

VESTFOLDER'N

Informasjonsorgan for Statens vegvesen Vestfold



Høstekstra
(nr. 12)/1989

16. årgang

”Vakre vegers pris” til Vestfold!

Rundkjøringen på Landstads plass i Sandefjord har fått hedersprisen «Vakre vegers pris» for 1989. Prisen gis for funksjonelle og trafikksikre vegbygg med «gode estetiske kvaliteter tilpasset omgivelsene. I fjor gikk prisen til en strekning på Strynefjellsvegen. Rundkjøringen på Landstads plass ble bygd i 1981 og er planlagt av Bjørn Skøie på trafikkseksjonen.

Om anlegget sier juryen som har vært ledet av landskapsarkitekt MNLA Torbjørn Sægrov:

- Landstads Plass viser hvordan en sterkt trafikkert veg i bymessi-

ge omgivelser kan være noe mer enn asfalterte kjørebener og refuger.

- Rundkjøringen er gitt en dimensjon som harmonerer med byrommet. Kurvaturen, både indre og ytre linjer, er gjennomarbeidet og fremstår som sterkt bevisste.

- Form og materialbruk spiller sammen med omgivelsene, det grønne i omgivelsene er nennsomt gjentatt i rundkjøring og refuger.

Asfaltarealet er ikke blitt større enn nødvendig.

- Anlegget fungerer meget bra trafikkteknisk både for kjørende og gående.



- Samspillet mellom vegmyndighet og kommunens parketat vitner om meget god innsats i planleggingsfasen og senere i forbindelse med vedlikeholdet.

Prisen vil bli overlevert Sandefjord kommune og Statens vegvesen Vestfold senere i år.

**Vestfolder'n
gratulerer!**

Landstads plass i Sandefjord er av Vegdirektøren tildelt «Vakre vegers pris» for 1989.

**Informasjonsorgan for
Statens vegvesen, Vestfold**

Ansvarlig redaktør:

Vegsjef Johan Lepperød

Redaktør:

Erik Thomassen

Adresse:

Postboks 323,
3101 Tønsberg

Lay-out:

Kompetanse Reklamebyrå as,
Tønsberg

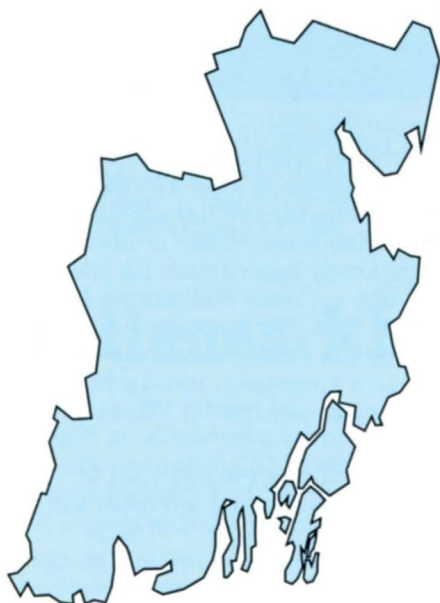
Fotosats:

Sven's Fotosats, Tønsberg

Trykk:

Kongsberg Trykk A/S

Opplag: 1500



"Endelig respons for vårt syn"

Overskriften er hentet fra Tønsbergs Blad 28/9 -89. Ordfører Erik Carlsen gir til avisen uttrykk for sin glede over at vegsjefen i sin anbefaling til kommunene vil se bort fra en broløsning i vest. Han er «glad for at veikontoret endelig har innsett...» og sier at «vi har hele tiden hevdet akkurat det...» og «veikontoret kunne hørt på oss med en gang». Hans uttalelse om at vi er innflyttere som ikke skjønner at Tønsbergs historie må tas vare på for fremtiden, velger jeg å se på som ureflektert og forhastet.

Vi i Statens vegvesen i Vestfold er vant til å være skyteskive, men vi reagerer litt kraftigere enn ellers når det er respekterte politikere som på en urettferdig måte retter skytset mot oss.

Det er alltid mange meninger om nye vegløsninger; som rimelig er. Mange interesser skal samordnes og avveies, fra helt overordnede hensyn til den enkeltes egeninteresser. I vårt demokratiske samfunn er Statens vegvesen gitt som en av sine oppgaver å utrede spørsmål om behov og løsninger knyttet til det overordnede vegnettet. For å få vurdert alle interesser må vi kjøre en prosess som starter bredt for å få belyst alle behov, interesser og løsninger. Gjennom prosessens gang avskalles noen løsninger som uaktuelle samtidig som nye ideer kan komme inn. Til syvende og sist ender prosessen med et vedtak som noen er glade for og andre misliker.

Prosessene er tidkrevende og omfattende, og involverer publikum, interessegrupper og ikke minst politikere. Jeg vedgår gjerne at det tar for lang tid å få beslutninger som skal dekke åpenbare behov. Jeg skulle også gjerne sett at enkelte utredninger og «avskallinger» kunne gjøres enklere. Erfaringer viser imidlertid at resultatet av raske utspill snarere er krav om nye og grundigere utredninger av flere alternativer enn forenkling av beslutningsprosessen.

Beslutningsdyktigheten er gjerne klar og grei ut fra den enkeltes mening og oppfatning, men adskillig vanskeligere når det gjelder helheten og det å si nei til noe og noen.

Unnfallenhet og manglende beslutningsdyktighet er kostbart og for oss som utredere i tillegg frustrerende. Vi burde for lengst ha bygd om E-18 til motorveg og løst problemene i Horten og Tønsberg. Det har ikke alltid stått på bevilgninger, minst like ofte er det planbeslutningene som har manglet.

Jeg savner en enhetlig og helhetlig holdning til veg- og vegtransport generelt og til utviklingen av det overordnede vegnettet spesielt. I dag kan man få inntrykk av at man er mer opptatt av hvordan man ikke vil ha vegnettet enn hvordan man vil ha det. Av slikt blir det dårlige beslutninger! Hvor er viljen til å lede og styre? Det er ikke vi i Statens vegvesen som skal være de viktigste pådriverne for å få bygd ut E 18 og hovedvegnettet i Tønsberg og Horten. Vår oppgave er først og fremst å utrede behov og løsninger. Vi skal tjene samfunnet og bidra til en ønsket utvikling. En utvikling det er andre som skal styre.

Vi står foran store utfordringer i tiden som kommer for å løse oppgavene, spesielt på miljøsidan. Noen vil avskaffe privatbilen, andre lar det skure og gå. For å sikre en levestandard med kvalitet må vi mer enn noensinne samarbeide om å finne gode og realistiske løsninger. I et stadig mer omskiftende samfunn er klare og faste holdninger kombinert med raske og handlekraftige beslutninger nødvendige. Åpent og konstruktivt samarbeide mellom politiske organer, administrasjoner og interessegrupper er det eneste som kan sikre våre etterkommerne en bedre framtid.

Manglende kunnskaper truer sikkerheten

Hvem ville ha ansatt en person med et treukers kurs som f.eks. dreier i en bedrift, spør Martin Visnes, leder for brukskontrollen i Biltilsynet i Vestfold. Dette er den bakgrunnen de fleste førerne av tunge kjøretøyer har, sier han videre og påpeker at det er et skrikende misforhold mellom det ansvar for liv og materielle verdier denne yrkesgruppen sitter med og den kunnskapsmessige bakgrunnen de har.

Vestfold er på besøk på Biltilsynets utekontrollstasjon på Solum på grensen mellom Vestfold og Telemark. Trafikken passerer i en jevn strøm på E 18; store biler, små biler, vogntog og busser av ulik alder og i ulik stand. Utekontrollstasjonen er stort sett betjent hver eneste dag, men til ulike tider. Nå er det aksjonsuke og det kjøres døgnkontinuerlig kontroll på tunge kjøretøyer. En etter en ruller bilene fra nord inn mot vekten på den ene siden av bygget. Skarpe blikk følger hvert eneste kjøretøy. Biler det av en eller annen grunn fattes mistanke til kommanderes over til andre siden av bygget for en nærmere sjekk.

dringer foretas. — Den viktigste årsaken er likevel at grunnkunnskapene svikter hos sjåførene, sier Martin Visnes. I løpet av et kort kurs skal de gjennom så mye at de ikke har noen reell mulighet til å få med seg alt de trenger for å utføre en så ansvarsfull jobb tilfredsstillende. Og når de først har fått førerkortet blir de overlatt til seg selv. De sitter alene og uten veiledning i vogntoget og mangler det faglige miljøet som finnes på mange andre arbeidsplasser.

Men rett skal være rett: kritikken gjelder ikke alle sjåførere. Mens vi sitter og prater og stasjonen er stengt for vaktskifte, ruller en stor ny semi-trailer lastet med etsende væske frivillig opp foran bremseprøveren. Ut spretter føreren og ber om å få en sjekk på bilen. — En del er veldig opptatt av å ha alt i orden, sier Martin Visnes. Vi opplever da også fra tid til annen at sjåfører som vet at bilen ikke holder mål i hemmelighet ber om å bli sjekket. En mangellapp er kanskje det eneste som kan få eieren til å rette på feilene. Ellers er det mange som er innom for å få informasjon om forskrifter og bestemmelser.

