. Skolebiler vil ellers være velkommen til Ås for å øve på lukeparkering og andre manøvrer som det kan være vrient å få utført i bytrafikken.

Ås blir med åpningen av biltilsynsstasjonen litt av et kjerneområde for Statens vegvesen i Vestfold. Fra før ligger vegstasjonen for midt fylket her og likedan veglaboratoriet og maskinsentralen med det store maskinverkstedet. Den nye biltilsynsstasjonen bygges syd for Statens vegvesens eksisterende anlegg. Adkomst til stasjonen blir fra E 18 via eksisterende avkjørsel til Vegvesenets anlegg.

Den nye biltilsynsstasjonen får et totalareal på 904 kvm.

Totalkostnaden for anlegget blir ca. 21 millioner kroner.

Bedre kollektivtransport i stedet for hovedvegutbygging — Realisme eller ønsketenkning?

av Øystein Ludvigsen

Satsing på et bedre kollektivtransporttilbud blir nevnt av stadig flere som en løsning på byenes trafikkproblemer, blant annet i Tønsberg. Motivene bak disse forslagene kan være forskjellige:

- man ønsker redusere biltrafikk for å bedre (redde?) miljøet
- man liker ikke de foreslåtte vegløsningene
- man liker ikke de foreslåtte finansieringsløsningene for vegutbyggingen (bomring e.l.).

Felles for alle forslagene er at de baseres på manglende kunnskap om hvilket kollektivtilbud, kombinert med strenge restriksjoner på bilbruk, som virkelig må til for å dempe eller snu veksten i biltrafikken. Økt kollektivtrafikk lanseres derfor som en lettvent og besnærende løsning uten at man kjenner konsekvensene og om dette i det hele tatt er en mulig erstatning for fortsatt vegutbygging.

La oss se litt på dagens «arbeidsfordeling» mellom biltrafikk og kollektivtransport:

- Andelen kollektivreisende har avtatt de siste 10 årene bl.a. på grunn av gunstigere kostnadsutvikling for bil enn for kollektivtrafikk.
- På landsbasis ligger andelen kollektivreisende i byer/tettsteder på 11 %, i Osloområdet på 16 % og i byer på Tønsbergs størrelse på 8—12 %.
- Av arbeidsreisene foregår 15 % kollektivt i byer av Tønsbergs størrelse, i Osloområdet skjer 27 % kollektivt (til/fra Oslo sentrum 51 %).

Selv med så vidt beskjedne trafikkandeler er kollektivtransporten avhengig av betydelige subsidier fra det offentlige. I Oslo betaler kom-

munen 52 % av kollektivtransportens utgifter. I Vestfold ble det i 1988 gitt et offentlig tilskudd til busselskapene på 46 mill. kr. Dette tilsvarte 36,5 % av de totale driftsutgiftene.

Flere praktiske forsøk i inn- og utland viser at et bedre og billigere kollektivtilbud ikke gir så stor passasjervekst at underskuddene reduseres. Gratis kollektivtransport i Roma i 1971-72 ga bare 11 % passasjervekst. Kraftig reduserte takster i Lillestrøm/Strømmen i 1985 ga 12 % trafikkvekst og et årlig inntektstap på 1 mill. kr.

Som vanlig i Norge vises det til at man flere steder i utlandet har klart å gjennomføre det vi i steinrøysa foreløpig bare snakker om. Som eksempel nevnes Basel, Gøteborg, Stockholm og at man selv i bilismens høyborg, USA, nå har begynt å satse på trikken.

I Basel har kollektivtransporten økt med 25 % de tre siste årene etter flere år med nedgang. Billigere takster og bedre tilbud har bidratt til dette. Imidlertid har ikke biltrafikken samtidig blitt redusert, men veksten er dempet. Dessuten ville denne satsingen gitt transportselskapene et inntektstap hvis ikke myndighetene hadde økt sine tilskudd. Selv

med denne satsingen er ikke kollektivandelen i Basel høyere enn 21 % (til sentrum 45 %). Det bør ellers nevnes at Basel by har 200.000 innbyggere og dermed et betydelig trafikkgrunnlag for kollektivtransport.

Tre av ti reiser innen Gøteborg bruker enten trikk eller buss. I området rundt Gøteborg reiser 15 % kollektivt. I sentrum er kollektivandelen vesentlig høyere. Kommunens tilskudd til kollektivtransporten er på nesten 60 % av utgiftene.

I Stockholms len (fylke) reiser over halvparten kollektivt, i rushtiden er kollektivandelen 65 %. Fylket og kommunen betaler vel 60 % av hva det koster å reise kollektivt.

I USA er det de siste årene blitt etablert enkelte trikkeruter i befolkningsrike områder der trafikkgrunnlaget er stort nok.

Et fellestrekk ved disse eksemplene fra utlandet er at de er hentet fra steder som ligger langt foran Norge når det gjelder utbygging av hovedvegsystemet i byene. De har derfor helt andre forutsetninger for å kunne innføre restriksjoner mot bilkjøring og prioritere kollektivtransporten i sentrum. Eksempelvis har Gøteborg en ytre og indre ringveg, mens det i sentrum er lagt strenge restriksjoner på bilen som gjør at bi-



— Økt kollektivtrafikk lanseres som en lettvent og besnærende løsning uten at man kjenner konsekvensene og vet om dette i det hele tatt er en mulig erstatning for fortsatt vegutbygging, sier Øystein Ludvigsen.

listene heller velger å benytte ringvegsystemet. Likeså har Basel et godt utbygd hovedvegnett som gjorde det mulig å stenge for gjennomkjøring med bil i sentrum.

Samtidig er det verdt å merke seg at det offentlige i Sverige yter betydelige tilskudd, relativt mer enn i Norge, for å opprettholde kollektivtilbudet.

Hvordan tenker så de sentrale myndigheter i Norge om disse problemstillingene? Hvilken strategi legger man opp til utover i 90-årene?

Stortingsmeldingen om Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1990—93 som skal behandles i Stortinget i juni sier mye om Regjeringens og Samferdselsdepartementets strategi for veg- og trafikpolitikken i 90-årene. Fra meldingen kan nevnes følgende strategier og synspunkter:

- Det må bygges ut et tjenlig hovedvegnett, sammenhengende gang-/sykkelveg- og kollektivtrafikknett i de største byområdene.
- Utbyggingsmønsteret må støtte opp om økt bruk av kollektiv- og gang-/sykkeltransport samt arealbruk som er mindre transportskapende enn i dag.
- Vegtrafikken må reguleres og kollektivtransporttilbudet bedres i de største byområdene, særlig i kritiske tidsperioder eller områ-

der hvor vegtrafikken har store negative konsekvenser for miljøet.

- Departementet vil ikke gå inn for avgiftsordninger som har som ensidig formål å begrense personbilbruken.
- Det vil bli tatt initiativ til en utredning om hvordan en eventuelt kan redusere bilbruken og hvilke konsekvenser dette vil få for samfunnet.
- Departementet peker på at det neppe er aktuelt med eventuelle tiltak for å begrense bilbruken i flere enn 2—3 av de største byene.

Erfaringene fra utlandet og signalene fra nevnte Stortingsmelding forteller oss minst tre ting:

- Vi kan ikke forvente generelle rikspolitiske restriksjoner mot bilbruk (avgifter e.l.) som vil begrense biltrafikken i f.eks. Tønsberg.
- Det er nødvendig med betydelige offentlige tilskudd for å opprettholde et godt kollektivtilbud.
- For å kunne regulere biltrafikken i sentrum må man ha et hovedvegsystem som tar hånd om den biltrafikken som ikke kan erstattes av kollektivtransport. Dette gjelder bl.a. gjennomgangstrafikken.

Ut fra dette vil jeg påstå at det vil være feilslått politikk å tro at å stop-

pe all vegbygging og satse på økt kollektivtransport er en mulig løsning i Norge generelt og i Tønsberg spesielt, verken praktisk eller økonomisk.

I stedet må det være mest riktig og realistisk å satse på de **lokale virkemidler** man har hånd om for å styre biltrafikken i byene, nemlig ved å

- * bygge ut et tilfredsstillende hovedvegnett som fjerner uønsket gjennomgangstrafikk fra sentrum.
- * tilrettelegge transportsystemet for øvrig slik at man oppmuntrer til redusert bilbruk og økt kollektiv- og gang-/sykkeltransport gjennom
 - regulering av parkeringstilbudet (pris, omfang, lokalisering)
 - prioritering av bussen i kryss og på kritiske strekninger
 - bedre gang-/sykkelvegnett, også **inne** i byene (sykkelparkering)
 - å unngå etablering av handelsentra, arbeidsplasser og boliger som medfører økt bilbruk (tenk transport også i arealplanleggingen).

En slik samordnet planlegging av transportsystemet vil først og fremst være bykommunenes utfordring i årene som kommer. I dette arbeidet må imidlertid vegvesenet være en viktig og nødvendig samarbeidspartner.

DATASTYRT E 18 TIL SOMMEREN

Sommer og søndag ettermiddag på E 18. Feriefolk og ukependlere befolker strømmen av biler som passerer nordover gjennom Vestfold mot Drammen og Oslo. Trafikken går greit etter at Semsbyen er passert, men etter en stund er det plutselig full stopp. Køen snegler seg videre i gangfart. På de 1,8 km gjennom Holmestrandstunnelen bruker man bortimot en time. Så løser trafikken seg litt opp før den igjen bryter sammen i Sande.

Slitne og irriterte sjåførere og passasjerer river seg i håret: — Hvorfor valgte vi ikke en annen veg, spør man seg fra bil til bil. Hadde vi kjørt Lågendalen eller Bispeveien hadde vi vært hjemme for lenge siden! Men folk er uforbederlige optimister.

