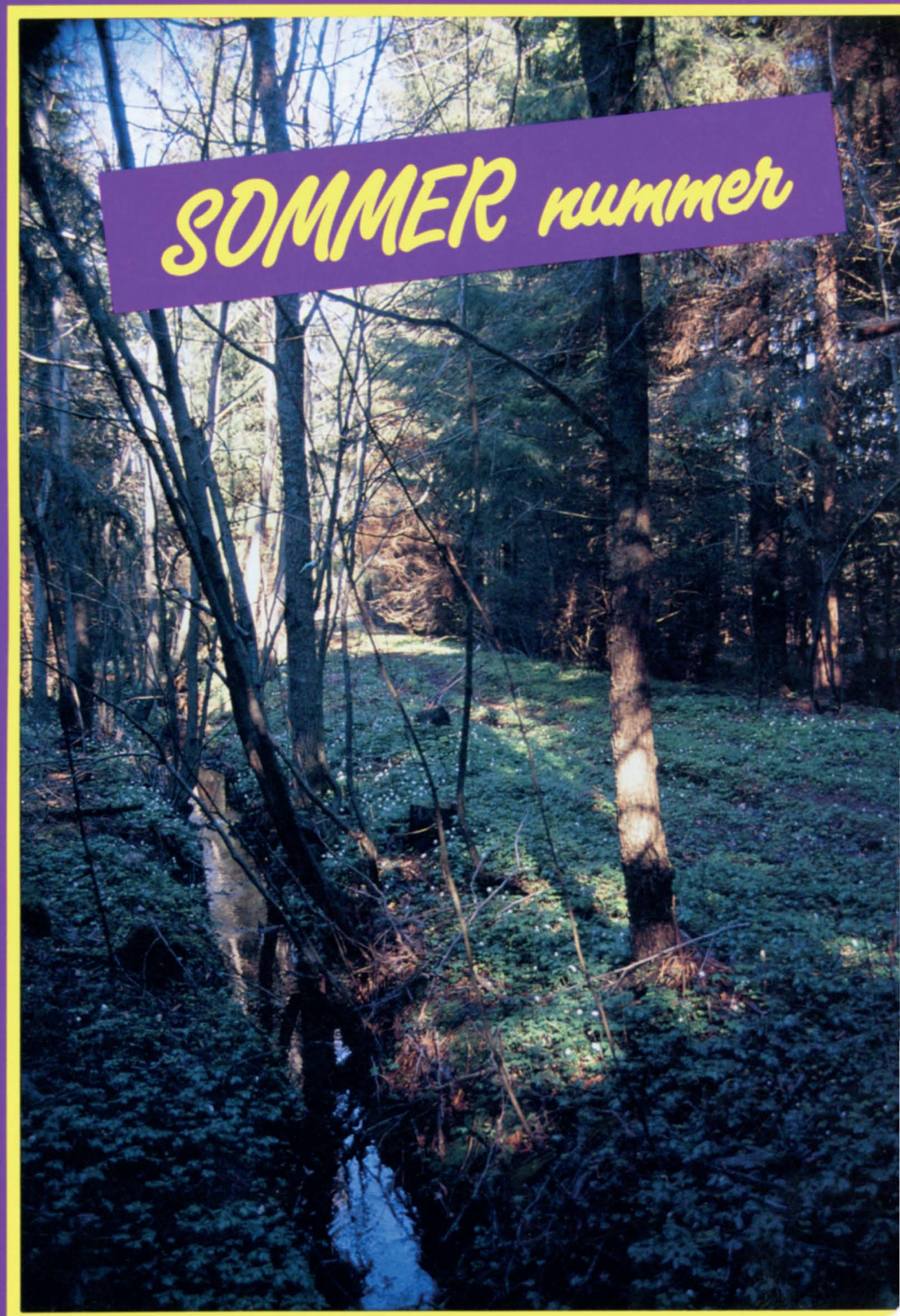


VESTFOLDER'N

Informasjonsorgan for Statens vegvesen Vestfold



SOMMER nummer



Nr. 7/1990
17. årgang

DATA GIR BEDRE BREMSESJEKK

På biltilsynsstasjonen i Tønsberg har man nå tatt i bruk en ny dataoperert bremsemåler i kontrolløpet for tunge kjøretøyer. Omtrent tilsvarende utstyr er dessuten installert på utekontrollstasjonen på Solum. Ellers i landet er det bare den nye biltilsynsstasjonen på Lillehammer som har slikt utstyr i dag.

— Bremsene er alfa og omega på tunge kjøretøyer, sier Anton Asbjørnrød til Vestfolder'n. Det er voldsomme krefter som er i sving når tungt lastede lastebiler og vogntog ferdes på vegene, og uten skikkelige bremsere kan de lett bli dødsfeller for andre og mykere trafikanter. Derfor legges det så stor vekt på å sjekke bremsene på de tunge kjøretøyene både i hallkontroller og på utekontrollstasjonen på Solum.

Datamaskinen regner ut differansen mellom høyre og venstre hjul i prosent. Her tillates det inntil 30% avvik. Dessuten regner maskinen ut total bremsekraft i forhold til vekten (som forøvrig også måles på tromlene). Kravet til vogntog er at bremsekraften skal utgjøre minst 45% av totalvekten. Dessuten vil man ved mistanke om feil kunne måle kast i bremsetromlene (ovalitet).

Om det er ønskelig kan man få utskrift av bremsemålingene i diagram som viser lufttrykk og bremsekraft for hvert enkelt hjul på bilen eller vogntoget. Slik kan man også lettere avsløre om det er for stor forskjell mellom bremsene på bil og tilhenger. Det er viktig med samsvar her for at man skal kunne unngå å få kast på hengeren i bråbrems-situasjoner.



Bremseprøveren fjernstyres trådløst fra førerhuset.

På Tønsberg stasjon er det lagt ned to bremseprøvere i tungbilløpet for å øke fleksibiliteten og gjøre det enklere å kontrollere de største vogntogene. Resultatene for hver enkelt aksel kan leses av på et stort kontrollpanel i enden av løpet. Målingene skjer ved hjelp av en trådløs fjernstyringsenhet som kontrolløren bærer med seg.

På en dataskjerm kan kontrolløren ellers lese av bremsekraften på hvert enkelt hjul i forhold til det lufttrykket som går i bremseslangene. Dette er mulig ved at man kopler seg direkte på bilens trykkluftanlegg med en slange.

Også andre feil på bilen kan legges inn i datamaskinen. Dette skjer ved hjelp av en trådløs håndterminal. Når kontrollen er avsluttet vil så mangellappen kunne skrives ut automatisk. Denne vil vise både resultatet av bremsetesten og de andre feilene som er lagt inn. Et viktig hjelpemiddel i tungbilkontrollen er forøvrig cross-chekeren som ved hjelp av hydraulisk trykk på 150 bar vrir og bender på hjuloppheng og boggi-aksler og avslører eventuell slark her.

**Informasjonsorgan for
Statens vegvesen Vestfold**

Ansvarlig redaktør:

Vegsjef Johan Lepperød

Redaktør:

Erik Thomassen

Adresse:

Postboks 323,
3101 Tønsberg

Lay-out:

Kompetanse Reklamebyrå as,
Tønsberg

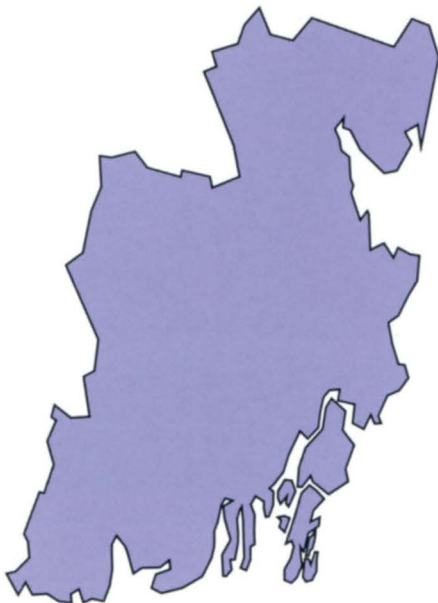
Fotosats:

Sven's Fotosats, Tønsberg

Trykk:

Kongsberg Trykk A/S

Opplag: 1500



Billedtekst forside:

*Idylliske vegminner ved
Bommestad.
Dette var hovedferdsels-
åren 1808-1873.*

Miljøvennlig motorveg

Overskriften høres vel ut som en umulighet for enkelte. Men spør befolkningen i Semsbyen hva de mener om den nye motorvegpar-sellen utenom tettbebyggelsen. Det vil forundre meg mye om de ikke nettopp vil understreke den store betydningen denne vegen vil få for lokalmiljøet. Det blir nå befridd for en gjennomgangstra-fikk som har vokst fra år til år og nådd høyder som til tider har gjort det uråd å snakke sammen når man treffes på gaten.

