

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN, AUST-AGDER

Sørlandsporten



Nr. 1 - juni 1990

SOMMER!

E 18 Lunde- Rømyr i urent farvann

Neste parsell av nye E 18, Lunde-Rømyr i Tvedestrand, er kommet inn i urent farvann på veg østover. Etter at hovedplan for hele den ca. 3 km lange strekningen var godkjent av alle instanser, er de antikvariske myndigheter kommet med betenkeligheter til utforming

av avkjørsel og kryss ved Lunde-gårdene. Foreløpig bygges vegen ferdig fram til kryssingen av Laget-vegen. Når dette skrives, venter planavdelingen stadig på de antikvariske myndigheters skriftlige bemerkninger til detaljplanen.

- Vi har allerede måttet legge om driften på grunn av problemene med riksantikvar og fylkeskonservator, sier oppsynsmann for anleggsdriften, Magnar Ellefsen. Kryssingen av Storelva er en komplisert operasjon med vanskelige grunnforhold og store betongarbeider. Dersom dette ikke kan settes i gang tidlig, for-

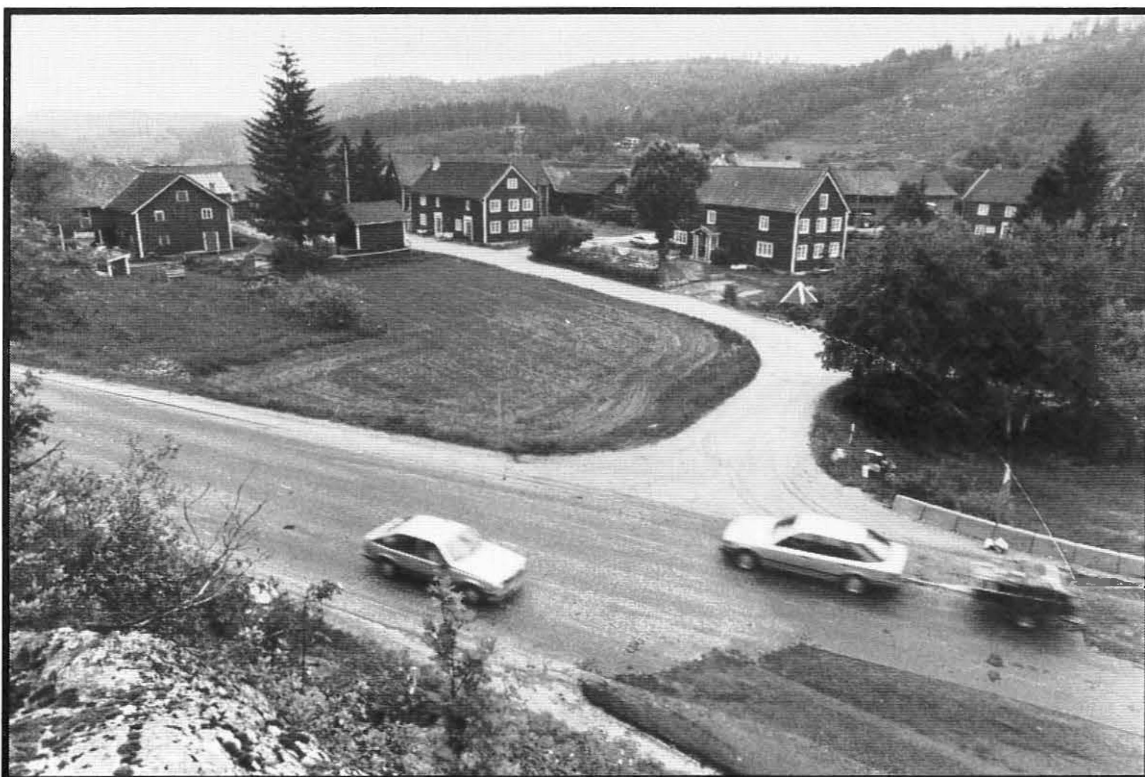
rykkes hele betongprogrammet og det er fare for at alt betongarbeid kommer på en gang mot slutten av anlegget, noe som selvsagt er uheldig.

Etter anleggsstart ved årsskiftet, har arbeidet ellers hatt god framgang i det fine vinterværet. Vegtra-
ceen er lagt ganske høyt opp i lia,

med en del store skjæringer, og bratt fjell på innsiden. Sprenging av fjell, graving og flytting av masser er i full gang. 175.000 kubikkmeter fjell skal flyttes og 100.000 kubikkmeter masse graves ut. En stor skjæring gjennom et leirlag er på det nærmeste ferdig. 17.000 kubikkmeter leire er planert ut i en dal, slik at grunneieren får et nytt jorde. Dette arbeidet har gått svært bra takket være det tørre været.