De tar sjansen, kjører E 18 og fortrenger erfaringene fra helga før. Og så sitter de der.

Denne sommeren blir det annerledes. Nå skal folk få skikkelig informasjon om trafikkavviklingen på E 18 i Vestfold. Elektroniske telle-

punkter som er frest ned i asfalten flere steder på strekningen Larvik—Sande registrerer trafikkstrømmen, kjøretøytype og hastighet. Impulsen blir samlet og tolket av en datamaskin på overvåkningsrommet på Ås vegstasjon i Tønsberg med støt-



Avd.ing. Rune Lundquist i overvåkningsrommet på vegstasjonen på Ås. Herfra styres variable skiltgrupper ulike steder i fylket som dirigerer trafikken bort fra E18 når denne er overbelastet.

te av dataanlegget på Rugtvedt vegstasjon i Telemark. Dataanlegget lager prognoser for trafikktutviklingen hvert femte minutt. Når man begynner å nærme seg det maksimale kapasitetsnivået går alarmen. Fra overvåkningsrommet på Ås styres variable skiltgrupper som nå aktiviseres.

Bilister som nærmer seg Bommestad bru over Lågen fra syd, møter først et skilt med gult blinkende lys på toppen som forteller at trafikkinformasjon følger om en kilometer. Deretter følger tre nye skilt etter hverandre — alle merket med gule blinkende lys når de er i funksjon. Det første forteller om trafikksituasjonen på E 18 og at riksveg 8 er alternativ rute til Drammen og Oslo. Deretter kommer to variable henvisningstavler før avkjøringsrampen mot riksveg 8. Noenlunde tilsvarende skiltgrupper blir plassert ved Ås utenfor Tønsberg og i forbindelse med krysset mellom riksveg 35 og 318 ved Stuen i Hof. I Ås-krysset vil det bli omdirigering til riksveg 35, Bispeve-

gen. Ved Stuen skal trafikk som har valgt de alternative rutene gjennom indre Vestfold informeres om forholdene på E 18 ved Sande. Dersom det er kø eller fare for kø, henvises disse trafikantene til riksveg 35 og E 76 over Vestfossen til Drammen.

Trafikkstyringssystemet som nå settes i drift på E 18 i Vestfold peker framover mot framtidens veier og framtidens vegvesen; «den elektroniske vegen». Prosjektet er da også en del av EFs forskningsprogram «DRIVE», der det i løpet av tre år skal brukes mer enn en milliard kroner på å utrede hvordan man kan få til en bedre utnytting av eksisterende vegnett gjennom bedre informasjon til trafikantene. Vestfold-prosjektet skal bidra til å utvikle modeller og beregningsverktøy som kan brukes generelt i varsling av køproblemer på to-felts hovedveger. Vestfold vegkontor samlet i fjor inn en betydelig datamengde om trafikk og framkommelighetsproblemer på E 18. Disse ble bearbejdet av SINTEF i Trondheim slik at systemet

kan settes i drift i forbindelse med pinsetrafikken nå i år. SINTEF og Vegdirektoratet samarbeider bl.a. med universitetene i Karlsruhe og Southampton, og E 18 i Vestfold inngår som et spesielt studieobjekt («case») i denne sammenhengen.

I et noe lengre perspektiv kan man kanskje se DRIVE i forbindelse med PROMETHEUS-prosjektet. Dette er en del av det store felleseuropeiske forskningsprogrammet EUREKA. Prometheus skal utvikle framtidens europeiske bil-konsept. Vestfold-firmaet A/S Autodisplay er som eneste norske selskap involvert her. Firmaet har utviklet et system som kan erstatte alle dagens dash-bord-instrumenter og vise dem på en skjerm eller direkte på frontruta. Systemet baserer seg på flytende krystall-teknikk (LCD) og vil bl.a. kunne brukes til å ta imot informasjon direkte fra sendere langs vegen og presentere dem for føreren. Her kan man tenke seg en kopling mellom DRIVE og PROMETHEUS.

7. august stenger vi E 18!



— Vi må stenge E18 midt i ferierushet for å kunne ha ny veg ferdig før vinteren setter inn og umuliggjør betongdekkelegging, sier anleggsbestyrer Leif Kjølén.

Mens ferierushet ennå preger trafikkavviklingen på E 18, stenger Statens vegvesen Vestfold vegen mellom Ås-krysset og Gulli utenfor Tønsberg. Og stengt blir vegen i tre måneder framover. Først i midten av november kan trafikken slippe til på den nyanlagte parsellen som vil bli liggende hele 8 meter lavere enn dagens veg.

— Hvorfor i all verden stenger dere vegen i den mest trafikkerte delen av året, anleggsleder Leif Kjølén?

— Dessverre har det vært umulig å unngå dette. Vi er helt avhengig av å få lagt betongdekke på den nye vegen før vinteren setter inn. Klarer vi ikke dette, kan det bli vanskelig å få åpnet den nye motorvegen utenom Semsbyen etter planen sommeren 1990. Dette kan vi ikke risikere.

Dagens E 18 bukte seg over raet mellom Ås og Gulli. Den nye to felts motorvegen skjærer seg tvers igjen-

nom løsmassene. Randbebyggelse blir dermed tildels liggende høyt over det nye vegnivået og vil få tilknytning til vegnettet gjennom en ny lokalveg ut til Barkåker. I løpet av 42 døgn skal 70.000 m³ løsmasser fraktes bort fra området ved Flykafeen. De 9.000 lastebillassene skal bl.a. gå til utjevning av steinfillinger på andre deler av E 18-anlegget, men mye må også kjøres ganske langt vekk. Statens vegvesen bruker ofte overskuddsmasser til å fylle opp bekkedaler og omgjøre dem til jordbruksland. Dette vil også skje i

dette tilfellet. Den lengste kjøreavstanden til tipp-plass blir ca. 8 km hver veg.

Mens Statens vegvesen bygger ny motorveg må trafikken på E 18 gå på omkjøringsveger. Den vil bli omdirigert via Sem kirke, d.v.s. bilene som kommer fra syd skal ta til høyre i Ås-krysset og kjøre Jarlsberggata til rundkjøringen ved kirken. Derfra tar de riksveg 308 nordover til Gulli. For sydgående trafikk blir det naturligvis omvendt.

— Venter du kø og kaos i forbindelse med denne omdirigeringen, Kjølén?

— På vanlige hverdager regner jeg med at avviklingen skal kunne gå noenlunde greit. Krysset Jarlsberggata/Bispevegen på Kjærnes-toppen blir kanskje det vanskeligste punktet. Trafikanter som kommer fra Bispevegen må nok regne med en del venting. Særlig merkbart blir nok dette i ettermiddagsrushet. Rundkjøringen ved Sem kirke kan også bli et kritisk punkt, særlig for trafikken fra Tønsberg på riksveg

E 18-anlegget i Sem

308 og fra Eik og Hortensvegen ned Tomsbakken.

— Men hva med helgene?

— Helgene i august og september blir vanskelige. Det er helt klart. På fredags ettermiddag har vi ofte kø fra nord inn mot Semsbyen. Det er fare for at disse problemene vil forplante seg til rundkjøringen ved Sem kirke. I alle fall skal det lite til før vi her får avviklingsproblemer som forplanter seg mot Tønsberg og opp Tomsbakken. Søndag kveld vil ventelig avviklingen av E 18-trafikken gå omtrent som før, men det

kan bli problematisk i rundkjøringen ved kirken, fordi bilene som kommer fra de andre retningene får konstant vikeplikt for E 18-trafikken. Særlig for ferjetrafikken fra Horten kan dette føre til ventetid.

— Har du et råd til folk som skal ut på E 18 i sensommer-rushet?