Egentlig føyer Semsbyen seg pent inn i rekken av bolig- og nær-ingsområder som har blitt befridd for støy- og eksosplagene fra gjennomgangstrafikken på E 18. Vi startet i 70-årene med å legge vegen utenom Larvik og Haukerød-området i Sandefjord. I 80-årene var det Holmestrand som kunne puste lettet ut, samtidig som vi gjorde oss ferdig forbi Fokserød til Tassebekk ved Sande-fjord. Nå er det Sem som står for tur, og om to-tre år vil storpar-ten av tettbebyggelsen langs E 18 i Stokke være befridd for støy og eksos. Vi er likevel ikke fornøyd før vi har bygd ut hele E 18 gjen-nom Vestfold til en standard som samsvarer med behovet og med veglinjer som medfører minst mulig miljøulempet for befolkningen.

Vi betraktes ofte som miljøbevegelsens motpoler i vegsammen-heng. Eksempelene over skulle klart vise at en slik oppfatning av etaten er meningsløs. Selvsagt har vi også andre hensyn vi må ivareta, men det kan neppe herske tvil om at de prioriteringer vi i Vestfold har foreslått de siste 20 årene i stor grad har bygget på hensynet til miljøforholdene langs de sterkt trafikkerte vegene våre. Dessuten er det ofte slik at hensynet til miljøet godt lar seg kombinere med hensynet til trafiksikkerheten og framkommelig-heten. Prosjekter hvor alle disse hovedmålsetningene kan kombi-neres — slik som i Semsbyen — vil selvfølgelig stå spesielt sterkt i konkurransen om bevilgningene.

Dessverre er det slik at det ofte blir ensidig fokusert på de ulem-pene en ny veg fører med seg i form av inngrep i landskapet og ødeleggelse av dyrket mark. Svært sjelden tar man med de fordele-ene en ny veg vil medføre for de som bor langs den gamle vegen (og det er ofte svært mange!) i miljøregnskapet. I dag er det lett å få forståelse for at den nye motorvegen gjennom Sem og Stokke er positiv for miljøet. For fem — ti år siden da vi planla denne ve-gen, møtte vi likevel sterke protester fra folk som mente vi ikke tok tilstrekkelig hensyn til miljøforholdene.

Vi er stolte og glade når vi nå kan åpne den nye vegen utenom Semsbyen for trafikk. Vi vet at vi kan overlevere en moderne veg av meget høy kvalitet til trafikantenes bruk. For oss er det likevel viktigere å markere den vegen vi stenger 29. juni. Her ligger kan-skje den viktigste effekten av dette anlegget til 245 mill. kr. Vi kan endelig levere tilbake en handlegate og en lokalveg til nær-ingslivet og befolkningen i Semsbyen med ønske om en god og trivelig framtid for et hardt prøvet lokalmiljø.

Kanalen og Kanalbroen i Tønsberg

Av Johs. Grepstad

Kort historikk

Skeljasteinssund er det opprinnelige navn på det trange og grunne sundet som skiller Nøtterøy fra fastlandet, det som i dag — riktignok sterkt utvidet — går under navnet Stenkanalen eller Tønsbergkanalen. Sundet var opprinnelig så trangt og grunt at bare småbåter kunne komme gjennom.

Kong Håkon Håkonssønn, som levde fra 1204 — 1263, oppholdt seg i sin kongstid lange tider av gangen i Tønsberg. Han bestemte seg for å grave ut Skeljasteinssundet slik at også større båter, som f.eks. kogger, kunne seile gjennom sundet. Så vidt man vet foregikk utgravingen på den måten at man beholdt det gamle sundet mot Nøtterøysiden og gravde ut et nytt, dypere og bredere løp mot Tønsbergsiden. Dermed fikk man altså to løp gjennom sundet, skilt av ei lita øy. (Dette 2-delte kanalløp ble — så vidt man vet — opprettholdt helt fram til vi i 1957 fikk den nåværende broforbindelse.)

Men Håkon Håkonssøns Kanal ble i årene som fulgte ikke vedlikeholdt. Den grodde derfor igjen ganske snart.

De neste større arbeider med Stenkanalen som vi kan lese om, er fra 1731. Under eneveldet var et såkalt Kgl. privilegium en vanlig form for tildeling av særrettigheter til en person eller en gruppe personer. Loskaptein Gabriel Christiansøn i Tønsberg fikk ved et privilegium av 15. oktober 1731 tillatelse til å grave opp kanalen til en dybde av 5 — 7 fot, slik at den igjen ble farbar for mindre fartøyer. Loskapteinen lot samtidig bygge en bro over kanalen, og han fikk tillatelse til å kreve betaling både for passering gjennom kanalen og over broen. Broen, som var 62 fot lang og 20 fot bred, var en vindebro som altså kunne trekkes opp slik at også masteskip kunne seile gjennom kanalen.

Kanalens lengde ble ialt 1581 alen hvorav 1238 alen på begge sider ble forsynt med peleverk kledd med planker.

Kanal- og broarbeider kom loskapteinen på hele 5.000 Riksdaler, som var atskillig mer enn beregnet.

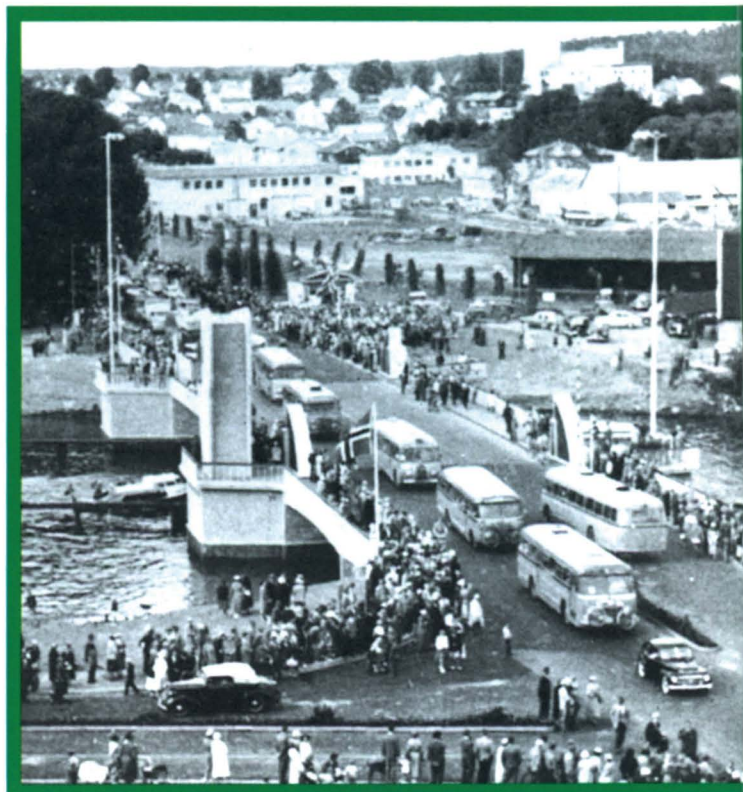
Gabriel Christiansøn fant for øvrig under gravearbeider restene av det skipet som man antar at Knut Alvssøn under beleiringen av Tønsbergshus i år 1502 senket i kanalen for å stenge løpet. Det kostet loskapteinen mye slit og økte omkostninger å få tatt opp vraket i bitevis.

Dessverre døde Gabriel Christiansøn i 1738 uten at han rakk å fullføre sine kanalplaner i sin helhet.

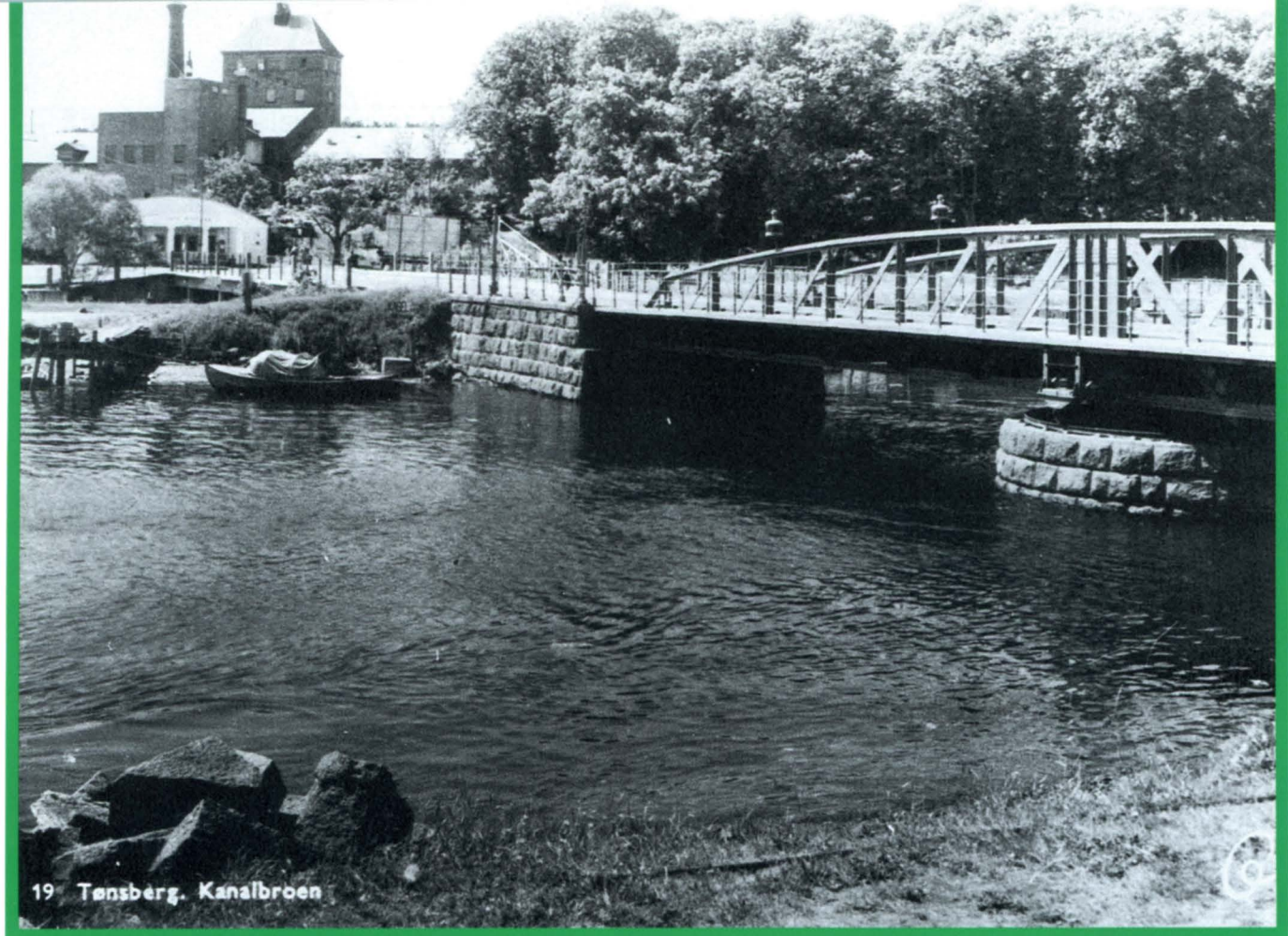
Igjen ble kanalen og nødvendig vedlikehold forsømt og løpet grodde igjen.