FØLSOMT MILJØ

Vegen ligger høyt opp i lia med fin utsikt til Ramleth-gårdene og Lunde-gårdene. Tra-
seen slynger seg gjennom tradisjonsrikt bonde-land. Gamle, stil-
rene og vel-
holdte gårdsbyg-
ninger vitner om at det har vært rike gårder. Planleggerne har vært klar over at

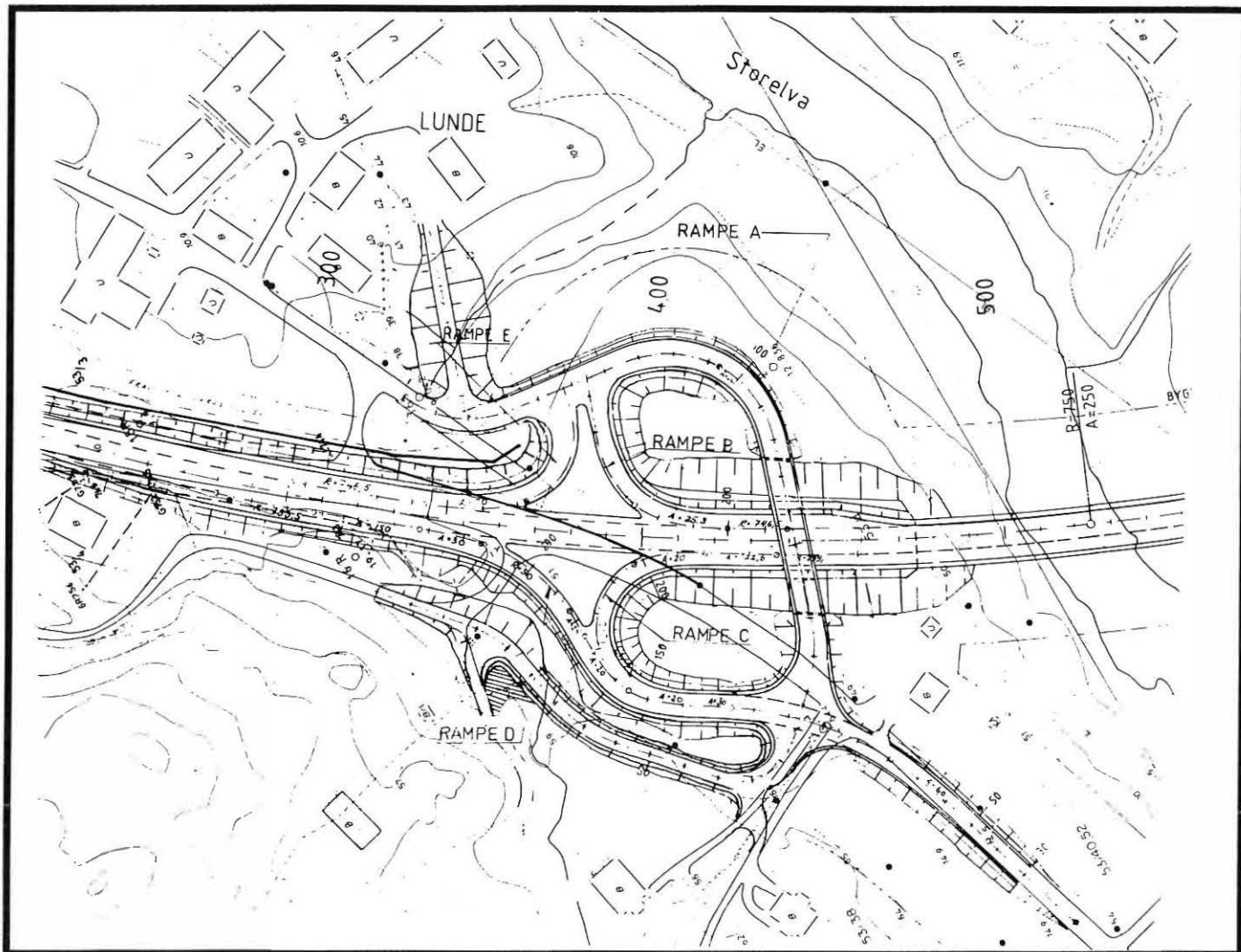


(forts. s. 4)



Oppsynsmann Jan Ragnar Finland

"Eiendoms" Ivar Halvorsen



Slik vil planavdelingen løse kryssutformingen ved Lunde-gårdene

Grunneierne, kommunen og velforeningen støtter vegvesenet

(forts. fra s. 2)

miljøet er løsløst, og satset mye på å legge vegen slik at den skjønner minst mulig.

Likevel er det kommet til strid om utformingen av krysset ved Lunde-gårdene. Krysset skal være planfritt med bru over nye E 18. Den nye motorvegen vil her nesten følge nåværende E 18. Det er særlig brua over E 18 fylkeskonservatoren har hatt innvendinger mot. Det har vært flere møter om saken, og planleggerne, med Finn-Ole Jørgensen i spissen, har gått med på å endre planene i pakt med fylkeskonservator og riksantikvarens ønsker. Det viste seg imidlertid at både grunneiere og kommunale myndigheter fant det nye forslaget langt mer skjønner enn vegvesenets opprinnelige. Dermed har planavde-

lingen gått tilbake til sitt opprinnelige forslag og justert det slik at både nye E 18 og brua over blir liggende

lavere i terrenget og dermed mindre dominerende i det særpregede kulturlandskapet.