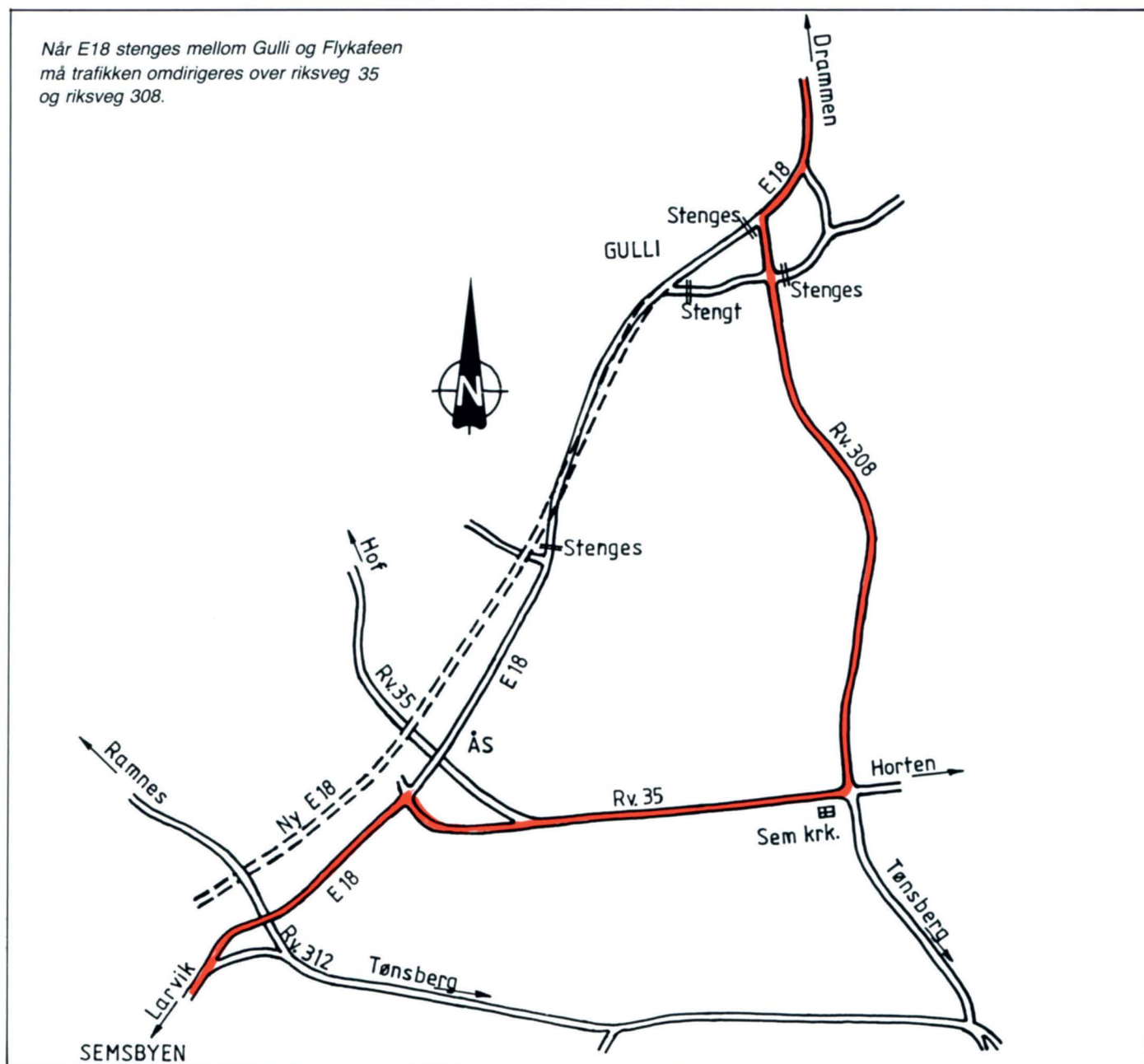
— Bruk omkjøringsvegene! Lågendalsvegen og Bispevegen gir gode anledninger til å komme seg vekk fra E 18. Og disse vegrutene er ikke vesentlig lengre enn E 18 mellom Larvik/Tønsberg og Drammen. Nå blir det enda større grunn

til å benytte disse mulighetene enn tidligere.

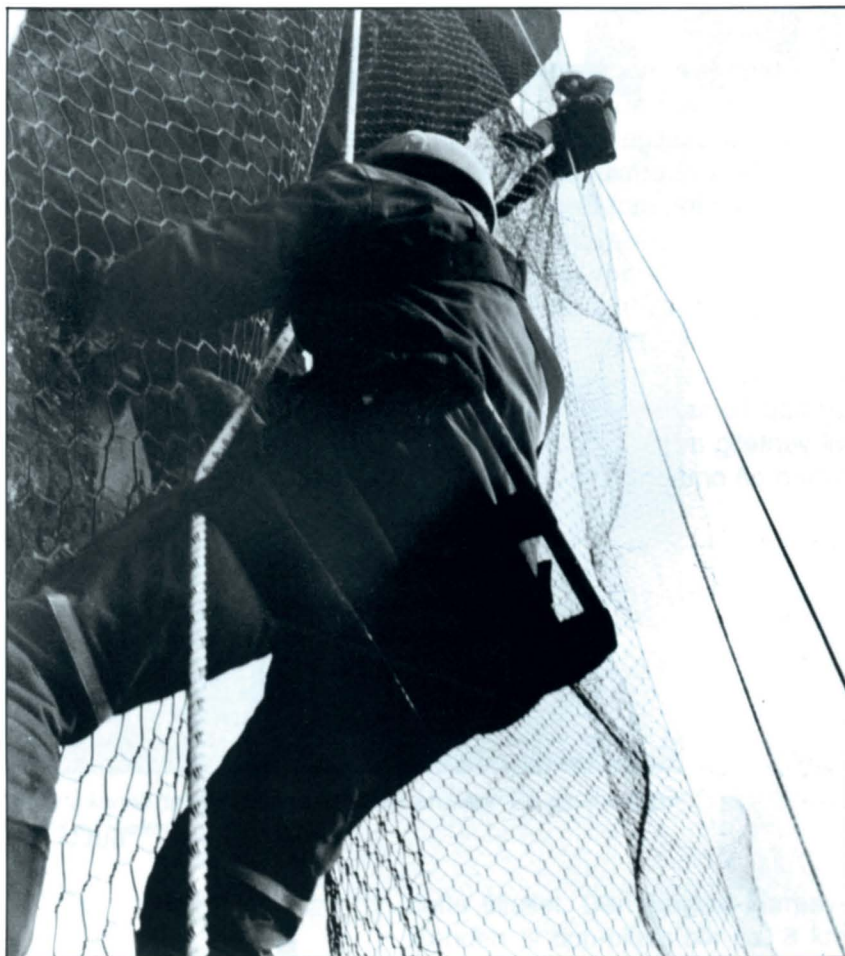
— Når kan du love en slutt på trafikkproblemene på E 18 ved Semsbyen?

— Den nye motorvegparsellen åpner sommeren 1990. Det er et tidspunkt både beboerne i Semsbyen, trafikantene på E 18 og vi i Statens vegvesen Vestfold har grunn til å se fram til med forventning. Den nye vegen får høy kvalitet og vil avvikle trafikken raskere, sikrere og på en langt mer miljøvennlig måte enn i dag, sier Leif Kjølén.

Når E18 stenges mellom Gulli og Flykaféen må trafikken omdirigeres over riksveg 35 og riksveg 308.



RAS- SIKRING OG ASFALT- ERING



Rassikring i Holmestrandsfjellet fører til at E18 vil bli nattestengt nord for Holmestrand i tiden 5.—9. juni.

I perioden 21. mai — 16. juni vil det bli utført rensk og nettsikring av Holmestrandsfjellet. Dette vil medføre visse ulemper for trafikantene. Arbeidet vil imidlertid bli utført fra kl. 20.00 til kl. 06.00 for at ulempene skal bli så små som mulig for de som ferdes på E 18. Også asfalteringen på E 18 vil i stor grad foregå om natta. Som tidligere år vil Statens vegvesen Vestfold avslutte alle trafikkforstyrrende vedlikeholdsarbeider på E 18 når ferietrafikken setter inn.

Tunnelfjellet ved Smørstein, nord for Holmestrand, skal nettsikres og renskes fra 2. mai og fram til 2. juni. Trafikken på E 18 vil i arbeidstida om kvelden og natten bli lysregulert. Uka etter vil imidlertid vegen bli stengt mellom 20.00 og 06.00. Da er det strekningen Tvilling bru — Holmestrand nord som skal sikres, og trafikken blir da omdirigert over riksvegene 315/317/318 (Holmestrand — Hanekleiva). I perioden 12. juni til 16. juni er det området omkring tunnelmunningene som står for tur. Da vil trafikken om kvelden og natta måtte gå gjennom Holmestrand sentrum.

Asfalteringen vil starte 8. mai. På E 18 skal strekningene Buskerud grense — Foss og Helland — Kopstad tas i nordfylket, og Vassbotn — Telemark grense i

sydfylket. I syd kommer man til å starte 22. mai og drive på dagtid. Også på de øvrige riksvegstrekningene kommer arbeidet til å foregå på dagtid.

I løpet av mai skal det legges nytt dekke på de to viktige innfartsvegene til Tønsberg, riksveg 308 Gulli — Kjelle og riksveg 312 Semsbyen — Kjelle. I juni står strekningen Nylinna — Stua på riksveg 318 for tur, i juli og august strekninger av riksvegene 35 og 315 i Sundbyfossområdet. I august blir det dessuten asfaltering på riksveg 312 Dokka — Fogstad og på Bispevegen (riksveg 35) fra Revetal til Holt.

Av større arbeider kan ellers nevnes forsterkninger og ombygninger på riksveg 303 Feen — Sandskje i Stokke og på riksveg 304 Tradalen — Holm.

RAMMENE DOBLES FOR VESTFOLD!

Samferdselsdepartementet foreslår en investeringsramme på 750 millioner kroner for vegsektoren i Vestfold i neste vegplanperiode. For inneværende periode var rammen 387 millioner kroner, og Vestfold vil derfor nesten fordoble investeringene i vegsektoren de neste fire årene.

Årsaken til den sterke økningen i rammene er forholdene på E 18 gjennom fylket. Departementet slår fast at store deler av vegen i stadig lengre perioder av året har en trafikkbelastning som skaper avviklingsproblemer og at bare små økninger i trafikken vil gi raskt økende trafiksikkerhets- og miljøproblemer.

I NVVP 90–93 heter det videre: «På denne bakgrunn ser Samferdselsdepartementet det som *helt nødvendig* å prioritere slutføringen av omleggingen av E 18 utenom Sem i 1990, bygge om E 18 på parsellen Holmene—Tassebekk i Stokke kommune og starte ombyggingen av E 18 i nordre Vestfold i perioden». (Vår kursivering).

Rammen på 750 mill. kroner vil være tilstrekkelig til å få ferdig E 18 gjennom Sem og Stokke etter planene i 1990 og -93. Det vil imidlertid ikke bli mulig å nå målet om ny veg gjennom nordfylket innen 1995. Vegen vil bli ferdig som to-felts motorveg forberedt for utbygging til fire felt, fram til Hanekleiva i 1993. Departementet mener at vegen så kan føres fram til Hillestad i 1995 og til Heland i 1997. Dette forutsetter en ytterligere økning i anleggsrammene til 1 milliard kroner for vegplanperioden 1994–97.