Ca. 100 år senere — i 1830 — ble det dannet et privat interessentskap med det formål å sette i stand igjen Stenkanalen. Målsettingen var å mudre opp kanalløpet slik at fartøyer som stakk opptil 9 fot dypt skulle kunne passere. Til å forbinde Nøtterøy med fastlandet laget selskapet en rullebro, visstnok den første i sitt slag her i landet. Behovet for en broforbindelse hadde jo økt sterkt ved den industrireisning som hadde funnet sted på Nøtterøy, f.eks. Reperbanen på Teie og skipsverftene ved Fagerheim, Kaldnes og Revodden.

Arbeidet med kanalen og brobyggingen kom ialt på 12.000 Spd — et stort beløp i de dager. Selskapet oppnådde å få et tilskudd fra staten til arbeidet — ja det maktet visstnok å få en lønnsom forretning ut av det hele.



Rullebroen viste seg imidlertid å være mindre tilfredsstillende. I 1860-årene ble den derfor skiftet ut med en svingbro. Takstene for passering av broen var i tiåret 1880 — 1890 kr. 0,12 for kjerre, gigg eller karjol og kr. 0,24 for passering med vogn eller trille. For slede var betalingen kr. 0,06. Mens snekker for passering gjennom kanalen betalte kun kr. 0,20, måtte i 1880 «Fragtteman Hans Andreassens Jægt Tre Søner — ind, ud Canalen» betale kr. 4,-. Men så krevet jo «jægten» broåpning.



Over: Svingbroen var i bruk i ca. 60 år.

T.v.: Dagens Kanalbro ble åpnet under stor festvitas 22. juni 1957.

Utviklingen av skipsfart og handel i Tønsberg i siste halvdel av 1800 med derav følgende økt båttrafikk til og fra byen, satte stadig større krav til kanalen. Den ble derfor i disse årene flere ganger utvidet til større dybde.

Etter at Tønsberg kommune i 1886 tok over eienomsretten til kanalen og broen, ble det satt ny kraft bak planene om en videre utbygging av kanalen. I årene 1890 — 1896 ble det satt igang større arbeider med såvel utvidelse som utdyping av kanalen. Dette kanalarbeidet kom på ialt kr. 355.000,-. Staten bevilget tilskudd stort kr. 130.000,- på betingelse av fri gjennomfart av alle fartøyer som tilhørte Staten, og at passering såvel over som under den nye broen skulle være avgiftsfrie. Den nye broen var en svingbro med 19 m åpning på begge sider av svingpilarene. Men det var bare det ene kanalløpet som ble utdypet for gjennomfart.

Den utvidede kanal fikk stor betydning for den økonomiske utvikling i Tønsberg — for byens skipsfart, handel og trivsel. Med denne kanalen fikk da også Tønsberg mulighet for dampskipsforbindelse med utenverdenen hele året rundt. Vestfjorden, som tidligere for litt større fartøyer var eneste atkomstmulighet til Tønsberg havn, lå jo tilfrosset hele vinteren fra desember til mars.

Svingbroen fra slutten av 1890-årene holdt i ca. 60 år. Da ble den avløst av den nåværende kanalbro i Tønsberg. Denne klaffebro, en fullt ut moderne heisebro, ble åpnet under stor festvitas den 22. juni 1957. Dagens kanalbro har 4 kjørespor og maskinel manøvrering.

Med denne broen fikk Nøtterøy og Tjøme en tidsmessig broforbindelse til fastlandet — en forbindelse som man regnet med ville sikre fullt ut tilfredsstillende trafikkavvikling over kanalen i lang tid framover. Med utviklingen av trafikken i løpet av de 30 år som har gått siden vi fikk «nybroen», har utvilsomt gått raskere enn forutsatt.

For dagens vel 20.000 fastboende på de to øyene Nøtterøy og Tjøme og for tusenvis av sommergjester er det innlysende at man ikke framover kan satse på bare denne ene forbindelseslinjen. Kanalbroen er for lengst moden for supplering enten ved en ny bro eller en tunnel.

Vegmyndighetene har da også tatt opp og utredet en ny forbindelseslinje til Nøtterøy og Tjøme. Det er å håpe at de bestemmende og bevilgende myndigheter snarest bestemmer seg for en god og framtidsrettet løsning.

Store oppgaver for private entreprenører framover

I fire-årsperioden 1990 - 93 vil rundt 650 millioner kroner tilflyte private entreprenører og leverandører fra riksveginvesteringene i Vestfold. Den sterke økningen i anleggsaktiviteten i årene som kommer vil medføre store oppgaver for lastebileiere, entreprenører og store leveranser for bygningsindustrien.

Av investeringene i vegnettet tilflyter minst 80% private firmaer direkte som entrepriser, innleie av biler og maskiner og varekjøp, sier anleggs-sjef Ivar Wulff. Også en stor del av de resterende 20% og midler fra andre deler av vegvesenets virksomhet vil komme private til gode gjennom kjøp av varer og tjenester.

— I fireårsperioden 1990 - 93 vil vi leie inn lastebiler og maskiner for omkring 200 millioner kroner, sier Wulff. Dette er dobbelt så mye som i foregående periode. Det vesentligste av denne økningen vil trolig komme i 1992 og 1993, legger han til.

Fram til 1992 vil den tyngste delen av anleggsvirksomheten i Vestfold foregå på E 18-parsellen Holmene-Tassebekk i Stokke. Etterhvert vil imidlertid det store prosjektet i nordfylket overta. Her skal det i løpet av en byggeperiode på sju til ti år legges ned investeringer for bortimot 2 milliarder kroner.

— Hvilke maskintyper er det i hovedsak det vil bli bruk for på dette anlegget, Wulff?

— Hovedtyngden vil være grovt masseflyttingsmateriell. Det vil si store gravemaskiner eller hjullastere, og dumpere. Siden vi også tar sikte på å produsere pukken, selv vil det dessuten bli et betydelig behov for innleie av knuseverk.

— Vil Vegvesenet ta sikte på å dekke en del av dette maskinbehovet gjennom utvidelse av egen park?



— En slik utvidelse ligger ikke i kortene i dag. Markedsutviklingen framover vil imidlertid få innvirkning her. Likevel er det klart at anlegget i nordfylket er så stort at Vegvesenets egenmaskindrift uansett vil bli relativt beskjeden, sier Wulff.

Når aktiviteten i nordfylket er på topp vil det være behov for ca. 150 maskinenheter i arbeid samtidig. Totalt skal det tas ut 4,3 mill. m³ fjell. Opplastet vil dette utgjøre ca. 6,9 mill. m³, eller 575.000 dumperlass. Dessuten skal 1,4 mill. m³ løsmasse flyttes.

— Hva slags arbeider vil bli aktuelle for entrepriser?

— Det skal gjøres betongarbeider for 500 mill. kr., dessuten vil vi legge ut delparseller som egner seg, store enkeltstående sprengingsjobber og tunnelarbeider, sier Wulff og legger til at man vil ta sikte på å splitte opp entrepriser så mye som mulig for å oppnå større konkurranse. Likevel vil det bli enkelte store entrepriser.

— Hva slags vareleveranser vil bli spesielt viktige i nordfylket?