61-årig fjellgeit

Oppsynsmann for stikking, Jan Ragnar Finland, og hans hjelpemann, Ivar Halvorsen, har en tøff jobb på anlegget Lunde-Rømyr. De må klatre rundt i stupbratte fjellskrenter for å sette planleggerens tegninger ut i terrenget.

Halvorsen har den tøffeste jobben, og er ei skikkelig fjellgeit, sier Finland. Halvorsen er 61, men er lett på foten og setter merkene der de skal, om det er aldri så bratt.

- Jeg regner med at jeg skal holde ut i jobben til jeg går av med pensjon neste år, sier hardhausen, som har både år og alder - etter 31 år i vegvesenet.

- Jeg trives i jobben og er ikke redd for å klatre i bratte skrenter. Men du må være stø på foten, her er mye løs sand og grus, og det er fort gjort å gli, så det gjelder å passe seg!



Sørlands- porten

Bedriftsavis for
Statens Vegvesen,
Aust-Agder

Adresse: Vegkon-
toret, Postboks 173,
4801 Arendal

Redaksjonsutvalg:
Mads Krogh, Kirsten
Lindeberg

Reportasjer: Ottar
Johansen, Mads
Krogh m.fl.

Redigering, lay out,
sats og ombrekking:
Ottar Johansen

Repro, montasje og
trykk: Mæland
Offset, Arendal.

Opplag: 900

Forsidebildet:

Vi falt for dette sommermo-
tivet fra Harebakken. Kari
Huvestad hart stått for utfor-
mingen og gartner Torgeir
Oveland har gjort jobben. Nå
står prestekrager, lupiner og
villroser i flor. En glede i hver-
dagen for alle som kjører forbi!

Mange store oppgaver

Vi har sommeren foran oss med drømmen om sol og svaberg - samt en mulig avstikker til andre og kanskje ukjente jaktmarker der vi også kan hente impulser til vårt daglige arbeid.

Et spørsmål som stadig dukker opp, er hvilke større anlegg som nå står for tur. Det er angitt i vegplanen for 90-93, men det kan likevel være greit å gi en enkel orientering: E 18 i Grimstad og Tvedestrand går sin gang. Men det er kommet en forsinkelse med Lundekrysset i Tvedestrand. Selv etter en iherdig oppfølging fra planavdelingen gjennom det siste året, har det ikke vært mulig å komme til enighet med enkelte instanser.

Vårt neste store prosjekt er tunnelforbindelse øst-vest i Arendal (60-70 millioner kroner). Kommunen utarbeider nå reguleringsplan. Den bør være stadfestet i løpet av året, slik at forslag til bevilgning kan føres opp for vegbudsjettet 1992. Om det oppstår forsinkelse, må vi gå videre på investeringsprogrammet for perioden. Der har vi E 18, Grimstad vest, og utbedringer hovedsakelig på Rv.9, 12 og 39. Disse prosjektene har vi relativt god kontroll på.

Ny E 18 Rannekleiv-Nedenes-Temse (150 mill. kr.) skal først komme i perioden 94-97. Vi har likevel ingen tid å miste og hovedplanen er nå sendt Øyestad og Grimstad kommuner for avsluttende politisk behandling i kommunestyrene. Deretter skal planen til fylkesutvalg og Vegdirektoratet.

Vegplanleggingen er etter hvert blitt en meget vanskelig og tidkrevende prosess der det plutselig kan kastes inn nye momenter som kan forsinke planprosessen med opp til flere år. Tiden er derfor nå inne til å blinke ut neste E 18 parsell som det skal utarbeides hovedplan for. Hele E 18 skal utbygges til motorvegstandard.

Statens vegvesen skal nå drives ut fra prinsippet om målstyring og resultatrettet ledelse. I denne forbindelse har Vegdirektoratet startet et opplæringsprogram i ledelsesutvikling. Det går på den enkelte leder og på styringssystemet. Arbeidet skal i første omgang gå over 1-2 år og omfatter ledergruppene ved vegkontorene og i Vegdirektoratet. I midten av mai var vi på Litjell sammen med ledergruppene fra Vest-Agder og Østfold.

En spesielt interessant del av samlingen var den to timer lange samtalen de enkelte fagsjefgrupper hadde med vegdirektør Eskild Jensen. Vi fikk både ros og ris. De råd han kom med, må vi innarbeide i våre årsplaner og deretter utføre jobben. Han ba oss spesielt å om å ha et våkent og kritisk blikk for de "små" ting: Skiltet som står på skrå, eller er dekket av vegetasjon eller snø. Helseinntrykket skal være orden og disiplin.