Kjøretøyenes vekt og tekniske stand er bare en side av kontrollen på Solum. Man tar ellers stikkprøver på at kjøre- og hviletidsbestemmelsene er overholdt, man sjekker at farlig gods blir fraktet på forskriftsmessig måte og man kontrollerer at lasten er skikkelig sikret.

— Vi ser mye dårlig sikring, sier Visnes. Problemet er igjen uvitenhet. Vi møter ofte argumentet at «det kan da ikke være så farlig for slik har jeg da kjørt lenge». Men sidekreftene er ubønnhørlige. Enten ligger lasten på eller så detter den av, noen mellomting finnes stort sett ikke. Det som går greit i 55 km/t kan ende i katastrofe i 56 km/t. Igjen kommer vi tilbake til dette med mangelfull opplæring, sier Martin Visnes.

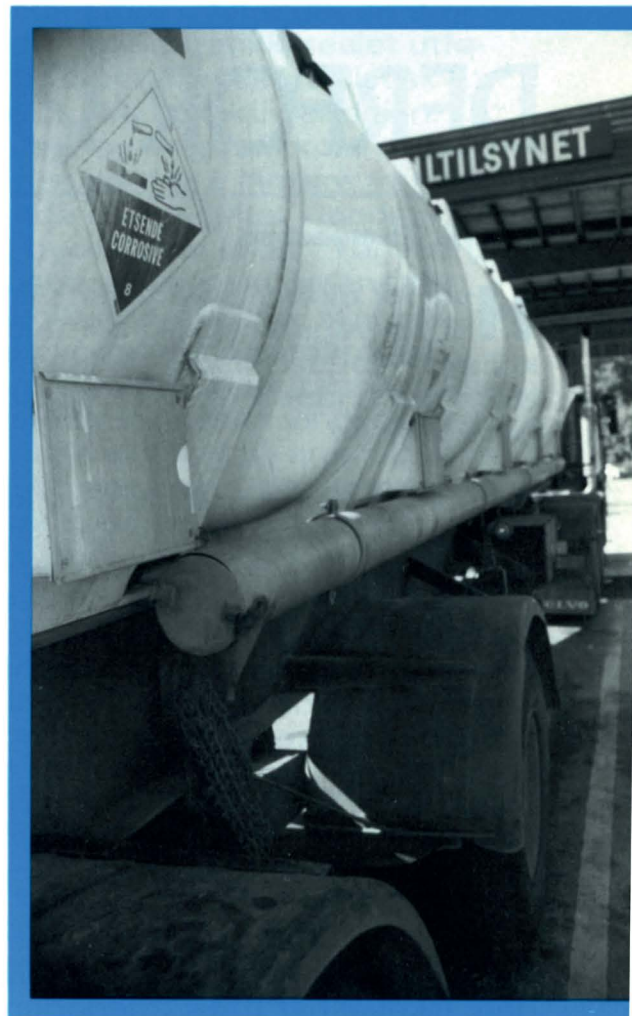
Statistikken fra Vestfold i årene 1983-86 viser at 13% av trafikkulykkene hvor tunge kjøretøyer var innblandet skyldtes tekniske mangler. I 21% av ulykkene kunne tekniske mangler ha influert på det som skjedde. Kjøretøyer av denne størrelsen det her er tale om utretter gjerne stor skade når de blir innblandet i noe. Det sier seg derfor selv at arbeidet for å sikre at bilene er i skikkelig stand og at lasten er skikkelig sikret må være høyt prioritert i trafikk-

— Inntrykket er at standarden på de tunge kjøretøyene har blitt dårligere, sier Visnes. Det er særlig bremsene som er problemet. Hver dag blir 6-7 av de 30 til 40 kjøretøyene det tas bremseprøve på stoppet. — Dette er skremmende høye tall som kan ha sammenheng med at bremseprøveren har vært ute av drift de siste 7 månedene, sier han. De verste tilfellene blir anmeldt. Dette skjer hvis forholdene er så graverende at føreren måtte være klar over dem.

I noen grad kan den dårlige standarden på kjøretøyene tilskrives dårlig økonomi i bransjen. Man drøyer det ofte så lenge som mulig før nødvendige utbe-

sikkerhetssammenheng. Så sent som i sommer ble for øvrig en kvinne drept av last som ramlet av et vogntogn.

Brukskontrollen i Vestfold har også mye virksomhet rundt omkring på vegene. Av de fire årsverkene man disponerer går 2 - 3 til kontroller på Solum. Her er det forøvrig også folk fra biltilsynet i Telemark. 1 - 2 årsverk brukes ute på vegene. Her får man også støtte fra folk fra de tre biltilsynsstasjonene i fylket.



Den viktigste årsaken til den dårlige standarden på mange tunge kjøretøyer er manglende kunnskaper hos sjåførene, sier Martin Visnes.

Kontrollstasjonen på Solum har helt klart en preventiv effekt. Det er f.eks. betydelig mindre overlast her enn det man finner når man har kontroller andre steder langs vegene i fylket.

Tallenes klare tale

I løpet av aksjonsuka i september ble det utført teknisk kontroll på 520 tunge kjøretøyer. Det ble avslørt mangler ved 245 av disse. Hele 36 ble nektet å kjøre videre og måtte repareres på stedet.

51 av kjøretøyene førte farlig gods. Sju av disse hadde feil og mangler; to ble nektet å kjøre videre.

273 sjåførere ble kontrollert med sikte på brudd på hvilebestemmelsene. Overtredelse ble påvist i 46 tilfeller.



Av 404 kontrollerte kjøretøyer hadde 60 mangelfullt sikret last. 26 fikk kjøreforbud inntil sikringen var i orden.

DERFOR ØKER TRAFIKKEN

av Erik Thomassen

Hvorfor øker vegtrafikken? Er det fordi vegene stadig blir bedre og kollektivtilbudet stadig dårligere? Eller er det andre krefter som spiller hovedrollen?

Dersom vegenes standard og kollektivtilbudet er det avgjørende, vil dette bety at en overføring av midler fra vegsektoren til kollektivtrafikken vil være et naturlig virkemiddel i kampen mot forurensningen. Dersom vegenes standard og kollektivtilbudet ikke påvirker trafikkgrunnlaget i vesentlig grad, og vi likevel får trafikkvekst, vil imidlertid konsekvensen av en slik linje være køer og dermed sterkt økende forurensning.

E 18 mellom Tønsberg og Drammen ligger i dag omtrent som for ti år siden. Likevel har trafikkmengden på vegen økt med over 60%. I samme tidsrom har NSB lagt om til «Inter-city»-drift på Vestfoldbanen, noe som har medført et betydelig bedre tilbud for de reisende og kraftig vekst i trafikken.

Eksempelet viser klart at det må være andre og sterkere krefter enn veg- og kollektivtilbudet alene som bestemmer trafikkutviklingen.

Likevel er det klart at det også er en viss sammenheng mellom bedringer i vegtilbudet og utviklingen i biltrafikken. Denne sammenhengen vil imidlertid variere sterkt fra prosjekt til prosjekt. For moderniseringer av stamvegstrækningene (som f.eks. E 18) vil denne effekten ofte være nokså beskjeden, mens den for bruer og undersjøiske tunneler som avløser ferger eller gir helt nye reisemuligheter, vil være svært store.

En kan selvfølgelig argumentere med at flere ville ha reist kollektivt dersom tilbudet hadde vært billigere og bedre enn tilfellet er i dag, og det er na-

turligvis i noen grad riktig. Kollektivtransportens største svakhet er imidlertid at den er lite fleksibel. Privatbilen har individualisert folks reisemønstre. Vi kan reise hvor som helst når som helst og raskt, og vi har ordnet oss deretter. Kollektivtrafikk forutsetter at et stort antall mennesker har sammenfallende reisemønstre. Bortsett fra i de største byområdene er dette bare sjelden tilfellet.

De tyngste drivkreftene bak veksten i vegtrafikken vil spesielt være knyttet til utviklingen i vare- og tjenesteproduksjon, arealdisponeringen, antall førerkortinnehavere og kvinnenes yrkesdeltakelse.

En viktig del av næringspolitikken for 90-åra er omlegging av produksjon fra råvarer til mer bearbejdede varer, noe som vil medføre mindre og flere sendinger og som gjør lastebiltransport mer aktuelt enn f.eks. skipstransport. Viktig for effektivitet og lønnsomhet er dessuten en reduksjon i lagerholdet. Dette tilsier mer ordrestyrt produksjon og mer dør-til-dør-transport med høy frekvens og høy regularitet. Det er derfor liten tvil om at en økende andel av næringslivets transporter vil finne sted på veg. Økonomisk vekst — som er en sentral politisk målsetning — vil dessuten føre til at både næringslivets og privatpersoners totale transportbehov øker.

I 90-åra vil vi i tillegg til dette få nye store grupper bilbrukere. Befolkningens sammensetning endrer seg slik at vi går mot en situasjon der så godt som alle voksne mennesker har førerkort. Vi ser også en klar utvikling mot at en stadig større del av førerkortinnehaverne disponerer egen bil. Kvinners yrkesdeltakelse er en viktig årsak til dette, og medfører også økt trafikk gjennom flere arbeidsreiser og bedre familieøkonomi. Framtidas el-



Trafikken på E 18 har økt med 60% i løpet av 80-åra.

dre vil dessuten være erfarne bilførere og kjøre mer bil enn dagens eldre.