— Sprengstoff blir selvfølgelig et svært viktig produkt her. Likeledes vil det bli behov for store mengder ferdigbetong og superlette masser. Bare på delparsellene i Sande vil det gå med 40.000 m³ ekspandert polystyren. Dessuten regner vi med et behov på 120.000 m rør av ulike typer og dimensjoner.

— Så du kan love gode tider for anleggsbransjen og byggevareleverandørene i Vestfold framover?

— Det er klart våre anlegg vil medføre et betydelig behov for varer og tjenester. Likevel vil jeg understreke at oppdragene vil bli tildelt de entre-



80% av investeringene i vegnettet tilflyter private firmaer direkte som entrepriser, innleie av biler og maskiner og varekjøp.

prenører og leverandører som har de beste tilbudene uten hensyn til hvor de er lokalisert. På et anlegg av denne størrelsesorden må vi regne med interesse fra entreprenører i hele Sør-Norge og kanskje også i utlandet, sier Wulff. Men er bransjen lokalt konkurransedyktig er det klart vi med glede tildeler dem oppgavene legger han til.

Er ungdommen dømt til å mislykkes i trafikken?

av trafikpedagog Rolf M. Hagen

Unge sjåførar er mye mer ulykkesutsatt enn andre. Dette har neppe sin årsak i dårligere kunnskaper om regelverket eller dårligere kjøreferdigheter. Dagens kjøreopp-læring har aldri vært grundigere på disse tingene enn den har vært de siste årene.

Nå er det imidlertid slik at kjøring ikke bare er en mekanisk prosess. Det dreier seg ikke om roboter som kan programmeres, men om levende mennesker som beveger seg mellom hverandre. I kjøresammenheng så vel som i andre sammenhenger kan menneskers atferd bare i en viss grad reguleres ved ytre bestemmelser. Atferden avgjøres svært mye av det indre, det emosjonelle, i det enkelte mennesket.

Vi kan snakke om to typer handlinger: de reglementerte og de spontane. De spontane er mest interessante i denne sammenheng. De kan ofte være i strid med sunn fornuft, i strid med lover og bestemmelser, men de er ofte lovmessige, dvs. at de følger et mønster: f.eks. en sjåfør som plutselig bremsar når han endelig finner en parkeringsplass, en syklist som svinger den veien han ser, eller et barn som løper ut i vegen etter ballen. Dette er spontane handlinger som utløses nærmest av seg selv, og de kommer så fort at hjernen ikke følger med på det intellektuelle plan (fornuften).

Slike handlinger resulterer ofte i ulykker, fordi vi andre i trafikken ikke forutså den andres handling.

Forutseenhet er med andre ord et nøkkelbegrep i trafikksammenheng. Vi må kunne forutse at ting kan skje, at vegen foran oss kan være glatt, at svingen kan bety fare osv.

Forutseenhet kan ikke læres bare ved å innprente trafikkregler. Det vi imidlertid alle kan gjøre, er å bevisstgjøre oss nødvendigheten av å lete etter forhold i trafikken som kan bli en kritisk situasjon, slik at vi som sjåførar kan ta forholdsregler.

Hva har så alt dette med mitt spørsmål i overskriften å gjøre?

Ungdom rundt 20 år har relativt liten livserfaring, og de har selvfølgelig enda mindre kjøreefaring. Det å være forutseende har imidlertid svært mye med erfaring å gjøre. Dermed er ungdommen i utgangspunktet dårlig stilt når det gjelder å være sjåførar.

Jo mer erfaring, jo mindre ulykkesutsatt er man normalt. Dette viser også ulykkesstatistikken. Når man har kjørt 5-6 år eller ca. 100.000 km, er ulykkesutsattheten kommet ned på «normalt» nivå.



La ungdommen få øvelseskjøre mest mulig fra de fyller 17 år, sier Rolf M. Hagen, men lær dem ikke foreldregenerasjonens uvaner i trafikken.



Ungdommen har liten livserfaring og enda mindre kjøreefaring. Dermed er de dårligere stilt enn andre i trafikken.

Hvilke konsekvenser kan vi trekke av dette for å gjøre ungdommen mindre ulykkesutsatt i trafikken? For det første kan vi som foreldre bidra med å la dem få mye kjøreefaring før de tar førerkort. Dette kan vi i praksis gjøre ved å kjøre med dem. Med personbil kan vi begynne når de har fylt 17 år. En forutsetning er at vi ikke lærer dem våre egne uvaner i trafikken, men trener spesielt på dette å være forutseende og gir dem erfaring i hva som kan være farlige situasjoner. Da kan de lære å se etter problemer og planlegge kjøringa si langt framover slik at de blir minst mulig overrasket av ting som skjer. De lærer å ta nødvendige forholdsregler, f.eks. bremseberedskap, fartsreduksjon, plassering osv.

Et annet bidrag til at ungdommen ikke skal mislykkes som ferske sjåførere, er det trafikkskolene som kan gi. Trafikklærerene må drive opplæring på bevisst vurdering av situasjonen, planlegging og forutseenhet. Oppøving av forutseenhet krever som sagt mye praktisk trening. Tiden kan imidlertid kortes ned dersom man bruker rett metodikk, og bevisst jobber på elevens emosjonelle plan. Gjennom trafikksikkerhetspakka (TS-pakka) som ble innført i fjor, og gjennom den pedagogikk-

skoleringen som trafikklærerene gjennomfører i denne sammenheng, har trafikklærerene fått et fint redskap. TS-pakka øker elevenes sjåførerfaring spesielt på landevegen (hvor de alvorligste ulykkene forekommer) før de får førerkort. Ved bruk av riktig metodikk tror jeg lærerne vil kunne oppnå mye.

Tidsaspektet ved siden av opplæringsmetodikken er imidlertid av stor betydning, og vil vi ha sikrere ungdomssjåførere, må vi også akseptere at de må få tid på seg — før de får førerkortet.

Øvelseskjøring med personbil kan starte ved fylte 17 år. La oss alle utnytte tiden fram til førerkortaldere til å la de unge få mest mulig kjøreefaring. Det har etter min oppfatning stor betydning for om de skal mislykkes eller ikke når de har tatt førerkortet.



Bommestad — et knutepunkt for samferdsel gjennom 1000 år

av Tor Bjørvik, Hedrum historielag

Bommestadområdet nord for Larvik har alltid vært et viktig kommunikasjonsknutepunkt. Det skyldes først og fremst det naturgitte forhold at her skjærer Lågen gjennom Vestfoldraet. Vestfoldraet har alltid vært Vestfolds viktigste ferdselsåre til lands, mens Lågen er fylkets eneste virkelig store vassdrag.

En av Vestfolds hovedkirker, Hedrum kirke, ligger bare 4 km nord for Bommestad, mens Kaugang, Norges viktigste handelsplass gjennom noen hundre år, ligger ca. 7 km i syd. Dessuten var Lågen tidligere seilbar opp til under Åbyfoss.

I dag må en kunne kalle Bommestadområdet et av de mest interessante i Norge fra et samferdselshistorisk synspunkt.

Det skyldes særlig at i området øst for Lågen ligger en stor del av de gamle vegene intakte, i et område som iallfall delvis har unngått nedbygging. Her kan en faktisk studere hele 6 generasjoner av «Europaveger» ved siden av hverandre. Snart kommer også den sjuende.

Her blir det bare plass til en rask oversikt over utviklingen og hva vi i dag finner igjen.

Fra før de første egentlige vegene kom, har vi hulvegene som spor etter tidligere tiders trafikk. Slike hulveger har vi flere av i Bommestadområdet, og alle peker fra Raet mot Lågen.

Vi vet at så tidlig som i 1593 var det fast ferjested nedenfor Åbyfoss, med Faret som ferjemannsgård. Ut fra naturgitte forhold bør ferjestedet også den gang ha ligget i Holagropa, men det kan ha ligget lenger sør.

Det går en gammel veg gjennom skogen fra Teien til Roligheten, og videre til Holagropa. Ut fra at denne vegen har retningen rett på Holagropa, våger jeg å tro at dette må være Ravei nr. 1.

Rundt 1660 ble så «Kongeveien» gjennom Vestfold bygd. Fra Teien ble denne vegen lagt nordom Rolighetsåsen og videre sørover til ferjestedet som het «Hola». Selve ferjemannsgården var Stubberød på vestsiden. På Stubberød møtte Raveien Lågendsveien (opparbeidet i 1700-årene). Her var det gjestgivergård, og i mange år også lensmannsgård.

Kongeveien ligger i dag urørt fra Teien til det nye boligfeltet ved Bommestadåsen. Herfra til krysset ved Grønnebergveien er den mulig rassert av en ny boliggate. Den siste biten ned til ferjestedet er intakt. Vegen ble nedlagt i 1808 da brua kom.

Vegen fra Bommestad til Hedrum kirke er eldgammel. Til Larvik fikk egen kirke, måtte også folk fra Larvik søke kirken i Hedrum. Det var trolig greven som bodde på Roligheten fra 1768, som fikk opparbeidet vegen skikkelig. Vegen er godt synlig i terrenget helt fram til den møter nåværende veg til Hedrum kirke like sør for jordene på Seierstad. Den ble nedlagt i 1808, da brua kom.