Et annet moment som også bør nevnes, er gjeldende maskinpolitikk, som fra Stortingets side går ut på en bedre utnyttelse av den private maskinpark utover i landet. Styringen skjer ved at Statens Vegvesen ikke får kjøpe inn nye maskiner for opprettholdelse av den maskinparken vi har i dag. Dermed foreides den og skrumper inn - samtidig med at det forlanges av oss at vi skal være konkurransedyktige i forhold til det private marked. Vi ble bedt om å skjerpe oss og holde det gående inntil rammebetingelse kan bli endret. Vi oppfattet det som et godt råd.

God sommer!

Harald Gjerstad

Innhold:

s.2:E 18 Lunde- Rømyr	s.11:Akland veg- stasjon.	s.22:Ferie/fritid
s.5:Vegsjefen	s.12:Lys på E 18	s.24:Sport
s.6: Spørreunder- søkelse.	s.13:Fresing Brokke/Suleskard	s.26:Borgjengen
s.8:Fagsjefmøte	s.16:Saltløsning	s.26:Vegkryss
s.10:Oppmerking	s.18:Asfalt	s.28:Lyspærer på Tromøybrua.
	s.20:Adm.øk.kurs og brukurs.	

Trafikantene fornøyd med vintervedlikeholdet

Men mange føler seg utrygge på smale og glatte veger

Åmli og Akland vedlikeholdsområde med i landsomfattende undersøkelse

Trafikantene er godt fornøyd med forholdene på riksvegnettet. Hele 81 prosent mener forholdene er svært bra eller ganske bra. Bare to prosent mener tilstanden er mindre bra eller dårlig. Når det gjelder fylkesveger og kommunale veger, mener 20 prosent at standarden er mindre bra eller dårlig.

Dette går fram av spørreundersøkelsen om vegvedlikehold og kjøreforhold i Aust-Agder vinteren 1990. 21. mars ble 1000 trafikanter bedt om å si sin mening om kjøreforholdene på vegnettet. Undersøkelsen, den første i sitt slag, var landsomfattende og dekker samtlige fylker, inkludert Oslo, og omfattet totalt 44 vedlikeholdsområder. I Aust-Agder ble Akland og Åmli vedlikeholdsområder valgt ut til å være med. Personell ved de to vegstasjonene sørget for utdeling av skjemaer på seks forskjellige steder.

En tilsvarende undersøkelse planlegges til høsten for å få fram trafikantenes syn på vegstandard og vedlikehold sommerstid.

Totalt kom 541 av skjemaene i retur, en svarprosent på 54 prosent, som anses bra. Gratislodd i Penge-lotteriet har trolig bidradd til at så pass mange tok seg bry til å fylle ut det omfattende spørreskjemaet og sende det inn.

I forbindelse med undersøkelsen er det utviklet et dataprogram som utedriften har benyttet for å legge inn data. Vegstasjonene har ved hjelp av dette også selv kunnet få fram dataene fra undersøkelsen.

Initiativet til undersøkelsen er tatt av Vegdirektoratet, som har fått hjelp av SINTEF Samferdselsteknikk i gjennomføringen.

Selv om den overveiende del av trafikantene er godt fornøyd med tilstanden på vegene, bringer undersøkelsen også fram negative sider. Det er også verd å merke at spørsmålene om snøbrøyting og vintervedlikehold kom etter to svært milde og snøfattige vintre.

Likevel svarte hele 65 prosent av trafikantene at de av og til føler utrygghet på vinterføre. Fem prosent føler seg utrygge hver uke, 60 prosent føler seg utrygge av og til, 79 prosent føler seg utrygge på grunn av møtende trafikk på smale og glatte veger, 11 prosent føler en slik

usikkerhet hver uke. Hver fjerde bilist, 25 prosent, oppga at de har vært utsatt for trafikkuhell som de mener kan tilbakeføres til vegmessige forhold.

Sandstrøing og salting har lenge vært omstridt. Bare en av fire ser på salting som ønskelig, mens mer sandstrøing ønskes av hele 80 prosent. 77 prosent mener at kantstolper med refleks bør prioriteres.

Trafikantene er gjennomgående godt fornøyd med skillingen.

YRKESSJAFØRER MINDRE TILFREDS

Yrkessjåførene er noe mindre tilfreds med den generelle tilstanden på vegnettet enn resten av trafikantene. De føler oftere utrygghet og ulemper på grunn av vegmessige forhold og de har oftere problemer på vegen enn andre. Nesten halvparten av dem føler utrygghet på vegen vinterstid, og hele 38 prosent av dem oppgir at de har hatt uhell som de mener skyldes vegmessige forhold.

Yrkessjåførene er mer positive til salting enn privatbilistene, 40 prosent er enig i at salting er et alternativ til sandstrøing, men bare 31 prosent av dem mener at salting er ønskelig.