En svært viktig — og lite påaktet — grunn til trafikkveksten er at utbyggingmønsteret i de store byregionene er spredt, oppdelt og arealkrevende. Når boområder, arbeidsplasser og butikksentra plasseres som satellitter utenfor bykjernene, blir det vanskelig å knytte sammen alle tenkelige kombinasjonsmuligheter med kollektive transportmidler på en rasjonell måte. Reisen blir så lang og kronglete at folk foretrekker å bruke bil. De siste ti årene har vi også i Vestfold sett en klar tendens til flere næringsetableringer langs fylkets hovedtrafikkårer. Her bygges og planlegges det butikksentre, mens nærbutikken innenfor gangavstand i de gamle boligområdene legges ned. Og trafikken øker.

For Statens vegvesen er det et mål å redusere forurensningen fra biltrafikken. Dette forutsetter bl.a. at man arbeider for å bremse veksten i biltra-

fikken i de store byene der en stor del av det totale trafikkarealet utføres, og der det er mest realistisk å satse på å øke kollektiv-andelen. I Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990 -93 åpnes det for å innføre trafikkbegrensende bomavgifter i landets ti største byområder (bl.a. i Tønsberg). Utviklingen av veg- og gatenettet, bil- og kollektivtrafikken, skal i de samme byområdene samordnes gjennom arbeidet med transportplaner. Statens vegvesen vil dessuten sette kritisk søkelys på arealdisponeringen i kommunene. Skal man klare å redusere veksten i biltrafikken, er det nødvendig at bolig- og næringslokaliseringen i framtida i større grad skjer med tanke på bruk av kollektive transportmidler.

Hva så med vegutbyggingen? Som jeg over har påvist er det sterke krefter som virker i retning av trafikkvekst. Utenfor bysentrene er trolig kraftig økning i bensinprisen eller restriksjoner på bilbruken det eneste som kan redusere trafikkveksten vesentlig. Behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990 - 93 i Stortinget i vår viste at dette ikke er aktuell politikk i åra som kommer. Å stoppe hovedvegbyggingen, eller å bygge ut med lavere standard enn det behovet tilsier, er derfor å satse på køer som trafikkreduserende tiltak, og biler i kø fører bare til trafikkreduksjon. Forurensningen fra bilene vil tvert imot øke dramatisk om man velger å slå inn på en slik linje.

Et godt jernbanetilbud har ikke kunnet — og vil ikke kunne — stoppe veksten i biltrafikken.

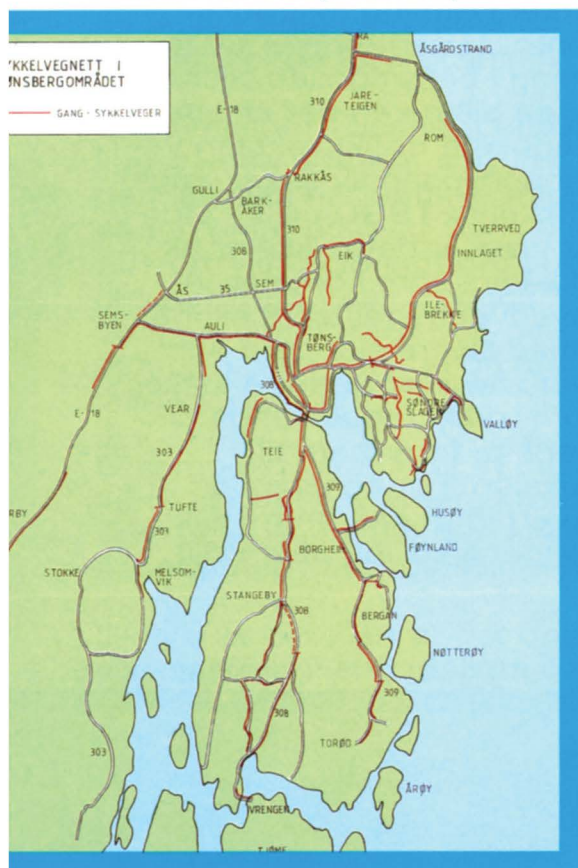


Arbeidet i gang transportplan

av Erik Schüller

Med valgdebattene i friskt minne er det særlig en ting som framsto som et felles multiplum for alle partier, og det er en større satsing i arbeidet med å bedre vårt miljø. En styrking av hensynet til miljøvern i samferdselspolitikken er også bakgrunnen for det transportplanarbeidet som nå igangsettes i flere byområder.

I St.meld. nr. 32 om NVVP 1990-93 oppsummeres regjeringens politikk for miljø og samferdsel i 12 hovedpunkter. Ett av disse er at Samferdselsdepartementet i samråd med Miljøverndepartementet vil ta



prosessen har dette resultert i et arbeidsprogram hvor transportplanleggingen i første fase inngår som en del av en komunedelplan for Tønsberg sentrum.

Det må imidlertid understrekes at de byområder som det skal fokuseres på ofte går utover kommunegrensene, og dette gjelder også Tønsberg. Sentrale deler av Nøtterøy vil naturlig inngå i planområdet og Nøtterøy kommune er derfor trukket inn i arbeidet.

Transportplanleggingen har som mål å tilrettelegge for nødvendig forflytning av mennesker og gods på en best mulig rasjonell måte, med minst mulig bruk av ressurser og med færrest mulig skadevirkninger.

I løpet av sommeren er det i Tønsberg utarbeidet en organisasjonsplan for arbeidet med komunedelplan for sentrum, og de forskjellige nivåer har kommet godt i gang med sine respektive arbeidsfelt. I byplanaspektet er «transport» et hovedtema ved siden av «bo- og nærmiljø» og «næring».

initiativ til at det blir igangsatt arbeid med å lage samlede transportplaner for alle de 10 største byområdene. Tønsberg byområde er et av disse områdene.

Vegkontoret tok i mai i år et initiativ overfor Tønsberg kommune for å komme i gang med transportplanarbeidet. Samtidig var kommunen i gang med forberedelsene til sitt kommuneplanarbeid. I den videre



ned samordnet for Tønsberg

Transportdelen er i første fase et forprosjekt som skal gi grunnlag for å behandle overordnede mål for en helhetlig transportplan.

Det er opprettet en arbeidsgruppe for transport med representanter for kommunen, fylket og vegkontoret. I tillegg er det organisert en bredt sammensatt kontakt/medvirkningsgruppe. Det er videre engasjert konsulentbistand for medvirkning i utarbeidelse av planforslag og for å utvikle en trafikkberegningsmodell for Tønsberg sentrum (Contramodell) og en oppgradering og samordning av en trafikkanalysemodell (T'RIPS) for et utviklet byområde.

For å få deltakerne i arbeidet opp på «en felles plattform» som utgangspunkt for det videre arbeidet og for å få «alle» gode idéer fram i dagen ble det så arrangert et idéseminar, eller en såkalt idédugnad. Gjennom 2 dager og en lang kveld, ble det i 4 grupper unnfanget og bearbeidet en mengde forslag.

Med bakgrunn i forslag til sentrale retningslinjer for transportplanarbeidet og vedtak i kommuneplanutvalget i Tønsberg, var det lagt opp til å analysere mål og virkemidler etter 3 forskjellige modeller:

1. «Fri bilbruk», dvs. fremskriving av dagens situasjon uten vesentlige restriksjoner.
2. «Styrket kollektivtrafikk», dvs. bedret tilbud angående frekvens, tilgjengelighet, hastighet og komfort.
3. «Miljømodellen», dvs. at miljøkrav legges som en premiss slik at biltrafikken mer blir en konsekvens. Dette innebærer redusert bilbruk og styrket kollektivtransport.

De fremkomne forslagene vil nå bli bearbeidet av arbeidsgruppen og vil være med på å danne grunnlaget for det videre arbeidet.

Tønsberg har avviklingsproblemer i rushperiodene på deler av vegnettet. I 1986 ble det derfor startet et hovedplanarbeid som våren 1989 resulterte i utleggelsen

av 2 separate hovedplaner for nytt hovedvegnett i Tønsbergområdet:

- Riksvegforbindelse nord for Tønsberg
- Ny vegforbindelse Tønsberg - Nøtterøy

Disse planforslagene har ligget ute til offentlig ettersyn, og det har innkommet en mengde uttalelser. Disse er nå vurdert ved vegkontoret.

Det videre arbeid med disse hovedplanene vil nå bli koordinert med transportplanarbeidet.



I løpet av året skal det foreligge et forprosjekt for transportdelen av kommuneplanen, med overordnede mål og et opplegg for det videre arbeid med detaljstyring av transportplanarbeidet. Dette skal behandles i Tønsberg bystyre ca. 15 februar 1990. I løpet av høsten ventes det også utarbeidet sentrale retningslinjer for det videre transportplanarbeidet i byområdene.

Arbeidet med transportplanen er forutsatt å være ferdig sommeren 1991. Planen som fremkommer skal være med på å danne grunnlaget for prioritering av midler i vegplanperioden 1994-97. For øvrig må transportplanarbeidet anses som en kontinuerlig prosess som skal være med på å forme vår framtidige innsats på transportsektoren.

