

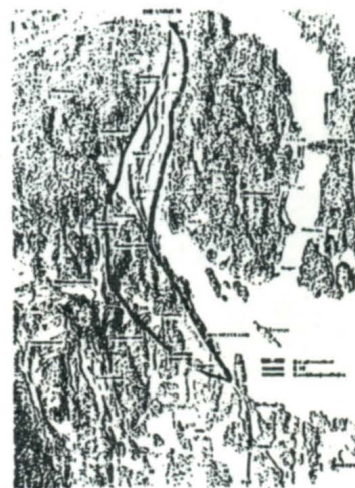
 Statens vegvesen 1864 - 1989* 125 år
Vestfolder'n

Internt organ for Statens vegvesen Vestfold

Høyt spill om E 18

Vestfolds største samferdselsprosjekt gjennom tidene - ny E 18 i nordre Vestfold - har utviklet seg til en politisk thriller av dimensjoner. I det Vegdirektoratet var klar til å sende ut hovedplangodkjenningen grep Finansdepartementet inn og ba om en samfunnsøkonomisk sammenligning mellom den vedtatte Kombinasjonslinjen og det såkalte Østalternativet som en aksjonsgruppe har foreslått. For øyeblikket ser det ut til at Stortinget vil avvise utspillet.

side 2, 7, 8, 9, 10



VÄG E18 EIK - HELLAND
ÖSTALTERNATIVET

EN FÖRSTUDIE

GF-VÄG OCH TRAFIK

JANUARI 1989

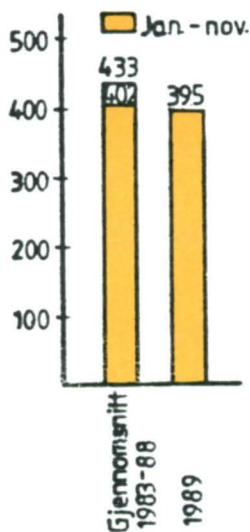
Østalternativet, som er utredet av et svensk konsulentfirma for "Aksjon E18 - rett og slett", har skapt betydelig røre de siste ukene. Verken billigere eller bedre enn Kombinasjonslinjen", sier vegsjefen i en stor artikkel i dette nummeret av Vestfolder'n.

Beklager!

Tekniske problemer og derav følgende tidsnød har ført til at denne utgaven av Vestfolder'n skjemmes av en del trykkfeil og nødlosninger. Bildematerialet er av samme grunn begrenset. Vi kommer sterkere tilbake!

Og ellers:

Vegsjefens julehilsen	side 2
Vekstedet i Sande	side 4
Skjerven - Lønnskoll	side 5
Bedriftshelsetjenesten	side 10
Leserbrev	side 11
Intervjuundersøkelse	side 11
Det skjer i desember	side 12



33 personskadeulykker i november

Også november bidro til den positive utviklingen på trafikkulykkesfronten i år. Denne måneden ble det registrert 33 trafikkulykker med personskade i Vestfold. I tilsvarende måned i fjor var det 41 registrerte ulykker. Hittil i år har det skjedd 395 ulykker med personskade på Vestfoldvegene. Gjennomsnittet for femårsperioden 1983-85 var til sammenligning 402.

Ingen ble drept i Vestfold-trafikken i forrige måned. 19 trafikkdrepte er registrert hittil i år. I fjor var det tilsvarende tallet 20 personer.

På landsbasis ble det i november meldt om 36 trafikkdrepte mot 27 i samme måned i fjor.

Om å sette sjøbein...

"En skikkelig sjømann klager ikke på været, men vet å sette sjøbein", heter det. De siste ukenes brottsjøl av kritikk og protester mot planene for ny E 18 i nordfylket har gjort at noen og enhver av oss kunne være fristet til å be om bedre vær og smulere farvann.

Likevel er ikke protestene mer enn det vi strengt tatt må regne med når vi arbeider med et prosjekt i den størrelsesorden det her er tale om. En fire felts motorveg må uvilkarlig få store konsekvenser for de områdene den passerer gjennom, uansett hvilken linje man velger. Det er derfor ikke det minste vanskelig å forstå at folk i nærområdene til vegen protesterer heftig. Det samme hadde uten tvil blitt tilfellet om man hadde valgt å legge vegen gjennom Sande eller gjennom Våle/Ramnes.

Vi skal også huske på at retten til å protestere mot offentlige vedtak er grunnfestet i et demokrati som vårt. Derfor må enhver sak vi legger fram kunne tåle all verdens kritisk gransking og gjerne også forvrengning.

I den aktuelle saken i nordfylket har vi opplevd aksjonister som ikke bare har vrede, men også fantasi, pågangsmot og gode kontakter i det politiske beslutningsapparatet. Lanseringen av det såkalte "Østalternativet" er i så måte noe av en genistrek. Her har man klart å skape inntrykk av at man har funnet fram til et slags Columbi egg - veglinjen som løser alle problemer og att på til er en hel milliard billigere enn Kombinasjonslinjen.

Vegsjefens artikkel i dette nummeret av Vestfolder'n viser at Østalternativet stort sett er en bløff. Men spørsmålet er: kunne vi ikke ha avslørt denne bløffen tidligere? Har vi vært for passive? Har vi i alt for stor grad satset på argumentene om tidligere fattede politiske vedtak? Kunne vi ha avslørt at det aksjonistene egentlig er ute etter ikke er bedre samfunnsøkonomi, men å få plassert vegen hos naboen i stedet for hos seg selv?

Det dreier seg om å sette sjøbein - å tilpasse seg de svingningene som finnes omkring oss i stedet for å bli kastet omkring av tilfeldige brottsjøl. Det første er forøvrig også langt mer behagelig enn det siste.

Takk for god innsats i jubileumsåret

av vegsjef Johan Lepperød

Året lakker mot slutten. Om ikke lengeskriver vi 1990. Et nytt tiår med nye muligheter og store utfordringer både for vegetaten og samfunnet som helhet.