I likhet med privatbilistene er yrkessjåførene godt fornøyd med



skillingen, men mener at vegarbeid burde varsles bedre. Yrkessjåførene er flinkere enn øvrige bilister til å skaffe informasjon og vegforhold direkte fra vegvesenet. Undersøkelsen gir også opplysninger om hvordan trafikantene får informasjon om vegforhold. Den overveiende delen oppgir NRK som viktigste informasjonskilde, en av fire spør vegvesenet direkte, 17 prosent ser vegvesenets melding i tekst-tv og en av fire hører på nærradio.

ÅMLI

Rv 415 fra Ubergsmoen til Fiane er vanskelig å kjøre om vinteren. Det har mange av trafikantene svart på spørsmålet om det er strekninger eller punkter som byr på problemer. Mange har også klaget over forholdene på Rv 9 Evje-Arendal og Rv 39 Åmli Birkeland. Åmli-folk er også minst fornøyd med brøytingen på Rv 415.

På spørsmål om hva som bør prioriteres om det blir avsatt mer penger til vegvedlikehold, svares det bedre brøyting, hurtigere sandstrøing på utsatte steder, mer strøing - bort med salt og mer bruk av kantstolper.

Åmli-folk er imidlertid tilfreds med den generelle tilstanden på vegnettet, 77 av trafikantene mener forholdene er bra eller svært bra. Bare tre prosent mener de er mindre bra eller dårlige. 95 prosent er fornøyd med brøytingen på riksveger. 12 prosent mener sandstrøingen er mindre bra eller dårlig.

I Åmli har 79 prosent av trafikantene anført at de føler seg usikre på grunn av møtende trafikk, 12 prosent har denne følelsen ukentlig. 24 prosent sier de av og til står fast i bakker, men ingen så ofte som ukentlig. Hele 83 prosent anfører at de må kjøre med særlig lav fart, 11 prosent sier dette forekommer hver uke. 24 prosent av bilistene i Åmli oppgir at de har hatt uhell som har sammenheng med vegmessige forhold.

84 prosent mener strøing er viktigst inn mot vegkryss og i stigninger. 52 prosent ønsker strøing av hele vegstrekninger, 40 prosent er enig i at salting er viktig for å hindre isdannelse, men bare 21 prosent av trafikantene sier seg enig eller helt enig i at salting er ønskelig.

AKLAND

Ved Akland vedlikeholdsområde var det svært mange som mente Rv 351 (SSS-vegen) Søndeled-Stabbestad var vanskelig å kjøre om vinteren. Trafikantene hadde også negative kommentarer til Rv 411 Gjeving-Laget og Rv 411 Tvedestrand-Dypvåg, Rv 351 ved Ravneberget og Rv 418 Sundebru-Gjerstad.

Bilistene klaget over sølesprut på grunn av salting, smale veger og sen sandstrøing og mente glatt vegbane, smal veg/dårlig brøyting og brøyting utenfor vegkanten fører til trafikkuhell. Det ble også bemerket at det er for mange vegskilt.

I Akland-distriktet er det ønske om økt innsats i brøyting og sandstrøing og bedre snørydding i vegkryss. Salting ønskes nedprioritert.

85 prosent mener standarden på riksvegene er bra, bare to prosent sier den er dårlig. 97 prosent er fornøyd med brøytingen på riksveger. 91 prosent mener det saltes tilstrekkelig, mens 68 prosent mener sandstrøingen er tilfredsstillende. Bare halvparten av trafikantene er fornøyd med saltingen på fylkesveger og kommunale veger.

Hele 83 prosent av bilistene i Akland-området oppgir at de må kjøre med særlig lav fart om vinteren, 29 prosent står av og til fast i

"Petter Smart" fra Aust-Agder

Bedømmelssutvalget for forslagsordningen i Statens Vegvesen til-delte i sitt siste møte i 1989 overingeniør Gunnar Lien, Aust-Agder vegkontor, "Petter Smart"-statuetten for 1989.



Prisen ble opprettet i 1985 og utdeles årlig til "Mest originale/smarte forslag og/eller til person som etter bedømmelseutvalgets vurdering har gjort en spesiell innsats for forslagsordningen".

Lien fikk statuetten for sitt forslag "INFORMASJONSKARUSELL FOR VEGMELDINGER" og med følgende begrunnelse.

"Forlagssstilleren har gjennom en forholdsvis enkel ide vist kreativitet og evne til å tenke gjennom problemene og utforme disse til et enkelt verktøy. Forslaget har vært et aktivt hjelpemiddel lokalt og vil kunne bli det også på landsbasis. Det kan bidra til bedre service til trafikantene og raskere reaksjon for eventuelle til-

tak. Det sikrer rutinene for melding av planlagte eller uforutsette vegstengninger og hindringer for fremkommeligheten, og sikrer at alle berørte parter blir informert."