En etappevis utbygging av E 18 i nordre Vestfold som det legges opp til i NVVP 90–93 vil bety at vegen de første årene i første rekke vil få betydning for indre Vestfold og

f.eks. for Skiensområdet. Når vegen eventuelt i 1995 er ført fram til Hillestad vil man også ha en klart forbedret «rushtidsrute» mellom Tønsberg og Drammen ved hjelp av riksveg 35 Tønsberg—Kronlia og riksveg 315 Kronlia—Hillestad.

Forsinkelsen av prosjektet i nordfylket vil kunne føre til svært vanskelige trafikkforhold gjennom Holmestrand og Sande. Fra 1983 til 1988 har antallet dager med trafikkbelastning på over 20.000 kjøretøyer i Sande økt fra 8 til 65. I 1996–97 kan slike trafikkmengder komme til å være vanlige året rundt.

NVVP 90–93 foreslår rammer på 60 mill. kr. til fullføring av parsellen forbi Semsbyen og 186 mill. kr. til Holmene—Tassebekk. Dette vil være tilstrekkelig til at disse vegstrekningene fullføres etter planen. Det er imidlertid ikke avsatt midler til nye hovedvegnett i Tønsberg og Horten. Disse må derfor finansieres ved hjelp av bompenger eller på annen ekstraordinær måte dersom de skal bygges i kommende vegplanperiode.

Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990–93 skal behandles i Stortinget i juni.

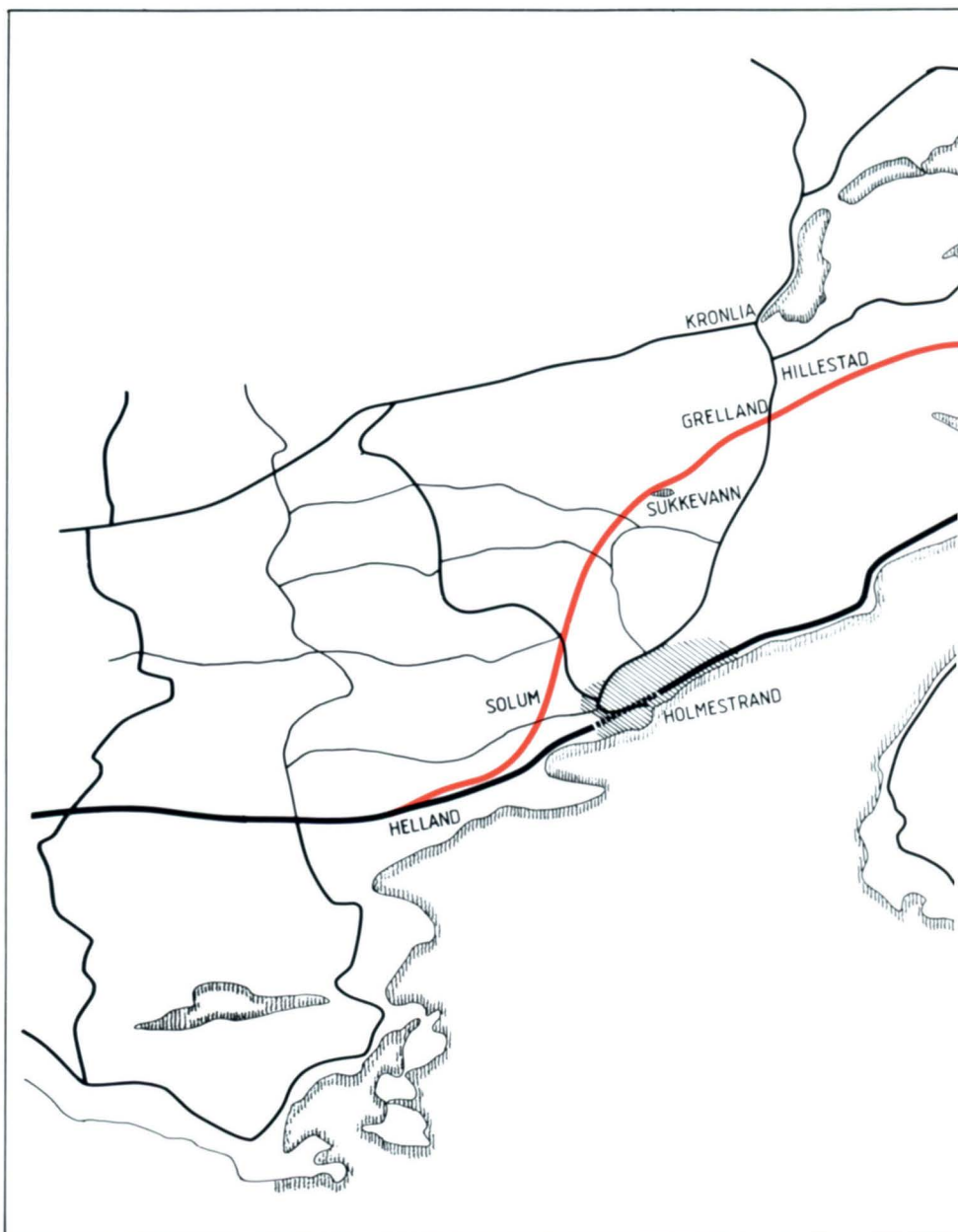


Rammen på 750 mill. kr. betyr ferdig E18 gjennom Sem i 1990 og Stokke i 1993. Vegen i nordfylket ser imidlertid ut til å kunne bli to—tre år forsinket.

Ny E 18 i nordre Vestfold

Den nye motorvegen fra Eik i Drammen til Helland i Våle blir 90-åras store oppgave i vegsektoren i Vestfold. Strekingen er 35 km lang og blir den lengste motorvegstreking som er bygd ut sammenhengende her i landet hittil. Prosjektet er også det uten sammenligning største i Vestfold fylke gjennom tidene, totalkostnaden vil ligge omkring 1.740 mill. (1987-)kr. Samtidig vil vegetaten arbeide med E 18 i Stokke og kanskje også det nye hovedvegssystemet i Tønsberg og «Sydovervegen» i Horten/Borre. Totalt vil dette kunne føre til en tre- eller endog fire-dobling av aktivitetsnivået i vegetaten, og det vil også medføre meget store oppgaver for maskin- og anleggssentreprenører i området.

Vinteren 1990/91 vil anleggsmaskinene komme i gang ved Eik, men da har man allerede vært gjennom en lang og krevende planprosess. Protestene og innsigelsene har vært mange både mot «kombinasjonslinja» som prosjektet bygger på, og mot en del av de anbefalingene Statens vegvesen har gjort i linjevalget. Noe annet er vel likevel ikke å vente når man skal føre fram en 4-felts motorveg gjennom Norges tettest befolkede fylke. At «kombinasjonslinja» er tre kilometer lengre enn dagens E 18 har fallt noen tungt for brystet. Det er imidlertid viktig å peke på at linjevalget slik det nå foreligger løser to problemer: For det første gir det en ny tidsmessig motorveg gjennom nordre Vestfold, for det andre gir det en fullgod forbindelse til indre Vestfold, en forbindelse som vil kunne få meget stor betydning for bosetning og næringsliv i dette området.



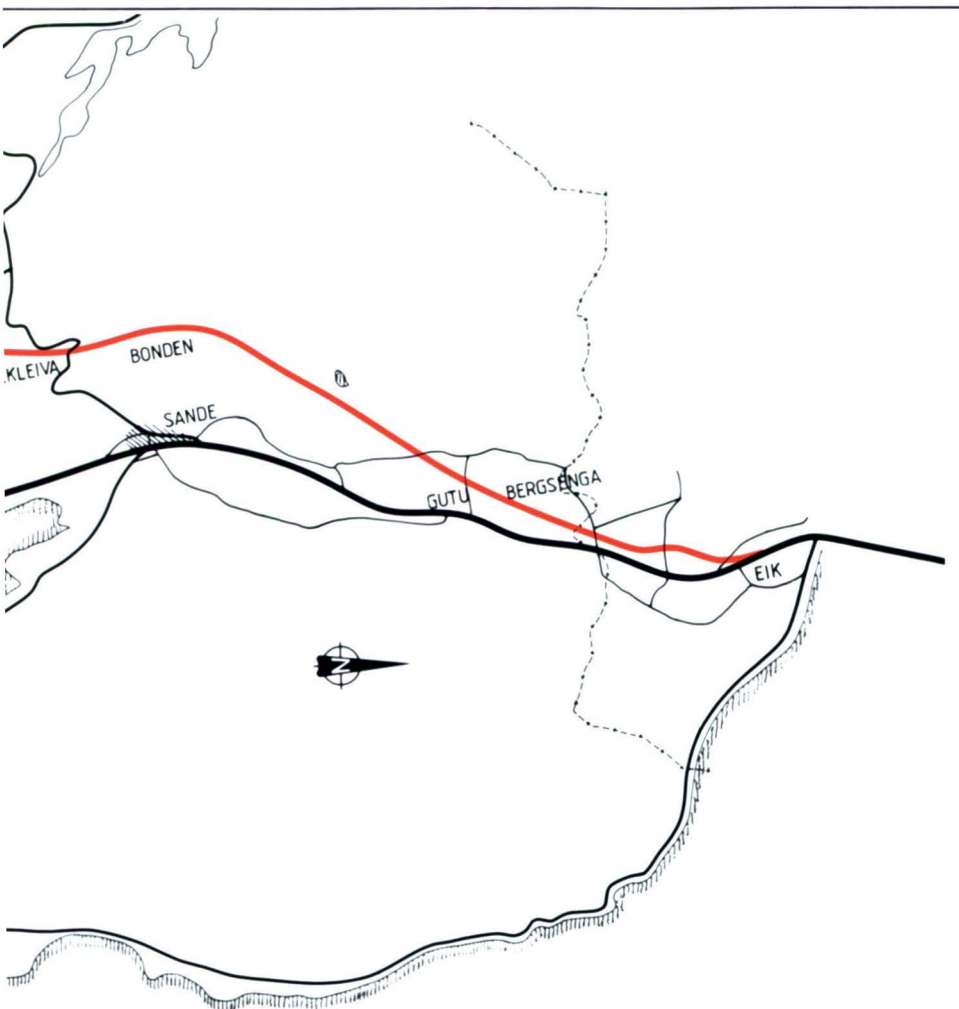
KJEMPELØFT I

Linjevalget

Linjevalget ser nå ut til å være klart etter at vegsjefen justerte sin anbefaling på tre av de punktene hvor man møtte sterke innvendinger fra kommunene og grunneierne. Traseen følger jernbanelinja ut fra Drammen og fram til Bergsenga, deretter skrår den opp i åsen