Trafikksikkerheten lavt prioritert av Vestfold Fylkeskommune

av Aage H. Carlsen

I perioden 1979 - 1988 har bevilgningene til fysiske trafikksikkerhetstiltak på fylkesvegene vært små. De har stort sett bestått av midler til Aksjon skoleveg. I 1989 har vi 1.95 mill. kr. til disposisjon. Staten bevilget 1.3 mill. kr og fylkeskommunen 0.65 mill. kr. Fra 1990 ser det ut til at fylkeskommunen ikke lenger vil bevilge sin del av midlene. Til nå har meste-parten av midlene vært brukt på fylkesvegene. Uten fylkeskommunalt tilskudd må vi forvente at midlene i større grad blir brukt langs kommunale veger.

Fylkeskommunen bidrar lite til gjennomføringen av det handlingsprogrammet for trafikksikkerhet de selv har vedtatt.



I årene 1986-88 hadde vi også et mindre beløp til sikkerhets- og miljøtiltak. Dette falt bort igjen i 1989. Vi har i dag en lang rekke spesielle ulykkesutsatte punkter og strekninger på fylkesvegnettet.

At ulykkestallene ikke har gått dramatisk i været disse årene skyldes ikke fylkeskommunalt innsats, men

må langt på veg tilskrives at det generelle trafikksikkerhetsarbeidet har hatt sin virkning.

Gjennom vegtrafikklovens § 40a er fylkeskommunen pålagt ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket.

Tabellen viser antall registrerte personskadeulykker i Vestfold, totalt på alle veger og på fylkesveger, i perioden 1979 - 1988:

År	Alle veger	Fylkesveger	Fylkesveg % av alle v.
1979	437	87	19,9
80	429	111	25,9
81	444	128	28,8
82	397	96	24,2
83	389	95	24,4
84	419	81	19,3
85	417	87	20,9
86	513	109	21,2
87	418	104	24,9
88	443	95	21,4

I «Handlingsprogram for trafikksikkerhet i Vestfold 1990-93», vedtatt av fylkestinget, er det en målsetting om maksimalt 400 registrerte personskadeulykker pr. år. Når fylkesvegbudsjettet ikke inneholder tilstrekkelige midler til normalt vedlikehold, ingen bevilgninger til nyanlegg/ombygging eller til spesielle sikkerhets- og miljøtiltak og det heller ikke ytes fylkeskommunalt tilskudd til Aksjon skoleveg, bidrar fylkeskommunen selv lite positivt til gjennomføringen av det vedtatte handlingsprogrammet for trafikksikkerhet.

Samfunnets og den enkeltes utgifter ved trafikkulykker er store. Også fylkeskommunen blir berørt. Med utgangspunktet i undersøkelser og beregninger andre steder kostet trafikkulykkene i Vestfold i 1986 fylkeskommunen ca. 30 mill. kr. Fylkeskommunen har altså en betydelig økonomisk uttelling pga. trafikkulykkene og er selv vegholder for den del av vegnettet hvor ca. hver femte ulykke skjer.

På en pressekonferanse i 1987 opplyste folk fra den faglige ledelsen ved Vestfold sentralsykehus at ulykkessommeren 1986 opplevdes som et mareritt for personalet ved sykehuset. Det oppsto krise — særlig på kirurgisk avdeling. Dette førte til forlengede køer og lidelser for andre pasienter som ventet på operasjoner og behandling, og noen måtte overføres til sykehus i andre distrikter. Ansatte ved sykehuset måtte ha krisepsykiatrisk hjelp.

Det regnes med at en pasient som er alvorlig skadd i en trafikkulykke koster sykehuset kr. 8.000,- eller mer pr. døgn — dette er rundt fire ganger så mye som for en gjennomsnittspasient. Alvorlige trafikkskader krever tilsyn døgnet rundt og skyver andre pasientgrupper til side.

En undersøkelse ved Regionsykehuset i Trondheim (RiT) viste også at trafikkskadene førte til en spesiell stor belastning på kirurgisk avdeling (Lerheim, 1984). I gjennomsnitt la trafikkskadde beslag på 4,7% av sykehusets kapasitet, mens de la beslag på rundt 13% av kapasiteten på kirurgisk avdeling.

Et eksakt mål på trafikkskadenes belastning på Vestfold sentralsykehus er ikke fremskaffet, men vi konstaterer at belastningen er betydelig, og at perioder med høye ulykkestall fører til krisetilstander ved sykehuset.

Det må derfor være rimelig å trekke den slutning at en vilje til økt innsats på helsesektoren bør innebære en økt innsats for å redusere tallet på trafikkulykker — fordi trafikkskadene er et helseproblem i seg selv og fordi de fører til ytterligere problemer for andre pasientgrupper.

Færre trafikkulykker vil både direkte og indirekte bidra til å redusere sykehusøkene.

En pasient som er alvorlig skadd i en trafikkulykke koster sykehuset (og fylkeskommunen) kr. 8.000 eller mer pr. døgn.



Større trafikkvekst enn ulykkesvekst

av Øystein Langdalen

Ulykkestallene for Vestfold har variert på noenlunde samme måte som landstallene de siste fem årene. Politiet har sendt oss rapporter på snaue 420 ulykker med personskade hvert år, med unntak av 1986 da vi endte opp med 513 ulykker. Det er kanskje en liten trøst i at også tallene for hele landet var spesielt høye dette året.

I 1987 var tallene igjen nede på «normalt» nivå, men i Vestfold opplevde vi en ny økning i 1988. Landstallene gikk da enda litt ned. Vi forsøkte å finne ut av denne siste økningen, og kunne etterhvert spore dem til Larvik politidistrikt, og da spesielt gamle Larvik kommune. Noen konkret årsak fant vi ikke, og de tallene vi har hittil i 1989 tyder på at vi er tilbake til det gamle.

I tabellform ser ulykkestallene slik ut:

	1984	-85	-86	-87	-88	-89 ^{*)}
Ulykker, riksveg	231	244	298	242	260	159
Ulykker, totalt	419	417	513	418	443	285
Skadde og drepte	558	583	666	540	567	—
Drepte	14	21	15	20	17	

^{*)} t.o.m august

I Norsk Vegplan for perioden 1986 - 89 var målet for trafikksikkerhetsarbeidet at antall ulykker på riksvegene ikke skulle være høyere enn 200 i 1989, dvs. redusert med omkring 30 ulykker i forhold til 1984. I løpet av de åtte første månedene i år skjedde det 159 ulykker på riksvegene (foreløpige tall). Til sammenligning skjedde det i fjor 165 ulykker på riksvegene i samme periode, og vi endte til slutt på 260 ulykker. Jeg risikerer neppe å spise hatten min om jeg påstår at 1989-tallene vil ligge godt over målet på 200 ulykker. (Noen hatt har jeg da heller ikke).

Hvorfor klarer vi ikke å nå det mål vi satte oss for den vegplanperioden vi snart er ferdige med? Vel, det kan jo være flere grunner til det, men forklaringen ligger nok først og fremst i en trafikkvekst som har vært en god del høyere enn det man hadde regnet med, både på sentralt hold og i Vestfold.





Trafikkmengden har altså økt betydelig mer enn forutsatt i Norsk vegplan. Der ble det forutsatt en økning på 1,8% pr. år i Vestfold, eller fra 7,4% fra 1984 til 1989.

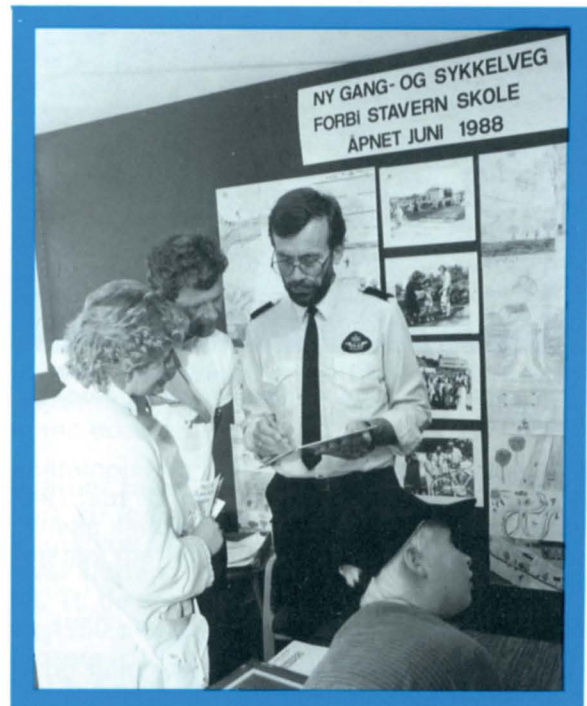
Den faktiske trafikkøkningen ser ut til å bli ca. 15% for riksvegnettet i sin helhet. På E 18 ved Gunnestad i Sande, som ofte brukes som referansepunkt, har vi hatt en trafikkøkning på drøye 23% på disse årene, dvs. grovt regnet 15 prosentpoeng mer enn forutsatt. Til sammenligning økte ulykkestallene med 5,7% i samme periode.

Ut fra dette er det ikke unaturlig at ulykkestallene er høyere enn det som i utgangspunktet var en realistisk målsetting. Hadde vi i vegplanen regnet med den trafikkøkningen vi faktisk har hatt, og satt oss mål deretter, ville vi sannsynligvis ha vært fornøyde med resultatet i dag.

