

# VESTFOLDER'N

Informasjonsblad for Statens vegvesen Vestfold



Nr. 13/1990  
17. årgang

**JULENUMMER**







# Bil med båt, eller...

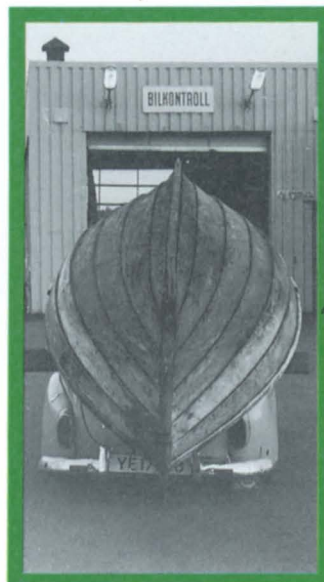
Om føreren av denne ekvipasjen ble rådet til å snu saken på hodet og bruke båten til å frakte bilen hjem til Oslo, vet vi ikke. Heller ikke om en slik løsning på transportproblemet ville være mer lovlig og tilrådelig enn den som ble valgt.

I det hele tatt vet vi omtrent ingenting om de bildene vi trykker på denne siden. Vi vet bare at de er ekte nok og ikke arrangerte (om noen skulle tro det), at de er noen år gamle, og at bilen/båten ble innbragt til Biltilsynets gamle stasjon i Tønsberg etter at UP hadde påtruffet dem på E 18.



Desto mer kan man spekulere. Spekulere på hva slags oppfatning folk har av fysikkens lover når de kan legge i veg med en vasstrukken gammel holk tredd nedover bilen som hette. Nå tålte de gamle Volvoene litt av hvert... Men dog. Fjærer, støtdempere og en del annet må ha hatt en stri tørn.

Legg merke til måten båten er festet på. Gadd vite om eieren hadde turt satse på en slik risikabel fortoyning om den hadde befunnet seg i sitt rette element? Og ikke beveget seg opp/ned gjennom Vestfold-landskapet blant intetanende medtrafikanter i 50-60-70 km/t?



En av økonomenes hodepiner sies å være at all økonomisk teori bygger på en forutsetning om at aktørene i markedet er rasjonelle skapninger som gjør rasjonelle valg. Virkeligheten viser seg ofte å være en annen. Kanskje er det på samme måte for de som jobber med trafikksikkerhet. Man kan bygge gode veger, gi førerne skikkelig opplæring, overøse dem med trafikksikkerhetsin-

formasjon, la politiet og biltilsynets kontrollgjeng lure bak annenhver busk. Likevel handler en del mennesker på de merkeligste og mest trafikkfarlige måter.



Selvsagt er det ille. Forferdelig ille. Men det er nå litt — i hvert fall bitte-litt — herlig og. Synes vi. Er det ikke nettopp den irrasjonelle faktoren som gjør mennesket til det det nå en gang er? Uråd å holde i lenker, og med evne og vilje til å utføre de utroligste og merkvendigste prestasjoner? Enkelte ganger går det helt galt, men noen ganger kan det være til gagn for hele menneskeheten. Og andre ganger til latter for deler av den.



---

# VÆR VAKEN - TOGET GÅR!

---

Arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 er nå kommet i gang både i Vegdirektoratet og ute i fylkene. Foreløpig er man inne i en strategifase der rammene for den videre planleggingen skal fastsettes. Norsk veg- og vegtrafikkplan vil danne grunnlaget for all virksomhet i vegsektoren i perioden.

I forbindelse med strategiarbeidet inviterte vi representanter for de ulike vegbruker-interessene til et seminar i Tønsberg tidligere i høst. Flere av deltakerne uttrykte glede over at de ble tatt med på råd på et så tidlig tidspunkt i strategiarbeidet. Jeg pekte i den forbindelse på at vegplanarbeidet er en langvarig prosess der brikkene faller suksessivt på plass fra de første overordnede overlegningene i Vegdirektoratet, til den avsluttende behandlingen i Stortinget med detaljert debatt om f.eks. hvilke vegplaner som skal prioriteres og hvilke som ikke skal det. Derfor er det viktig at alle som ønsker å øve innflytelse på prosessen vet når togene går. Og de første togene begynner allerede nå å stilles opp på stasjonen.

Et av de viktigste spørsmålene vi etterhvert må ta stilling til her i Vestfold er hvordan vi skal fore slå at det prioriteres mellom E 18 i nordfylket og de svært påkrevde byprosjektene i Horten/Borre og Tønsberg.

I hvilken grad skal det forberedes for en utbygging til fire felt mellom Eik og Helland, og hvilken utbygningstakt skal det legges opp til? Vi må imidlertid også være klar over at de utvidede investeringsrammer vi nyter godt av i denne vegplanperioden og som vi også er forespeilet i neste, først og fremst har sin bakgrunn i Statens ønske om å få til en tilfredsstillende trafikkavvikling på den nasjonale stamvegen gjennom fylket vårt. Man er derfor blåøyd om man tror at disse midlene fritt kan beregnes brukt på andre strekninger, selv om behovet er aldri så stort.

I det hele tatt er det viktig for demokratiet at folk og politikere på kommunalt og fylkeskommunalt nivå vet hva som kan påvirkes på hvilket tidspunkt. Vi ser det også i behandlingen av vegplaner. Ofte er det slik at de som ser seg lite tjent med et prosjekt

først mobiliserer i det veien er vedtatt, og det er klart for alle at den vil bli bygget. Da har imidlertid toget gått, og vi som fagmyndighet kan lite annet gjøre enn å slå ut med hendene og beklage.

Beslutningsprosessene i vårt samfunn er paradoksalt nok langvarige og kompliserte nettopp av hensyn til at alle meninger skal høres. Kanskje er demokratiseringen blitt demokratiets fiende? Dette misforholdet er selvfølgelig også en utfordring for oss i Statens vegvesen. Vi må arbeide for en kortere og mer effektiv planprosess, og vi må legge mer arbeid i å informere om prosessen og hvilke beslutninger som fattes på hvilket tidspunkt. Herved er leserne av Vestfold'er'n i hvert fall varslet om at de som ønsker innflytelse på utviklingen i veg- og vegtrafikksektoren i neste vegplanperiode må innlede sitt engasjement nå.

Til slutt vil jeg ønske alle våre forbindelser og samarbeidspartnere i kommunal- og fylkeskommunal virksomhet, det private næringsliv og i organisasjonene en riktig god jul, og ønske alt godt for det nye året.



**Informasjons-  
blad for  
Statens vegvesen  
Vestfold**

Ansvarlig redaktør:  
Vegsjef  
Johan Lepperød  
Redaktør:  
Erik Thomassen  
Adresse:  
Postboks 323,  
3101 Tønsberg

Fotos:  
For-/og bakside:  
Jan Haugerød  
Ellers:  
Jorun Bringaker  
Erik Thomassen

Lay-out:  
Kompetanse Reklame-  
byrå, Tønsberg  
Foto-sats:  
Sven's Fotosats,  
Tønsberg  
Trykt på miljøpapir  
hos Cicero as,  
Tønsberg  
Opplag: 1500



# E18, miljø og hovedvegutbygging i byene

*I løpet av denne høsten har Statens vegvesen i de enkelte fylker startet arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) for 1994-97. Når dette leses har vi utarbeidet et «strateginotat» der behov, mål og mulig måloppnåelse innenfor antatte økonomiske rammer er vurdert. Dette strateginotatet vil danne grunnlaget for selve NVVP-arbeidet for 1994-97 som vil pågå i fylkene til utpå vinteren 1992.*

AV RÅDGIVER  
ØYSTEIN LUDVIGSEN

I retningslinjene for arbeidet med strateginotatet har Vegdirektoratet trukket opp en del framtidsutsikter, utfordringer og mål for utviklingen på veg- og vegtrafikksektoren fram mot år 2000. En del av disse er gjengitt nedenfor.

Av de **framtidutsikter** direktoratet øyner kan vi nevne

- større realvekst i oljeprisene enn før antatt
- strengere avgasskrav til kjøretøyene
- større internasjonal avhengighet på transportmarkedet, på godt og ondt (stikkord: EF)
- økt satsing på turisme i Norge
- stadig flere vil bo i byer og tettsteder (80% i år 2000)
- økt bruk av økonomiske virkemidler i miljøpolitikken.

Disse utsiktene reiser en rekke **utfordringer**, særlig på miljøsidan:

- Norge ønsker å være et foregangsland i miljøarbeidet internasjonalt
- vi har inngått flere internasjonale avtaler om reduksjon av miljøskadelige utslipp

- vegsektoren er spesielt i søkelyset med hensyn til utslippsreduksjoner fordi det er mindre potensiale for reduksjon i andre sektorer
- eksempelvis må trafikkveksten ned fra 27 til 10% i perioden 1989-2000

dersom Norges mål om reduksjon i CO<sup>2</sup>-utslippet skal nås.

På denne bakgrunn har Vegdirektoratet foreslått en rekke **mål** for vegvesenets virksomhet. Nedenfor er gjengitt

*Arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 er nå kommet i gang. I Vestfold vil bl.a. miljøforholdene i Tønsberg og Horten stå sentralt i vurderingene.*



*Sande-bygda med nåværende E18 til venstre i bildet. Utbyggingen av stamvegnettet vil bli sentralt i NVVP 1994-97. Ny E18 skal bygges i skogkanten til høyre i bildet.*





en del av de viktigste og mest konkrete målene:

## Miljø:

- antall boliger langs riksveger med et utestøynivå over 65 dbA skal reduseres med 30% innen 1.1.1998.
- luftforurensningen skal reduseres **betydelig** i større byer og tettsteder.
- økt bruk av støysvake vegdekker.
- vedlikehold av vegkanter og skråninger uten bruk av kjemiske midler innen 1994
- kjøretøykontrollene skal bidra til at minst 60% av alle kjøretøyer tilfredsstiller støykravene og minst 50% tilfredsstiller avgasskravene.

## Trafikksikkerhet:

- bidra til 10% færre skadde og drepte i 1997 enn i 1984-86, uansett trafikkvekst.
- forsterket vedlikehold av ulykkespunkter og -strekninger
- kjøretøykontrollen skal bidra til at minst 80% av alle kjøretøyer tilfredsstiller krav til trafikksikkerhetsmessig standard.

## Framkommelighet

- gang-/sykkelveger skal bygges langs alle riksveger med en årsgjennomsnittlig trafikk større enn 1000 kjøretøyer og flere enn 75 gående/syklende i døgnet

- utbyggingen av hovedvegnettet i de 10 største byområdene i landet (deriblant Tønsberg) er den høyest prioriterte oppgaven på investerings-siden i 90-årene og skal være fullført innen 2005
- stamveger med årsgjennomsnittlig trafikk større enn 15.000 kjøretøyer skal bygges ut med 4 kjørefelt (gjelder store deler av E18 i Vestfold)
- stamvegnettet skal være ferdig utbygget innen 2010
- alle regionale riksveger skal ha 10 tonn helårs bæreevne 1.1.1998
- brukskontrollen skal sikre at 90% av alle transporter skjer etter forskriftene vedrørende vekt, kjøre-/hviletid, farlig gods/ADR, sikring av last etc.

Av mål som angår vegetatens egen drift og administrasjon kan nevnes:

- bruk av egenregikalkyler i anleggsdriften skal økes til opp mot 20% av budsjettet
- entreprisandelen i anleggsdriften skal økes, særlig i fylker med lav andel
- konkurranseværen i vedlikeholdet skal dokumenteres og bruken av egenregikalkyler skal økes
- mål- og resultatstyring skal praktiseres som ledelsesprinsipp
- systematiske opplæringstiltak skal omfatte flere grupper ansatte
- vegkontorenes organisasjon skal vurderes innen 1991.