Greven på Roligheten hadde en egen veg opp til Kongeveien ca. 50 m nord for krysset Kongeveien — Grønnebergveien. Dette var en del av grevens kirkeveg, og den er ennå godt synlig.



I 1808 skjedde det radikale endringer med vegsystemene i Bommestadområdet. Da var den første brua over Lågen ferdig. (Denne brua er grundig omtalt i Eilef Hellems artikler i Vestfolder'n nr. 1/1980 og nr. 5/1989). I forbindelse med brua måtte det bygges ny veg fra brua til Teien. Denne vegen ligger intakt fra Teien til den møter nåværende E-18 ved Bommestad.



T.h.: Den nye vegen fra 1808 ligger vakkert i skogen sør for Bommestadbakkene, som overtok i 1873.

Under t.v.: Ny bebyggelse eter seg inn på vegminnene i Bommestad-området.

Den er bygd med svært høy standard, og må sies å være en «ingeniørhistorisk» godbit. Den ble bygd etter «linjalmetoden», og hadde bratte bakker.

Vest for Lågen ble den lagt rett inn på Lågendalsveien, som var bygd tidligere. 1808 førte også med seg at vegene fra nord og sør ble lagt om.

Kirkevegen ble nå lagt rett sør til Bommestad gård, men etter en trase høyere opp i lia enn den nåværende. Over «Såtutbekken» like sør for Seierstadjordene går Kirkevegen på en pen liten steinbru/klopp. Fra sør ble vegen fra Roligheten lagt vest for Bommestadåsen, og kom inn på 1808-vegen ved Bommestad gård. Bommestad gård lå den gang nede på jordet ca. 100 m sør for nåværende bebyggelse.

I 1870-åra skjedde det igjen store endringer med vegene i området. Det viste seg at bakkene på 1808-vegen ble for tunge for hestene, og en ny og slakkere, men mye mer svingete veg ble bygd lenger nord. Dette er de nåværende Bommestadbakkene, ferdig i 1873.

Fra Stubberød til Holand fulgte Raveien ennå den gamle Kongeveien. Her var det også bratte bakker. Her ble det bygd ny veg oppe i lia, fra Kverken, bak Nordby gård og fram til Nanset. Også denne vegen ble ferdig i 1873.

Omtrent på samme tid ble Lågendalsveien lagt om i en mer østlig trase, nordover fra plassen Brua.

I 1878 ble det ferdig gjennomgående veg fra Grønneberg til Bommestad. Ved krysset med Gamle Kongevei ble vegen lagt ca. 50 m lenger vest enn tidligere, for å få en slakkere bakke.

Brua fra 1808 var svært problematisk å holde vedlike (se Hellem). Ny fagverksbru i stål sto

ferdig i 1902, ca. 200 m lenger sør. Denne brua, som bare hadde en kjørebredde, sto til 1959, da nåværende bru sto ferdig. 1902-brua ble flyttet og bygd opp igjen på Gåserud i Lardal, der den ennå knytter sammen øst- og vestbredden av Lågen.

Rundt 1900 ble det planlagt sammenhengende veg Bommestad - Sundet - Hagnes bru - Kodal. Den gang stoppet vegen fra sør ved Hedrum kirke. I 1918 var ny veg ferdig mellom Bommestad og Hedrum kirke. (Fra Hedrum kirke til Sundet var den ferdig i 1913). Mellom Bommestad gård og Såtutbekken ble vegen lagt lenger vest for å få slakkere stigning.

Etter hvert som biltrafikken overtok, ble de gamle Bommestadbakkene lite tjenlige. Endelig i 1956, sto den nye E-18 ferdig mellom Bommestad og Amundrød. Den er som 1808-vegen bygd etter linjalmetoden, men med slakkere stigninger.

I 1970-årene skjedde så et nytt viktig skritt i E-18-utviklingen gjennom Vestfold. Ny E-18 fra Bommestad til Farriseidet ble tatt i bruk. Dette førte med seg et kjempestort kryss vest for Lågen. Her var det tidligere et lite service-sentrum for vegfarende og lokalbefolkningen med butikk, posthus, fryseri, bensinstasjon og en liten sentral for Vegvesenet. To småbruk lå det også her. Alt dette er nå borte eller nedlagt, med veger og grøntområder som erstatning.

Utenom de veger som her er nevnt, må nevnes at det er spor etter en rideveg fra Holagropa over Bommestadmoa (i dag industriområde) til Bommestad. Dette kan være en del av en gammel veg til Hedrum kirke som ble brukt før Kirkevegen forbi Bakkene ble bygd.

Det er klart at det er de mange vegminnene som gjør Bommestad til et spesielt interessant område historisk. Men det mangler heller ikke andre typer kulturminner, hulvegene er nevnt. Ved Roligheten er et fint gravhaugfelt. På Rauen er et helleristningsfelt. Tingsted har det vært både på Bommestad («Bondtingstadin»), Tinghaugen og Stubberød.

Oppe i Rolighetsåsen er en kløft med «grevens vinkjeller». «Ackeleielunden» ligger nedenfor Roligheten gård.

Ved Åbyfossen finnes rester etter det gamle teinefisket, som Bommestadfisket og Rolighetsfisket. Her er også mye historie fra fløtningstiden som tok slutt i 1980.

«Brubakken» like nord for 1808-brua var tidligere omlastningsplass for jern, som ble rodd på Lågen til og fra Hagnes hammerverk.

I 1930-årene var et stort forbygningsarbeid i gang i Åbyfossen, etter store utgravninger ved flommen i 1927. Det ble da anlagt pukkverk i Bommestadåsen, og hestejernbane ned til Lågabrottet. Litt av banetraseen synes ennå.

Alle disse andre kulturminnene er med og gjør området enda mer interessant fra et veghistorisk synspunkt.

Bommestadområdet byr etter min mening på en enestående mulighet til å anskueliggjøre utviklingen i norsk vegbygging, fra hulvegene til dagens Europaveg. 6 vegggenerasjoner ved siden av hverandre finnes neppe andre steder i Norge. Det vil imidlertid for det første kreve at vegminnene og området rundt blir bevart, og for det andre at det blir lagt til rette for interesserte. Interesserte kan være både lokalbefolkningen, turister og ikke minst skoleelever og studenter.

En veghistorisk kulturløype kan være et av midlene, gjerne med planlagt rasteplass ved ny E-18 ved Bommestad som utgangspunkt. Første skritt på vegen er å få en plan for hva som bør gjøres. Statens vegvesen Vestfold har bevilget kr. 50.000,- til en slik plan, forutsatt at Larvik kommune bevilger tilsvarende. Det er satt ned et planutvalg med representanter fra Vegvesenet, Larvik kommune, kulturetaten og Hedrum historielag. Vi regner med at planen vil være ferdig i løpet av året, og at tiltakene deretter kan gjennomføres etappevis. Det mest presserende er å få sikret vegminnene mot utbyggingsinngrep (krf. raseringen av Kongeveien nylig). Mye av arbeidet vil bestå i rydding, merking o.l., og til slikt arbeid håper vi på dugnadsinnsats både fra interesserte vegvesenfolk, Bommestad skole og Hedrum historielag.



Fra kirkevegen mellom Roligheten og Hedrum kirke.

Kilder: Jan W. Krohn Holm: «Hedrum bygdebok». Bind 1 1982. Amund I. Allum: «Hedrum». Larvik 1956.

Klart for folkefest for ny E 18 i Sem

DATA OM ANLEGGET:

Standard: Motorveg kl. IIA to felts motorveg, forberedt for utbygging til fire felt.
Total bredde: 13 meter
Lengde: Gulli - Holmene 7,3 km. Påkøpling gamle E 18 Holmene - Ekely 0,9 km.
Foreløpig fartsgrense: 80 km/t.
Vegdekke: C 88 betongdekke med asfalt skuldre
Arbeidsstyrke: Til vanlig 44 fra Statens vegvesen Vestfold, 29 fra private entreprenører

Maskininnsats våren 1990:

10 gravemaskiner (3 fra Statens vegvesen)
9 lastebiler (5 fra Statens vegvesen)
4 dumpere (innleide)
3 knuseverk (innleide)
1 veggøvel (fra Statens vegvesen)

29. juni stilner trafikklarmen for godt i Semsbyen. Da åpner samferdselsminister Lars Gunnar Lie den nye motorvegen fra Gulli til Holmene. Vegen vil bety at befolkning og næringsliv får betydelige forbedringer i sitt nærmiljø samtidig som trafikantene på E 18 endelig blir kvitt en av de verste flaskehalsene på strekningen mellom Larvik og Oslo.

Næringslivet i Semsbyen vil sammen med Statens vegvesen Vestfold og velforeninger og lag arrangere fest i gamle E 18 når trafikken endelig tar slutt. I 1989 passerte 5,9 mill. kjøretøyer gjennom det som også har vært befolkningens handlegate og lokalveg. Nå begynner en ny æra for Semsbyen.





29. juni stilner trafikk-larmen for godt. Nå begynner en ny æra for Semsbyen.