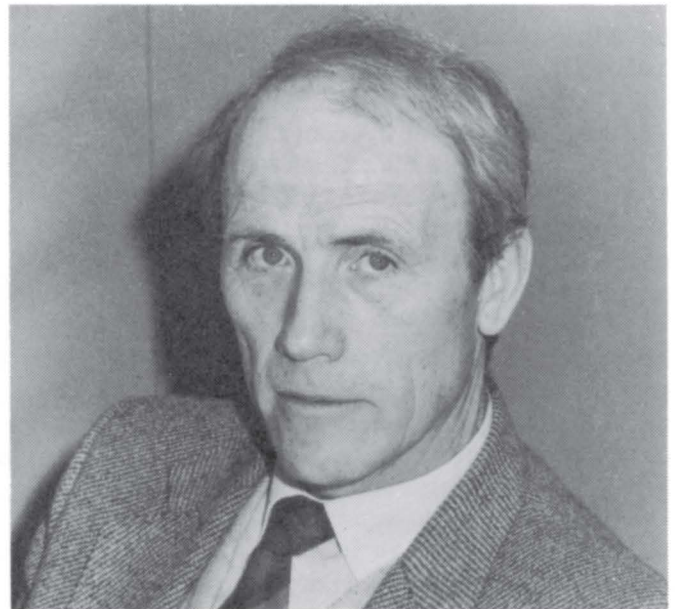
1989 er også det siste året i vegplanperioden 1986-89. I løpet av disse årene har vi bygget ferdig E 18 Tassebekk - Klinestad og forlengelsen av riksveg 8, Elveveien i Larvik. Vi har på det nærmeste gjort ferdig den viktige nye parsellen av E 18 forbi Semsbyen, og vi har bygget ny biltilsynsstasjon i Tønsberg. Ellers har perioden vært preget av aktiv planlegging på de resterende E 18-parsellene uten motorvegstandard. Vedlikeholdet av vegnettet er ytterligere effektivisert og våre forvaltningsmessige og interne servicetjenester er styrket, bl.a. gjennom enda sterkere satsing på ny teknologi.

Gledelige ting har hendt i 1989. Først og fremst de historiske begivenheter i Øst-Europa og i Øst-Tyskland spesielt. Vi krysser fingre og håper at demokratiseringsprosessen går stille og rolig for seg.

Uten sammenligning forøvrig har vi i etaten også feiret, og på en måte skapt historie. For første gang var alle ansatte i Statens vegvesen Vestfold samlet til jubileumsfest sammen med våre kjære ledsagere. Ikke bare det, men initiativrike entusiaster, rundt 50 i tallet, hadde også laget revy og arrangert det hele. Det ble en helaften som ingen av deltakerne vil glemme.

Forut hadde vi en spenstig åpning av den nye biltilsynsstasjonen på Ås og vår historiske utstilling. Begge deler bidro til etatens ære og anseelse.

*Vegsjefen:
Jubileumsåret har sveiset oss sammen og gitt en god basis for det samarbeidet vi er avhengig av i årene som kommer.*



Pensjonistene ble heller ikke glemt, og jeg har fått mange lovord om deres jubileumsfeiring. Sammen med andre arrangementer og tiltak har dette i vesentlig grad bidratt til å styrke et ellers godt og trivelig arbeidsmiljø.

Vi har en god plattform for det samarbeid og den innsats vi er avhengig av for å nå de mål samfunnet har satt for vår virksomhet.

Jeg retter en spesiell takk til alle som har stått for årets arrangementer. En spesiell takk til revyensemblen for en fin opplevelse. Det er også grunn til å takke velferdskomiteen og Vega for deres innsats i året som har gått.

Også i 1989 har vi nådd viktige mål og hatt god styring på aktivitetene. På E-18 utenfor Semsbyen har vi også maktet en sterk forsering, takket være sysselsettingsmidler på 31 mill kr. Sysselsettingseffekten var god og vi fikk vise at vi klarte oppgaven på en fin måte sammen med entreprenører og innleiemateriell.

Å bruke sysselsettingsmidler til vegbygging er etter vår oppfatning en altfor skjelden foreteelse. I tillegg til den direkte sysselsettingseffekten gir det 3 - 4 ganger så store ringvirkninger og i tillegg transportøkonomiske og samfunnsøkonomiske gevinster.

På E-18, i Tønsberg og Borre har vi gjennomført en omfattende og krevende planprosess med bred demokratisk behandling. Det tar tid, for lang tid, å få fram vedtak slik at prosjektene kan gjennomføres og oppgavene løses. I en slik prosess er det lite forpliktende å ha motforestillinger og be om nye utredninger. Jeg beundrer dere som år etter år gjør en grundig og krevende jobb i håp om å finne løsninger som kan aksepteres. Det er ofte lite støtte å få, selv når prosjektet er vedtatt.

Vårt nye målstyringssystem tar form og vil gi enda bedre muligheter for en sikker og rasjonell styring. Vedlikeholdet og andre er allerede kom-

fortsettelse side 4

Vega: 1989 - et godt år

Rekordstort overskudd, rekordstort medlemstall og rekordstor oppslutning om Vegas årsfest. Dette er hovedinntrykket etter årsmøtet i bedriftsidrettslaget 24. november.

Vegas årsmøte ble i år avviklet i Eik IFs nye klubbhus på Eik i Tønsberg. Møtet, som startet allerede kl. 1730, hadde samlet 22 medlemmer. Til årsfesten 1 1/2 time senere kom det 66 medlemmer.

I årsberetningen fra styret ble det opplyst at foreningen nå har 200 medlemmer og 2 æresmedlemmer (Leif Moy og Rolf Mathisen). Medlemstallet har i løpet av driftsåret 1989 øket med 22.

Av sporstlige resultater merket man seg bra innsats i vegcupene i fotball, håndball og orientering. Ellers fikk bowling-gruppa mange godord for

sterk aktivitetsøkning. Bowling er i ferd med å bli den største av gruppene i laget. Grethe Mehammers 3. plass i årets korrespondanseskyting var kanskje det sterkeste enkeltresultatet.

Årsmøtet vedtok etter forslag fra styret å overføre storparten av overskuddet, kr. 30.000,-, til fonds.

Styret fikk følgende sammensetning: Formann: **Stein Linnestad** (gjennvalg), nestformann **Øystein Ludvigsen** (gjennvalg), sekretær: **Erik Thomassen** (ikke på valg), kasserer: **Bente Huseby** (ny), styremedlem: **Wenche Bjune** (ikke på valg).

Under den meget vellykkede årsfesten etter årsmøtet fikk **Geir Magne Bø** Vegas innsatspremie for 1989 etter 15 år som aktiv i fotball og håndball.

Fortsettelse fra side 3:

met langt. I løpet av året som kommer skal vi integrere virksomhetsplanlegging som et styringsverktøy på alle nivåer. Dette stiller store krav til organisasjonen vår, men dette er krav vi skal mestre.