I skrivende stund har vi ennå ikke et fullstendig kostnadsoverslag for hva det vil kreve å innfri alle disse målene. Imidlertid kan vi antyde at bare ombygging av E18 til tilfredsstillende motorvegstandard gjennom hele fylket vil beløpe seg til mellom 3.5 og 4 milliarder kr. Vi forutsetter da 4-feltsveg fra Buskerud grense til Bommestad og 2 felt videre til Telemark. Videre kan vi nevne et behov for utbygging av gang- og sykkelveger langs riksvegene på i alt 250 mill. kr.

Vi ser optimistisk på mulighetene for å nå målet om å redusere de mest støysatte boligene med 30%. I tillegg til støyreducerende effekt av vegomlegginger, skjermingstiltak og legging av støysvak asfalt, vil fornyelse av bilparken med stadig flere støysvake biler bidra til at dette målet kan nås, og vel så det.

I løpet av vinteren vil vi starte det mer detaljerte arbeidet med NVVP 1994-97 med blant annet forslag til prosjekter og tiltak innen vegutbygging, vedlikehold og biltilsynets virksomhet for perioden 1994-97. Vestfold er'n vil bringe mer informasjon om dette arbeidet etter hvert som det skrider fram.





*Ordfører Manni Nordli (t.h) og næringsjef Trond Frøyland ønsker næringslivet velkommen til Holmestrand*

---

# Ny E18 gir Holmestrand nye muligheter

---

*- Vi har hatt mange forespørsler fra bedrifter som er interessert i å etablere seg i Holmestrand, sier Trond Frøyland i Holmestrand næringsråd. Hittil har det imidlertid ofte strandet på de uavklarte forholdene omkring ny E 18. Nå er forholdene lagt til rette. Vi har regulerte næringsområ-*

*der i tilknytning til den nye vegtra-séen, og det er endelig fastslått at den nye vegen skal bygges og hvor den skal ligge. Nå kan vi derfor ønske næringslivet velkommen til Holmestrand, en by med store utviklingsmuligheter, sier Frøyland.*



Vegstriden har preget Holmestrand i en årrekke, og fortsatt er det mange som ikke vil akseptere valget av Kombinasjonslinjen, et valg som er stadfestet gjennom flere Stortingsvedtak. Ordfører Manni Nordli hører selv med til dem som har ført en aktiv kamp mot Kombinasjonslinjen i en årrekke. — Jeg sto på hardere enn de fleste i perioden fra 1983 til -88 da det var mulig å gjøre noe med linjevalget, sier Nordli, men nå må vi innse at slaget er tapt og at det gjelder å gjøre det beste ut av mulighetene den nye vegen gir oss. — For arbeid til alle er det viktigste av alt, sier ordføreren. Derfor har han da også gått inn for at arbeidene, når anlegget først er vedtatt, skal komme i gang så fort som mulig. — Det er klart at en investering på et par milliarder i Sande og Holmestrand kommer til å gi vesentlige ringvirkninger i distriktet, slår han fast.

Nye E18 får to kryssområder i Holmestrand kommune, ett ved Hillestad og ett ved Bentsrud/Solum lenger sør. — Vi har tilrettelagt næringsarealer mot det sørligste av disse kryssområdene, sier nærings sjefen, og vi ønsker oss etablering av et service-anlegg i forbindelse med det andre. Den eksisterende infrastrukturen må kunne utnyttes bedre enn tilfellet er i dag, og vi må få til en videre utbygging. Særlig i Solum-traktene er det lagt ut store næringsarealer som vil få enkel og god adkomst til den nye motorvegen. Spesielt hvis man får gjennomslag for at også deler av vegsystemet i Holmestrand må komme inn i prosjektet.

Høyt på ønskelisten hos både ordfører og næringssjef står en ny riksveg 315 med tilknytning til kryssområdet på Bentsrud/Solum. En slik vegløsning vil gjøre at hele kommunen vil kunne nyte godt av de fordelene den nye motorvegen vil gi, og vil også føre til at en større del av trafikken til Holmestrand vil gå på den nye vegen enn det tilfellet ellers ville være. Manni Nordli er forberedt på å jobbe hardt overfor Statens vegvesen for å få til en slik løsning.

Viktig for Holmestrand kommune kan også service-anlegget som flere oljeselskaper er interessert i å etablere nord for Hillestad bli. Et tilsvarende anlegg på E6 i Råde i Østfold med bensinstasjoner, restauranter og overnattingsmuligheter har gitt 165 arbeidsplasser eller

95 årsverk, og er blitt en av kommunens største arbeidsplasser.

— For oss er det viktig at et slikt anlegg også kan bli et utgangspunkt for turer og turisme, sier nærings sjef Frøyland. De høyereliggende strøk i Holmestrand har f.eks. mer snø enn det som er vanlig langs kysten av Vestfold, og i Hillestadområdet finnes det gode muligheter for å bruke skiene både i lysløype, slalombakke og hoppbakke.

Dessuten vil informasjon om Holmestrand og resten av nordre Vestfold kunne knyttes til et serviceanlegg ved E18. — Vi tenker oss et anlegg som også kan trekke turister til områder som Lågendalen, med laksefisket ved Brufoss, Hvittingfoss og Eidsfoss, sier Nordli.

Den nye vegen vil også kunne føre til at utenverdenens bilde av Holmestrand kan endres radikalt. — Det står ikke til å nekte at folk flest i dag tenker på Holmestrand som det gamle bysenteret trengt inn under fjellet; et sted man passerer i en støvete tunnel (som riktignok ingen i Holmestrand ville ha vært foruten), sier ordfører Manni Nordli. Men 80% av Holmestrands innbyggere bor oppe på platået, mange av dem med den nydeligste utsikt over Oslofjorden. Med vegen diagonalt gjennom kommunen vil oppfatningen av Holmestrand endres fullstendig. Og det kan ikke herske tvil om at dette vil kunne få vesentlig betydning for folks og næringslivets interesse av å slå seg ned hos oss, legger ordføreren til.



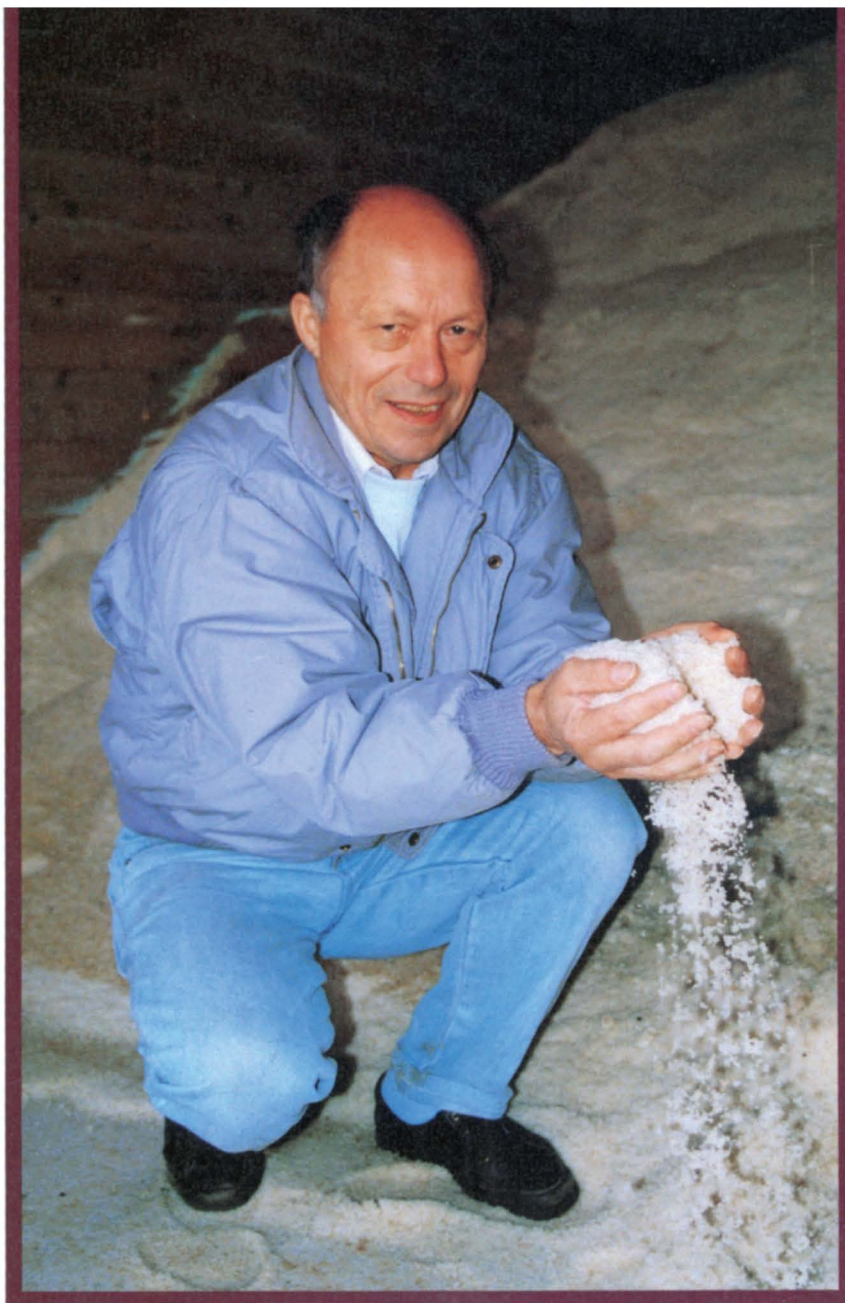
*Holmestrand kommune vil tilrettelegge næringsarealer ved det nye E18-krysset ved Solum.*

— Tenk på Blaafarveverket i Modum, skyter næringssjefen entusiastisk inn; 200.000 besøkende bare i sommer! Noe slikt må det uten tvil være mulig å få til også på verket i Eidsfoss om bare forholdene legges til rette for det.

For Holmestrands del er det viktig at et serviceanlegg blir plassert slik at det blir naturlig å ta en avstikker derfra til byen. — Kan vi fange opp, la oss si 1% av de besøkende til anlegget og få dem til å handle i Holmestrand, så vil dette gi stor gevinst for handelsnæringen i byen, sier Frøyland.

Næringssjefen og ordføreren ser Holmestrands utvikling i lys av hele Oslofjord-området. Dette er det befolkningsmessig tyngste området i landet, og her er avstanden til det nye indre markedet i Europa med sine 300 millioner forbrukere minst. I dette perspektivet blir vegnettets betydning avgjørende. Og med den gode tilgjengeligheten Holmestrand nå vil få både via veg, jernbane og sjøtransport burde man kunne se framtiden lyst i møte om man bare klarer å utnytte de mulighetene som gis på best mulig måte. ■





*Skal vi holde hovedvegene i framkommelig og trafikksikker stand, må vi bruke salt, sier vegmester Rolf Sommervik.*

Vegsaltet setter sinnene i kok mange steder i landet. I Hallingdal opplevde man for eksempel sterke protester mot salting av riksveg 7 i fjor vinter. — Det er ikke til å komme forbi at salt er en klissete sak, særlig når det blir brukt på snø, sier Sommervik. Bilen blir skitten og omgivelsene blir tilgriset. Effekten på miljøet er mer omtvistet, men den nærmeste vegetasjonen til vegbanen kan nok bli skadelidende. — Det bemerkelsesverdige er også at mens 3 av 4 er kritisk til bruken av salt, så er 2 av 3 også fornøyd med utførelsen av saltingen, legger han til.