Anlegget av den nye motorvegen startet i 1986 og blir fullført fire måneder før planen. Dette har sammenheng med at prosjektet ble tildelt 31 mill. kr. i ekstraordinære sysselsettingsmidler i 1989. Foruten raskere framdrift har dette medført at ca. 100 personer direkte og indirekte har fått arbeid. Til tross for framskutt åpningstidspunkt er Statens vegvesen Vestfold ikke fornøyd med byggetiden på dette prosjektet. — De to første årene hadde vi alt for små bevilgninger til å kunne drive anlegget rasjonelt, sier anleggsjef Ivar Wulff, og peker på at mange omkostninger er relativt konstante selv om bevilgningene økes eller reduseres.

Total kostnad for den nye motorvegen utenom Semsbyen blir 245 mill. kr. Dette er noe mer enn opprinnelig planlagt, men økningen har i det alt vesentlige sammenheng med at man har valgt å bygge vegen med høyere standard enn det som var planen. Vesentlig i denne sammenheng er at vegen bygges med totalbredde på 13 meter mot opprinnelig planlagt 10 meter, at man i stor grad har valgt å bruke rør i stedet for åpne grøfter og at forsterkningslaget under vegdekket er tykkere enn det man opprinnelig hadde lagt inn i planen. Vegen får dessuten bedre belysning enn opprinnelig planlagt. — Totalt sett får den nye vegen høyere kvalitet

enn noen annen vegstrekning i fylket, sier Wulff, og peker på at man også har gjort nødvendige forbedringer for en eventuell seinere utbygging til fire felt på strekningen Gulli - Holmene.

Anlegget utenom Semsbyen er spesielt på flere måter. Grunnforholdene har tildels vært ekstremt vanskelige. — Ser vi bort fra fjellskjæringene, ligger hele vegen på leire, sier anleggsjef Ivar Wulff. Dette har medført at de fleste større fyllingene har måttet bygges i det superlette materialet ekspandert polystyren (EPS). Totalt har det gått med 42.000 kbm. EPS. Krysset med riksveg 35 på Ås er det største som hittil er bygd på denne måten i verden. Her er det brukt ca. 12.000 kbm. EPS.

Anlegget i Sem har også vært banebrytende i sin bruk av KFK-frie ekstruderte polystyrenplater (XPS). Dette var det første anlegget i verden som tok i bruk plater av denne ozon-vennlige typen.

Den nye E 18-parsellen har fått betongdekke med fasthetsgrad ca. C 88. Dette gjør anlegget i Sem til en av motorvegstrekningene i verden med størst slitestyrke. Vegen skal kunne tåle piggdekkslitasje i minst 15 år før den må slipes ned.

Landskapsarkitekten — grønn fagmann i vegplanprosessen

— Tidligere var oppgaven vår gjerne å «spre grønt» etter at ingeniøren var ferdig, men nå kommer vi inn med vår designkompetanse på et forholdsvis tidlig stadium slik at vi kan påvirke viktige beslutninger med hensyn til linjeføringen, sier Gullik Gulliksen i landskapsarkitektfirmaet med samme navn i Sandefjord. I arbeidet med detaljplanene for ny E 18 i nordre Vestfold spiller landskapsarkitektene en viktig rolle. Linjeføring, sideterreng og detaljløsninger vurderes nøye for å få til en best mulig tilpasning av vegen til landskapet.

— Landskapsarkitekter har deltatt i vegplanleggingen i 10 - 15 år, sier Gullik Gulliksen, men legger til at bruken av slik spesialkompetanse varierer sterkt fra fylke til fylke. På prosjektet i nordre Vestfold deltar vi i en integrert planleggingsprosess hvor vår innsats særlig retter seg mot terrengtilpasning av veglinjen, beplantningsplaner og formgivning av bruer, fyllinger, rasteplasser, støyskjerming og kryssområder.

— Når alt kommer til alt er det naturligvis vegplanleggerne som trekker konklusjonene, sier Gulliksen, men jeg synes vi har et positivt og givende samarbeid med vegkontoret og at man der er åpne for det vi driver med. Ja, på mange måter synes jeg vegkontoret er mer opptatt av landskapsvernet enn andre sentrale aktører i planprosessen. Til gjengjeld kan vi i enkelte tilfeller bidra med løsninger som ikke bare tar seg bedre ut, men som også er billigere å realisere enn de man først hadde tenkt seg.

Gulliksen peker på at man har jobbet mye med veglinjen i lia vest i Sande og opp mot Hanekleiva. Her er fyllingene man opererte med i hovedplanen kraftig dempet og flere steder er vegen senket ned i skjæringer.

— Hvorfor er dette området så viktig?

— Vegen ville her ha blitt svært synlig fra hele bygda, men gjennom justeringer av linja og en utforming av fyllingene og vegetasjonen som harmonerer med naturen omkring, tror jeg vi skal få redusert ulempene betydelig her.

— Enkelte ganger vil bruer kunne erstatte store fyllinger med godt resultat, sier Gulliksen. Bruer kan være en spennende blanding av ingeniørkunst og design og et viktig estetisk element, legger han til. I det hele tatt skal vi huske på at en veg som dette er et enormt inngrep i naturen, og at vi må bruke alle de positive elementene vi rår over for å redusere ulempene.

— Hvem er det viktigst å ta hensyn til i landskapsformingen i forbindelse med et veganlegg?

— Her vil det ofte kunne være kryssende interesser mellom trafikantenes ønske om vakker utsikt og lokalbefolkningens ønske om en veg som synes minst mulig. I lia overfor Sande er det helt klart at bygdas interesser må veie tyngst, andre steder kan man tenke seg at dette slår den andre vegen.

— Hva har dere bidratt med i forbindelse med parsellen Buskerud grense-Hallan som er den første som legges ut til offentlig ettersyn?

— På denne strekningen vil vegen stort sett gå over dyrket mark og gjennom et spennende ravinelandskap med frodig lauvskog i bekkedalene. Her var det viktig å finne fram til et formspråk som er tilpasset terrenget med beplantning som står i stil med det stedegne vegetasjonsbildet. I et kulturlandskap som dette er i det hele tatt beplantning veldig viktig.

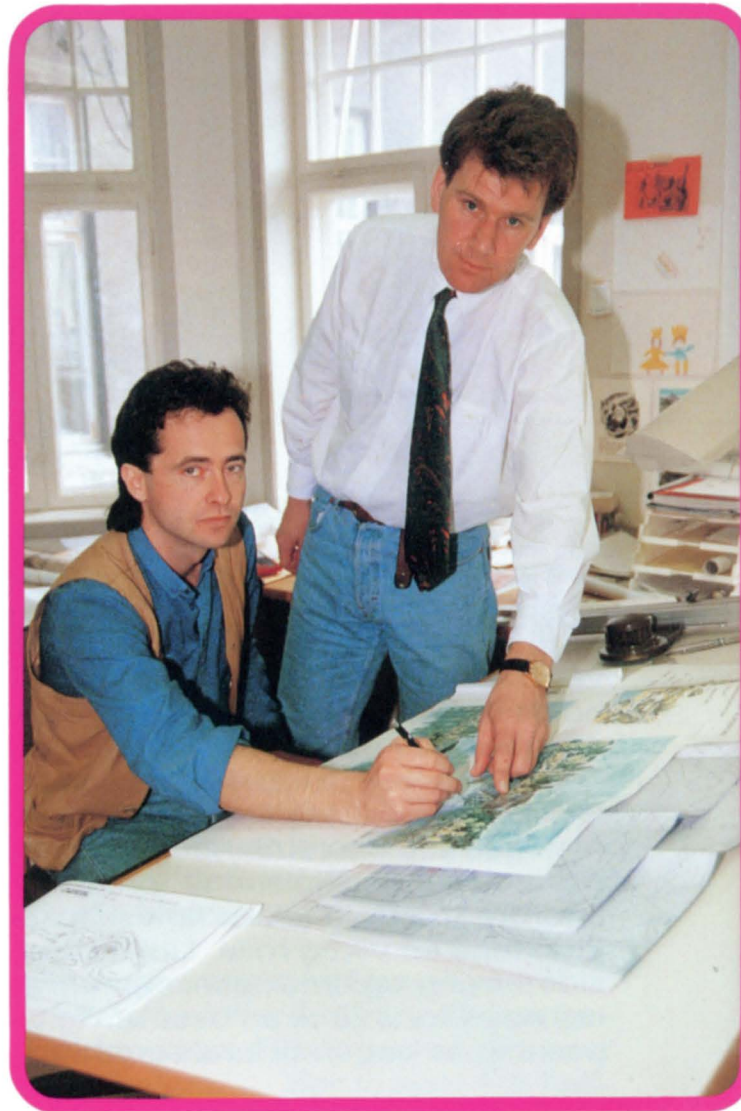
— På denne parsellen kom vi imidlertid litt senere inn i planprosessen enn på de delene av vegen som ligger lenger sør, sier Gulliksen videre. Dette har medført at vi har hatt mindre innflytelse på hovedtrekkene i linjeføringen her. Likevel tror jeg vi har kunnet gi viktige bidrag bl.a. i forbindelse med området Bjørgetoppen.