Kravene til oss skjerpes forøvrig stadig på på sikkerhets- og miljøsidene. Mange virkemidler må her tas i bruk. Vi får en vesentlig og viktig oppgave med å utnytte alle bidragene som kan redusere ulempene og samtidig holde kostnadene nede. NVVP for 1990 - 93 er et godt utgangspunkt og en brukbar plattform å arbeide videre på.

På sikkerhetssiden har vi et handlingsprogram for kommende vegplanperiode. Det må bli en prioritert oppgave å følge dette opp. Programmet krever stor grad av samordning med andre. For vår egen del skal en rekke oppgaver og tiltak settes i

verk. Biltilsynet er allerede i gang med den såkalte Trafikksikkerhetspakken.

En annen utfordring for oss i årene framover er trafikkavviklingen på E-18. Vårt nye trafikkstyringssystem har allerede gitt positive resultater, og vi vil gå videre med prosjektet neste år.

Jeg kan heller ikke unngå å nevne fylkesvegene. I skrivende stund er det uvisst om fylkeskommunen vil kunne nyttiggjøre seg statstilskuddet til forsterkning av fylkesveger. Hvis de ikke kan det mister vi muligheten til å forsterke for 4,4 mill kr neste år. Det er igjen antydning at fylkeskommunens bidrag 2,2 mill kr kan gå av vedlikeholdet. De som foreslår dette skulle ta en prat med vegmesterne og deres folk ute. Disse gjør en utrolig fin jobb for å bevare vegene og sikre brukbare forhold for trafikantene. Vedlikeholdsbevilgningene til fylkesvegene er imidler-

Møte i pensjonistforeningen

Tirsdag 24.10. hadde vi møte i pensjonistforeningen på Ås vegsentral. Møtet var denne gangen lagt opp til et kort hyggemøte da vi senere på dagen skulle få se jubileumsrevyen "Veg i vellinga". Frammøtet var bra. Våre snille damer hadde som vanlig sørget for bevertning og Annlaug fortalte fra en tur hun hadde vært på i Tyrkia

Ved ankomsten til Tønsberg gymnas hvor revyen skulle vises var det nok flere enn pensjonistene som ønsket å se revyen, salen var vel besatt, bl.a. av deltakerne fra et seminar for vegbrukere i fylkets regi og mange andre.

Revyen "Veg i vellinga" var virkelig morsom, og det var nok mange som ble forbauset over hvilke talenter det var blant våre tidligere medarbeidere. Takk for innsatsen! Det ligger mange timers arbeide med å sette opp en slik revy.

Kristian Gavelstad/sekr.

tid allerede så små at det ikke er forsvarlig å kutte mer i dem.

Statens vegvesens organisasjon har i hovedtrekk stått fast siden 60-tallet, samtidig som nesten alt annet har forandret seg. Få etater/ virksomheter har gjennomgått en så sterk utvikling. Det er kanskje på tide å se nærmere på vår organisasjonsmessige tilpasning til nye oppgaver og nye tider. Vegdirektoratet er i gang og vi er spent på resultatet og om det vil få konsekvenser for fylkene.

Avslutningsvis vil jeg takke alle i etaten for et aktivt og spennende år med mange gode resultater. Vi står foran et krevende tiår med utfordrende oppgaver. Som det heter i revyens sluttsang er det viktig at vi alle "Har en drøm om et vegvesen med respekt i by og land" og at det "beror kun på deg og meg".

Riktig god og fredelig jul alle sammen.

Asbjørn Hansen blir pensjonist: Slutt for verkstedet i Sande

Mye har skjedd i etaten på de 35 årene som er gått siden Asbjørn Hansen begynte på verkstedet i Sande. Når han nå går av blir verkstedet uten fast bemanning.



Ved utgangen av november gikk Asbjørn Hansen over i pensjonistenes rekke. Dermed slutter den siste av maskinsentralens ansatte i Sande, og verkstedet der vil ikke lenger bli fast betjent.

-Jeg begynte som mekaniker i vegvesenet her i Sande 19. juli 1954, forteller Asbjørn til Vestfolder`n. Den gangen var vi tre mann på verkstedet. Foruten meg var det Sigurd Berg som var verksmester og Kåre Brekke. I 1958 kom nr. 4, det var Olav Smørdal.

av Erik Thomassen

-I 50-årene hadde vi mye gammelt utstyr som ofte trengte reparasjoner, sier Asbjørn. Det var mange tidligere militære lastebiler, det var traktorgravere og bulldozere. Dessuten hadde vi mye jobb med sorteringsverk og transportband fra de mange grustakene og pukkverkene vegvesenet hadde i drift den gangen.

De siste årene har det helst vært vinterredskap som har blitt vedlikeholdt og reparert i Sande. Når Vestfolder`n var på besøk sto det en slappeseplog i hallen. Ellers går det mye på annen brøyterredskap og strøpparater.

-Hvordan synes du ellers utviklin-

gen har vært i etaten i disse 35 årene?

- Driften er jo helt forandret. I 50-årene var det nesten bare grusveger, og vegvokterne tok seg av det meste av vedlikeholdet. Ellers har vegvesenet alltid vært en god arbeidsplass. Jeg kom fra et privat verksted da jeg begynte her i 54 og satt pris på den friheten vi hadde i etaten. Her var det ingen som hang over deg og fortalte hva du skulle gjøre, men jeg tror vi gjorde og gjør jobben minst like fort og like bra som på et privat verksted likevel.

-Jeg husker forresten en vegvokterhistorie fra den tida, sier Asbjørn. Vi hadde en riktig slagferdig vegvokter oppe i Hof. En gang satt noen folk fra vegvesenet og snakket med en utenforstående og denne spurte: "Lukter det noe svette her i vegvesenet da?". "Her i vegvesenet har vi to slag svette, sa vegvokteren, vegvoktersvette og sjaffør-svette. Vegvoktersvette har vi mye av, men sjaffør-svette er det vanskelig å få tak i!"

Nå er altså Asbjørn Hansen pensjonist, og det er en tilværelse han ser optimistisk på selv om han ikke har lagt opp noen slagplan. - Det gjelder å ikke bli sittende i ro, sier han. Jeg er glad i friluft og fiske og går på ski om vinteren. Om sommeren har jeg dessuten en hageflekk å stelle med. Ellers bor jeg like i nærheten av vegstasjonen her, og kommer nok til å besøke gutta her fra tid til annen.