— **Man liker ikke å gå med votter, men synes de varmer godt når man har de på, med andre ord?**

— Ja, nettopp.

— **Men kan ikke strøsand gjøre samme nytten?**

— På isete veg holder sanden et par hundre kjøretøyer. Dette kan være greit nok på lavtrafikkerte veier, men på E18 måtte vi nesten ha strødd hver halvtime for å holde vegen i skikkelig stand. Salt er derimot spesielt bra på høytrafikkerte veier. Desto større trafikk, desto bedre, kan man nesten si. Trafikken karver opp snø- og islaget og lar saltet virke i dybden.

Det viktigste argumentet for å bruke salt har tidligere vært at det bedrer framkommeligheten på vegene. Trafikksikkerhetseffekten har man vært mer tvilende til. Svenske undersøkelser har imidlertid vist at saltet har betydelig trafikksikkerhetseffekt. Våre naboer i øst sluttet for noen år siden å salte en del viktige vegstrekninger. Dette medførte imidlertid 25% økning i trafikkkulyk-kene på disse vegene. — Erfaringene mine er de samme, sier Sommervik. Salt har vært i bruk halvparten av den tiden jeg har jobbet her i Vestfold, og jeg er ikke i tvil om at vi hadde flere ulykker de vinterene vi ikke saltet enn det vi har nå.

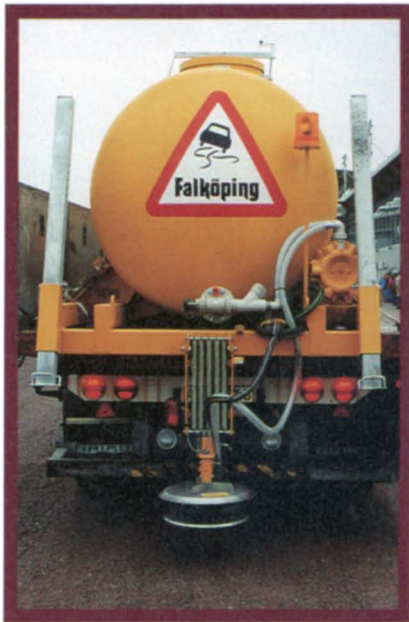
# SALT

## - bedre enn sitt rykte

*3 av 4 Vestfold-trafikanter misliker at det brukes salt på vegene vinterstid. Dette viste en spørreundersøkelse Statens vegvesen gjorde på vegene i mars. — Jeg liker heller ikke salt i utgangspunktet, sier vegmester Rolf Sommervik som har ansvar for vedlikeholdet i nordre del av fylket. — Jeg liker forresten heller ikke å ha votter på meg, legger han til, men når det er vinter og kaldt er votter en dyd av nødvendighet. Slik er det med saltet også, skal vi holde hovedvegene i framkommelig og trafikksikker stand, må vi bruke salt.*



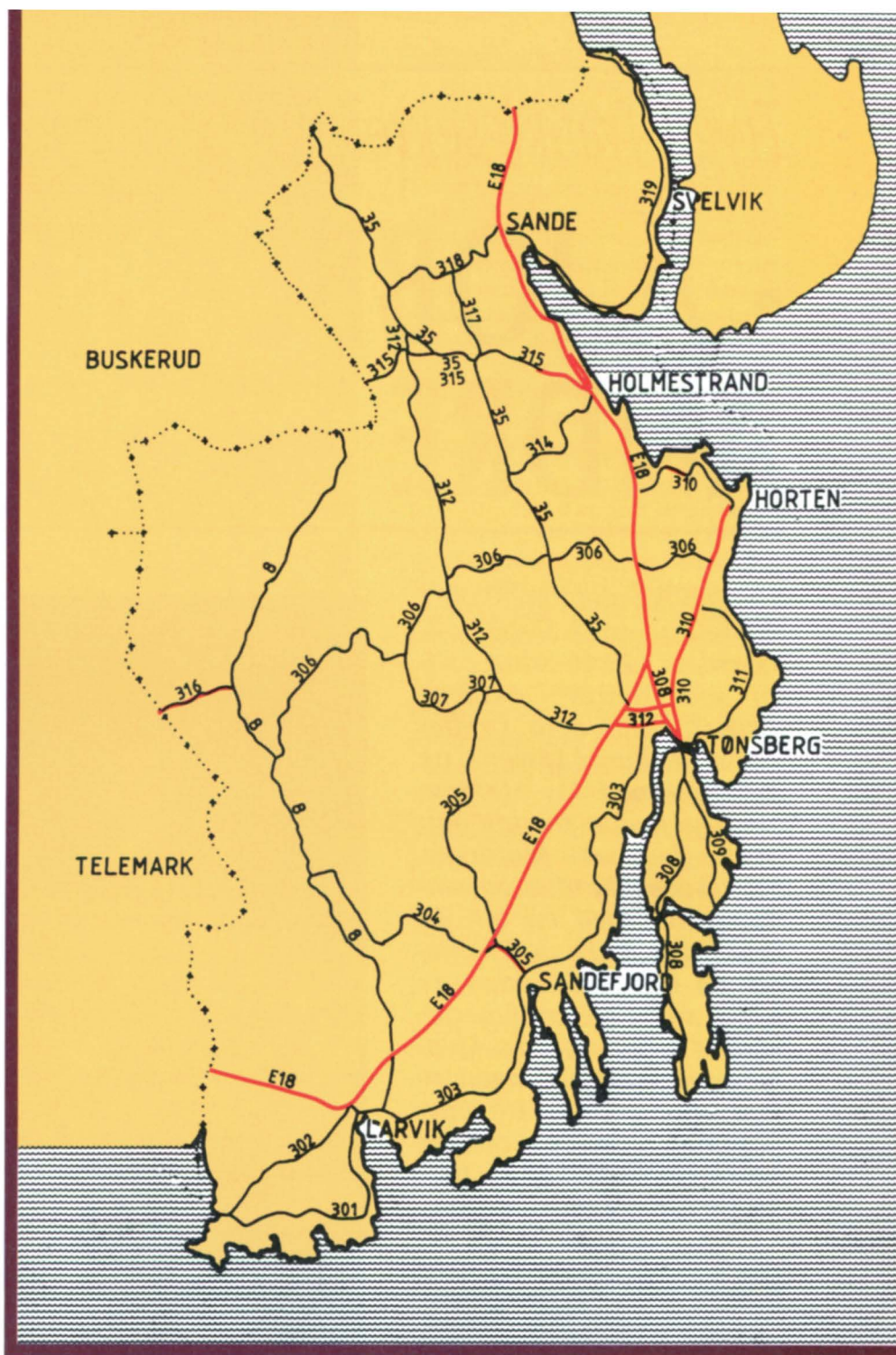
Nye metoder har medført at man nå kan få en betydelig mer effektiv bruk av saltet, spesielt når det brukes preventivt mot rim og ising og ved ventet snøfall. I Vestfold har man de siste vintrene gjort forsøk med befuktet salt. Saltmengden kan på denne måten reduseres med ca. 20%, bl.a. fordi en langt større del av saltet forblir i vegbanen etter spredning. Hele 85% av det tørre saltet har nemlig forsvunnet i veggrøftene før det fikk virke. For befuktet salt er det tilsvarende tapet bare 20%.



*Denne vinteren vil saltløsning bli tatt i bruk i stedet for tørt salt i midt-fylket. Løsningen virker raskere og mer effektivt slik at saltmengdene kan reduseres betraktelig.*

I fjor vinter ble det satt i gang forsøk med salt som var fullt oppløst i vann i fire fylker. Som et preventivt virkemiddel mot rim og på islagt veg var erfaringene med bruk av saltløsning i blandingsforholdet 1/4 svært gode. Saltmengden kan reduseres med minst 50% i forhold til det som brukes ved tørrsalting, og saltet virker allerede etter 30 sekunder. (Tørt salt gir først virkning etter bortimot en halv time). Utlegningshastigheten kan også økes. Saltløsningen kan brukes i kaldere vær enn det tørre saltet. Grensen går ved  $\div 10^{\circ}$ , mens den er  $\div 6^{\circ}$  ellers.

Denne vinteren vil Ås vegstasjon i Tønsberg bruke saltløsning, i nordfylket vil man bruke befuktet salt.



*Dette er vegene som vil bli saltet i Vestfold i vinter.*

I sørfylket vil det også denne vinteren bli brukt tørt salt.

I Vestfold vil det i år som i fjor bli brukt salt på hele E18, og dessuten i Holmestrand sentrum og på riksveg 315 opp på Holmestrandsfjellet, på riksveg 310 i Kotterudbakkene og på strekningen Horten - Tønsberg, på riksveg 35, 308 og 312 fra E 18 og inn til Tønsberg, på innfartsvegen til Sandefjord (riksveg 305) og på strekningen Steinholt - Telemark grense (riksveg 316). Dessuten «flekksaltes» det i kryss og på vanskelige partier,

spesielt ved frost om høsten og våren.

— Jeg tror det kan bli aktuelt med mer bruk av salt i årene som kommer, sier Sommervik. For min egen del kunne jeg godt tenke meg å salte riksveg 319 fra Sande om Svelvik til Buskesrud grense og hele 310 fra E 18 og inn til Horten. Fortsetter de milde vintrene må vi også vurdere riksveg 8 i Lågendalen, legger han til.



*Trygg Trafikk-sekretær med samarbeid som ledesnor*

# - Å JOBBE GJENNOM ANDRE ER POENGET

**Breidablikk ungdomsskole i Sandefjord en strålende oktoberdag. 140 16-åringer sitter som fjetret i skolens gymsal. Foran dem, i rullestol, sitter Runar Larsen... og forteller med lav stemme om dagen som snudde opp ned på livet hans. Motorsykkelen som skar ut etter sammenstøtet med en bil. En brukket rygg. En død kamerat på bære ved siden av ham i ambulansen. Smertene den gang, og i dag. Alvoret preger forsamlingen av livslystne og livskåte ungdommer. Mellom ordene høres bare stillheten. Ikke særlig tøft å være død, nei...**

Blant tilhørerne i bakgrunnen: Ingrid Borud, Trygg Trafikks fylkessekretær i Vestfold. Det er Trygg Trafikk som står bak dette opplegget for fylkets niende-klassinger — et opplegg som 96% av elevene i fjor mente burde fortsette. «Ikke tøft å være død» viser elevene den grufulle virkeligheten bak trafikkulykkene, og viser dem sammenhengen mellom deres egne holdninger og handlinger og denne virkeligheten.

Sammen med Runar denne dagen er Erik Werge Bøyesen, ung politimann i motorsykkeldress fra kammeret i Sandefjord, distriktssekretær for Trygg Trafikk og kjent amatørkuespiller i hvalfangerbyen. Og Tom Erik Oxholm, skøytekjendis fra noen år tilbake og nå trener for kvinnelandslaget. Sammen med en jente fra 9. klasse har de oppgaven å knytte trådene til ungdommenes egen virkelighet, forklare og formane.

Avslutningsvis henter Oxholm fram ni



— «Ikke tøft å være død»-teamet gjør en flott jobb, sier Ingrid Borud, her sammen med Tom Erik Oxholm (t.v.), Runar Larsen (foran) og Erik Werge Bøyesen.

av elevene og stiller dem ansikt til ansikt med de resterende 131. Ingen skjønner hvorfor, før han forteller dem at statistisk sett vil ni av de som er tilstede i gymsalen i løpet av de neste årene bli drept eller skadet i trafikkulykker. Så ber han dem være forsiktig når de sykler hjem..