Statuetten tildeles uavhengig av øvrig premiering. Gunnar Lien fikk tidligere i fjor et premiebeløp på 5000 kroner for sitt forslag til "Informasjonskarusell for vegmeldinger". Forslaget vil bli delvis benyttet i hele vegvesenet, muligens i en noe omarbeidet form.

Det hører med til historien at "karusellen" har vært benyttet her i fylket i flere år, før den lokale bedømmelseskomiteen tok et initiativ overfor Lien for om mulig å få forslaget premierte sentralt.

Det sentrale bedømmelsesutvalgets sekretær, overingeniør Arvid Reitan, opplyser på vår henvendelse at det i 1989 ble registrert 44 forslag sentralt. Av disse ble 32 premiert, og høyeste ordinære premie som ble utbetalt, var kr. 5500,-.

Ved en enkel høytidelighet i spisepausen på vegkontoret den 26. januar, overrakte vegtsjefen statuetten til Lien under stor og velfortjent applaus fra alle tilstedeværende.

Sørlands-portens redaksjon slutter seg til gratulantene!

bakker, 79 prosent føler seg usikre på grunn av møtende trafikk ved glatt føre og 66 prosent sier de føler utrygghet på vinterføre.

Har kunden alltid rett?

- Undersøkelsen viser at folk er lite positive til salting og ønsker mer sandstrøing. Vi mener salting er viktig for trafikksikkerheten, og vil nok fortsette med det, sier overingeniør Tormod Frøysnes, men stort sett vil vi rette oss etter trafikantenes ønsker.

At de gjennomgående er så godt fornøyd med vedlikeholdet er jo svært gledelig, men de hadde samtidig en del å sette fingeren på. Noen særlige overraskelser i syn på vedlikeholdet brakte undersøkelsen ikke, vi visste jo på forhånd at mange er negative til salting. Folk er opptatt av rustproblemer og klager over sølesprut fra våt veg. Men når været skifter mellom pluss og minusgrader, er salt det beste vi har.

- Hvilken innvirkning tror du de milde vintrene har hatt på trafikantenes svar?

- Det kan vel tenkes at publikum hadde hatt mer å klage på om vi hadde hatt noen snørike vintre, som er tilfreds med at vegvesenet på denne måten har fått tilbakemelding direkte fra brukerne.

Positivt møte mellom fagsjefene i Aust-Agder og Vest-Agder:

Enighet om Dyrepark-området som fastpunkt for framtidig E 18

Mandag 23.april ble det arrangert felles fagsjefmøte Vest-Agder/Aust-Agder på Rådhuset i Lillesand. Bakgrunnen for møtet var informasjon fra begge fylkene hvordan status for framtidig bygging av E 18 mellom Lillesand og Kristiansand er pr. i dag.

Vegsjef Harald Gjerstad ønsket de til sammen 18 representantene velkommen, og deltakerne ble presentert av sine respektive vegsjefer. Plansjef Jørne Ording, Vest-Agder, orienterte om E 18 mellom Lillesand

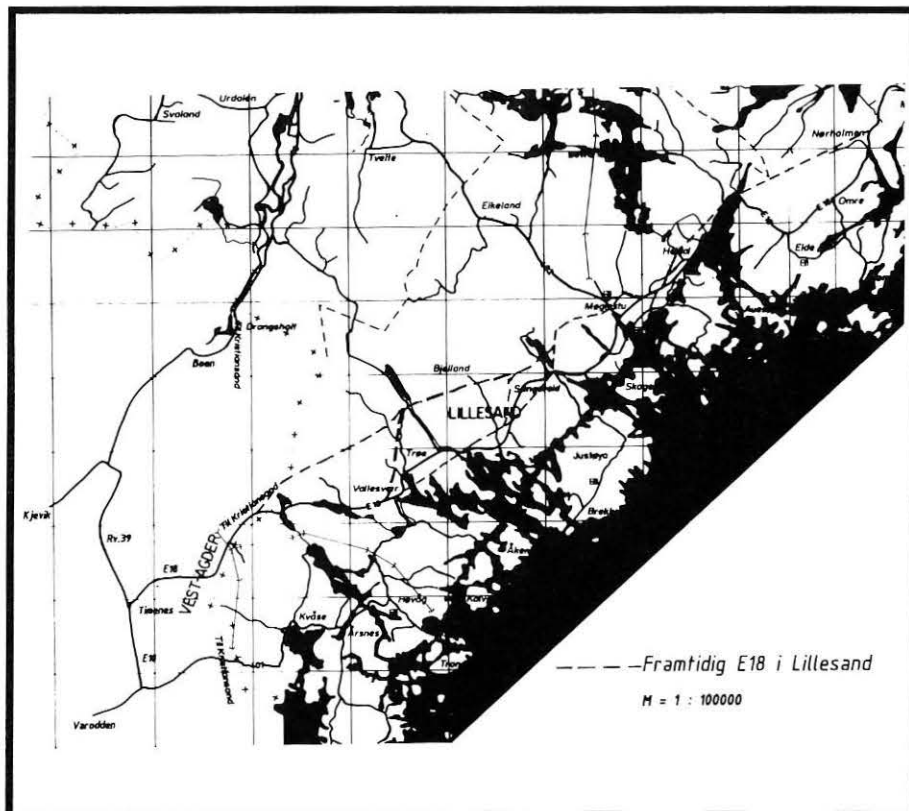
og Kristiansand. I løpet av de siste 2-3 år er det utarbeidet nytt prognosegrunnlag og gjennomført trafikk-