Og dermed er det slutt på verksteddriften i Sande. Ingen stor og viktig del av etatens historie, men viktig nok for de som har jobbet der og for vegmiljøet i Sande.

Skjerven - Lønnskoll overlevert MILLIONOVERSKUDD!

- Jeg håper alle i vegetaten som har bidratt til det flotte resultatet får del i takken fra oss fylkespolitikere, sa Odd Sandland, leder for samferdselsstyret, da forsterkningsprosjektet fylkesveg 820, Skjerven -Lønnskoll ble overlevert 9. november. Sandland siktet ikke bare til den høye kvaliteten på den nye vegen, men også til at anlegget ble fullført med en innsparing på 1,2 millioner kroner eller ca. 14%.

Øsende regnvær til tross; det ble en riktig trivelig markering av at tverrforbindelsen fra Lardal til Ramnes var bragt opp til et anstendig nivå. Etter en kort befarings av anlegget, ble det servert en enkel lunch på Fossekroa på Brufoss i Lardal.

Anleggsbestyreren, Geir Magne Bø, var også svært godt fornøyd med driften og resultatet. Dette var i det hele tatt et anlegg hvor alt hadde utviklet seg positivt fra første stund. I planfasen var samarbeidet mellom anlegget og vedlikeholdet godt, og dette førte til at man kom fram til en veglinje man kunne anlegge uten å hente masser utenfra samtidig som stigningforholdene ble akseptable.

Bø gav ros til ledelsen som hadde sørget for at midler ble omdisponert slik at anlegget kunne drives raskt og effektivt. Full drift fra første stund er mye av hemmeligheten bak det gode økonomiske resultatet, blant annet fordi det førte til god motivasjon og entusiasme blant de som skulle gjøre jobben. Sluttsummen for anlegget gir en løpemeterpris på kr. 2920,-, noe som er på nivå med enkelte gs-veg-anlegg.

-Jeg har aldri opplevd makan til miljø på et veganlegg, sa Bø og la til at den ferdige vegen kvalitetsmessig må



Full drift fra første stund er mye av hemmeligheten bak det sterke resultatet, sa Geir Magne Bø bl.a. under overleveringen av fv. Z-820. Fra venstre: Erthur Bukten, Rolf Sommervik, ordfører Dag Terje Andersen i Lardal, ordfører Eva Lian Takle i Ramnes og fylkesordfører Sverre Nordby

være noe av det beste som er bygd her i fylket på mange år. Dette har bl. a sammenheng med at det har vært rikelig tilgang på gode masser.

Ellers kom Lardal-høvdingen, gamleordføreren Nefton Melås til å stå sentralt under talene etter overleveringen. Både vegsjefen og ordfører Dag Terje Andersen trakk fram Melås som den mest typiske representanten for den gamle politikertypen som brukte fylkestinget til å slåss med nærmest alle midler for hver en vegstump i hjemkommunen.

Andersen minnet om at gamle Nefton hadde slåss både for Lågendalsvegen og ny forbindelse over til Lønnskoll, blant annet med argumentet at det eneste Lardal hadde veger til å satse på var bomullsproduksjon. Nå ligger de to vegene ferdige og gjør det mulig å drive både skogbruk og industri langt mer rasjonelt enn før. Dag Terje Andersen avsluttet med å takke vegvesenet for vegen og sa at han var glad for at etaten hadde så stor sans for problemene i de indre delene av fylket.

Vegsjefen avsluttet med å si at opprustingen av fylkesveg 820 var en del av vegetatens satsing på god framkommelighet for tungtransporten til alle deler av fylket. Alle tettsteder har nå tilgang til 10 tonns veger. Oppskrivningen av riksveg 312 og fylkesveg 820 til Bk 10/8 gir dessuten en skikkelig tverrforbindelse mellom Tønsberg-området og Lågendalen, en forbindelse begge distrikter vil få glede av. Vegsjefen påpekte i den sammenheng nødvendigheten av å satse på å utvikle infrastrukturen over hele fylket som en nødvendig forutsetning for en balansert næringsutvikling.

- Det er ikke noe konkurranseforhold mellom indre deler av Vestfold og kystbeltet, framholdt Lepperød. Utvikling på innsiden av E 18 er også et pluss for kystkommunene. Han avsluttet med å si at det var godt mulig at man ville satse på fylkesveg 860, Krokenvegen, også den i Lardal, som neste anlegg i forsterkningsprogrammet dersom fylkeskommunen fant muligheter til å yte sin halvpart til prosjektet.

Kombinasjonslinjen - fortsatt et riktig vegvalg

av vegsjef Johan Lepperød

Den siste tids hendelser har igjen ført til betydelig oppmerksomhet omkring E 18 i nordre Vestfold.

Til tross for at Kombinasjonslinjen er vedtatt med overveldende flertall gjentatte ganger i fylkestinget og også i Stortinget, og fylkestinget både i 1985 og i år har gått imot å utrede andre vegalternativer, fortsetter motstanderne debatten i avisenes spalter.

Motstanderne av linjevalget mener at det går an å bygge en billigere og bedre miljøtilpasset veg med linje gjennom Sande og langs sjøen forbi Holmestrand ("Østalternativet").

Østalternativet ble konkret lansert i januar gjennom en rapport fra et svensk konsulentfirma på oppdrag fra gruppen "E 18 - rett og slett". Når vi ikke har anbefalt å utrede Østalternativet har dette dels sammenheng med de meget klare politiske vedtak som foreligger i saken og dels at Østalternativet neppe kan sies å være noe mer enn en variant av forslag som tidligere er utredet og lagt til side. Vår vurdering er at Østalternativet er dyrere å bygge ut til 4-felts veg enn Kombinasjonslinjen, og at alternativet i alle fall ikke gir vesentlig bedre samfunnsøkonomisk avkastning enn Kombinasjonslinjen.

Sammenligning på feil grunnlag

Det har stadig vært hevdet at Østalternativet sparer 1 milliard kr. i investeringskostnader i forhold til Kombinasjonslinjen. Årsaken til dette skal bl.a. være at Østalternativet er vesentlig kortere, at det er til-

strekkelig med 2 kjørefelt og at man utnytter den eksisterende Holmestrandtunnelen.

At Østalternativet er kortere enn Kombinasjonsalternativet er helt klart. Forskjellen er 3,5 km. Dette er imidlertid ikke spesielt for Østalternativet, men gjelder også for de linjer gjennom Sande som vi tidligere har sett på og som er lagt til side.