Det har med andre ord skjedd ting som har bidratt til å holde igjen ulykkestallene i forhold til den økte trafikken. Statens veg-

vesen har også gjort sitt i dette trafikk-sikkerhets-arbeidet, på flere områder. For eksempel er et godt vedlikehold avgjørende for sikkerheten. Vi har satt i gang automatisk trafikk kontroll (ATK) på E-18. Vi følger ulykkesutviklingen på vegene våre, og forsøker å gå inn med tiltak og forbedringer. Vi informerer om ulykkesituasjonen, både innen og utenfor etaten. Biltilsynet gjør sitt på sjåfør- og kjøretøysiden. I tillegg har vi alle de andre «trafikk-sikkerhetsarbeiderne», Trygg Trafikk, politiet osv.

Selv om vi ikke klarer å nå det målet vi satte oss, er det ingen tvil om at det uten vår og andres innsats kunne ha vært adskillig verre.



Aktivt trafikk-sikkerhetsarbeid gjør at ulykkestallene holdes nede selv om trafikkveksten er stor.

1947 - 1960 F til mas

Martin Nordkvelle forteller

De første femten åra etter krigen var på mange måter spesielle i norsk historie. Grunnlaget ble lagt for det velferdssamfunnet vi kjenner i dag med alle sine styrker og svakheter. Norge ble for alvor et i-land. Vi var på veg fra tog- og båtsamfunnet til bilsamfunnet. Også for Statens vegvesen ble perioden avgjørende — først nå gjorde maskinene grove innhogg på det tradisjonelle manuelle vegarbeidets område. Etaten gjennomgikk en rivende utvikling og en rask modernisering.

Vestfolder'n har snakket med tidligere leder for maskinavdelingen, Martin Nordkvelle, som sto helt sentralt i denne prosessen i Vestfold. Nord-



Rydding etter ras på E 18 ved Tvillingbru, Holmestrand, mars 1958. Legg merke til vegstandarden og at håndkraft fortsatt brukes.

kvelle, som i sommer gikk over i pensjonistenes rekke, var ennå ikke 23 år da han 12. mai 1947 tiltrådte som midlertidig maskinteknisk assistent på vegkontoret, direkte underlagt vegsjef Thor Larsen.

Få kontorfolk, mange i driften

— Min oppgave ble å registrere alle biler og maskiner, sørge for vedlikeholdet av dem og foreslå nyanskaffelser, sier Nordkvelle. Da han begynte var det 14 ansatte på vegkontoret. — Til gjengjeld var det langt flere «fotfolk» enn i dag, totalt en 3-400 mann fordelt på 7 oppsynsmenn. Antallet varierte en del fra sommer til vinter.

Om sommeren var det mange hvalfangere som jobbet på vegen, særlig med asfaltlegging. Antallet var høyt bl.a. fordi mange var tatt inn på sysselsetting etter krigen.

Organisasjonen var vel en helt annen enn i dag?

— Ja, fram til 1963 hadde vi distriktsdeling og ikke funksjonsdeling som i dag. Vestfold var delt i to avdelinger, et nordre og et søndre distrikt fram til 1952. Deretter ble det tre distrikter.

Avdelingsingeniøren hadde ansvaret for såvel plan, som anlegg og vedlikehold i sitt distrikt. Til å hjelpe seg med dette hadde han en teknisk assistent, som også var ingeniør-utdannet. Han drev fortrinnsvis med stikning om sommeren og renskriving av profiler om vinteren.

Mye gammelt og dårlig utstyr

— *Du skulle altså registrere biler og maskiner da du startet i jobben. Hva fant du?*

— Det var fryktelig mye gammelt og dårlig utstyr. Vi hadde totalt 13 biler, alle var lastebiler, av mange forskjellige merker. Den eldste var en Gilford fra 1931. To av bilene var av etterkrigsmodell, det var to Ford'er som jeg husker hadde kostet 15.060 kroner stykket da de ble kjøpt inn. Lastebilene hadde ikke større lasteevne enn 3½-4 tonn. Allerede i 1948 kjøpte vi imidlertid vår første varebil — en Bedford — til en oppsynsmann og like etter en tilsvarende til teknisk ass. i nordfylket. I 1950 kom det dessuten to Peugeot 203'er.

— *Hva slags andre maskiner disponerte vegvesenet i 1947?*

— Vi hadde en 6-7 gamle Drafn veghøvler og noen gamle valser. Dessuten hadde vi en bensindrevet kompressor som var tilbake fra anlegget av Vrengen bru i første del av 30-åra. Men den var lite brukt fordi borstålet var for dårlig til bruk av trykkluft foreløpig.

Gamle og nye veghøvler

— *Drafn-høvelen var jo en viktig nyvinning da den kom i mellomkrigsårene. Den gjorde altså fortsatt tjeneste?*

— Ja. Drafn-høvelen var bygd på Drammens

a håndkraft vindrif

Jernstøperi. Egentlig var det en Fordson traktor som var drivelementet. Forakselen var tatt av og bygd inn i ny ramme. Ny foraksling ble plassert helt foran på rammen. Drafn-høvelene var i drift til langt ut i 50-åra. I 1947 var imidlertid de første amerikanske veghøvelene — eller motorgraderne — kommet til landet.

— Når fikk vi vår første moderne høvel?

— I 1950. Det var en Austin Western. Den hadde hydraulisk styring og drift på alle fire hjula. Den kom også på mange måter til å revolusjonere vintervedlikeholdet. Vi kjøpte også en røymving til denne slik at vi kunne brette ned brøytekanterne og få plass til mer snø. I 1955 fikk vi en Bolinder Munktell (dvs. Volvo) veghøvel. Den var mekanisk operert. Den var på 10 tonn og hadde boggidrift. Statens vegvesen i Norge kjøpte 20 veghøveler av denne typen under ett, og jeg kjørte selv den vi skulle ha fra Eskildstuna og hjem. Det tok tre dager.

— Men fortsatt var det vegvokterne som var grunnstammen i vedlikeholdet?

— Ja, slik var det ennå utover i 50-åra. Noen lensmenn var dessuten fortsatt vegtilsynsmenn på fylkesvegene, d.v.s at vegvokterne rapporterte til dem. Den siste som var tilbake av disse tror jeg var lensmann Sandkleven i Sandar.

Bulldozerne var selve gjennombruddet

— Hvordan var situasjonen på anleggsfronten da du begynte?

— De viktigste anleggene de første årene var ny «Sørlandske» fra Gulli til Undrumsdal, og vegen fra Sem kirke til Gulli (riksveg 308). Vinteren 47/48 husker jeg at vi drev og tok ut den store skjæringen på Gulli. Dette skjedde med håndmakt og vagg på skinnegang. Så fortsatt ble anlegget drevet mer eller mindre som det alltid hadde vært gjort.

— Men nå ble det vel endringer der også etterhvert?

— Ja, de første bulldozerne fikk vi i 1948. Dette var amerikansk «surplus» (overskudds)-materiell som kom fra Tyskland. Det var to 16 tonns Caterpillar D7'er. Den første tida hadde vi nok å gjøre med å sette dem i stand. Maskinene var jo langt fra nye og ubrukte.



Den første bulldozeren i aksjon med snørydding på E 18-anlegget på Hemsengen 1951.

— Dette var vel det første gjennombruddet for «den nye tiden» i vegetaten i Vestfold?

— Ja, dette var jo en fullstendig revolusjon. Og oppfatningen blant folk var at nå skulle alt kunne løses. Dozerne ble oppfattet som et universalkjøretøy. Den ene dozeren ble satt inn i skjæringen ved Gulli vinteren 1948/49, og da gikk arbeidet raskt unna. Uten problemer var det likevel ikke. Jeg husker at dozeren kjørte seg ettertrykkelig fast, og at vi brukte tre dager på å få den løs igjen. Det var jo ren gytje oppå der når mildværet kom. Sommeren 1949 tok vi forøvrig ut skjæringen ved Galleberg/Foss i Sande med den ene dozeren.

— Var det vanskelig å skaffe nytt utstyr?

— Det var jo importrestriksjoner, og vi fikk vel aldri utstyret så raskt som vi hadde ønsket det. Likevel klarte vi stort sett å skaffe oss det vi ville ha. Til de store Sørlandske-anleggene omkring 1950 ble det f.eks. anskaffet nye lastebiler og dozere. I 1950 fikk vi for øvrig vår første gravemaskin; en Austin Western. Den var bygd på traktor chassis og hadde maks 180 graders sving og belter. Til å begynne med gikk den i Spettås grustak på Hortensvegen der vi tok ut masser til Gulli - Undrumsdal-anlegget.

1947 - 1960 Fra håndkraft til maskindrift

— Og siden ble det flere gravemaskiner.

— Ja, i 1952 fikk vi en Blow-Knox maskin og året etter en til. I 1956 fikk vi så en 20 tonns Landsverk-maskin fra Sverige. Alle disse første maskinene var forøvrig wire-maskiner. Først på slutten av 50-tallet kom de første hydrauliske maskinene, og siden ble det mye Brøyt og Åkermann.

— Så gravemaskinene overtok på en måte lastefunksjonen fra bulldozerne?