Risikoforståelse, sier Ingrid når vi referer henne etterpå, på ungdommens eget nivå, legger hun til. Det er ideen bak «Ikke tøft å være død». — Teamet gjør en flott jobb, særlig er det imponerende at Runar stiller opp på denne måten. Ingrid berømmer også fylkets samferdselsstyre som stiller opp med





— Min jobb er først og fremst å initiere tiltak, være idéskaper og få andre i gang, sier Ingrid Borud som tror på sin rolle som «libero» i systemet.

#### fylkessekretær?

— Min jobb går primært på holdings- skapende arbeid og informasjon. No- en vil kanskje si at dette er oppgaver som politiet eller Vegvesenet like godt kunne tatt seg av, men jeg tror at min rolle som «libero» i dette systemet kan være viktig. Store etater må nødven- digvis være noe mer tungroddet enn det vi kan være. Det er lettere for oss å få kontakt med publikum, og det er lette- re å utnytte de store mulighetene som ligger i «nettverk» som skolene, For- svaret, fritidsklubber, idrettslag, vel- foreninger, pensjonistforeninger osv.

#### — Du har kontor på vegkontoret?

— Ja, og jeg har blitt veldig godt mot- tatt i Vegvesenet og godt behandlet på vegkontoret. For meg har det vært vik- tig å ikke blande meg inn i det som er Vegvesenets forhold. Jevnt over føler jeg meg godtatt som en fullverdig sam- arbeidspartner, samtidig som jeg mener å ha beholdt min egen integritet og ikke har «lagt meg flat». Jeg har vært bevisst på å bygge opp det jeg vil stå for og markere en ny jobb utad, sam- tidig som jeg ivaretar samarbeidet inn- ad. Så langt synes jeg det har godt bra.

Sier Ingrid Borud, før hun haster av gårde til en ny skole, med nytt lære- planarbeid og nye kontakter. Slik går dagene. Møter med mennesker, lag og foreninger. Få dem i gang. Stimulere. Gi ideer. Svare på spørsmål. Formid- le kontakt med ansvarlige etater.

Å arbeide gjennom andre er poenget. Samfunnet er fullt av ildsjeler. Det gjel- der bare å nøre opp under flammene og gi dem noe å brenne for.

de 70.000 kronene det koster å gjen- nomføre opplegget for alle fylkets nien- de klassinger.

— Men virker det på lang sikt, spør vi. Det er greit nok at elevene sykler mer forsiktig hjem fra skolen i dag. Kan opplegget endre holdnin- ger varig?

— Holdninger sitter forferdelig dypt, svarer Ingrid, og det skal mye til for å endre dem. Skal vi gjøre noe over- for denne viktige gruppen må vi jobbe på følelsesplanet deres og kombinere det med faktaopplysninger. Jeg tror ikke en kampanje som dette kan få alle til å slutte å kjøre fort, men det er ett middel av flere. For- og etterarbeid på skolen er også veldig viktig i forbindel- se med tiltak av denne typen.

— Mye av kjekkaseriet er vel for- ankret i guttenes rolleforståelse og et behov for sterke opplevelser?

— Ja, skal vi endre kulturelt betingen- de roller og oppfatninger om hva som er «tøft», er det nødvendig å ha et svært langsiktig perspektiv på jobben vi gjør. Og det bør vi da også ha. Et utslag av en slik forståelse av problematikken er også at vi må legge vekt på å bevisst- gjøre foreldrene, og særlig fedrene, på den uhyre viktige oppgaven de har som modeller for sine barn.

— Høystimuli-søkerne tror jeg ellers vi må forsøke å nå med andre midler, sier Ingrid. Det spør om vi ikke må enda hardere inn på følelsesplanet, og vi må finne ut hvor de kan få utløp for sine behov for

sterke opplevelser slik at de ikke avre- agerer ute på vegen. Idrettskretsen vil kunne spille en aktiv rolle her. Mye tyder på at idretter som utfør, vannski, fallskjermhopping og motorsport kan gi høystimuli-søkerne noe, sier Ingrid.

Etter mange års fartstid som lærer ved Krokemoa skole i Sandefjord ble Ingrid Borud ansatt som Trygg Trafikks før- ste fylkessekretær i Vestfold fra 1. jan- nuar 1989. Ved siden av arbeidet i skolen har hun arbeidet mye med hold- ningsskapende pedagogikk og ansvars- læring, og vært aktiv i internasjonalt solidaritetsarbeid og i nærradioen i Sandefjord. Den store fritidsinteressen er imidlertid folkedans i vid forstand, og Ingrid svinger seg mer enn gjerne i den internasjonale folkedansklubben i hjembyen.

Læreren Ingrid Borud brenner særlig for arbeidet overfor skolene. Her kan mye gjøres om vi bare får et skikkelig system på trafikksikkerhetsinnsatsen. Samarbeidet med Skoledirektøren er godt, og et hovedmål er å få trafikkun- dervisningen inn i grunnskolenes lokale læreplaner.

— Ellers er min jobb først og fremst å initiere tiltak, være ideskaper og få andre i gang. Jeg føler et ansvar for å sette trafikksikkerhet på dagsorden rundt omkring, sier hun.

— Hvordan oppfatter du ellers rollen din som Trygg Trafikks





# RUNDKJØRINGER

AV TRAFIKKPEDAGOG ROLF M. HAGEN

*Rundkjøringer er på fremmarsj i Norge, så også i Vestfold. Det har vist seg at rundkjøringer øker trafikkapasiteten og reduserer personskadeulykkene vesentlig på de stedene de blir anlagt. Dessverre er det fremdeles en god del «blikkskader» i rundkjøringene. Vi antar det har sammenheng med for stor fart. Da rekker man verken å observere annen trafikk tilstrekkelig eller å gi andre trafikanter tilstrekkelig god nok informasjon om sin kjørerute gjennom og ut av rundkjøringen. Slik informasjon gir vi ved hjelp av plassering og blinklys.*

Det er fortsatt mange som tror at høyest mulig fart gir store tidsgevinster. Det er faktisk ikke slik i dagens tette trafikk. Det som gir størst tidsgevinster er å tilpasse farten etter forholdene

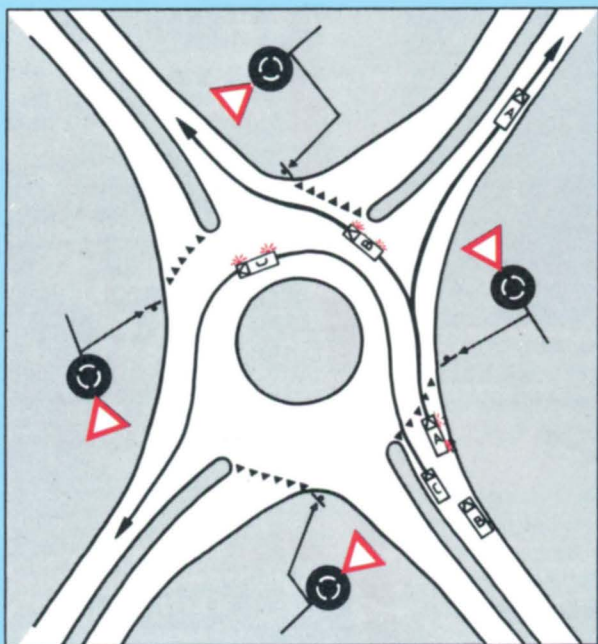
og trafikken forøvrig slik at det blir best mulig flyt. Det gjelder også i rundkjøringer. Sakte fart slik at trafikken hele tiden kan flytte fra alle kanter i en rundkjøring gir størst trafikkavvikling og færre ulykker.

Rundkjøringer er egentlig en genial krysskonstruksjon hvis bare ikke fordelene blir spist opp av uforsiktig og uomtenksom kjøring.

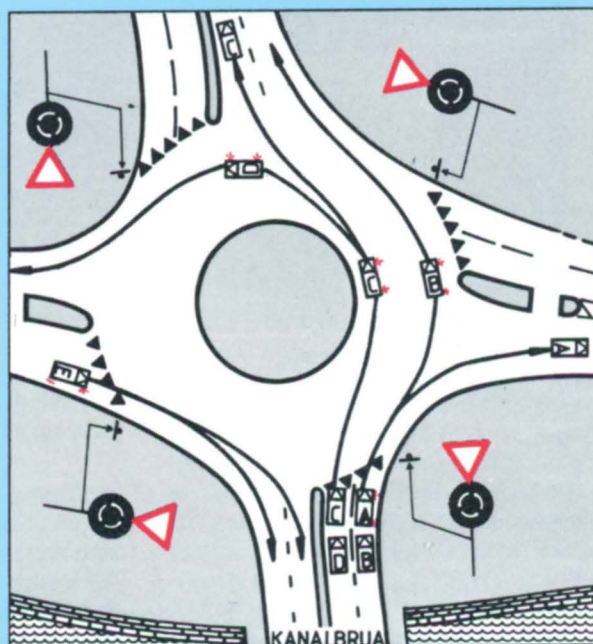
Det er du og jeg som avgjør om trafikken skal være mild og hensynsfull eller hard og brutal. Det er du og jeg som avgjør om vi også skal få vekk «blikkskadene» i rundkjøringene.

Det synes å herske stor usikkerhet om hvordan man skal kjøre i en rundkjøring, det gjelder både plassering og bruk av blinklys. I den sammenheng er det viktig å være oppmerksom på at dersom en rundkjøring er bred nok til å ha to biler ved siden av hverandre, så har rundkjøringen 2 kjørefelt (i samme retning) selv om det ikke er oppmerket.

**RUNDKJØRING HVOR INN- OG UTFARTSVEGEN HAR 1 KJØREFELT I HVER RETNING**



**RUNDKJØRING HVOR INN- OG UTFARTSVEGEN HAR 2 KJØREFELT I HVER RETNING (ved Kanalbrua i Tønsberg)**





Tenk deg at den vegen som går rundt i rundkjøringen er rettet ut. Da har du en rett veg med trafikk bare fra venstre (envegskjørt). Når du kjører ut av denne, skal du gi tegn på samme måte som når du svinger ut av en annen veg, dvs. i god tid, men ikke så tidlig at det kan bli misforstått. Du svinger alltid ut til høyre og skal da selvfølgelig gi tegn til høyre.

Her i landet har du alltid vikeplikt (skiltet) når du skal inn i en rundkjøring. Du har vikeplikt for trafikk fra venstre. Når vi tenker oss rundkjøringsvegen rettet ut, forstår vi også at vi har vikeplikt for trafikk i alle feltene i rundkjøringen. Det er kanskje mest interessant i en stor rundkjøring, f.eks. ved Kanalbrua i Tønsberg. Når du skal inn i den rundkjøringen, har du vikeplikt for all trafikk fra venstre, også den i innerste felt.

For å skjønne hvordan man skal plassere seg, kan det være henmessig å tenke på rundkjøringen som et kryss. Skal du til høyre eller rett frem, plasserer du deg i høyre felt eller til høyre i kjørefeltet både inn mot rundkjøringen (krysset) og gjennom rundkjøringen.

gen. Skal du til venstre, plasserer du deg i venstre felt eller til venstre i kjørefeltet både inn mot og gjennom rundkjøringen. Skal du til venstre, plasserer du deg i venstre felt eller til venstre i kjørefeltet både inn mot og gjennom rundkjøringen. Da må du imidlertid kjøre ut i ytre felt i rundkjøringen før du skal ut av den, helst rett etter at du har passert siste utkjøring før du skal ut (tenk rundkjøringsvegen rettet ut til en envegskjørt veg). Når du skifter felt i rundkjøringen må du gi tegn og du har vikeplikt for annen trafikk som kjører parallelt med deg.