Østalternativet er utredet som to felts motorveg, og det antydes en pris for denne på 750 mill. kr. Når man opererer med en innsparing i forhold til Kombinasjonslinjen på 1 milliard er dette imidlertid helt misvisende. Kombinasjonslinjen har en pris på ca. 1,7 milliarder (1987-) kroner, men dette er for en fire felts motorveg. Man sammenligner altså to kvalitativt helt ulike prosjekter.

Behov for 4 felt

Et viktig formål med en ny E18 i nordre Vestfold er å bedre miljøet og trafikksikkerheten langs nåværende E18 ved å avlaste denne mest mulig.

Dette bør gjøres ved å bygge en ny E18 av en så god standard at den trekker til seg mest mulig av trafikken som i dag går på nåværende veg.

Ut fra de siste trafikktellingene ligger vi an til å ende opp med en gjennomsnittlig døgntrafikk på ca. 17.500 kjøretøyer på E18 ved Gunnestad i Sande i 1989. Den årlige trafikkveksten i 80-årene vil lande på 5,5%, i 1989 på over 6%. Veksten har vært større enn de prognosene som har vært benyttet de senere årene, bl. a. i hovedplanen for ny E18.

Selv med en vesentlig lavere trafikkvekst i årene fremover enn forutsatt i hovedplanen, vil nåværende E18 nå

Høyt spill om E18Nord

I hele høst har vi ventet på Vegdirektoratets godkjenning av hovedplanen for ny E18 i nordfylket. Denne godkjenningen er nødvendig for at vi skal komme i gang med behandlingen av den første detaljplanen.

Midt i november ved vedtaket klart til utsending i Vegdirektoratet. Da skjedde det noe uventet. Finansdepartementet grep inn og ba om en samfunnsøkonomisk sammenligning mellom den politisk vedtatte Kombinasjonslinjen og det såkalte Østalternativet som en aksjonsgruppe i Holmestrand lanserte tidligere i år.

Avisa "Fremtiden" i Drammen snappet opp en lekkasje om det som var i ferd med å skje. Fremtiden mener å vite at det er Departementets øverste embetsmann, finansråd Tormod Hermansen som står bak utspillet. Hermansen er opprinnelig fra Botne, og avisa kunne seinere dokumentere at det hadde vært kontakt mellom ham og aksjonistene på et tidligere tidspunkt i prosessen.

Dermed var debatten i full gang igjen. Artikkelen vi trykker her er en redegjørelse fra vegsjefen som tidligere har vært gjengitt i Tonsbergs Blad og Fremtiden.

ET

en døgnetrafikk på 20.000 kjøretøyer lenge før ny E18 er ferdig til Helland. Dette tilsier helt klart behov for en fire felts veg. I den forbindelse vil vi også peke på at det er ingen ting i de siste politiske signaler fra Regjering og Storting som tilsier en generell nedgang i trafikken i tiden fremover, snarere tvert i mot. Skal vi forholde oss til den samfunnsutviklingen som forutsettes av våre øverste politiske myndigheter, må vi derfor ta utgangspunkt i en viss trafikkøkning også i de kommende år.

Behovet for fire felt vil selvfølgelig være tilstede enten vegen bygges ut etter Kombinasjonslinjen eller etter Østalternativet. Ved sammenligning av Kombinasjonslinjen og Østalternativet må man derfor forutsette 4 felt i begge tilfeller.

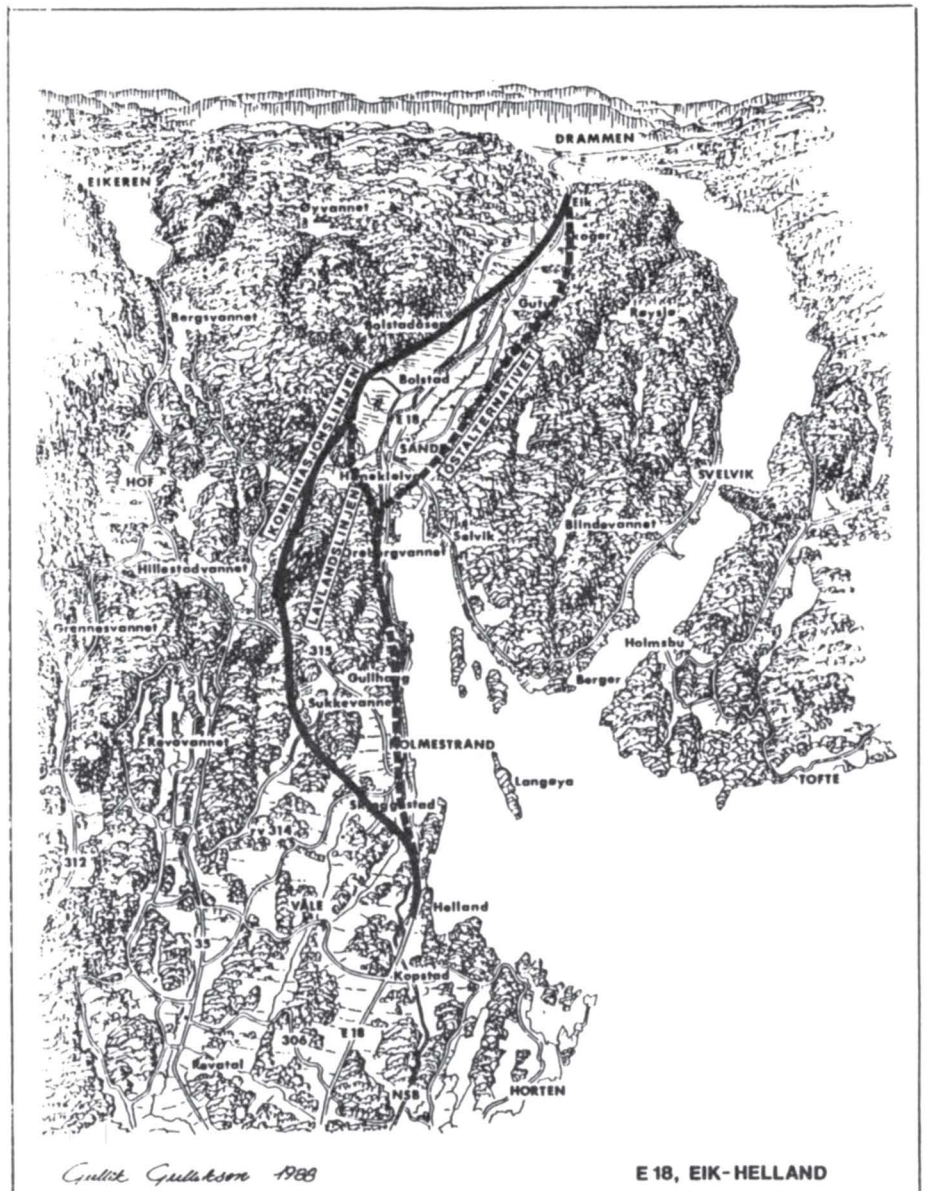
Østalternativet er ikke billigst

Det foreligger ikke noe direkte kostnadsoverslag for et Østalternativ med 4 felt. Vi har likevel grunn til å hevde at Østalternativet i 4-felts-situasjonen vil bli dyrere enn Kombinasjonslinjen.