— På Bjørgetoppen kan valget stå mellom skjæring og bru på den ene siden og en miljøtunnel. Hva mener du?

— Det er klart at bare en miljøtunnel kan bevare kulturlandskapet i dette viktige området noenlunde intakt. Vi har imidlertid også vært koplet inn for å se på utformingen av skjæringen og brua. Det er klart at mye også kan oppnås gjennom en god løsning her. Når alt kommer til alt koker imidlertid det hele ned til et spørsmål om penger. Miljøtunnelen vil kanskje koste 10 millioner mer enn det andre alternativet.

— Spørsmålet blir da hvor mye som går tapt av miljømessige verdier ved å velge en annen løsning?

— Ja, for så vidt, men landskapet lar seg ikke uten videre prise. Det er vanskelig å si hva som eventuelt skulle legges til grunn for en slik prissetting. Ser vi hele anlegget under ett, mener jeg likevel at dette er ett av tre-fire punkter hvor det virkelig ville være naturlig å legge mye penger i utformingen.



Landskapsarkitekten spiller en aktiv rolle i utformingen av nye vegprosjekter i Vestfold, f.v. Rune Skarstein og Gullik Gulliksen.

— Vegprosjektering er i veldig stor grad å kompromissere mellom ulike krav og ønsker, sier Gulliksen. Vi kan tilføre anlegget en landskapsmessig utforming som gjør at det vil passe godt inn i sine omgivelser. Andre har andre hensyn å ivareta. Dette må vi forholde oss til, men jeg synes de som har ansvaret for planleggingen av vegen i nordfylket legger betydelig vekt på våre ønsker og innspill. Og totalt sett er jeg ikke i tvil om at dette bidrar til å heve den miljømessige kvaliteten av anlegget betydelig.

Trafikkstyringssystemet videreutvikles

Trafikkstyringssystemet som ble satt i drift på E 18 i mai i fjor besto prøven. Sommeren 1989 var sannsynligvis den minst købetonte på flere år for sommerbilistene på E 18. Denne sommeren blir systemet justert og videreutviklet blant annet som følge av at nye E 18 utenom Semsbyen åpnes.

Trafikkstyringssystemet på E 18 i Vestfold er unikt på veger av den type det her er tale om. Systemet består av trafikkstasjoner som registrerer trafikkvolum og hastighet på punkter hvor det erfaringsmessig er køproblemer. Trafikkstasjonene overfører informasjonene til en sentral dataenhet på vegstasjonen på Ås. Herfra kan man også fjernstyre variable skiltgrupper som gir trafikantene opplysninger om situasjonen foran dem på vegen og anbefale omkjøringsruter.

SINTEF/NTH gjennomførte i løpet av sommeren i fjor en omfattende evaluering av trafikkstyringsprosjektet på E 18. Generelt er det ingen tvil om at køproblemene på E 18 på søndag ettermiddag og kveld var langt mindre sommeren 1989 enn tidligere år. Evalueringen viste at alle (minst 98%) ser skiltene når disse er aktivisert. Skiltoppfattelsen er også meget god; 80-90% av trafikantene har lest og oppfattet teksten på skiltene.

Av de som valgte omkjøringsrutene oppgav halvparten at informasjonen fra skiltene var årsaken til vegvalget. Trafikktellinger viste at ca. 5% av trafikantene på veg nordover valgte omkjøringsruten når skiltene fortalte om «Fare for kø ved Sande». Når det sterkere budskapet «Store forsinkelser ved Sande» ble vist, valgte 10 - 15% å legge vegen om rikseg 8 (Lågendalsvegen) eller riksveg 35 («Bispevegen»).

Meningen var opprinnelig at datamaskinen på Ås skulle varsle operatøren om at omskilting var nødvendig. Til dette formål var det gjort en matematisk beregning som var lagt inn i dataprogrammet. Denne viste seg i 1989 å ikke holde mål, og man måtte der-



10-15% valgte alternative ruter når skiltene varslet om «Store forsinkelser ved Sande».

for hele tiden overstyre maskinen ut fra de informasjonen trafikkstasjonene ga om trafikkavviklingen. Algoritmen er nå lagt om slik at man regner med at en i 1990 kommer et skritt nærmere målet som er en automatisk skiltstyring på grunnlag av trafikkregistreringene.



Trafikkstyringssystemet videreutvikles denne sommeren, bl.a. som følge av den nye situasjonen åpningen av ny E-18 i Sem medfører.

29. juni tas den nye parsellen av E 18 utenom Semsbyen i bruk. Da forsvinner en av de verste flaskehalsene på hovedvegnettet i Østlandsområdet. Likevel er det mange flaskehalsen igjen på E 18, og det er fare for at problemene vi nå har hatt i Semsbyen forskyves til nye områder når denne «slusen» åpnes.

Til denne sommersesongen har Statens vegvesen Vestfold derfor etablert en ny trafikkstasjon på utfartsvegen fra Tønsberg mot E 18 på Barkåker (riksveg 308). Det vil også bli variable skilter før rundkjøringen ved Sem kirke slik at trafikken fra Tønsberg kan ledes over på Bispevegen om dette skulle være ønskelig. På denne måten får man bedre kontroll med trafikkstrømmen nordover på E 18. Før åpningen av nye E 18 skal dessuten skiltgruppen som står i Semsbyen flyttes over på den nye motorvegen og utvides med et nytt fiberoptisk forvarselsskilt.

Det er dessuten til denne sommersesongen montert et nytt tellepunkt med telefonsamband i Skoger nord for grensen til Buskerud. Dette gjør det mulig å gi sikrere informasjon om køsituasjonen både på fredager og søndager. På fredager vil man imidlertid fortsatt nøye seg med å gi meldinger til trafikantene over NRK's trafikksendinger.

Åpningen av ny E 18 i Sem gjør at denne sommersesongen blir svært spennende for alle som har med trafikkavviklingen å gjøre. Dersom trafikkveksten dessuten fortsatt blir like sterk som de siste årene, kan det også være fare for at de 5 - 15% som lar seg henlede til omkjøringsveger ikke vil være nok til å unngå sammenbrudd i trafikkavviklingen. Det er derfor viktig å understreke at bare modernisering av E 18 til den standard som trafikkvolumet forlanger, kan gi en uproblematisk trafikkavvikling på sikt.

Næringslivet og Vegvesenet sammen mot ulovlig reklame

Statens vegvesen Vestfold har de siste årene lagt mye arbeid i å rydde opp i trafikkmiljøet for å bedre sikkerheten langs vegene. Et av tiltakene har vært en offensiv mot ulovlig reklame langs vegene. Her har man lagt stor vekt på å få til et samarbeid med næringslivet, noe som uten tvil er nødvendig for å få til en endelig løsning på problemet.

— Reklame kan virke negativt på trafikksikkerheten av flere grunner, sier oppsynsmann Tor-Odd Ringseth ved Verningen vegstasjon. Reklamens hensikt er jo at den skal tiltrekke seg oppmerksomhet og vekke interesse. Dette medfører imidlertid at den stjeler oppmerksomhet fra vegen og trafikken, og at faren for at trafikantene kan gjøre skjebnesvangre feil øker. Løsfotreklamen på fortauer i byene er dessuten et betydelig problem for blinde og svaksynte og rullestolbrukere som trenger plass for å komme fram, legger Ringseth til.

I løpet av 1989 og 1990 er det gjennomført møter med handelsstanden i Sandefjord og Larvik og med innehaverne av bensinstasjoner i midt fylket. — Det er ingen tvil om at de handlende er positive til å gå inn i en dialog med Vegvesenet, politiet og kommunen for å komme fram til ordninger alle kan leve med, sier oppsynsmann Tor-Odd Ringseth. Det man imidlertid er opptatt av er at det skal være like forhold for alle slik at man ikke oppnår konkurransemessige fordeler av å bryte loven.

På møtet i Larvik rådhus 6. mars i år deltok det representanter fra politiet, kommunen, handicaplaget, rådet for funksjonshemmede, industriforeningen, handelsstanden og Statens vegvesen. Det var tydelig at de næringsdrivende satte pris på den informasjonen som ble gitt og flere ga uttrykk for at de ville ta opp problemene i «sin» gate.



Reklame som står på Statens vegvesens grunn kan uten videre fjernes.



Reklamens hensikt er å tiltrekke seg oppmerksomhet. Dermed kan den også bli en fare for trafikksikkerheten.

Samtidig viste innleggene fra de offentlige myndighetene en utbredt forståelse for at reklame er en nødvendighet for store deler av næringslivet. Man var derfor innstilt på å vise en viss grad av smidighet, samtidig som man forventet at de næringsdrivende hadde forståelse for at hensynet til trafikksikkerheten og den frie ferdselen måtte veie tyngst.

For funksjonshemmede er særlig løsfotreklamen et problem. På møtet i Larvik viste politibetjent Terje Olsen fra Larvik politikammer en lysbildeserie fra en vandring i byens gater. Han understreket viktigheten av at reklamen ble holdt inntil veggene slik at den ikke hindrer ferdselen på fortauet unødig, og fikk støtte for dette fra representantene fra de funksjonshemmedes organisasjoner. De pekte likevel på at forholdene på dette området var blitt klart bedre de siste årene.