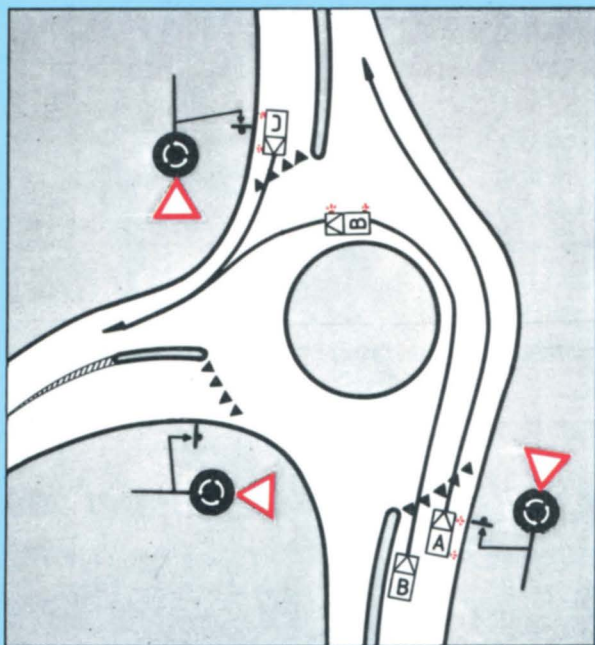
Skal du rett fram i en rundkjøring hvor vegen inn og vegen ut har to kjørefelt, er det naturlig å kunne bruke begge feltene inn mot, gjennom og ut av rundkjøringen, f.eks. rundkjøringen ved Kanalbrua i Tønsberg.

Som i all annen trafikksammenheng oppveier skilt eller vegoppmerking de generelle regler. Også i forbindelse med rundkjøringer brukes skilt/vegoppmerking, da mest for å vise hvordan man skal eller kan plassere seg avhengig av hvor man skal videre. I rundkjøringen ved Kanal-

brua i Tønsberg er dette gjort for trafikk som kommer fra Kaldnes.

Statens vegvesen Vestfold, biltilsynet, har i 1990 satt i gang atferdsregistrering og atferdsinformasjon i bestemte sammenhenger. Som første moment valgte vi å registrere og informere om atferd i rundkjøringer. Det har vist seg at svært mange har en uheldig atferd. Bare 25% i Vestfold kjørte tilfredsstillende. Vi har i denne sammenheng også lagt opp til en uhøytidelig konkurranse mellom biltilsynsdistriktene i Vestfold. Tønsberg var det distriktet som viste best atferd ved første registrering, mens Larvik hadde størst framgang fra første til andre registrering. Vi vil foreta en ny registrering våren 1991. La det gå sport i å kjøre fornuftig. Du kan gå foran med et godt eksempel! Eksempellets makt er stor, og du kan bidra til at det distriktet du bor i blir best ved neste registrering.

### 3-ARMET RUNDKJØRING

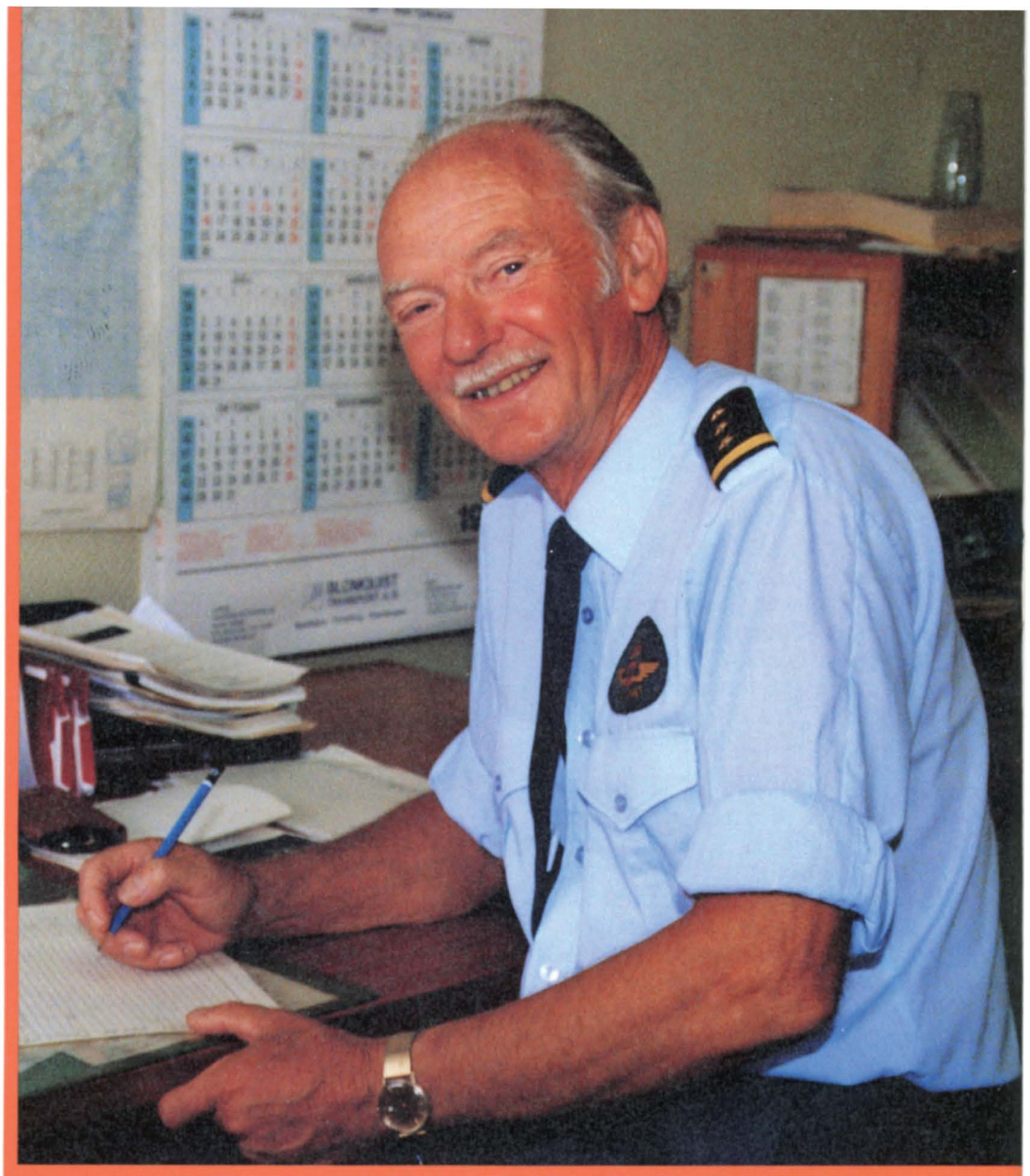


## HOVEDREGLER

**OBS!** lav fart —  
plassering —  
blinklys

- Kjør sakte inn mot og gjennom rundkjøringen. Lav fart gir sikkerhet og bedre flyt.
- Vikeplikt for trafikk fra venstre når du skal inn i rundkjøringen.
- Dersom det er plass til 2 biler i bredden, har rundkjøringen 2 kjørefelt, selv om det ikke er oppmerket. (De fleste rundkjøringer er så brede).
- Vikeplikt ved skifte av felt i rundkjøringen.
- Gi alltid tegn på riktig tidspunkt når du skal ut av rundkjøringen. (Se tegningene).





*Olav Aas arbeidet ved Biltilsynet i Larvik i 38 år, de ti siste som stasjonssjef i en etat som er vidt forskjellig fra den han begynte i i 1952.*

---

# Blant bergingeniører og småkonger

*Statens bilsakkyndige på 50-tallet*

---

**— Fenomenalt myndige! Sier Olav Aas, nylig avgått stasjonssjef ved Biltilsynet i Larvik om sitt første bilde av «De Bilsakkyndige» hjemme i Trondheim. — Jeg husker dem fra før krigen som fyrer med kappe, «leggingser», svære kjørehansker og kjørebriller.**



Olav Aas har arbeidet i Statens bilsakkyndige/Biltilsynet i 38 år, de siste 10 årene som stasjons-sjef i en etat som er vidt forskjellig fra den han begynte i i 1952.

I den tida var «Den Bilsakkyndige» småkonge i sitt distrikt. For å illustrere dette forteller Aas om sitt eget første møte med etaten, da han som 18-åring skulle ta førerkort i 1941: — Jeg hadde fått lånt en varebil på margarinfabrikken og kjørte rundt et kvartal med «den bilsakkyndige». Og det gikk jo fint. Noe førerkort fikk jeg likevel ikke. Da vi parkerte bilen spurte han nemlig: «Du, vet du, hva er et vegkryss?» Jeg svarte at jo det er et sted hvor to veger krysser hverandre eller noe sånt. Men det var han ikke tilfreds med. «har du ikke lest den og den boka — der er det en spesiell setning jeg tenker på!» — Nei, jeg har ikke det, måtte jeg si. «Vel, kom tilbake når du har lest den», sa «den bilsakkyndige». Dermed måtte jeg få tak i boka og der leste jeg: «Et vegkryss er et sted hvor to offentlige veger krysser

hverandre eller møtes». Dermed bar det tilbake til «Den bilsakkyndige» neste dag. «Nå, har du lest boka, spurte han». Da jeg bekreftet dette sa han «OK», og dermed fikk jeg førerkortet. Om han hadde «prosjenter» på salget av denne boka, vet jeg ikke, men man kan jo lure!



Aas arbeidet på bilverksted og som sjåfør før han begynte på ingeniørutdannelsen i 1947. 3. påskedag 1952 begynte han som midlertidig bilsakkyndigassistent i lønnsklasse 7 (kr. 686,- pr. måned) i Larvik under Bilsakkyndig Leif A. Olsen. Statens bilsakkyndige i Larvik holdt den gangen til på en Gulf bensinstasjon i Nansetgata 102 ved Hovlandbanen. — «God kjennskap til biler og biltrafikk» var kravet til den som skulle ansettes, og det mente jeg å oppfylle bra, sier Aas. Erfaringene fra bilverksted kom særlig godt med. Mange forsøkte å lure meg, men det viste seg etterhvert at det ikke var så lett.

— Av en eller annen merkelig grunn var «De Bilsakkyndige» på den tida ofte bergingeniører, sier Aas. Jeg tror også Leif A. Olsen hadde en slik bakgrunn. Olsen var forøvrig på alle måter en hyggelig kar, men han kunne bli

— Jeg husker dem som fyrer med kappe, «leggingser», svære kjørerhansker og kjørebriller, sier Olav Aas om sitt første bilde av «De Bilsakkyndige» hjemme i Trondheim. (Tegning: Øystein Langdalen).

stresset om det ble veldig mye folk på utsiden av skranken. «Ka e de' du ska», kunne han si på kav bergensk, og det var vel ikke akkurat en service-mined måte å møte folk på, vil vi vel si i dag.

Helt fram til 1960 var det rasjonering på person- og varebiler i Norge. Dette førte til at bilparken tildels var gammel og nedslitt. — I midten av 50-åra gikk det fortsatt mange biler fra 30-tallet, blant annet en god del A-Ford'er på vegene i Larvik-distriktet, forteller Aas. Dessuten var det en del biler etter den tyske okkupasjonsmakten som fortsatt gikk i trafikken. Et spesielt trekk var de mange «avkappingene», personbiler som var ombygd til varebiler ved at baksetene var fjernet og lasteplan var montert.