Vi bygger denne vurderingen på en utførlig kostnadsberegning av den såkalte "Lavlandslinjen" (utført av konsulentfirmaet Bruer as i 1988) som også har vært lansert som et alternativ til Kombinasjonslinjen. Lavlandslinjen følger Kombinasjonslinjen nordfra til et stykke sør for Sande, men går derfra til Holm hvor den har felles trase med Østalternativet langs Holmestrandsfjellet til Helland.

Denne beregningen viser at Lavlandslinjen er ca. 200 mill.kr. dyrere enn Kombinasjonslinjen. Dette skyldes i hovedsak det trange og kostbare fjellpartiet nord og sør for Holmestrand som skal gi plass til så vel 4-felts E18, lokalveg (nåværende E18) og jernbanen. Det må blant annet bygges en ca. 4 km tunnel forbi Holmestrand.

Ved samme beregning ble det gjort en grovere vurdering av traseer lenger øst i Sande, nær nåværende E18.



Basert på eksisterende kunnskap om de vanskelige grunnforholdene på de lave leirslettene sør i Sande, ble disse østre linjene vurdert til å være ennå dyrere enn Lavlandslinjen, selv om de er kortere. Det samme vil gjelde Østalternativet som krysser Sandesletta i ca. 3 km's lengde innerst i Sandebukta og som dels går nær Leirelva nordover mot Skoger.

Ved den fylkespolitiske behandling av E18 i nordre Vestfold har det vært lagt vekt på at den nye E18 må bedre forbindelsen til indre deler av Vestfold. I Kombinasjonslinjen ivaretas dette ved tilknytningen til rv.318 i Hanekleiva, men særlig av den nærmere kontakten til rv.35 og rv.315 ved Hillestad. I Østalternativet må det foretas en omlegging og utbed-

ring av rv.318 over Hanekleiva for å oppnå en bedret vestoverforbindelse, helst med tunnel gjennom Hanekleiva. Kostnaden for denne vegomleggingen som blir minst 5 km lang og fort kommer opp i 200 mill.kr., bør tillegges kostnaden for Østalternativet.

Konklusjonen på disse kostnadsvurderingene blir at Østalternativet med 4 felt vil bli dyrere enn Kombinasjonslinjen, selv om man ikke tar med kostnaden for en forbedret vestoverforbindelse.

For øvrig vil vi påpeke at heller ikke en sammenligning av en 2-feltsløsning i begge alternativer nødvendigvis vil falle ut i Østalternativets favør. Kostnaden for Kombinasjonslin-

jen er i dette tilfellet beregnet til 1000 mill.kr., mens et svært grovt anslag for Østalternativet gir en kostnad på 750 mill.kr. (1987-priser) uten ny vestoverforbindelse. Hvis man også i dette tilfellet inkluderer vestoverforbindelsen i kostnadene, vil man i beste fall (for Østalternativet) ende opp med kostnader i samme størrelsesorden ved en sammenligning av alternativene.

Transportøkonomi

Ved en samfunnsøkonomisk sammenligning er det først og fremst den kortere veglengden og dermed mindre kjørekostnader som faller ut i Østalternativets favør. I den svenske konsulentrapporten om Østalternativet hevdes det at man sparer 40 mill.kr. pr. år i kjørekostnader i forhold til Kombinasjonslinjen.

Høydeforskjellene er tilnærmet like for Kombinasjonslinjen og Østalternativet. Forskjellen mellom høyeste og laveste punkt på Kombinasjonslinjen er 84 m og ikke 140 m som forutsatt i konsulentrapporten (høyeste punkt ligger 144 m.o.h.). Tilsvarende høydeforskjell i Østalternativet er 88 m og ikke 70 m som angitt i konsulentrapporten, altså tilnærmet det samme som i Kombinasjonslinjen.

Hvis vi i tillegg summerer høydeforskjellene for alle stigninger langs linjene får vi et inntrykk av hvor mye det "går opp og ned" på hele strekningen fra Eik til Helland. Østalternativet kommer dårligst ut med en samlet høydeforskjell på 458 m mot Kombinasjonslinjens 372 m. Vi har også sett på den samlede lengden av stigninger over 3% (Lierbakkene har en stigning på 5%). I Østalternativet finner vi 6,4 km med større stigning enn 3% (største stigning 4%). En stigning er så lang at det vil være behov for et forbikjøringsfelt ("krabbefelt") på over 1 km. I Kombinasjonslinjen er det en strekning på 200 m som har en stigning på 3,1%, resten av veglinjen har lavere stigning enn 3%. Av dette kan vi slutte at Østalternativet har et dårligere lengdeprofil enn Kombinasjonslinjen.

Ved en fullstendig samfunnsøkonomisk sammenligning vil den kortere veglengden trekke i positiv retning, mens de høyere anleggskostnadene vil trekke i negativ retning for Østalternativet. Resultatet vil derfor bli vesentlig mindre gunstig for Østalternativet enn påstått. Som et apropos til dette kan vi nevne at nytte/kostnadsforholdet for den ovennevnte Lavlandslinjen *ikke* er høyere enn for Kombinasjonslinjen.

For øvrig har det vært kjent ved tidligere behandling av E18-saken i så vel fylkeskommunen som i Stortinget at veglinjer langs nåværende E18 vil gi reduserte kjørekostnader. Likevel har man valgt å stå fast ved vedtakene om utbygging etter Kombinasjonslinjen da andre momenter enn kjørekostnader har blitt tillagt større vekt.