vest for Sande sentrum, runder på baksida av Bonden-gårdene og går så i tunnel gjennom Hanekleiva før den følger åskammen nedover mot Dalsrud og Grelland, nordøst for Hillestad. Vegen vil så gå på vestsiden av Sukkevannet og syd til Helland i Våle. På den 35 km lange strekingen vil det kun bli fire kryss: på Bergsenga/Gutu (for trafikk til og

Ny E 18 i nordre Vestfold



Kombinasjonslinjen gir en ny og tidsmessig E18 samtidig som vegsystemet i indre Vestfold knyttes direkte til stamvegnettet. Sammen med kostnadmessige fordeler er dette hovedårsaken til at fylkestinget samlet seg om dette alternativet. Målet er å ha vegen ferdig til 1995.

bruer og ramper vil naturligvis bli bygd med tanke på fire felt helt fra begynnelsen av. Statens vegvesen har satt seg som mål å ha to felt ferdige på hele strekningen i 1995 og fire felt to år seinere. Dersom rammene blir som angitt i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990—93 slik den nå foreligger fra Samferdselsdepartementet, vil man få en to års forsinkelse i forhold til dette.

Forberedelsene i gang

Allerede nå i høst starter arbeidene på anleggsriggen som skal ligge på Solum i Holmestrand. Riggen skal etter at motorvegen er ferdig brukes til ny veg- og biltilsynsstasjon for nordfylket og vil bli liggende sentralt til ved avkjøringen fra nye E 18 til Holmestrand.

Planavdelingen på vegkontoret har i lang tid arbeidet med detaljplanen for vegen. Staben er utvidet gjennom spesielle engasjementsstillinger, og det vil ellers bli benyttet en god del konsulenttjenester i arbeidet med detalj- og byggeplanene. Arbeidet med grunnerverv til vegtraseen vil også komme i gang nå i år. 10 boliger skal innløses, og det skal dessuten bl.a. forberedes jordskifte en lang rekke steder. Anleggsavdelingen overtar ansvaret for prosjektet i det arbeidet settes i gang. Man er nå i gang med å legge strategien for hvordan de store oppgavene praktisk og organisatorisk skal løses. Anlegget vil trolig i svært stor grad legges ut som entreprisarbeide, noen vesentlig økning av arbeidsstokken i vegvesenets anleggsdrift blir neppe aktuelt. For å ivareta byggherre-ansvaret og den delen av driften som skal utføres i egenregi, er det imidlertid nødvendig å bygge opp en egen driftsorganisasjon. På det meste vil det trolig være behov for ca. 20 personer i engasjementsstillinger knyttet til bl.a. prosjektledelse, kontordrift, kvalitetssikring, grunnerverv, stikning og anleggsledelse.

DR VEGETATEN

fra Sande), ved Hanekleiva (for trafikk til og fra riksveg 318 mot Hof), ved Grelland (for trafikk til og fra riksveg 315 mot Holmestrand eller Hillestad/Kronlia) og ved Solum (for trafikk til og fra Holmestrand).

Høy vegstandard

Den nye motorvegen i nordfylket

skal bygges som 4-felts motorveg og vil få en standard som er på høyde med det beste som finnes av veger her i landet. Meningen er imidlertid i første omgang å bygge vegen ut med to felt. Man vil åpne vegen etterhvert som man har to felt ferdige til Hanekleiva, Hillestad og helt til Helland. Deretter vil man gå i gang med de to neste feltene. Alle

Nytt linjeforslag i 14. time:

Fylket avviser utsettelse

Valget av kombinasjonslinjen for den nye E 18 i nordre Vestfold er resultatet av en meget lang prosess. Allerede i 1979 ble hovedprinsippet for veglinjen for første gang vedtatt i Stortinget. Saken har siden vært behandlet i kommunale og fylkeskommunale organer og i Stortinget en rekke ganger.

Hovedplanen for ny E 18 i nordre Vestfold ble fremlagt i mars 1988. I juni 1988 ble spørsmålet om å utrede andre linjer behandlet i fylkestinget. Valget av kombinasjonslinjen ble da stadfestet med 42 mot 3 stemmer. Hovedplanen er nå endelig vedtatt av samferdselsstyret, fylkesutvalget og fylkestinget i Vestfold og skal sluttbehandles i Vegdirektoratet og Samferdselsepartementet.

Motstanderne av valget av kombinasjonslinjen har vært aktive gjennom det meste av planprosessen. Deres viktigste argument har vært at en linje i lavlandet gjennom Holmestrand og Sande ville ha blitt ca. 3 km kortere enn kombinasjonslinjen. Det svenske konsulentfirmaet GF har nå på oppdrag av «Aksjon E 18 – rett og slett» utredet en linje som følger sjøen forbi Holmestrand og passerer gjennom Sande øst for nåværende E 18. Linjen adskiller seg ikke avgjørende grad fra den såkalte «lavlandslinjen» som tidligere er forkastet av fylkestinget.

Forskjellen mellom «lavlandslinjen» og «østalternativet» er at den første lå på vestsiden av nåværen-

de E 18, mens den andre ligger på østsiden av E 18 gjennom Sande. De viktigste argumentene mot «lavlandslinjen» var at den ga dårlig forbindelse til indre Vestfold og at den ble dyrere enn kombinasjonslinjen. Det såkalte «østalternativet» vil dessuten skjære gjennom Sande slik at de nye boligområdene i øst blir skilt fra resten av bygda.

Rapporten fra det svenske konsulentfirmaet inneholder forøvrig ikke noen form for konsekvensanalyse når det gjelder miljøforholdene. Det er dessuten ikke gjennomført grunnundersøkelser i området, og man har ikke sett på konsekvenser for lokalvegnettet. Det er også uklart om utgifter til grunnerverv er med i beregningene. Kostnadsoverslaget, ca. 750 mill. kr., må på denne bakgrunn kunne betraktes som svært usikkert.

«Østalternativet» baserer seg på bygging av to-felts motorveg uten noen form for forberedelser for utbyggingen til fire felt. Dersom det siden skulle bli nødvendig med en slik utvidelse, vil dette derfor bli svært kostbart og arbeidet vil kunne hindre trafikken på E 18. Kombinasjonslinjens kostnadsoverslag på 1700 mill. kroner baserer seg på utbygging av fire felts motorveg fram til Hillestad.

«Aksjon E 18 – rett og slett»s forslag gir heller ikke bedre tilgjengelighet til indre Vestfold. Skal dette oppnås må man i tillegg til «østalternativet» bygge ny riksveg 318 fra Sande til Hof. De to alternativene er

derfor etter Vegvesenets mening på ingen måte sammenlignbare.

I Statens vegvesen Vestfold peker man på at trafikken i nordfylket allerede i dag tilsier utbygging til fire felt. Veggen aksjonsgruppa foreslår å bygge vil derfor helt fra begynnelsen av ha for liten kapasitet. Dette vil bli særlig merkbart i helgene om sommeren. Det svenske konsulentfirmaet forutsetter da også at man ved kapasitetsproblemer skal gjøre bruk av eksisterende E 18 gjennom Sande. Løsningen betyr også økt trafikk gjennom Holmestrand sentrum. Et viktig moment er det også at ulykkesfrekvensen på en to-felts veg er dobbelt så stor som på en fire felts veg. Valget av vegstandard har derfor ikke bare betydning for framkommeligheten.

En veg langs sjøen forbi Holmestrand og gjennom Sande vil være ca. 3 km kortere enn kombinasjonslinjen. Dette er den største fordel en slikt linjevalg ville gi. Dette har imidlertid vært kjent gjennom hele planprosessen, og man har ut fra en helhetsvurdering likevel valgt å legge vegen lenger vest. Det har tidligere også blitt argumentert med at kombinasjonslinjen har større høydeforskjeller, og at dette ville medføre ujevne føreforhold og dårligere transportøkonomi. Vegsjefen har imidlertid justert sin anbefalte veglinje noe i forbindelse med behandlingen i fylkeskommunale organer nå i vår. Etter denne justeringen er høydeforskjellene redusert slik at de ligger på samme nivå som f.eks. det «østalternativet» ville hatt.

BEDRE OPPLÆRING SKAL GI SIKRERE SJÅFØRER

— Sjåføren er trafikkenes viktigste element, sier Rolf M. Hagen i Biltilsynet som er ansvarlig for føreropplæringen i Vestfold. Uansett hvor gode vegene eller bilene blir, er det sjåføren som til syvende og sist er den viktigste ulykkesfaktoren. Slik kan filosofien bak den såkalte «Trafikksikkerhetspakka» (TS-pakka) sammenfattes, sier han.