— Øst-Europeiske biler var ikke rasjonerte. Derfor var det mye Moskwitch'er, Pobeda'er, Skoda'er osv. å se. Moskwitch'en så ut som en gammel Opel Kadett, en bil jeg kjente godt fra min tid på bilverksted. Russerne demonterte Opelfabrikken i Tyskland og bygde den opp igjen hos seg selv. Platetykkelsen var imidlertid langt større på den russiske utgaven, og fremfor alt var finishen en helt annen.

— Det var en spesiell lukt i østsone-bilene, sier Aas, og utførelsen for øvrig var var mindre elegant enn i biler fra vest. De som fikk anledning til å kjøpe rasjonerte biler valgte gjerne amerikanere. Etterhvert kom også (vest)tysk bilindustri på fote igjen, og mange valgte også franske biler.

— Statens bilsakkyndige hadde mye med rasjoneringen å gjøre?

— Ja, en av oppgavene våre var å sitte i den nemnda som hadde ansvaret for å dele ut lisensene. Dette var litt av et mareritt. Jeg





hadde aldri trodd at folk var så sjuke. Det var ikke grenser for hva de kunne finne på for å slippe gjennom nåløyet. Det var Olsen som satt i nemnda sammen med en representant for bilbransjen og en som skulle være «nøytral». Jeg gikk gjennom alle søknadene og deltok som «observatør» på møtene. Det kunne dreie seg om flere hundre søknader og kanskje 10 - 25 biler til fordeling på hver av de to årlige tildelingene.

— **Hvordan var bilstandarden?**

— De nye bilene var jo bra, men på de eldre bilene var det mye elendighet. Vi var særlig ute etter slitte king-bolter og det var også mye plunder med bremsene. Det var skjeve bremsere og hull på bremseslangene og mye «lave pedaler». Ellers var gjengangerne dårlig bilgummi, rust og dårlige reflektorer.

— **Hvordan foregikk kontrollene? Det var vel andre forhold enn i dag?**

— Ja, men vi var like mye ute på vegene som nå. Ellers gjennomførte vi kontrollen under taktspringet på bensinstasjonen vår på Hovland. Den gangen måtte alle kjøretøyer som skulle omregistreres inn til teknisk kontroll. Grav eller bukk hadde vi ikke, og det ble å gå med spake for å undersøke det vi ellers ikke kom til med hendene. Det gikk mye på erfaring og skjønn, sier Olav Aas. Du trengte ikke være noen trollmann for å finne ut om bilen holdt mål eller ikke. Ofte var det bare å sette seg bak rattet og prøvekjøre den, og det gjorde vi alltid den gangen.

— **Førerprøvene på 50-tallet, da? Var det fortsatt som i 1941 da du skulle kjøre opp?**

— Ja, mer eller mindre. Kvaliteten på enkelte kjørelærere var så som så, og man trengte slett ikke ha hatt en eneste time for å fremstille seg. Det hendte flere ganger at kandidaten var så svak

at jeg måtte overta rattet etter noen hundre meter og kjøre bilen tilbake til stasjonen. Til å begynne med foregikk også ofte førerprøven i biler uten ekstra pedallet. Mange fra Stavernleiren kjørte f.eks. opp i jeep, og der var det også temmelig vanskelig for den som satt ved siden av å få fatt i håndbrekket. Etter en nestenulykke i et vegkryss under oppkjøringen satt jeg meg aldri inn i en bil uten ekstra pedallet når jeg skulle kjøre førerprøve. Man behøver da ikke nødvendigvis risikere livet for 7-800 kr. måneden! Jeg tror nok også kjøreskolene i Larvik var ganske glad for at skolebilene på denne måten kom inn i bildet for fullt.



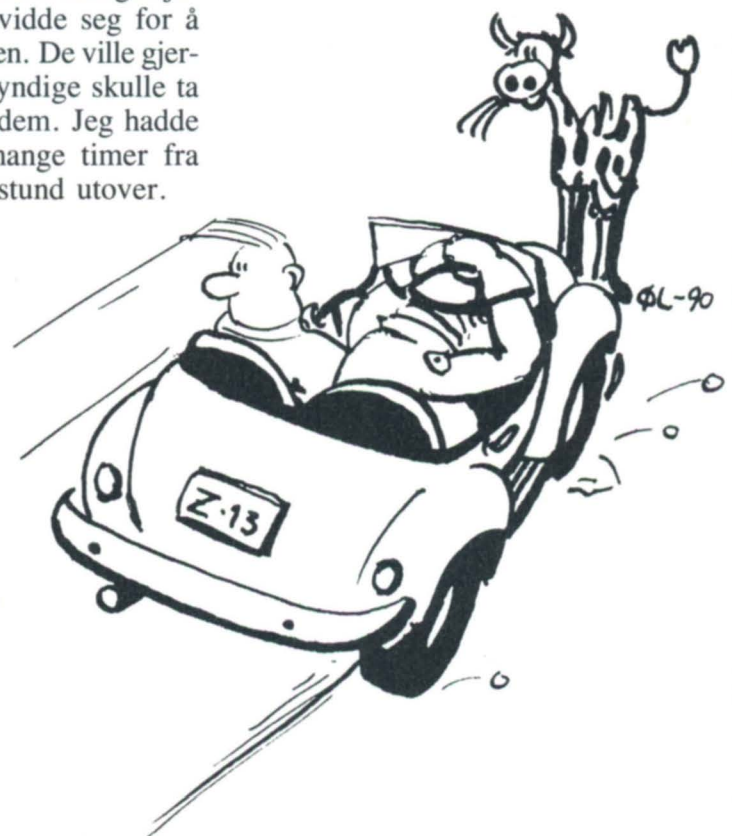
— **Kunne hvem som helst starte kjøreskole på den tiden?**

— Ja, stort sett var det jo slik. Etterhvert ble det likevel mer kontroll fra myndighetenes side. En nemnd fra Vegdirektoratet reiste land og strand rundt og kontrollerte både teori og praksis. Forresten var det mange kjørelærere som kvidde seg for å undervise i teorien. De ville gjerne at vi bilsakkyndige skulle ta den jobben for dem. Jeg hadde nok adskillig mange timer fra 1956/57 og en stund utover.

— *På de eldre bilene var det mye elendighet. Vi var særlig ute etter slitte king-bolter og det var også mye plunder med bremsene. (Tegning: Øystein Langdalen)*

I 1952 da Aas kom til Statens Bilsakkyndige i Larvik var det tre ansatte på kontoret: Den Bilsakkyndige, hans midlertidige assistent og en kontordame. Da Olav Aas gikk av med velfortjent pensjon i høst forlot han 25 medarbeidere og arbeidskamerater. Dette forteller bare litt om den store utviklingen som har skjedd i løpet av de 38 årene Aas har tilbragt i Statens bilsakkyndige og Statens vegvesen.

Viktigere er kanskje den sterke profesjonaliseringen som har skjedd i etaten og med kjøreskolene og vridningen fra statlig kontrollorgan til service-innstilt etat som ser på det å gi veiledning og informasjon som minst like viktig som å betjene riset bak speilet.





## Linjevalg i nordfylket

# 300 år med variasjoner over samme tema

*I løpet av ett års tid begynner endelig anleggsarbeidene på nye E 18 gjennom nordre Vestfold. Dette skjer 25 år etter at arbeidet kom i gang med utredningen av det fremtidige hovedvegnettet i fylket («Vestfoldanalysen» og 15 år etter at Kombinasjonslinjen første gang ble lansert som løsning på problemene i nordfylket. I hele denne perioden har vegstriden stått sentralt i fylkets politiske liv, og særlig har bølgene gått høyt om nye E 18 i nordre Vestfold.*

*Ras ved Tvillingbru i mars 1958. Fjellet har gitt Vegvesenet og jernbanen mange bekymringer opp gjennom årene.*



Linjevalgsdiskusjonene i nordfylket er langt fra av ny dato. I flere hundre år har problemstillingen mer eller mindre vært den samme, og den har dukket opp både i forbindelse med veg- og jernbaneutbyggingen. Sentralt har hele tiden terrengforholdene og bosetningsmønsteret stått i debatten.

### Holmestrandsfjellet og kystnært befolkningsgrunnlag

I Vestfold nr. 2/1978 forteller Eilef Hellem om naturforholdene i nordfylket: «I en geologisk urolig periode for omkring 300 millioner år siden var det det skjedde at en steil fjellfront ble dannet (...), en fjellfront som kom til å dele av Sande og det som ellers utgjør den helt nordre del av vårt fylke, fra den søndre og større del

Denne steile fjellvegg, som på et lengre parti nord for nåværende Holmestrand stuper bratt uti havet, strekker seg som en mektig mur videre i nordvestlig retning og slakker etter hvert av ved at den flyter sammen med det massive fjellparti i vestre deler av Sandebygda. Ingen steder lar denne fjellvegg seg krysse ved noe lavere punkt enn 175 meter over havet».

Størstedelen av Vestfolds befolkning bor i det relativt smale området mellom nåværende E 18 og kysten. I vårt århundre er det denne delen av fylket som har ekspandert, noen vil si på bekostning av de indre delene. Kommunikasjonsmessig har dette medført litt av et dilemma. Skal man legge forbindelseslinjen nær tett befolkede områder der trafikkgrunnlaget er stort, eller skal man velge linjer som kan skape muligheter til vekst i svakere utviklede områder? For hundre år

siden ville forøvrig mange betrakte fjorden og dampskipene som et fullgodt kommunikasjonsmiddel for kystbefolkningen.

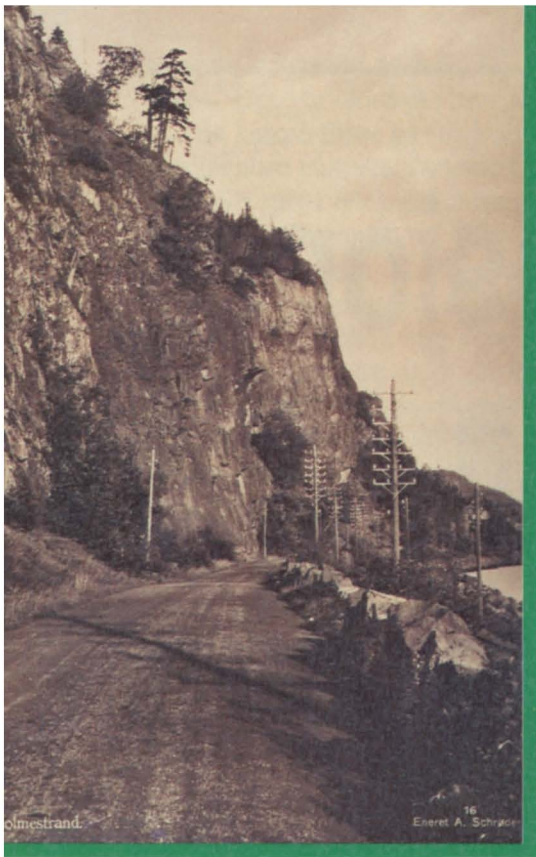
### Den første kjørevegen

Da de første vegene kom var det de tekniske problemene som veide tyngst. På slutten av 1600-tallet ble en veg på utsiden av Holmestrandsfjellet, i følge Hellem, betraktet som en umulighet av Jarlsberg-grevens fagfolk. Man beholdt derfor det meget bratte opptrekket (stigning 1:3) fra tidligere tiders ferdsselskaper fra Bogen og opp til Nordre Kleivan på platået (Angers kleiv). Denne forbindelsen er første gang nevnt i skriftlig materiale fra 1390-årene. Vegen fulgte så platået og kom ned i Våle langs det som nå er fylkesveg 755, «Vålevegen».