Utendørs reklame reguleres av flere ulike lover. Etter Veglovens pgr. 33, 1. ledd må reklame ikke plasseres slik at den kan tas for vegskilt e.l. eller slik at den hindrer den frie sikten langs vegen eller for de vegfarende. I følge samme paragraf er også distraherende reklame forbudt. Nylig ble det f.eks. avsagt dom i Høyesteretts kjæremålsutvalg på at skilt med skiftende budskap er ulovlig ved vegene.

Reklame som er plassert på Vegvesenets grunn langs vegene blir straks fjernet. Ellers gjelder det at det skal søkes til vegsjefen om å få sette opp reklame inntil 30 meter fra midten av vegen utenfor tettbygd strøk. Unntak gjelder for reklame på bygning dersom denne plasseres direkte på veggen.

Også utenfor 30 meters grensen må det søkes om godkjenning av all form for reklame. Her kommer i tillegg til Veglovens bestemmelser om distraksjonsfare, Naturvernlovens bestemmelser til anvendelse. I tettbygd strøk er det Plan- og bygningsloven og politivedtektene som regulerer oppsetting av skilt og annen reklame.

De mange lovene som regulerer reklameoppsettingen langs gater og veger kan gjøre saksbehandlingen unødig vanskelig for de næringsdrivende. I Larvik har man derfor fått i stand en ordning hvor alle søknader skal gå til kommunen. Søknader hvor Veglovens bestemmelser kan komme i betraktning vil der bli sortert ut og videresendt Statens vegvesen.

Sovning ved rattet – undervurdert ulykkesårsak?

Mye av innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet har lenge vært innrettet mot ungdoms holdninger. Stor fart og farlige forbikjøringer er det man vil til livs. Politirapportene fra fjorårets ulykker på E 18 viser at det kanskje kan være minst like stor grunn til å rette søkelyset mot det å kjøre bil i trøtt og uopplagt tilstand.

Vestfolder'n har gått gjennom politirapportene fra de 69 personskadeulykkene som ble registrert på E 18 i fjor. Hele 42% av dem har omtrent samme hendelsesforløp, bilen har plutselig forlatt sitt kjørefelt og enten havnet i grøfta eller i møtende kjøretøy. Bremsespor er ikke å oppdrive. Ved 18 av ulykkene oppgis sovning som ulykkesårsak. Sannsynligvis er det langt flere som har sammenheng med at sjåføren har sovnet, «duppet av» eller mistet konsentrasjonen et skjebnesvangert øyeblikk.

Likevel er det grunn til å understreke at det vil være en klar sammenheng mellom antallet ulykker som skyldes manglende konsentrasjon hos bilførerne og vegstandarden. Trafikkmengden på store deler av E 18 tilsier at vegen burde hatt standard som fire felts motorveg. Dette ville ha betydd at det ble fysisk umulig å kollidere med biler i motgående kjørebane. Ulykkestallet på motorveger er i gjennomsnitt $\frac{1}{3}$ av det som skjer på vanlige hovedveger.

E 18 i Vestfold er ingen spesielt ulykkesbelastet vegstrekning, men mange opplever den likevel slik fordi en del av de ulykkene som skjer er svært alvorlige og medfører store avisoppslag. Med den tette trafikken som er på denne vegen har man naturligvis små sjanser til å unngå å treffe et møtende kjøretøy når man på dagtid havner over i feil kjørebane.



Nesten halvparten av ulykkene på E 18 i Vestfold i fjor kan ha sammenheng med at bilføreren var trøtt, ukonsentrert eller uopplagt.

De fleste ulykkene av denne typen er imidlertid utforkjøringer på egen side av vegen. En typisk ulykke i så måte skjedde 2. juli kl. 0750 ved Ekely i Stokke. Politimannens beskrivelse av uhellet lyder slik:

«Trafikkenhet A hadde kjørt fra Larvik kl. 04.00 for å kjøre sin datter til Fornebu. På hjemveg hadde han vært trett og opplyste at han hadde sovnet bak rattet. Hans hustru som satt ved siden av hadde slått ned ryggen på sitt sete for å sove. Hun ble kjørt til VSS etter utforkjøringen med ryggsmertner. Det var ingen bremsespor på stedet. Bilen var trolig totalvrak».

9. september 1989 omkom tre mennesker på E 18 ved Tvillingbro ved Holmestrand. En Ford Granada personbil skar plutselig ut av køen sørover på E 18 og frontkolliderte med en buss som kom i motsatt retning. Vi vet ikke sikkert årsaken til at denne ulykken skjedde, men den føyer seg inn blant 28 andre ulykker på E 18 i fjor som kan ha sin årsak i at bilføreren var uopplagt, fikk et illebefinnende, «duppet av» eller sovnet.

Også en annen av de alvorlige ulykkene på E 18 i fjor hadde et tilsvarende hendelsesmønster. 8. mai kl. 1410 kom et iransk ektepar med en fire år gammel sønn i kø nordover på E 18. Ved enden av sletta nord for Fokserød fortsatte bilen rett fram og inn i frontkollisjon med en lastebil. Heller ikke her var noen bremsespor å se. De to voksne ble drept, mens gutten overlevde.

Ulykker av denne typen skjer selvfølgelig i stor grad om natta og om morgenen, av de 29 ulykkene som

er registrert skjedde 16 mellom klokka 23 og 09. De øvrige 13 ulykkene fordelte seg nokså jevnt på resten av døgnet.

I tillegg til de 29 ulykkene som sikkert eller trolig har sammenheng med sovning eller illebefinnende, kan 14 ulykker skrives på kontoen for uoppmerksomhet. Dette gjelder særlig for kryssulykker og påkjøringer bakfra. Man ser seg rett og slett ikke godt nok for. Totalt kan derfor kanskje over 60% av ulykkene på E 18 på en eller annen måte tilskrives manglende konsentrasjon hos bilførerne. Dette gir i så fall et totalt annerledes bilde av ulykkesproblematikken enn det man er vant til fra massemedienes omtaler.

I tillegg til å rette søkelyset mot manglende konsentrasjon hos bilførerne, bør man ikke glemme at E 18 slik den ligger i dag har lange strekninger hvor den minste konsentrasjonssvikt kan få katastrofale følger. Slik sett kan man si at en del av de ulykkene vi i dag har på E 18 i Vestfold, og kanskje særlig de alvorligste, er en pris man må betale for en vegstandard som ligger langt under det trafikkvolumet skulle tilsi. Behovet for fire felts motorveg er nevnt. Dette ville ha gjort trafikken langt sikrere. Men også en moderne tofelts motorveg ville ha redusert sjansene for å gjøre skjebnesvangre feil betydelig. En slakkere kurvatur ville ha gjort at sjansene for utforkjøringer hadde blitt mindre. På samme måte ville planfrie kryss ha medført at kryssulykkene omtrent ble borte.



E 18 GJENNOM STOKKE ÅPNES SOMMEREN 1992



Arbeidet går nå for fullt på prosjektet E 18 Holmene - Tassebekk som vil forbinde den nye motorvegen utenom Semsbyen med motorvegen fra Tassebekk til Langåker i Sandefjord kommune. Når prosjektet i Stokke står ferdig sommeren 1992 - ett år tidligere enn opprinnelig planlagt - vil det være sammenhengende motorveg fra Gulli nord for Tønsberg til grensen mellom Sandefjord og Larvik kommuner.

Arbeidet med den nye motorvegen kom i gang i begynnelsen av januar. Allerede nå på forsommeren kan man se mye av veglinjen i terrenget. Anleggsledelsen valgte å forsere anleggsdriften fra starten i håp om å få nødvendige ekstratildelinger slik at farten kunne holdes på et høyt nivå gjennom hele året og helt fram til åpningen i 1992. Dette viste seg å være en fornuftig strategi. I begynnelsen av mai kom gladmeldingen fra Vegdirektøren: Anlegget kan disponere 15 mill. kr. mer enn de opprinnelige bevilgningene i år.

Rask framdrift gir store økonomiske fordeler i anleggsdriften. På dette anlegget regner man med å spare inn ca. 5 millioner kroner gjennom kortere byggeperio-

de og mer intensiv drift. Dette er mulig fordi stordrift naturlig nok gir mange fordeler og fordi administrasjonsomkostningene reduseres når anleggstiden blir kortere.

Arbeidet med vegen foregår nå i nordenden ved Holmene, ved Ramsumåsen/Sørby og ved Furulund kro/Rørkoll i sørenden av anlegget. Sør for Holmene, ved Asketræet, foregår det masseutskifting av myr. I Ramsumåsen tar man ut en stor fjellskjæring og foretar masseflytting ut på Sørby-jordene. Arbeidet er dessuten kommet i gang på Gjennestad bru lenger sør på anlegget. I mai ble gamle Furulund kro revet for å gi plass til den nye motorvegen.

Parsellen fra Holmene til Tassebekk får samme standard som den parsellen som åpnes nå i sommer, d.v.s to-felts motorveg med forberedelse til utbygging til fire felt og totalbredde 13 meter. Totalt vil prosjektet koste ca. 210 mill. kr.