Fra 1. april ble opplæringen til førerkort klasse B (person- og varebil) utvidet med innføringen av et obligatorisk kurs med 7—8 timer teori og minst 10 timer landevegskjøring. TS-pakka har som mål å skape en sikrere og mer defensiv trafikk gjennom å øke forståelsen for og bevisstheten om risikoforhold i trafikk-miljøet.

I løpet av vinteren har alle trafikklærerne i Vestfold gjennomgått 30 timers obligatorisk opplæring hvor innholdet og undervisningsmetodikken i TS-pakka har blitt belyst. — Trafikklærerne i Vestfold har vist stor og positiv interesse for opplegget og kursene, sier Rolf M. Hagen.

Større forskjell i kvalitet enn i kvantitet?

TS-pakka er altså obligatorisk for trafikkskoleelevene og kommer i tillegg til den alminnelige opplæringen og de tidligere innførte obligatorisk kursene i mørke- og glatt-



— Større forståelse for risikomomentene som er forbundet med bilkjøring er hovedpoenget med trafikksikkerhetspakka, sier biltilsynssjef Magnus Bøie (t.v.), trafikkipedagog Rolf M. Hagen og sjåførlærer Tor Carlsen. (Foto: Per Gilding, Tønsbergs Blad)

kjøring. Dette betyr nødvendigvis ikke at den totale opplæringen blir så mye lengre enn tidligere. Det «gamle» teorikurset blir redusert med 5 timer. Dessuten har en del skoler allerede fra før en god del landevegskjøring i sin opplæring. Størst forskjell kommer det derfor trolig til å bli på innholdet og kvaliteten i undervisningen, og Hagen ser på en slik utvikling som den viktigste i arbeidet med å skape bedre sjåførere. — At stadig mer av undervisningen blir obligatorisk er imidlertid også et interessant utviklingstrekk, sier Rolf M. Hagen og peker på at i Vest-Tyskland er nå all undervisning obligatorisk. Dette gjør det lettere for myndighetene å bruke føreropplæ-

ringen målbevisst i arbeidet med å gjøre trafikken sikrere.

Risikoforståelse

Det er vanlig å anta at de unge har de nødvendige kunnskapene og ferdighetene til å kunne føre en bil. Ofte mangler de imidlertid forståelse for farene ved risikofyllt kjøring. Det nye kurset starter derfor med tre timer teori om risikoen bilkjøring er forbundet med. På denne måten skal eleven få bevisstgjort sine egne synspunkter og holdninger til trafikksikkerhet og hvordan førerfeil som mangelfull observasjon, feilbedømmelse av fart og avstand og høy hastighet øker risikoen for ulyk-

ker. Elevene skal trenes i å analysere trafikkmiljøet og finne årsaker til at ulykker skjedde, samtidig som de skal vurdere hvordan ulykken kunne vært unngått. Elevene skal lære seg til å se bilkjøring som en sosial ferdighet, ikke som en teknisk ferdighet. De skal læres opp til å forstå behovet for at alle tar hensyn til hverandre, slik at færrest mulig forulykker i trafikken. Det kreves mer egenaktivitet av eleven på det intellektuelle/emosjonelle plan enn det som har vært vanlig. Dette gjennomsyrrer også metodikken for landevegskjøringen.

Landevegskjøring

Etter den innledende teoriundervisningen veksler man mellom teori og kjøring, og en tar opp temaene: kjøring inn på og ut av forkjørsveg, kjøring i kurver og kjøring over lange strekninger i høye hastigheter, forbikjøring og selvstendig kjøring under vekslende trafikkforhold. Hver tur skal gi den enkelte elev 3 til 4 timers sammenhengende kjøring.

De alvorligste ulykkene skjer på landevegen

TS-pakka har sin bakgrunn i trafikkulykkene generelt og i landevegsulykkene spesielt. De alvorligste ulykkene skjer på landevegen f.eks. ved utforkjøring, krysskollisjoner eller forbikjøring. Stortinget har i forbindelse med behandlingen av Stortingsmelding nr. 18 (1986—87), «Om trafikksikkerhet og trafikkopplæring», gått inn for at det innføres en spesiell sikkerhetsopplæring, og dette er den direkte bakgrunnen for innføringen av trafikksikkerhetspakka.

Brubygging kan være noe av det mest imponerende i ingeniørkunstens verden. I så måte er imidlertid ikke de to bruene på Skoppum og på Ramnesvegen mye å skryte av. Dette er enkle bruer som ikke utmerker seg ved sin dristighet eller størrelse. Likevel har bruene vært utfordrende oppgaver for bruseksjonens blaserte mannskaper. Dette er nemlig de to første anleggsoppgavene som har blitt tildelt vegvesenet i konkurranse med private entreprenører.



Ramnesvegen gang- og sykkelvegbru er den første som er bygd etter åpen anbudskonkurranse hvor Statens vegvesen deltok på lik linje med private entreprenører. Etatens eget anbud var det laveste, og arbeidet er derfor utført i egenregi.

Små bruer — store utfordringer!

Ramnesvegen gang- og sykkelvegbru krysser nye E 18 der den gamle vegen til Ramnes gikk. I november ble det som kjent åpnet ny Ramnesveg fordi Sem kretsfengsel noe lenger nord. Gang- og sykkelvegbrua ble lyst ut i åpen anbudskonkurranse i fjor vår. Blant anbydne var Vegvesenets egen bruseksjon, og de fikk tilslaget med en anbudssum på kr. 1.425.799. Dette var ca. 9 % lavere enn det nest laveste av de fire anbudene som kom inn. I dag står brua ferdig, og dette er en måned tidligere enn planlagt. Jobben er utført ca. 100.000 kr. billigere enn kontraktssummen.

Ramnesvegen gang- og sykkelvegbru er 60 m lang og har 2 landkar og 3 søyler. Utvendig bredde er 3,6 meter. Arbeidet begynte i november 1988.

Brua på Skoppum er en gangbru i betong på riksveg 306 over jernba-

nen. Det er Borre kommune som er byggherre, og Statens vegvesen ble foretrukket som entreprenør i konkurranse med flere private. Årsaken til dette var både at man lå lavest i pris (kr. 600.000) og at man kunne klare å levere et ferdig produkt innen to måneder.

Anlegget på Skoppum ble sluttført og overlevert til kommunen til påske. Det består av en 30 meter lang og 3,5 meter bred gangbru med to landkar og en søyle og dessuten av 70 meter tilstøtende gang- og sykkelveg og 10 meter støttemur. Anbudet på kr. 600.000 var i følge anleggsbestyreren Einar Lunde både nøkternt og stramt, men man klarte å slutføre anlegget innenfor de rammene som anbudet gav.

Brua på Skoppum ble bygd på meget kort varsel. Statens vegvesen fikk beskjed om at man hadde

fått anbudet fredag 27.1. Allerede tirsdagen etter var arbeidet i gang.

I bruseksjonen ser man det som en utfordring å vise at man kan gjøre ting minst like raskt og billig som private entreprenører, sier Einar Lunde. Skal vi kunne fortsette med arbeid i egenregi i Vegvesenet er det avgjørende viktig at vi kan bevise at dette lønner seg for samfunnet, fortsetter han. Ellers berømmer anleggsbestyreren de ansatte som har gjort jobbene. Uten deres sporty innstilling og entusiasme hadde de ikke vært mulig å nå slike resultater.

I framtida kommer det trolig til å bli stadig mer vanlig at Statens vegvesens anleggsdrift konkurrerer med private entreprenører. Dette vil primært gjelde for oppgaver som man selv står som byggherre for, men man vil også kunne gjøre jobber for kommuner og andre.

Lønnsom forretning hemmes!



— Maskindriften i Statens vegvesen Vestfold er konkurransedyktig med private maskineiere og kunne ha spart Staten for enda større summer enn den gjør i dag, sier leder for maskinavdelingen Tore Kaurin, her i samtale med maskinfører Helge Knutsen.

— Til tross for at vi er fra 8 til 19 % billigere enn private på gravemaskintjenester, har vi bare 25 % av Vegvesenets gravearbeid. Dette må være dårlig økonomi! sier Tore Kaurin, leder for maskinavdelingen i Statens vegvesen Vestfold. Det er Stortinget som bestemmer når og hvor mye Statens vegvesen kan investere i nye maskiner — og ikke alminnelige lønnsomhetsbetraktninger som i andre entreprenørbedrifter.

— Vi vil operere under samme betingelser som private maskinentreprenører og ta med både de fordelene og de ulempene dette gir oss i forhold til dagens situasjon, sier Kaurin.

Det høres kanskje merkelig ut, men Statens vegvesens maskinavdeling oppfatter seg som en entreprenørbedrift.

— Vi driver for en stor del etter rene bedriftsøkonomiske prinsipper, sier lederen for maskinavdelingen, og vi gjør det bra!

Maskiner og utstyr leies ut til Vegvesenets anleggs- og vedlikeholdsavdeling på lik linje med private entreprenørers maskiner, til fastsatte priser. Maskinverkstedet fakturerer faste timesatser for alle oppdrag som utføres. Disse satsene dekker alle verkstedets utgifter med reparasjonen, d.v.s. lønn, sosiale utgifter, husleie, strøm osv.,

Foruten de tre gravemaskinene opereres 13 store lastebiler, 44 små lastebiler og varevogner, 4 vegvalser og altså maskinverkstedet i åpen konkurranse med private. Dersom «as Maskinavdelingen» ikke kan konkurrere, må vi gradvis bygge ned den eller de maskintyper som kan leies inn rimeligere. Dette gjelder dog ikke for en del maskintyper som vegetaten av beredskapsgrunner *må* eie selv.