Da biskop Jens Nilssøn gjorde







*Den gamle vegen langs Holmestrandsfjellet. Vegen sto ferdig i 1793 og avløste da Angers kleiv som hovedferdselsåre i nordfylket.*

sin godt dokumenterte reise mellom Oslo og Larvik i 1593 valgte han forøvrig «den indre linje». Fra Angers kleiv dro hans følge ned gjennom Våle og Ramnes langs det som nå er riksveg 35, og i dag kjent som nettopp «Bispevegen».

Først i 1791-93 klarte man å forsere partiet langs fjellet fram til Holmestrand. Herfra gikk vegen imidlertid fortsatt opp på plataet, nå langs Søndre Kleiv som fikk en stigning på «bare» 1:5. Herfra fortsatte forbindelsen langs Vålevegen som før.

## Jernbanestrid

I 1860-årene startet arbeidet med å få jernbane gjennom Vestfold. Det var nærmest en selvfølge at banen skulle gå fra Tønsberg via Sandefjord til Larvik, skriver Svein Sando i «100 år med Grevskaernes jernbane» (i «På sporet» nr. 31 1981). Det var hvordan traséen skulle gå nord for Tønsberg det var delte meninger om. Bl.a. p.g.a. sterk uenighet om linjevalget i nordfylket og Hortensområdet ble det

ingen utbygging i 1870-årene. Myndighetene ønsket å satse på «Jarlsbergbanen», men foreløpig ble banene i Østfold prioritert.

I 1875 ble det lagt fram en Stortingsproposisjon om Vestfoldbanen. Her ble det presentert tre linjealternativer i nordfylket: kystlinjen, Ramneslinjen (som skulle utnytte Tønsberg - Eidsfoss-banens spor fra Kronlia, dvs. det som i dag er blitt til Bispevegen) og Botnelinjen som ville gå fram til Hillestadområdet og derfra tilbake til kystnære strøk ved Nykirke. I klartekst: de tre hovedprinsippene vi kjenner fra de siste 20 års diskusjon om ny E 18 i nordfylket.

Innlandslinjen hadde utgangspunkt i Drammen og fulgte den senere vedtatte linje fram til et punkt mellom Galleberg og Sande. Derfra skulle jernbanen følge terrengets skråning for å nå så høyt som mulig i Hanekleivene. Likevel måtte det slås en tunnel på ca. 1500 meter, hvilket ville fordyre anlegget i forhold til andre linjer. Tunnelen skulle komme ut ved Kjerrud i Hillestad og linjen gikk derfra fram til Hvitingsrud og videre til Kronlia.

Kystlinjen ble til slutt foretrukket fordi den var billigst og fordi trafikkpotensialet var større enn for Ramneslinjen. Botnelinjen var et forsøk på å kombinere hensynet til de indre distrikter med hensynet til hvor trafikken kunne bli størst. Det ble utlyst en aksjetegning for banen med de aktuelle alternativene. Tegningen viste at det helt klart var størst interesse for kystlinjen. Vestfold-banen ble omsider åpnet i 1881.

## Ny veg — «Ramneslinjen» sto sterkt

Først i 1926 ble vegen fra Holmestrand og sydover til Nykirke åpnet. Nå hadde vegen stort sett

*Dårlig fjell og liten plass mellom fjellveggen og sjøen nord for Holmestrand har hatt innvirkning på samferdselen i nordfylket i mange hundre år.*

fått den traseen vi kjenner fra E 18 i dag. Etter krigen økte trafikken jevnt og trutt på Sørlandske. I 1950-årene ble det lansert en tanke om en indre motorveg Sande - Hof - Lardal - Grenland. En slik veg ville redusere kjørelengden til Eidanger og Sørlandet med nær 3 mil. Kombinert med dette tenkte man seg en forbindelse over Hanekleiva til Kronlia og langs Bispevegen til Tønsberg. I mange år var et slikt program alment akseptert i fylket.

Imens økte trafikken og dermed miljøproblemene i Holmestrand. Fra rundt 1970 sto disse helt sentralt i vegdebatten i fylket. I 1970 ble forøvrig også «Vestfoldanalysen» lagt fram. Dette var en utredning om framtidens hovedvegnett i fylket og den konkluderte bl.a. med at ny E 18 skulle bygges ut over Hanekleiva med forbindelse til Bispevegen. Året etter ble det til og med lagt fram en foreløpig hovedplan for denne vegstrekningen.

## Holmestrand problemene måtte løses

Etterhvert ble det imidlertid klart for Holmestrandfolk at en ny motorveg etter en «Ramneslinje» ikke ville befri byen for de miljøplagene man hadde måttet leve





med i mange år. Nærmere undersøkelser viste at en mye mindre andel av trafikken enn det man hadde antatt, gjennomsnittlig bare mellom 15 og 20%, var gjennomgangstrafikk. En satsing på ny E 18 i indre Vestfold ville også gjøre det umulig å få realisert en tunnelløsning i Holmestrand med de sterkt reduserte rammene fylket ble forespeilet i 70-årene. Ny E 18 måtte derfor legges nærmere Holmestrand om man skulle få til skikkelig avlastning av sentrum. Nå kom «Platåvegen» på tapetet. Vegen tok av ved Haga eller Holm i Sande og tok opp på selve platået derfra. Etterhvert anbefalte vegsjefen at platåvegen ble lagt til grunn. I Holmestrand ble det dannet en protestgruppe mot platåplanen. Samtidig arbeidet man for en lang tunnel utenom byen.

I 1976 kom en ny og komplette-  
rende utredning om framtidig hovedvegnett i nordfylket. Nå dukket et nytt alternativ opp: Kombinasjons-linjen. Linjen var som navnet sier et slags kompromiss. Man kombinerte vegutløsningen for indre Vestfold med en veg som kunne avlaste Holmestrand by og nåværende E 18 skikkelig. I tillegg ble vegen lagt bort fra storparten av tettbebyggelsen i Holmestrands-området. Vegsjefen sto imidlertid fortsatt på «Platåvegen», men i 1977 snudde han og gikk inn for Kombinasjonslinjen. Denne linjen ble i følge Hellem betraktet som «mer framtidsrettet» enn «Platåvegen». Trolig er det en utbygging til fire felt man da har i tankene.

Holmestrand kjempet gjennom hele 70-tallet for en lokal løsning på miljøproblemene i bykjernen, og fikk etterhvert gjennomslag for sitt krav om lang tunnel utenom byen. Tunnelen ble åpnet i 1983, og mange regnet nok da med at nye E 18 kom til å bli bygd langs sjøen mellom Holmestrand og Sande. Så lenge saken hadde versert for politiske organer i Vestfold fylke hadde det imidlertid vært klart at man der ønsket at nye E 18 skulle gi skikkelig forbindelse til indre Vestfold. Utredningen av ny veg i lavlandet langs kysten kom og-



*Kombinasjonslinjen forener kystlinjen og innlandslinjens fordeler gjennom nordre Vestfold. Også da jernbanen ble planlagt i 1870-årene var denne linjen aktuell.*

så til å vise at denne ville bli så mye dyrere enn Kombinasjonslinjen at den, til tross for at den ville være kortere, ville være mindre lønnsom å bygge ut.

### Fjellet stenger — fortsatt

Årsaken til at den korteste vegen ville bli dyrere enn den lengste hadde naturligvis sammenheng med terrengforholdene langs Holmestrandsfjellet. Å føre fram en fire felts motorveg langs denne linjen samtidig som det skulle være plass til dagens E 18 og jernbanen (eventuelt utvidet til dobbeltspor) ville være meget kostbart.

På sett og vis er ringen dermed sluttet. Rundt år 1700 gjorde Holmestrandsfjellet at det ble ansett som det umulig å føre Kongevegen fram langs sjøen til Holmestrand. I dag er det samme fjellpartiet en medvirkende årsak til at nye E18 legges på baksiden av Holmestrandsplatået (og i stort sett samme linje som den man, bl.a. fordi den ble for kostbar, forkastet i 1875 da jernbanen skulle bygges). Hele tiden har bosetning og terreng vært med på å prege beslutningene. Ulike tider og ulik teknikk har gitt ulike resultater, men de faste punktene i diskusjonen har vært de samme gjennom 300 år.



*Olav E. Krogstad - ny stasjonssjef ved Biltilsynet i Larvik:*

# Førerprøvene til trafikkskolene?

*- Jeg er ikke fremmed for tanken at vi i framtida kan utstede førerkort etter anbefaling fra trafikkskolene, sier Olav E. Krogstad, den nye stasjonssjefen ved Biltilsynet i Larvik. Riktignok ser jeg en del praktiske problemer ved en slik ordning i dag, men den ville ha frigjort store ressurser som vi kunne ha brukt bedre gjennom veiledning og tilsyn med trafikkskolene.*

Olav E. Krogstad begynte i stillingen som stasjonssjef i Larvik i september. Han var tidligere ansvarlig for trafikksesjonen ved stasjonen og overtok stasjonssjefsstillingen etter Olav Aas da han ble pensjonist. I Vegvesenet er Krogstad også kjent som en ihuga mosjonist, med flere «store styrkeprøver» mellom Trondheim og Oslo på samvit-tigheten. Den nye stasjonssjefen startet ved Biltilsynet i Bodø for 15 år siden. Etter to år kom han så til Vegdirektoratet hvor han arbeidet på vegtrafikkavdelingen i tre år. Så ble det Larvik og trafikksesjonen der for den blide og taleføre trønderen.

Krogstad er opptatt av at Biltilsynet må bli flinkere til å planlegge og legge opp arbei-



*Olav Krogstad som er ny stasjonssjef ved Biltilsynet i Larvik ønsker seg bl.a. trafikkopplæring på høyskolenivå.*

det etter mål. Det er på denne bakgrunn han tenker seg større satsing på veiledning enn på kontroll. — Dersom vi vet sikkert at undervisningen elevene har fått har vært god, er det ikke like nødvendig som i dag å bruke ressurser på å undersøke om de har nådd målene.

**— Men ville ikke dette ende i billigsalg på førerkort?**

— Slik situasjonen er i dag er fortsatt den offentlige førerprøven viktig og nødvendig for å opprettholde et høyt nivå i opplæringen. Jeg kunne tenke meg å kople overføringen av førerprøven til trafikkskol-



ene med utviklingen av en trafikkklærerskole på høy-skolenivå.

— **Stiller ikke en utvikling som den du skisserer på trafikksiden også nye og større krav til Biltilsynet?**

— Jovisst. Jeg tror vi kommer til å se stadig flere med høyere pedagogisk utdanning i trafikkseksjonene i Biltilsynet. Både kjøretøy- og trafikksiden må ha sine spesialister. Det er ikke lenger bare tale om å kontrollere om førerkort-kandidatene «kan kjøre bil». Vi må vurdere om de har nådd de ulike målene trafikkundervisningen legger opp til både på kunnskaps-, holdnings- og ferdighetssiden.

For å illustrere forskjellen forteller Krogstad om en eldre dame «oppe fra landet» som fikk sitt førerkort etter å ha strøket gjentatte ganger.