messige vurderinger av flere alternative omkjøringsveger, inklusiv en "indre Kjeviklinje", med utgangspunkt ved Lillesand og om Eikeland-Røynåsheia-Drangsholt - nord for Kjevik - over Åletjærtjorden-Skråstad-Strai og til Brennåsen. Denne, og et par andre, ga meget liten avlastning av nåværende E 18.

Det er ikke tatt sikt på å treffe noe linjevalg nå, men Kristiansand kommune har anbefalt å sikre grunn for tre alternativer. Alle har en kostnadsramme fra en halv til en milliard kroner. Ording konkluderte med at det er et ønske fra Vest-Agders side å krysse fylkesgrensen mot Aust-Agder på samme sted som nå, eller i hvert fall ikke langt unna.

Plansjef Harbo Colbjørnsen orienterte om E 18 i Aust-Agder, fra Lillesand til Vest-Agder grense. Med dagens investeringsnivå vil en ny tracé neppe være aktuell før i neste århundre. En ny tracé vil sannsynligvis gå lenger inn i landet, men det er ikke ønskelig å komme for langt fra bosettingen ved sjøen.

Colbjørnsen la fram en nummerskiltanalyse som viser at bare halvparten av E 18-trafikken ved Lillesand er gjennomgangstrafikk. Det



Maskinparken forringet og redusert

v. maskinsjef Herman. A. Cappelen

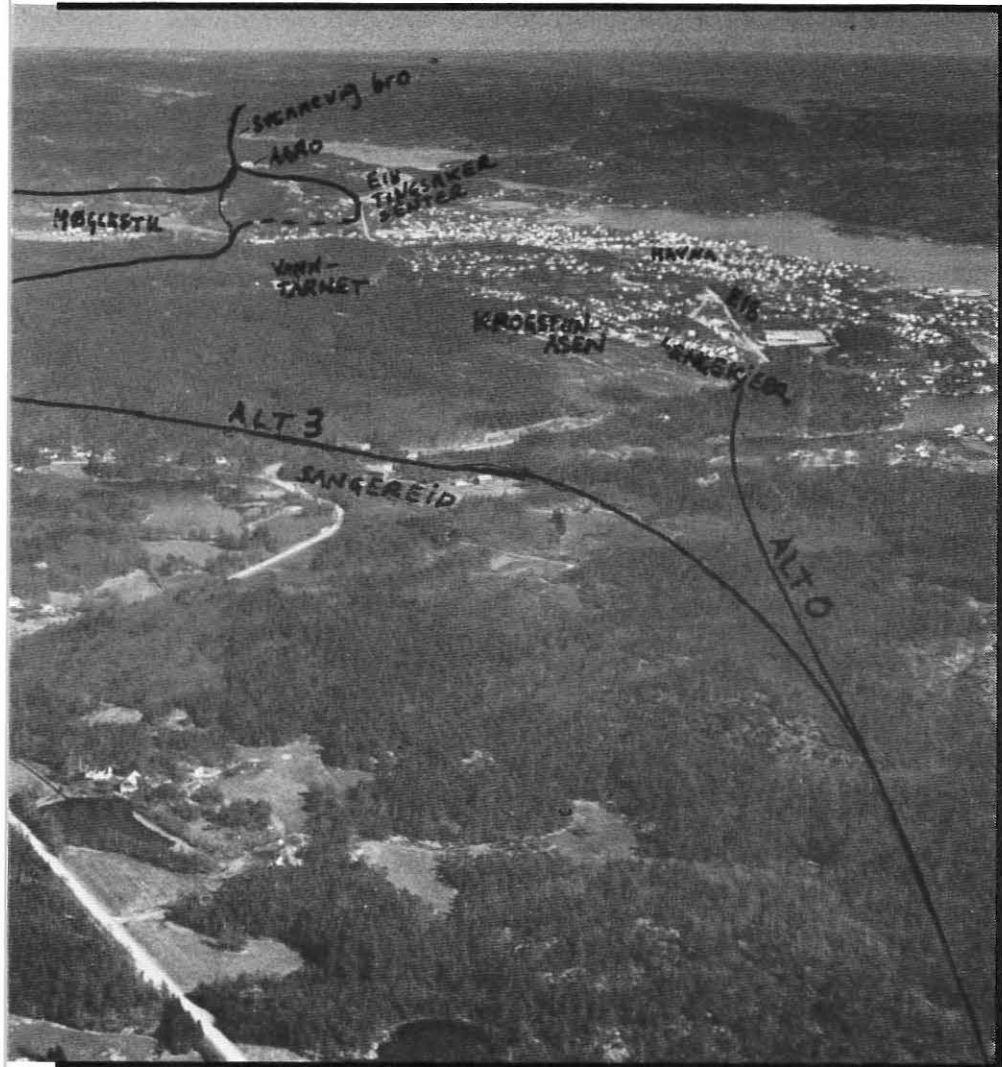
I 89 var inntektene på Maskinavdelings drift på omlag 30 millioner kroner. Utgiftene var på 28 millioner kroner, hvorav avskrivninger og renter utgjorde ca. 10 millioner kroner. Vi hadde således, med våre priser, et overskudd på omlag to millioner, et beløp som i 90 er gått tilbake til vedlikeholdsavdelingen, i det "anleggsparken" går i balanse. Vi skulle, for å opprettholde maskinparken, ha kjøpt maskiner for beløpet, avskrivninger og renter, på 10 mill. kr. hvert år. Jeg gjentar at beløpet er en del av våre utgifter.