Resultatene for maskindriften i 1988 var oppmuntrende for alle som har kjempet for å styrke etatens konkurransevne. Mange vil hevde at det må være litt av en prestasjon å kunne konkurrere på det tildels knallharde maskinmarkedet. Totalt sparte anleggs- og vedlikeholdsavdelingen ca. 2 millioner kroner på å bruke maskinavdelingens tjenester i stedet for private i fjor. I år er konkurransen hardere, og maskinfolkene må føre en konstant jakt på mulige unødvendige utgiftsposter.

— Dette tar vi som en utfordring, sier Tore Kaurin og legger til at maskinførerne føler et stort ansvar for «sin maskin» og ikke bruker en krone unødvendig. For å øke utnyttel-

sesgraden av maskinparken, prøver man dessuten å foreta reparasjoner på maskinparken utenfor normal arbeidstid. Likevel vil jeg presisere at resultatene også hos oss vil svinge fra år til år.

— Hva er ellers hemmeligheten bak de sterke resultatene?

— Det er flere ting jeg vil peke på, sier Kaurin. For det første har vi slanket vår organisasjon kraftig når det gjelder administrasjon, og dessuten har vi bevisst siktet oss inn mot den delen av markedet hvor vi har sett de største konkurransemulighetene. Dette har også ført til at vi har kvittet oss med en rekke maskiner som vi ikke var konkurransedyktige på. Eksempler på slike er dumpere, knuseverk, hjultraktorer og dozere. Viktigst er imidlertid de ansattes innsats. Vi har mange maskinførere som piner kostnadene ned, har null sykefravær og gir avkall på enkelte økonomiske goder fordi de ønsker å vise konkurranse-dyktige resultater.

Resultatene for gravemaskinene i Vestfold var kanskje spesielt interessante. Statens vegvesen Vestfold har tre gravemaskiner som drives i egen regi. To av disse er relativt små, hjulgående maskiner, mens man har en tyngre beltegående maskin. I 1988 produserte disse tre maskinene totalt ca. 5000 timer, mens det ble kjøpt ca. 14.000 timer fra private maskineiere. For de to hjulgående maskinene lå timeprisen i 1988 53 kr. (eller 19 %) lavere enn for de tilsvarende privat innleide. På den beltegående maskinen sparte Vegvesenet 28 kr. (eller 8 %). Dersom Statens vegvesen Vestfold ikke hadde hatt egne gravemaskiner, hadde man måttet betale ca. kr. 225.000 mer for gravingen i 1988. Dersom man derimot hadde kunnet dekke samtlige 19.000 maskintimer med egne maskiner, ville besparelsen blitt bortimot en million i løpet av dette året, forutsatt at man hadde klart å holde timeprisen på samme lave nivå med flere maskiner.

Ønsker like vilkår

I forbindelse med behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990—93 til våren skal Stortinget også drøfte rammebetingelsene for Statens vegvesens drift av egne maskiner. I etaten gjør det seg gjeldende sterke ønsker om å få en friere stilling enn tidligere og rammebetingelser mer i overensstemmelse med de private entreprenører har. Man er innstilt på å ta både de fordelene og de ulempene dette vil medføre.

Investeringene til maskiner deltalstjyres i dag av Stortinget gjennom den årlige budsjettbehandlingen. På denne måten blir maskininvesteringene undergitt en politisk vurdering som ikke alltid er samsvarende med en bedriftsøkonomisk riktig tankegang.

Også på andre områder er rammebetingelsene ulike. I dag må Statens vegvesen betale 20 % merverdiavgift på alle sine innkjøp. Dette gjelder både for maskininvesteringer, reservedeler, drivstoff og alt annet materiell. Dette slipper private firmaer. I stedet må disse betale 10 % investeringsavgift, men dette gjelder bare for maskiner og rekvisita. Drivstoff får de uten moms eller investeringsavgift.

Vegvesenet belastes en rente på 9,5 % på investert utstyr, mens private må betale 15—17 % markedsrente. Private kan imidlertid fradragføre disse i sine regnskaper i motsetning til Vegvesenet. Også avskrivningsreglene er svært forskjellige og klart mindre gunstige for statsetaten enn for private entreprenører.

Ved salg av maskiner blir ikke midlene tilbakeført til vegvesenets maskinavdelings regnskap. Dette svekker konkurransevnen for Statens vegvesen. Etaten er i tillegg avhengig av å tilpasse seg arbeidsmiljølovens arbeidstidsbestemmelser. Dette gjelder ikke for mange av konkurranstene som er en-manns-foretak.

Den første brua ved Bommestad



Den første brua over Lågen ved Bommestad ble bygd omkring 1808 og var i bruk til 1902. De siste 50 åra var utgravninger omkring pillarene og råte et nærmest konstant problem. Brustedet ved Bommestad var (og er?) det viktigste i fylket.

1800-tallets hodep

I 1989 feirer Statens vegvesen sitt 125-års jubileum som etat i det Vegdirektoratet ble opprettet 16. april 1864. Allerede i 1824 var det imidlertid opprettet et slags vegvesen underlagt amts(fylkes)kommunene og lenge før den tid ble det drevet vegbygging og brubygging i offentlig regi.

Vi har sett litt nærmere på den viktigste av bruene i Vestfold, Bommestad bru over Lågen i gamle Hedrum kommune. I dag er man i gang med å planlegge den fjerde brua gjennom tidene over Lågen på dette stedet. Dette blir en motorvegbru som skal bygges rett nord for det nåværende brustedet i forbindelse med utbyggingen av parsellen Langåker—Bommestad. Ny veg på denne strekningen vil trolig kunne stå ferdig omkring år 2000.



ne for vegvesenet

Artikkelen bygger på tidligere plansjef Eilef Hellems artikkel i Vestfolder'n nr. 6/1980.

Den første brua over Lågen ved Bommestad ble bygd i det første tiåret av forrige århundre, kildene oppgir året 1808, men dette er usikkert. Dette var lenge den eneste brua over Lågen mellom havet og Kongsberg. En rekke andre steder var det imidlertid ferjer. Ved Stubberud, omkring en kilometer nedenfor nåværende Bommestad bru, hadde det i uminnelige tider vært ferjeoversetting over Lågen til Holagropa på

elvas østside hvor vegen delvis i bratt stigning førte videre forbi Roligheten til Teien og Amundrød oppe på Raet.

I følge tradisjonen ble brua bygd av svenske krigsfanger under Napoleonskrigene, i så fall må brua imidlertid ha blitt bygd senere enn i 1808. Brua hadde bærende deler i tømmer og var bygd som sprengverksbru med fem enkeltspenn mellom landkarene og fire pillarer ute i elva. Det ble altså egentlig fem selvstendige bruer i rekke. Alle pillarene var murt opp i stein, de midterste var fra 5 til 8 meter tykke. De var ned mot og i vannet formet spis-

se mot oppstrøms side for å gi virkning som strømbrytere. Seinere kom det ytterligere strømbrytere av tre som beskyttelse mot isgangen og tømmerfløtingen.

Samlet lengde mellom landkarene var på 113 meter. Opprinnelig var det noenlunde like spenn av lengder mellom 16 og 18 meter. Hele overbygningen av landdragere og skråstøtter (bukker) ble innkledd på begge sider av brua.

Den første brua over Lågen kom til å koste amtet store summer i vedlikehold og reparasjoner gjennom store deler av 1800-tallet. Trekonstruksjonen var til stadighet utsatt

Den første brua ved Bommestad

for råteangrep. Dette var selvfølgelig noe man måtte regne med. Verre var det at karene og pillarene gjen-tagne ganger ble undergravd og skadet av vannet. Ved høstflommen i 1839, som ikke synes å ha vært av de riktig store, ble pillar nummer to fra vest helt undrgravd og raste så å si sammen. Treoverbygningen i denne delen av brua ble også så sterkt skadd at brua ble satt helt ut av funksjon.

Trafikken måtte nå dirigeres over det gamle ferjestedet der oversettingen måtte settes i drift igjen etter å ha vært nedlagt i mer enn 30 år. I førstningen skjedde oversettingen uten utlegg for trafikkantene, men senere måtte man betale ferjepenger etter de samme satsene som i begynnelsen av århundredet. Gjennomsnittlig var det ca. 200 hester daglig over med ferja, enkelte dager opp til 270.

Brua kunne først tas i bruk igjen høsten 1841. Den ødelagte pillaren var det østre festet for hovedløpet. Denne stod et stykke ute i elva og var svært utsatt i flomtider. For å bedre strømforholdene gjorde man nå et større spenn over hovedløpet. Den ødelagte pillar ble ikke bygd opp igjen, men flyttet en del mot øst. Spennvidden ble øket til 26 meter. Spenn nr. 3 ble dermed innkortet til bare 13 meter. 26 meter ble for stor spennvidde for sprengverk av tre. I stedet ble det brukt buekonstruksjon av tømmer med fire buer i bredden.

Reparasjonene på brua over Lågen kom til å koste 5250 spesiedaler. Dette ble utlignet på de bøndene som eide matrikulert jord i tillegg til det som ellers ble krevd inn til amtets vegkasse. Problemene med Bommestad-brua kom til å føre til at beskatningen i 1840 ble helt uvanlig hard for bøndene, også for de som bodde fjernt fra Lågen. På denne bakgrunn må man se forslaget på amtstinget om å søke Regjeringen om tillatelse til å kreve inn bompenger for å bekoste reparasjonene

på brua. Forslaget ble imidlertid ikke vedtatt.