Motstanderne hevder forøvrig at Kombinasjonslinjen er et spesielt miljøfientlig prosjekt. Til dette er det å si at ethvert vegprosjekt av denne størrelsesorden vil måtte føre til inngrep i naturen. Dette gjelder også for Østalternativet. Det svenske konsulentfirmaet har ikke tatt for seg miljøkonsekvensene av prosjektet, men vi vil peke på at Østalternativet trolig vil måtte medføre store miljømessige ulemper for områdene sør i Sande. Den vil bl.a. kunne skape en barriere mellom sjøen og bygda og den vil passere mellom boligområdene i Skafjellåsen og Dunihaugen med de konsekvenser det vil gi for nærmiljøet.

Ny utredningsrunde må ta tid

Påstandene om at en nærmere vurdering av Østalternativet kan skje på ett år og uten å forsinke prosjektet, avslører manglende kunnskap om hvordan beslutningsprosessen fungerer i slike saker.

For å få direkte sammenlignbare alternativer må Østalternativet (og eventuelle andre aktuelle linjer i Sande) bringes opp på Kombinasjonslinjens nivå med hensyn på linjeføring, kostnader og andre conse-

kvenser. En fullstendig samfunnsøkonomisk vurdering bør nemlig omfatte alle konsekvenser som f.eks. ulykker og behov for støyskjerming. Dette innebærer langt på veg en hovedplanvurdering av Østalternativet. I tillegg kommer de økonomiske vurderingene av alternativene og sammenligningen av dem. Selv om dette i seg selv er en omfattende jobb, er det som skjer etterpå mer avgjørende for tidforbruket.

Den faglige vurderingen og de konklusjoner den ville gi grunnlag for, måtte i minste fall behandles politisk i berørte kommuner og i fylkeskommunen. Dette er en prosess som tar flere måneder. Hvis konklusjonen mot formodning skulle bli at hele spørsmålet om linjevalg i nordre Vestfold bør tas opp på nytt, ville dette kreve ny behandling også i Stortinget. Med ferske erfaringer fra Kombinasjonslinjen vet vi at vi da snakker om et samlet tidsforbruk på minst 4-5 år.

En slik utsettelse vil etter vår vurdering verken være samfunnsøkonomisk eller trafikalt forsvarlig.

Oksen og ingeniøren

Da E 18 for noen år skulle stikkes ut i midt-fylket kom det et par ingeniører og stikningshjelp over en eiendom i Stokke. Grunneieren ville absolutt ikke ha noen E 18 på sin eiendom. Karene viste han papirer som viste at de hadde rett til å utføre arbeidene.

Neste dag kom de tilbake, men da hadde grunneierer sluppet storoksen ut på jordet. Vegfolkene ropte at han fikk se til å ta inn oxen.

*Vis`n papirene dere, karær!
Vis`n bare papirene! - ropte grunneieren tilbake.*

Siste: Stortinget avviser utredning av Østalternativet?

I det Vestfold er det blitt kjent at Stortingets samferdselskomite opprettholder bevilgningen til E 18 i nordfylket i sin innstilling om 1990-budsjettet. Bare SVs to representanter ønsker

å utrede Østalternativet nærmere. Når Samferdselsdepartementets budsjett skal behandles i Stortinget i desember vil partiet fremme forslag om dette. Forslaget vil neppe få flere stemmer enn partiets eg-

ne. Dermed vil finansdepartementet være avskåret fra å gå videre med saken, og eventuelle klager på hovedplanvedtaket som går på det samme vil ikke kunne nå fram.

De kjenner oss på pulsen

av Erik Thomassen

-Det er alltid veldig hyggelig å besøke utedriften i vegvesenet, sier en samstemmig bedriftshelsetjeneste. Trivselen er veldig god og humøret på topp. Dette gir seg igjen utslag i at sykefraværet er lavt.

Vestfold er på besøk i bedriftshelsetjenesten i Farmandstredet i Tønsberg. Etter noe famling fant vi etterhvert fram til de nye lokalene i tredje etasje rett inn fra parkeringshuset.

Det lave sykefraværet tror bedriftslege Ellinor Hillberg, sykepleierne Gretha Tønnessen og Wigdis Iversen og fysioterapeut Vivian Mørenskog ellers har sammenheng med at ledelsen i vegvesenet bryr seg om vernearbeid, arbeidsmiljø og trivsel. Og de nøler ikke med å gi seg selv og verneleder Karsten Gjersøe noe av æren for den positive utviklingen.

- Vi i bedriftshelsetjenesten kjenner kanskje etaten bedre enn noen andre. Vi snakker med folk i alle deler av virksomheten og på alle nivåer og får på den måten kartlagt forholdene bedre enn mange er klar over, sier bedriftslege Ellinor Hillberg. Hun peker videre på at det skjedde en merkbar bedring i trivselen i utedriften da stillingsstoppen ble opphevet. - Særlig positiv effekt har det fått at

man har begynt å ta inn lærlinger igjen. Det er viktig for de som har jobbet en stund at de får nye folk å overlevere sine erfaringer til, samtidig som lærlingene blir et tegn på at etaten igjen er på offensiven, sier hun.

Bedriftshelsetjenestens viktigste oppgave er å forebygge sykdom og yrkesskade. Derfor er enkeltkonsultasjoner nedprioritert i forhold til det som ofte var tilfellet tidligere. Like fullt vil det i år bli utført mellom 600 og 700 enkeltkonsultasjoner med ansatte i vegvesenet. Størstedelen av disse er knyttet til oppfølging av enkeltpersoner og spesielt utsatte grupper. Ellers innkaller man gjerne avdelingsvis slik at man kan få en samlet oversikt over helse- og trivselsforholdene på avdelingen.

-Det viktigste med forebyggende arbeid er at du stimulerer folk til å ta vare på sin egen helse, sier bedriftslegen. Vår rolle er å være rådgivere og veiledere, sier hun, og legger til at de alltid poengterer folks ansvar for egen helse. Finner man noe under helsekontrollene følges det imidlertid opp. Dette kan f.eks. være gjennom dietter eller treningsprogram. Over 60% av de som har fått målt for høyt kolesterolinnhold i blodet har f. eks. klart å få dette ned. Dette viser at viljen til å ta egen helse på alvor avgjort er til stede.

-Piskingen nå på høsten fører til en del skader blant dem som må gjøre jobben manuelt, sier bedriftslegen. Jeg skulle ønske man kunne fordele piskemaskinen bedre mellom områdene, sier hun videre, da ville det ikke ha blitt nødvendig å gjøre en så stor del av denne arbeidsoperasjonen for hånd.