— Ja, når de hydrauliske maskinene kom kan vi si det. Men på femtitallet hadde vi også mange andre typer maskiner, bl.a. beltshoweler. Dette var et bulldozer-chassis som var stivet av og påmontert lasteskuff. På slutten av 50-tallet fikk vi også de første Michigan hjullasterne. Den aller første kom i 1958, og så fikk vi en til året etter. Denne er forresten tatt vare på og finnes på Ås. Ellers hadde vi også mellomspill med hjuldozere og turna-dozere.



Over til trykkluft og diesel

— Og nå var det vel etterhvert slutt med hammer og feisel også?

— Ja, omkring 1950 fikk vi hardmetall-bor som gjorde at kompressorteknikken her kunne komme fullt til sin rett. Jeg husker forresten godt at i 1947 var en av avdelingsingeniørene fortsatt overbevist om at det aldri kom til å bli noe gjenomslag for trykkluftboringen. Mange bor-typer ble forresten prøvd ut før vi havnet på faste bor med faste skjær.

— Og så kom kompressorene for fullt?

— Ja, nå gikk det raskt. Vi var avhengig av å ha nok vinterarbeid og derfor kom vi fort opp i 15-20 kompressorer. De første vi kjøpte var amerikanske Jaeger maskiner. De var bensindrevne med 2,5 kbm luft og 7 kilo trykk. Bensindrevne var også de franske Spiros-kompressorene, d.v.s vi kjøpte også en dieseldrevet maskin av denne typen. I 1954 fikk vi de første Atlas Copco

C4DKV monoblokk-kompressorene. De hadde kompressor og motor i samme blokka og ble skutt i gang med startpatroner.

— Bensindrift måtte da bli veldig ulønnsomt framfor dieseldrift?

— Kompressor-utviklingen gikk rasende fort og etterhvert ble det bare diesel. Avgiftene på bensin førte til at diesel ble stadig mer lønnsomt og særlig på maskiner som det ikke var kilometer-avgift på. I 1952 fikk vi forøvrig vår første diesel-drevne lastebil, det var en Volvo, dessuten bygde vi om noen av våre gamle lastebiler til dieseldrift. I 1954 lanserte dessuten Bolinder en tresylindret dieselmotor som vi fikk bygd inn i de gamle Drafn-høvlene våre. Ombyggningskostnadene sparte vi forøvrig inn i løpet av 1½ til 2 år på prisforskjellen på drivstoffet.

— Hvor stort antall maskiner disponerte vegetaten i Vestfold i 50-åra når antallet var på det høyeste?

— Jeg mener vi var oppe i en 31-32 lastebiler, vi hadde fire gravemaskiner (seinere var vi oppe i sju), fire dozere, en beltelaster og to hjullastere. og husk på at det ikke fantes maskinentreprenører i Vestfold på denne tiden utenom de private lastebileierne.

Maskinsentralen blir selvstendig enhet

— Overgangen til stadig mer maskindrift måtte vel også føre til større behov for fellestjenester i vegvesenet?

— Ja, det er klart. Allerede i 1948 var man imidlertid i gang med de første fellestjenestene på vegkontoret for de to avdelingene. I 1949 fikk jeg ansvaret for å samordne priser og opplegg for brøyting og sandstrøing. Thor Larsen hadde begynt å se på prisene lastebileierne krevde og fant skrikende forskjeller mellom de to avdelingene. Det ble mange og harde møter med lastebileierne. De regnet fortsatt med den gamle hestebroytingstariffen, og dette ga urimelige utslag. Det nye systemet som vi den gangen fikk dem til å godta ligger forresten fortsatt i bunn for brøyte-tariffene.

— Hva med vår egen maskindrift?

— Maskinsentralen startet eget regnskap i 1952-53 under riksvegvedlikeholdets budsjett. Før dette ble alle maskiner eid av bevilgningsposten de var kjøpt inn på. Maskinene ble stort sett på de anleggene som hadde kjøpt dem og når anlegget var ferdig ble de solgt til nye anlegg. Opprettelsen av maskinavdelingen hadde til hensikt å få til en bedre utnytting av maskinene både på anlegget og i vedlikeholdet. Før kunne det være veldig mye dødtid, maskinene kunne bli stående uvirksomme i uker og måneder.

— *Og nå ble maskinene overført til «Bil og maskinavdelingen»?*

— Ja, vedlikeholdets maskiner ble overført for kr. 1,-, mens anleggets maskiner ble stående med krav på maskinavdelingen hvert år.

— *Hvordan var verkstedsforholdene?*

— I 40- og 50-åra var de elendige. På Ilene hadde vi til å begynne med ett rom (oppvarmet med en koksovn) hvor det kunne kjøres inn to biler av datidens størrelse samtidig. Da var det så trangt at du nærmest måtte kripe over den ene for å komme fram til den andre. Like før 1950 ble det bygd ut, slik at vi hadde tre ganger så stor plass som før. Fra midten av 50-åra drev vi noen år parallelt med verksted i de gamle brakene på Ås før vi flyttet alt dit i 1956/57. Her var det så pass plass at vi klarte å få inn en veghøvel. I 1961 sto så det nye verkstedbygget på Ås ferdig. I tillegg hadde vi hele tiden et eget lite verksted i Sande.

Thor Larsen — allsidig og framsynt

— *I dine første 9 år i etaten arbeidet du under en av de mest markante skikkelsene i Vestfolds veghistorie, nemlig vegsjef Thor Larsen. Hvordan var han?*

— Han var veldig allsidig og framsynt. Egentlig var det han som sto bak den såkalte «Bruunske» plan som gjorde det mulig å forsere leggingen av faste dekker gjennom låneopptak der renter og avdrag ble dekket av innsparte vedlikeholdsmidler. Han introduserte dessuten også bruken av telefrie grusmasser i stedet for kultdekker i vegoppbyggingen. De første parsel-

lene som ble bygd på denne måten var forresten Gulli - Undrumsdal og Sem kirke - Gulli. Veger som ligger flott ennå 40 år etter. Larsen fikk også fremmet byggingen av Røssesund bru mellom Tjøme og Hvasser og prinsippielt var det også han som først tok til orde for en høybru over Drammenselva.

— *Andre prosjekter han ivret for?*

— Thor Larsen ville ha en høybru fra Haugar til Kaldnes i stedet for ny Kanalbru i femti-åra. Den gangen stoppet bebyggelsen i Tønsberg mer eller mindre ved Haugar. En slik bru ville ha blitt dyrere å anlegge, men langt billigere i drift enn dagens klaffebru. Dessuten ville byen ha blitt spart for gjennomgangstrafikken. Thor Larsen lanserte forøvrig vegen gjennom Bøkeskogen utenom Larvik. Han var veldig framsynt når det gjaldt maskiner og — ikke minst — han var flink til å få gjennomslag for meningene sine og skape PR for vegvesenet.

Ved utgangen av 50-åra var det meste snudd opp ned i Statens vegvesen. De siste vegvokterne vaktet riktignok fortsatt sine vegstrekninger, men ellers hadde maskinene overtatt det meste av det gamle manuelle vegarbeidet. I 1960 ble det slutt på restriksjonene på bilsalget. Vi beveget oss mot massebilismens tidsalder og dermed kanskje enda en ny fase i Statens vegvesens historie.

Erik Thomassen

Bilde s. 16:

Den første moderne veghøvelen kom til Vestfold i 1950.

Til høyre:

Vegen Sem kirke - Gulli (rv. 308) var en av de første som ble bygd etter Thor Larsens nye metode med telefrie grusmasser.



Slik skal vintervegene være:

Kommer det snø om natta skal hele vegnettet være gjennombrøytet innen klokka blir 0600, og fortau og gangbaner skal være brøytet en time senere. Det er tøffe mål Statens vegvesen har satt seg for riksvegvedlikeholdet om vinteren, og man legger ikke skjul på at noen av dem kan bli vanskelige å nå når værgudene slår seg vrang.

Vegetaten har klare standarder å gå etter når det gjelder brøyting, rydding og strøing. Standardene er faglig fundert og lagt på det nivået som samfunnsmessig sett er mest økonomisk, d.v.s der summen av vedlikeholdskostnadene og trafikantenes kostnader er lavest.

Brøyting skal iverksettes når snømengden er 2 cm på veger med ÅDT (gjennomsnittlig trafikk pr. døgn i løpet av et år) over 1500, mens det kan komme 3 cm kram eller 5 cm tørr snø på mindre trafikerte veger før snøplogene må i sving. Den maksimale snømengden på vegene etter at brøytingen er startet er satt til 10/15 cm (etter trafikkmengden på vegen). Nokså få riksvegstrækninger i Vestfold har lavere ÅDT enn 1500.



Når vegene er ferdig brøytet skal man straks gå i gang med å rydde vegkryss og foran skilt som er viktige for sikker trafikkavvikling. Veghøvlene må i sving når issålen på vegen er 2/3 cm (etter trafikkmengden på vegen).

Behovet for sandstrøing avgjøres av friksjonsforholdene. Dersom det blir så glatt at normalt vinterutrustede biler ikke kan ta seg opp bakker (friksjonskoeffisient under 0,25) skal det punktstrøes i kurver, bakker og kryss. Kommer koeffisienten under 0,15 skal det strøes sammenhengende.

Når friksjonskravene tilsier det, skal punktstrøing være utført innen morgen og ettermiddagsrushet starter — kl. 0600 og 1500. Ellers skal punktstrøing være utført senest innen 2/4 timer (etter trafikkmengde på vegen) etter at friksjonskoeffisienten er registrert under 0,25.