— Jeg bestemte meg for å gi henne «lappen» til tross for at hun kunne ha vært flinkere til både å rygge og lukeparkere. Årsaken var at hun oppfylte hovedmålene for trafikkundervisningen. Hun representerte verken en fare eller en hindring for sine medtrafikanter.

— **Men hva med holdningene, kan trafikkskolene gjøre noe med dem?**

— Det er nok begrenset hva man kan få til i løpet av de timene trafikk lærerne i dag har til disposisjon med eleven. De har nok heller ikke gode nok forutsetninger for å gripe fatt i psykologiske og holdningsmessige forhold hos elevene. Igjen kommer vi tilbake til behovet for å høyne kjørelærernes kompetanse.

— **Er det i det hele tatt realistisk å få til holdningsendringer i løpet av en kort kjøreopplæringsperiode?**

— Jeg tror vi må jobbe med

holdningsoppbyggende arbeid over lenger tid om vi virkelig skal se resultater av det. Det er et tankekors at 90 - 95% av elevene på videregående skole tar førerkort mens de går på skolen. I dag fører dette til konflikter med skolene. I stedet burde vi ha samarbeidet slik at trafikkopplæringen kunne skje i skolenes regi. Drømmen er selvfølgelig å få trafikkopplæring inn i hele skoleverket og også i barnehagene.



*Anne Gro Johnsen får sitt førerkort etter oppkjøring med Mathias Håkegård. Krogstad er ikke fremmed for tanken at biltilsynets ressurser i større grad må rettes mot veiledning og tilsyn med trafikkskolene.*

— **Hva med kjøretøysiden, er utfordringene like store der?**

— 90% av utfordringene ligger på trafikantsiden. Så stor andel av trafikkulykkene har nemlig sin årsak i forhold knyttet til menneskets oppførsel i trafikken. Også på den tekniske siden er det mange forhold som kan tilbakeføres til sjåføren. Ingen tilsvarende yrkesgruppe har f.eks. så lite opplæring som tungbil sjåføren. Egentlig trenger det ikke å dreie seg om mer enn 14 dager — ikke lenger tid enn det et gitarkurs tar!

— Det er skremmende at samfunnet tillater personer med så svak yrkesfaglig bakgrunn å ferdes med 40 tonn last i et virvar av andre og mykere trafikanter, sier Krogstad. Samtidig som tungbil sjåføren kan være i et veldig krysspress mellom hensynet til andre trafikanter, lojaliteten til eieren av bilen og knappe leveringsfrister.

— **Biltilsynets nye rolle som veiledere, kan den kombineres med «politi»-oppgavene. Blir det ikke en rollekonflikt her?**

— Vi må nok fortsatt ha «riset bak speilet». Det ene utelukker ikke det andre. Det moderne biltilsynet må ha dem begge. For 90% av befolkningen vil informasjon og veiledning være nyttige tiltak, men de øvrige 10 forstår oss bare om vi er strenge.

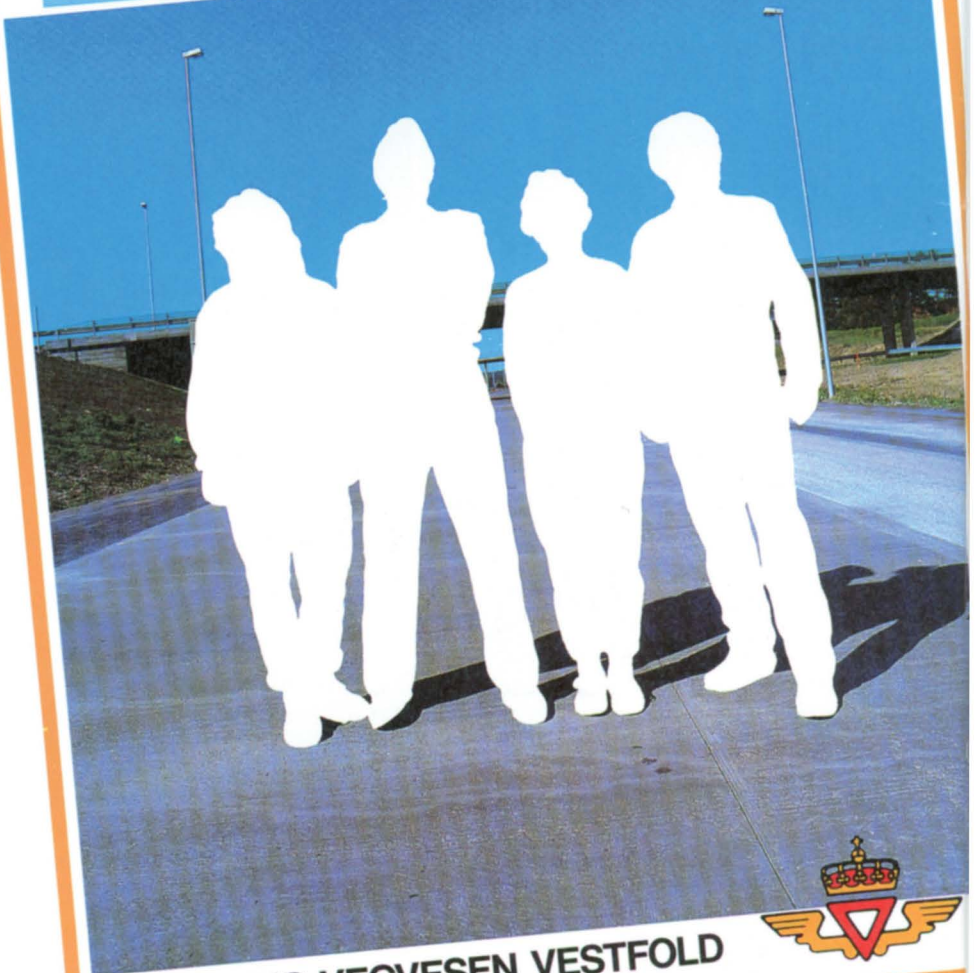


# Vegetaten er effektiv og kostnadsbevisst, mener folk flest

*Historiene om late og ineffektive vegarbeidere har vært mange opp gjennom tidene. «32 måter å støtte seg på spaden på», sa folkehumoren om vegarbeiderens yrkesutøvelse. Myter har det vært nok av, og folks kunnskaper om hva vegetatens folk egentlig drev på med har vært heller små. Statens vegvesen Vestfold har i løpet av 1990 gjennomført en informasjonskampanje som har tatt sikte på å fortelle folk hvilke arbeidsoppgaver etaten har og hvordan de utføres. Intervjuundersøkelser viser at kampanjen har hatt betydelig effekt, og at etaten etterhvert har skaffet seg en høy stjerne som effektiv og kostnadsbevisst i folk flests øyne.*

70% av de spurte svarte første uka i juli at effektiviteten i Statens vegvesens arbeid er svært god eller ganske god. Før kampanjen mente 56% det samme. — Tallene viser at myten om vegarbeideren som ineffektiv definitivt er avgått med døden, sier informasjonskonsulent Erik Tho-

## Hva vet du om oss?



STATENS VEGVESEN VESTFOLD



massen, og legger til at knapt noen merkelapp på en yrkesgruppe har vært mer urettferdig enn denne. Undersøkelsene er foretatt av Opinion as som telefon-

intervju med et utvalg på 400 personer.

Nesten  $\frac{2}{3}$  av de spurte mener at vegetaten utnytter pengene på en svært god eller ganske god måte.



Før kampanjen var det noe under halvparten av de spurte som mente det samme. En tilsvarende utvikling finner en i spørsmålet om folk mener vegvesenet er flink eller mindre flink til å planlegge arbeidet sitt.

— Et av Statens vegvesens problemer i informasjonssammenheng har vært at etaten har en for uklart identitet i folks bevissthet, sier Thomassen. Dette har dels historiske årsaker; vegetaten har lenge svevd i grenselandet mellom fylke og stat, dels har det sammenheng med at mange av arbeidsoppgavene til forveksling ligner de kommunene tar seg av i folks nærmiljø.

Uklarheten forsterkes av at etaten kan operere under mange

forskjellige navn og benevelser, og ofte tituleres feil i pressen. Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Vegsjefen i Vestfold, vegkontoret, «fylkets vegvesen», «vegmyndighetene» er alle navn på samme etat. I tillegg kommer Biltilsynet som svært få vet er en del av Statens vegvesen. Ikke rart folk bli forvirret! Da blir det enklere for NSB eller Televerket.

Før gjennomføringen av informasjonskampanjen var det 49% av de spurte som visste at vegvesenet er en statsetat. Etter kampanjen var andelen økt til 56%. — Å få innarbeidet etatens korrekte navn, Statens vegvesen, i

*Informasjonskampanjen Statens Vegvesen Vestfold gjennomførte på forsommeren hadde betydelig effekt.*

*Statens vegvesen Vestfold er en moderne offentlig bedrift med 325 ansatte og høyt faglig og teknologisk nivå. Våre arbeidsoppgaver er planlegging, anlegg og vedlikehold av riks- og fylkesveger, kjeretøykontroll og tilsyn med føreropplæringen. Godt planlagt og effektiv drift er en viktig og nødvendig målsetning for virksomheten, som til dels skjer i konkurranse med private.*



**Vil du vite mer?**

Kontakt:  
Vegvesen Vestfold, Postboks 323, 3101 Tensberg. Tlf. 022

Illustrasjon: Bente Øren's Fotografer, Tensberg. Denne brosjyren er trykket på miljøvennlig papir.

folks bevissthet, er et viktig mål, sier Thomassen. Dette vil forenkle informasjonsarbeidet om etaten, og det vil også gi folk et riktigere bilde av hvor ansvaret ligger i vegsektoren og hvor man skal henvende seg når skoen trykker. — Å styrke etatens identitet i folks bevissthet er altså en forutsetning for bedret kommunikasjon mellom vegvesenet og publikum og vice versa.

Informasjonskampanjen om etatens oppgaver og arbeidsmåter ble gjennomført de to siste månedene før åpningen av nye E 18 i Sem. — Strategien var å knytte informasjon om etatens øvrige oppgaver til den sterke medieoppmerksomheten vi fikk i forkant av og i forbindelse med vegåpningen, sier Erik Thomassen. Anlegget i Sem anskueliggjorde dessuten mange av våre sterkeste sider på en svært konkret måte. Vegen ble åpnet fire måneder tidligere enn planlagt og

til en pris som var godt i samsvar med den budsjetterte. Samtidig løste denne vegstrekningen et lenge følt problem for både befolkning og trafikanter.

— Men er det egentlig så viktig hva folk vet og mener om vegvesenet?

— Vi mener at det er viktig at folk har et riktig bilde av oss og jobben vi gjør av flere grunner. For det første har det betydning for våre ansattes selvbilde og trivsel, for det andre innvirker det på rekrutteringen til etaten og for det tredje har det betydning for vår evne til å kommunisere med omgivelsene våre.

— Men er det ikke et glansbilde som blir presentert?

— Nei, på ingen måte. Gjennom hele kampanjen ble det lagt vekt på at informasjonen skulle være saklig og nøktern og solid foranket i faktiske forhold. Jeg tror ikke det er mulig å overbevise folk om at vi er dyktigere enn det som faktisk er tilfellet. Årsaken til den positive effekten av kampanjen tror jeg nettopp har vært at folk kunne knytte opplysningene i annonsene og brosjyrene til opplevelser og erfaringer de selv har hatt.





*Vi ønsker vegfolk  
og samarbeids-  
partnere en  
fredelig jul og  
et fremgangsrikt  
nytt år!*



STATENS VEGVESEN VESTFOLD  
— for bedre transport