Fysioterapeuten, Vivian Mørenskog, er ellers den som jobber mye med arbeidsrutiner og arbeidsplasser for å forebygge skader. Hun er blant annet inne i bildet når man velger ut biler og maskiner til etaten slik at arbeidsplassene her blir ergonomisk forsvarlige. Ellers kan hun foreslå endringer og tilpasninger som gjør arbeidsplassene bedre for dem som skal gjøre jobben. På en Scania lastebil er f.eks. gearspaken bygd om fordi sjåføren fikk plager av at den var for kort og hard.

-Jeg har inntrykk av at folk i etaten hører på meg i den grad det er teknisk og økonomisk mulig, sier fysioterapeuten, men legger til at det ofte er vanskelig for de ansatte selv å gjøre noe med arbeidssituasjonen.

-Jeg har undervist lærlingene i ryggvern, men det er ønskelig at alle får en slik oppfølging, sier hun videre. Men det må bli opp til vegvesenet å finne ut hvordan dette kan organiseres.

Leserbrev: Nye kontor- lokaler

I følge referat fra ledermøtet 12. september ser det nå ut til at vi nærmer oss en endelig avklaring på at vegkontoret fortsatt skal holde til her i Uni-gården.

I referatet går det frem at vi i tilfelle snart må avklare i hvilke etasjer de enkelte avdelinger skal være, og at avdelingene så må avklare de interne forhold.

Kontorlokalene vil sannsynligvis være fullt renovert til 1. april 1991.

Det som nå skal skje er svært viktig for hvordan vegkontoret skal fungere innad og utad mot resten av etaten og "verden" forøvrig de neste 15-20 årene. Utformingen av kontormiljøet er langt mer enn å fordele avdelinger og personer på etasjer og kontorer. Arbeidet er så omfattende at jeg oppfordrer ledelsen til å sette av tilstrekkelig ressurser til en nitid planlegging og koordinering av alle sider ved saken. Det er ikke nok at en eller flere personer engasjeres i venstre-håndsarbeid i tillegg til daglige oppgaver.

Jeg oppfordrer derfor ledelsen til å peke ut en velkvalifisert person som på heltid får ansvaret for den daglige planlegging og koordinering. Et årsverk utgjør bare ca. 1% av det vegkontoret har av ressurser på årsbasis. Vårt fremtidige arbeidsmiljø er verd en slik (beskjeden) innsats!

Skulle noen være i tvil om nytten av og behovet for å konsentrere innsatsen, anbefaler jeg en samtale med politimesteren i Nord-Jarlsberg. Det ligger en omfattende planlegging bak det nye politihuset i Horten og resultatet er deretter!

Aage H. Carlsen

Intervjuundersøkelse om vegmerking



Hensikten med intervjuundersøkelsen var bl.a. å finne ut om folk oppfatter vegmerkingen riktig. Til høyre: Reidar Jørgensen.

Hva er forskjellen mellom heltrukken og stiplede kantlinje? I tvil? Det var mange av dem som ble stoppet for å delta i Vegdirektoratets intervjuundersøkelse på Vestfold-vegene i oktober også. Trafikantene ble stillt en rekke spørsmål om hvordan de oppfatter oppmerkingen langs vegene våre.

Vestfolder'n traff intervju-gjengen på riksveg 8 straks sør for Svarstad. Bilene ble vinket inn på busslommene av en politimann, og mange var febrilsk opptatt av å lete etter førerkort og vognkort når vegvesenets blide representanter hilste "god dag" og ba om å få stille noen spørsmål.

I Vestfold ble det gjennomført vegkant-intervjuer på ti forskjellige steder med 30 intervjuer på hvert sted.

Intervjuundersøkelsen ble foretatt samtidig på tilfeldig valgte steder i fylkene Oslo, Akershus, Vestfold, Aust-Agder, Rogaland, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal, Oppland og Troms. Totalt ble det gjennomført 2700 intervjuer.

Undersøkelsen besto egentlig av to deler. I tillegg til intervjuundersøkelsen om trafikantenes forståelse av vegoppmerkingen var det en postkortundersøkelse som omfattet trafikantenes mening om vegoppmerking og bruken av to-farge-systemet.

Resultatene av undersøkelsen vil bli brukt som underlag for revisjon av vegoppmerkingsreglene. De vil også bli brukt for å finne ut hvilke tiltak som bør iverksettes for å gjøre vegoppmerkingen bedre kjent for trafikantene. Resultatene vil trolig foreligge i løpet av våren 1990.

DESEMBER

60 år:

Kåre Klausen, 23/12

65 år:

Torbjørn Berg, 27/12

70 år:

Nils Rød, 9/12

Birger Kjennerud, 12/12

Leif Blomdal, 14/12

80 år:

Johan Horn, 2/12

Endret arbeidsområde:

**Steinar Holstein - leder
av vegdatabanken**

Pensjonist:

Asbjørn Hansen

Det skjer i desember:

Fra 15.12 vil også HØVELFØRERE ha hjemmeberedskap i vintervedlikeholdet. Dette er nytt av i år.

Fra 1.12 er det slutt på fast betjening av VERKSTEDET I SANDE.

Biltilsynet i Vestfold har tatt initiativet til - og arrangerer - ADR-konferanse for Østlandsområdet. Konferansen avvikles hos Norsk Scania as i Oslo 7.12. med deltakere fra Biltilsynet, Vegdirektoratet, DBE m.fl.

14.12. avslutter biltilsynet i Horten sin INFORMASJONSKAMPANJE rettet mot ÅRETS RUSS med et møte på Horten gymnas.

Biltilsynet i Horten trapper opp utekontrollvirksomheten igjen i samarbeid med politiet i forbindelse med JULEBORD-SESONGEN.

Innføring av VINTERAKSELLAST kan bli aktuelt i desember.

I desember blir det ellers GRØFTING/DRENERING på rv. 307 i Andebu og grøftarbeider på rv. 306 Borre - Knutstad.

ELLERS vanlig vintervedlikehold.

SALTLAGERET på Ås vil bli reist i desember (Grunnarbeidene er ferdig).

Lageret på Ås tar i bruk LA Edb-program for lagerstyring. Milepæl! Ber om forståelse ved eventuelle problemer.

Lokalt kurs om kontraktsforhandlinger og kontraktsrett med 8 deltakere blir arrangert 19. - 20. 12.

*Vestfolder'n takker
for året som er gått
og ønsker alle sine
lesere en riktig god
jul og et godt nytt år.*