Vedlikeholdsstandarden er interne arbeidsmål for Statens vegvesen, og er ikke juridisk bindende. For fylkesvegene må dessuten lista legges betydelig lavere. Fylkets vegvedlikeholdsbudsjett er bare 2/3 av det som ville være nødvendig for å holde riksvegstandarden.

Lite salt i Vestfold

De siste årene har Statens vegvesen Vestfold brukt salt på E 18 og innfartsvegen til Sandefjord samt i enkelte bakker. Førrige vintersesong ble det på prøvebasis innført en ny saltrode som omfattet riksvegene 308 Gulli - Kjelle; 310 Horten - Tønsberg; 312 Sembyen - Kjelle og Ås-Tombakken på riksveg 35. På grunn av den milde vinteren i fjor blir dette forsøket videreført i år. I tillegg vil det som før bli «flekskaltet» på spesielt utsatte punkter høst og vår.

Vegdirektoratet legger opp til salting i de delene av landet hvor klimaet ligger til rette for dette. (Saltet har ingen funksjon når temperaturen faller til under $\div 6$ grader). I Vestfold har man allikevel av ulike grunner vært tilbakeholdne med saltbruken.

I fylket vårt er det gjort forsøk med fukting av saltet. Dette gir større effekt og gjør det mulig å redusere saltmengdene på vegen. En ny saltingsmetode er nå under utprøving i andre deler av landet. Ved å blande saltet med vann kan man redusere saltmengdene til 1/5 av det som må til i dag. Dette forsøket imøteses med spenning blant vedlikeholdsfolkene i Vestfold.

Fire dobbel værmelding

En effektiv og rasjonell vinterberedskap er avhengig av sikre værmeldinger. I Vestfold vil Statens vegvesen denne vinteren ha tilgang på fire separate værvarslingsystemer.

I samarbeid med Meteorologisk institutt utprøves det en værradar som er plassert i Oslo-området og som i hovedsak dekker lavlandet langs Oslofjorden. Radaren kan vise oss størrelsen på skyene og hvor mye fuktighet de inneholder. Dette har en klar indikasjon på nedbørmengde; desto tettere skyer, desto mer nedbør.

Hver morgen og kveld vil det bli overført kart til fargeprintere på vegstasjonene med kommentarer fra meteorologene. Dersom situasjonen tilsier det, kan kartene sendes oftere, opp til hver halvtime. Veggraden kan få stor betydning for vintervedlikeholdet, særlig fordi man kan holde oversikt over lokale bygevær, som jo kan gi betydelige snømengder.

Et annet system er knyttet til bruken av såkalte meteogrammer. Dette er grafisk framstilte prognoser for værutviklingen på et sted for de kommende 42 timene. Prognosene overføres direkte til vegstasjonenes dataanlegg 2 - 4 ganger i døgnet. Meteogrammene oppdateres oftere enn de vanlige værmeldingene, og de tar større hensyn til lokale forhold.



I tillegg til disse systemene vil vegstasjonene kunne hente opplysninger fra vegvesenets egne værstasjoner langs E 18 i Telemark og på Ås. Dette kan ha betydning når man skal holde seg orientert om snøvær som nærmer seg fra sør. Dessuten vil naturligvis de ordinære værmeldingene og langtidvarslene fortsatt være tilgjengelige.

På jobb døgnet rundt

I beredskapsperioden fra 15. oktober til 15. april er det folk fra Statens vegvesens vedlikeholdsorganisasjon i beredskap eller på jobb døgnet rundt. Fire mann i hvert av de tre vedlikeholdsområdene deler på å være på jobb utenom vanlig arbeidstid fra kl. 0300 til kl. 2300. Resten av døgnet er det folk i beredskap som skal rykke ut etter behov. Når Kong Vinter slår til for fullt er over 50 brøytebiler — Vegvesenets egne og private — klar til å gå løs på snømassene.

Statens vegvesen setter inn åtte store lastebiler i vintervedlikeholdet. I tillegg kan man disponere fem biler som til daglig brukes på veganlegg rundt om i fylket. Utover dette er det engasjert 42 private lastebilieiere til å ta seg av brøytingen i fylket. I de sentrale byområdene i Horten, Tønsberg, Sandefjord og Larvik er det kommunene som står for snøryddingen. På riks- og fylkesvegene skjer dette på oppdrag av Statens vegvesen og dekkes over etatens budsjetter.

Vegvesenets folk skal primært ta seg av salting, strøing, og brøyting på E 18, i Holmestrand sentrum og på riksvegene 35, 308, 310 og 312 inn til Tønsberg fra nord og vest. Veghøvlene har hele fylket som sitt virkefelt. Nytt av året er at man har høvelførere i beredskap i helgene.

De private brøytekontraktørene har døgnerberedskap vinteren igjennom og kan ikke ta på seg andre jobber som kan komme i konflikt med brøytingen. En del av dem har også kontrakt på å utføre sandstrøing. Kryssryddingen er satt bort til private kontraktører med traktor eller hjullaster.

Vegvesenets egne rodeformenn fører tilsyn med at vegene rundt om i distriktene vedlikeholdes i samsvar med den vedlikeholdsstandarden det legges opp til og tar dessuten sammen med sitt rodslag seg av nødvendig manuell rydding. De holder skilt og kantstolper rene og sørger for at brøytestikkene står som de skal.



Statens vegvesen har satt seg høye mål for vintervedlikeholdet og har bygget opp et stort apparat for å kunne mestre alle tenkelige værforhold.

Betong – fram

Vegdekker av høyfast betong kan være framtidens dekker på høyt trafikkerte veger i Norge. Betongdekkene har langt større motstandsdyktighet mot piggdekkslitasje enn vanlige asfaltdekker, men er også betydelig dyrere (ca. 75%) å legge. Foreløpig er det imidlertid mye som er uavklart når det gjelder hvordan sporslitasjen skal håndteres når denne — etter mange år — inntreffer.



Vegdekket på parsellen Gulli-Holmene skal kunne ligge i 15 år uten vedlikehold.

Piggdekkslitasjen på asfaltdekkene koster samfunnet rundt 350 millioner kroner pr. år. I tillegg representerer slitasjestøvet et miljøproblem i områder som ligger inntil veger med stor trafikk. Den stadige reasfalteringen medfører dessuten både forstyrrelser for trafikkavviklingen og trafikkfarlige situasjoner.

Vestfold har vært et foregangsfylke når det gjelder bruken av betong som vegdekke. Det første betongdekket i moderne tid ble lagt på E 18 i Sandefjord i 1979. Siden den gang er betongdekkene betydelig forbedret, og dekket som ble lagt på parsellen Tassebekk — Klinestad i 1986 hadde en slitestyrke som var beregnet til den firedobbelte av asfalt. I år er det igjen lagt betong på E 18 i Vestfold. Dekket som er lagt på den nye motorvegstrækningen Gulli - Holmene i Tønsberg er ytterligere forsterket i forhold til dekket som ble lagt for 3 år siden.

Etter tre års bruk er sporslitasjen på Tassebekk — Klinestad ca. 6 mm. Med en gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) på 15 000 kjøretøyer er dette meget bra og i tråd med de forutsetningene man la til grunn da dekket ble valgt.

Deler av parsellen Gulli — Holmene vil i sitt første driftsår trolig benyttes av bortimot 16 000 kjøretøyer pr. dag. Med denne trafikkbelastningen og forventet trafikkvekst framover, skal betongdekket kunne ligge til år 2005 før spordybden når 25 mm og vedlikeholdstiltak må iverksettes. Dekket som ble lagt nå i høst har en tykkelse på 22 cm og består av betongkvalitet C 75.

Den høyfaste betongen er norskutviklet og er et resultat av forskning i forbindelse med offshore-virksomheten og bevisst arbeid med å finne fram til tilslagsmaterialer som er spesielt velegnet til bruk i vegdekker. Her har Norcem's «Vegsliter» på Slemmestad, som også Vegdirektoratet er involvert i, stått sentralt. Vegsliteren gjør det mulig å få til en rask utprøving av ulike betongkvaliteter ved at betongen utsettes for dekkslitasje tilsvarende den vi har på vegnettet, men over langt kortere tid.

Mye tyder på at vi nå kan stå foran et gjennombrudd for betong på norske veger. Vegdirektoratet har utarbeidet en «Handlingsplan for vegbetong 1990 - 93» og entreprenører har hentet tungt utleggerutstyr til landet i påvente av at stadig flere nye vegstrekninger skal få betongdekke.



Mye tyder på at vi kan stå foran et gjennombrudd for betong på norske veger.

En viktig bieffekt av satsingen på vegbetong er at asfaltprodusentene nå legger seg i selen for å finne fram til nye og mer slitesterke asfalttyper. Klare framskritt er allerede gjort på dette området, og det har også vært en tendens til prisfall på asfalt når betong har vært et aktuelt alternativ.

das vegdekke?

VEDLIKEHOLDET ER PROBLEMET

«Før eller siden blir alle veger svarte», sier man gjerne i asfaltbransjen. Med det mener man at det er så mange problemer knyttet til vedlikeholdet av sporete betongdekker at resultatet blir at de til slutt allikevel må asfalteres.