Etter denne omfattende reparasjonen og ombygningen, ble det nå en del rolige år. Det ble imidlertid etter hvert klart at man måtte regne med nye kostnader på brua. Våren og forsommeren 1848 ble brua inngående undersøkt av løytnantene Høyer og Thrane. Etter dette ble det klart at ikke bare brudekket, som da hadde ligget i over 20 år, men også mastene og delvis støttene i sprengverket, var råtnet opp og måtte fornyes.

Reparasjonene ble utført i 1849, og omkostningene medregnet endel ekstra-arbeide samt utgifter i forbindelse med driften av ferje, kom til å beløpe seg til ca. 4000 spesiedaler. Det ble forresten spørsmål om det var amtets sak å bekoste ferjedriften uten utgift for de vegfarende under reparasjonen av brua. På amtets forespørsel uttalte «Departementet for det Indre» at det ikke kunne antas å være anledning til å «bevirke fastsat nogen Taxt for den midlertidige Oversætning», men at utgiftene «maatte falde Amtskommunen til Last».

I 1848 og 1849 ble også pillarene og brukarene undersøkt nøyere. Først av Thrane, dernest av ingeniørløytnantene Klingenberg og Kaurin. Thrane peker på at både det vestre midtkar og landkar er undergravet. I 1850 behandler amtstinget spørsmålet om å sikre de undergravde brukarene og pillarene. Arbeidet var kalkulert til 820 spesiedaler, «hvilken Sum Amtet ikke finder større», sier amtmanen, «end at det endog maatte betraktes som ufor-svarlig ikke at ville anvende samme paa at betrygge en Bro, der hører til de kostbareste Broer i hele Landet, og desuden er af saa uberegnelig Viktighed for Samfærdselen». Arbeidet ble utført vinteren 1853.

Etter den store flommen i 1860 hadde vannet igjen begynt å grave ved den søndre siden av de vestre karene, slik at de ble truet av under-

graving. Vinteren 1861 måtte det derfor fylles med stein i de utgravde gropene i elva. Ti år senere var imidlertid problemene der på nytt. Det ble nå rittmester Bernt Lund, som på den tiden sto for byggingen av nye hovedveger på strekningen Larvik—Amundrød og opp Lågendalen, som ble anmodet om å få undersøkt forholdene under vann nærmere. Lund sier i sin beretning av 6. november 1871: «Broens Tilstand er i det hele maadelig. Alle dens gamle Murverker ere daarlig oppførte idet de ere satte lodrette og for det meste aldeles uden Forband». Han peker også på en annen og større fare enn utgravningene som nå truer brua: «Grundens Udskjæring af Elven nedenfor de to vestligste Pillarer», altså i selve hovedløpet. Elvebunnen ble altså re- vet bort fra karfundamentene. Mer stein måtte derfor fylles i elva.

Utover i 1870-åra ble det avslørt utgravninger på østsiden av elva (fylt i 1874) og råteskader i treverket. Sommeren 1879 var det planen å utføre store reparasjonsarbeider på treverket. Under arbeidet skulle brua stenges fire-fem uker i mai. Nå trengte man imidlertid ikke noen ferje, Gloppe bru var nemlig ferdig i 1873. Materialene var ikke kommet på plass etter planen, og arbeidene var derfor ikke kommet i gang da den største flommen man har kjennskap til før storflommen i 1927 intraff. Flommen gikk sterkt ut- over bordkledningen. Gloppe bru, som var ubrukelig etter flommen, var ferdig reparert i oktober. Vinteren 1879—80 ble brua ved Bommestad reparert, og trafikken gikk da på isen ovenfor brua.

I 1885 ble det bestemt å gå til fornyelse av slitebanen på brua. Det var den gang to lag plankedekke oppå strøveden, det øverste lag med en noe mindre bredde enn det underste. Slitelaget ble på grunn av oppflising fra hesteskoene utsatt for sterk slitasje, og det ble derfor dette året bestemt å gå til så kraftige ma-

Den første brua ved Bommestad

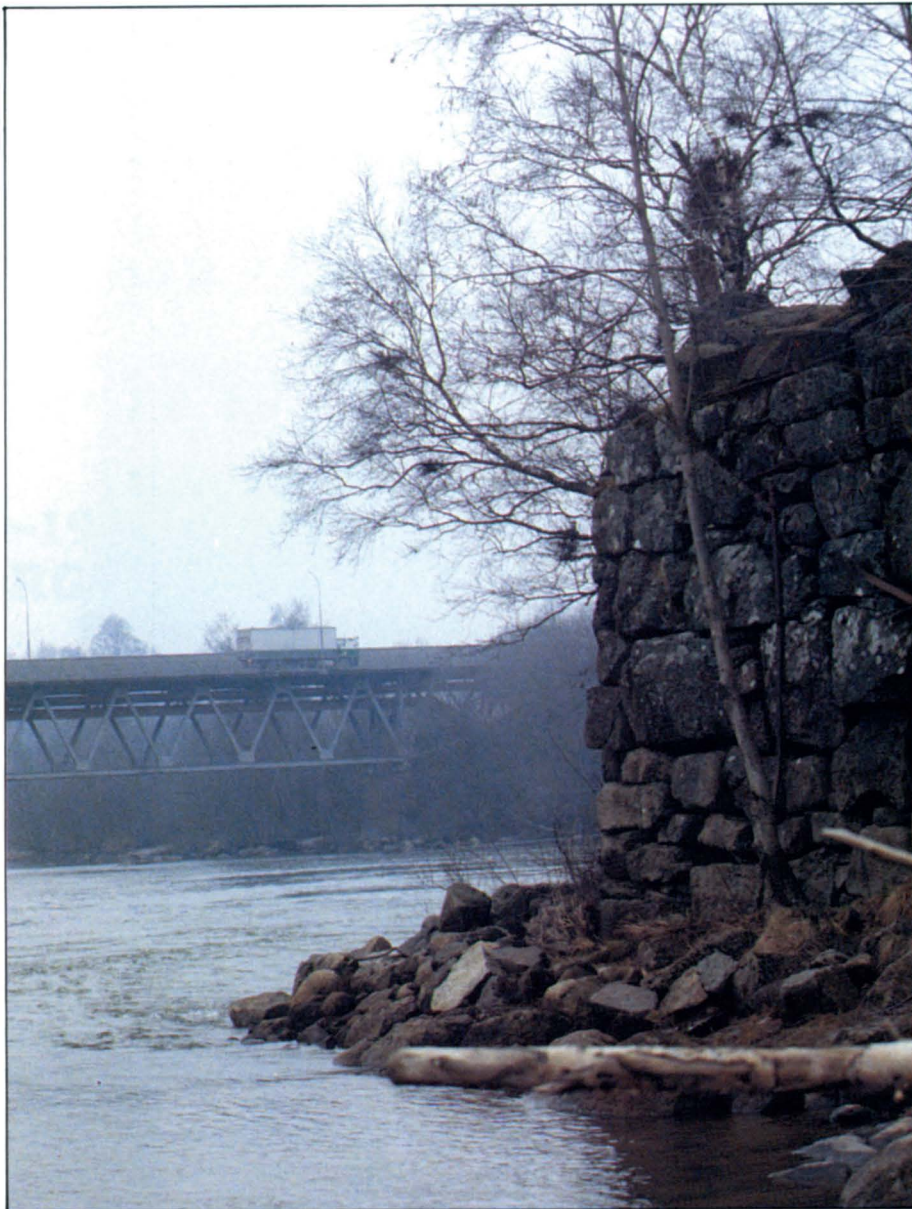
terialer som 3" × 9" furuplank. Nytt kostbart plankedekke ble dessuten lagt i 1890-åra. Nå var det imidlertid klart at kampen mot naturkreftene var så kostbar at man i stedet ville satse på en ny bru.

I 1894 henstilte amtmannen til vegdirektøren om å få gjort undersøkelser for en ny bru ved Bommestad. Kaptein Møller gjorde vinteren 1895 undersøkelser på stedet. Om brukarene på den gamle brua sier Møller at de (med unntak for det som ble oppført i 1841) nærmest må karakteriseres som falleferdige og han mener det er forbausende at

så skrøpelig mur hadde kunnet bli stående i så lang tid. Møllers undersøkelse var startpunktet for planleggingen av den nye brua over Lågen. Byggingen av denne tok til 1. oktober 1900. Vegvesenet bygde selv brukarene og tilstøtende veg mens Kristiania maskinværksted leverte stålfagverket ferdig montert etter Vegdirektoratets tegning. Brua var ferdig til å ta trafikken midtsommers 1902. Den gamle brua ble deretter revet, men noen av brukarene ble stående igjen og er fortsatt synlige ovenfor nåværende Bommestad bru. Bru nr. 2 var i bruk fram til

1959. På grunn av sin utilstrekkelige bredde ble den en flaskehals etterhvert som biltrafikken vokste og etter krigen tvang en ny bru seg fram.

Den første brua over Lågen ved Bommestad var i bruk i 96 år, den neste gjorde tjeneste i 57. Dagens bru kan feire 30-års jubileum i november i år samtidig som hovedplanvedtak for bru nr. 4 gjøres i Vegdirektoratet. Hvor lenge vil denne ha kapasitet til å ta unna trafikken?



De to vestligste landkarene samt deler av det østligste ligger fortsatt som minner om en svunnen tid noen hundre meter nord for dagens travelt trafikkerte Bommestad bru.



Kilometertavle fra Steinsholt på Lågendalsvegen (riksveg 8).

Foto: E. Hellem, 1975.