Før dekkene som er lagt i Vestfold er det imidlertid en forutsetning at de skal kunne freses eller slipes ned to ganger før de er modne for utskifting. Dette er årsaken til at man har lagt et dekke som er hele 22 cm tykt.

Fresing av betongen med piggvalsefres er ingen fullgod løsning, sier avd.ing. Henning Røed ved Statens vegvesen Vestfold. Betongen knuses ned og det avsettes spor etter piggene. Selv med den minste tannavstand som i dag er mulig, gir dette dårlig kjørekraft, spesielt for motorsyklister. Røed mener forøvrig at uansett vedlikeholdsmetode må det stilles strengere krav til fundamenteringen av betongdekker enn det som gjelder for asfalt.

Det største problemet med fresingen er at fugene ødelegges, sier Røed. Man kunne tenke seg å behandle området inn mot fugene spesielt og ellers frese resten av vegbanen, men dette er lite praktisk. Forsøk Norcem Cement as har utført på Slemmestad viser dessuten at det i dag neppe er praktisk mulig å frese betong med høyere fasthet enn ca. C 60. Dette betyr at de nylagte betongdekkene i Vestfold med dagens teknologi vanskelig kan behandles ved hjelp av fresing.

Slik vi vurderer forholdene i dag, vil sliping gi det beste resultatet, sier Henning Røed. Til dette trengs det imidlertid en diamantslipemaskin som i dag koster ca. 2,5 mill. kroner. Prinsippet for diamantsliperen er at sliping utføres ved hjelp av et hurtig roterende slipehode som består av opp til 190 diamantsagblader klemt fast på en spindel med 2 - 3 mm mellomrom. Diamantsliperhodet skjærer opp betongens overflate skånsomt og uten å sette spor.

Man kan tenke seg at slipemaskinen kan leies inn fra utlandet enkelte år for å vedlikeholde våre betongvegstreknings, eller den kan anskaffes til fast bruk her i landet. Med relativt få vegstreknings med betongdekke og lange vedlikeholdsintervaller sier det imidlertid seg selv at kostnadene knyttet til sliping for langt kan bli relativt store.

I Vestfold har man altså ut fra en totalvurdering valgt å legge betong på E 18. Fordelene er så mange at de oppveier den smule usikkerhet som kan knyttes til vedlikeholdet av dekkene. Med vedlikeholdsintervaller på 12 - 15 år sier det imidlertid seg selv at den teknologiske utviklingen kan gjøre denne problemstillingen uaktuell før nedsliping eller fresing blir nødvendig.



Betongdekkene som legges i dag er beregnet å skulle kunne slipes ned tre ganger. Dette er imidlertid en kostbar prosess.

SAMORDNING, FANTASI OG PENGER!

Kollektivtrafikk i Tyskland og Sveits:

av Øystein Ludvigsen

De tre stikkordene i overskriften summer opp inntrykkene som undertegnede sitter igjen med etter en ukes studietur om kollektivtrafikk i Vest-Tyskland og Sveits. Studieturen ble foretatt sammen med tre representanter fra Vegdirektoratet og Akershus vegkontor og ble finansiert gjennom direktoratets årlige stipendtildeling til ansatte i Statens vegvesen.

I løpet av en uke ble byene Hannover, Stuttgart og Freiburg i Vest-Tyskland samt Schaffhausen og Locarno i Sveits besøkt med en dag på hvert sted. Gjennom de norske ambassadene i Bonn og Bern var det avtalt møter og befaringer med offentlige og private kollektivtrafikketater og -utøvere. Besøkene omfattet så vel storbyer på Oslos størrelse (Hannover, Stuttgart) som mellomstore byer etter norsk målestokk (Freiburg, Schaffhausen, Locarno).

lektivtilbud selv om det er flere kollektivselskaper som opererer i området. I alle de tre tyske byene er det et samordnende organ på kommunalt nivå som planlegger og markedsfører kollektivtilbudet for alle selskaper under ett. Selv i Stuttgart med 14 kollektivtrafikk-selskaper har en slik samordning vært mulig.

Denne samordningen har selvsagt den fordel at publikum får et enhetlig rute- og takstsystem å forholde seg til uansett hvilket selskap de benytter. Behovet for overganger og ulike billettsystemer blir dermed mindre enn om alle selskaper hadde operert hver for seg.

Det er nettopp et slikt overordnet kollektivtrafikkorgan med ansvar for planlegging og samordning som savnes i de fleste norske byer. Det er imidlertid ingen grunn til at denne samordningen ikke skal være mulig å få til også i Norge, eventuelt med nødvendige endringer i samferdselsloven og konsesjonsbestemmelsene.



Det er nødvendig å samordne og tenke utradisjonelt for å få til en offensiv satsing på kollektivtrafikken.

Markedsføring

Man kan ikke regne med at flere velger buss fremfor bil hvis rutetabeller og ulike rabattordninger er vanskelig tilgjengelige for folk flest. Som det ble sagt i Freiburg: man må hamre inn i hodet på folk hvor enkelt og fordelaktig det er å bruke kollektivtrafikk. Freiburger Verkehrs AG var da også et forbilledlig eksempel på hvordan kollektivtrafikken kan markedsføres.

Som allerede antydnet er hovedinntrykket fra studieturen at det er tre faktorer som er nødvendige for at man skal lykkes i å styrke kollektivtrafikkens rolle, nemlig

- samordning av kollektivtrafikktilbudet
- fantasi i markedsføring og profilering
- politisk aksept for at god kollektivtrafikk må koste penger for samfunnet.

Samordning

Felles for alle stedene vi besøkte var at det var lagt stor vekt på å oppnå et ensartet kol-

lektivtilbudet er miljøkortet som kan kjøpes for et helt år eller for hver måned til en forholdsvis rimelig pris. Dessuten opererer man stadig med «spesialtilbud» på buss og trikk i forbindelse med forskjellige arrangementer som finner sted i byen i løpet av året (folkefester o.l.). Mye av markedsføringen er knyttet opp til miljøproblemene i området. Freiburg er nemlig «hovedstaden» i Schwarzwaldområdet som er truet av den mye omtalte skogsdøden. En egen «miljølogo» går igjen i all markedsføring av kollektivtrafikken.

Et annet eksempel er Stuttgart der man får kjøpt en kombinert buss/bane-billett og inngangsbillett når 1. divisjonslaget i fotball har hjemmekamper, selvfølgelig til rabattpris.

Økonomi

Både i Vest-Tyskland og Sveits synes politikerne å ha skjønnet at samfunnet må være villig til å betale for gode kollektivtilbud. Villigheten til å bruke penger på kollektivtrafikk (investeringer og drift) er større enn den har vært i Norge til nå (de politiske signaler i forbindelse med behandlingen av Norsk veg- og trafikkplan kan tyde på nye holdninger også her til lands).

Det skal imidlertid ikke stikkes under en stol at samfunnsøkonomien generelt er bedre i Vest-Tyskland og Sveits enn i Norge. Dessuten finnes det enkelte finansieringsformer som foreløpig ikke er «gangbare» i Norge, f.eks. øremerket bensinavgift i hele Sveits og øremerket andel av parkeringsavgifter (75%) og av skatteinntekter (5%) i Scauffhausen som kan brukes til investeringer i kollektivtrafikk.

tog hver time eller oftere. Dette er nok et eksempel på villigheten til å satse på kollektivtrafikken, ikke bare i ord, men også i handling.

Hva så med biltrafikken?

Ut fra det som er sagt ovenfor skulle man kanskje tro at de lenger sør i Europa satser kun på kollektivtrafikk for å løse fremtidens transportbehov. Slik er det dog ikke.

Særlig i Vest-Tyskland har man forlenget etablert et hovedvegssystem som leder gjennomgangstrafikken utenom sentrum. I de to sveitsiske byene er man i ferd med omfattende vegprosjekter (i Locarno et tunnelprosjekt til 2 mrd. kr) som skal fjerne gjennomgangstrafikken fra sentrum og bedre forholdene for kollektivtrafikken og miljøet generelt i sentrum.

Man har ingen illusjoner om at kollektivtrafikken skal kunne overta eller sterkt begrense biltrafikkens rolle i bytrafikken.



Spesielt gir bensinavgiftsfondet i Sveits, som opprinnelig er tiltenkt veginvesteringer, store muligheter for å bedre infrastrukturen til kollektivtrafikken etter hvert som veginvesteringene avtar.

I det hele tatt synes det nødvendig å tenke utradisjonelt og å løsrive seg fra tradisjonelle byråkratiske budsjetteringsregler for å kunne tilføre kollektivtrafikken de økonomiske ressurser som må til for å bedre tilbudet.

Sveits har det tetteste jernbanenettet i hele Europa (verden?). Selv om landet er lite er dette ganske imponerende når man ser hvilken geografi landet har. Nå satser man på et «togkonsept år 2000» som innebærer at det på alle linjer skal gå et

Det satses likevel på kollektivtrafikken som et supplement til biltrafikk, spesielt for sentrumsrettede reiser. Selv om biltettheten er stor (nesten 1 bil pr. 2 innbyggere) regner man med at biltrafikken vil fortsette å øke.

Ut over de generelle inntrykkene som er formidlet ovenfor ga studieturen en mengde tips av mer detaljert karakter. Disse vil bli nærmere omtalt i rapporten fra studieturen som vil foreligge i løpet av høsten.