Som de fleste kjenner til, har vi i de senere år bare fått lov til å kjøpe nye maskiner for ca. 5 mill., og det ubenyttede beløp, 5 mill. kr., kalles til og med for "overskudd" på maskindriften.

Maskinparken er nu betydelig redusert og forringet. 80 prosent av maskinbehovet dekkes i dag av private biler og maskiner, og de resterende 20 prosent burde vi fått beholde.

Vedlikeholdsparken alene trenger 8 mill. kr. pr. år for ikke å forringes. M.a.o. vi klarer ikke å opprettholde vedlikeholdsparken en gang.

I 1990 kommer vi til å fornye tre småbiler, en liten lastebil og en registreringsbil, slåmaskiner og fres, ploger og sandspredere. Videre har vi planer om å skaffe utstyr til den nye "saltvannspredningen".



ble understreket at det fra Aust-Agders side heller ikke foreligger noe ønske om en nærmere utredning av linjevalg "indre Kjeviklinje". Begge fylkene var dermed enige om at Dyrepark-området også i framtiden vil være et fastpunkt for E 18.

Plansjefene orienterte videre om stamvegutredningen i de respektive fylkene. E 18-rapporten skal være ferdig i juli i år.

Det ble på møtet også vist til at ny næringsvirksomhet i Høvåg må få adkomst via Vest-Agder. Avkjørselsaker må ikke avgjøres enkeltvis, men må være basert på en reguleringsplan. E 18 skal ha motorvegstandard, og neste kryss øst for Dyreparken bør derfor ikke bygges før en kommer langt inn i Aust-Agder.

Av andre saker som ble tatt opp på møtet, var bl.a. vegarbeidsdriften, og om det kan ligge rasjonaliseringsgevinster i å se Agder-fylkene under ett, felles innkjøp av maskiner og drift av samme, egenregikalkyler. Høye kostnader med egne folk, revisjon av særavtalen? Utvikling av styringsystemet og ledelse av både team og individuelt. Omorganisering ved direktoratet/vegkontor. Felles

Hele fire alternative forslag

til nye motortvegtraseer foreligger for ny E 18 mellom Sangereid fram til Vest-Agder grense, mens den såkalte "Norton-linjen" ikke er like aktuell. Her er alle alternativene streket opp, på flyfoto tatt av Lillesands-posten.

På kartoversiktene ser alternativene slik ut, fra Sangereid til vestgrensen. (Foregående side)

aksellastpolitikk.

I sine oppsummeringer ga begge vegsjefene uttrykk for at fagsjefmøtet mellom Agder-fylkene hadde vært positivt. Fylkene har det samme utgangspunkt og noenlunde de samme oppgavene å arbeide med. Begge parter er tjent med å lytte og snakke med hverandre. Innen vedlikehold og akseltrykk er det flere konkrete ting å ta fatt på, likeledes muligheten for automatisk trafikkontroll på begge sider av grensen og eventuelt komme fram til sammenfallende synspunkter i Fylkesvegplanen.

Nye regler for vegoppmerking

En arbeidsgruppe i regi av Vegdirektoratet har arbeidet med en gjennomgang av vegoppmerkingssystemet. Gruppen har lagt fram en rapport "Vegmerking - prosjektrapport fra en arbeidsgruppe", som var ute til høring ved vegkontorene høsten -89.

Det ble i /89 også foretatt en intervju og postkortundersøkelse for å finne ut noe om trafikantenes forståelse av vegoppmerkingssystemet. Aust-Agder var et av fylkene hvor det ble foretatt en slik undersøkelse. Rapport fra denne undersøkelsen foreligger ennå ikke, men det synes som om trafikantene har manglende kunnskap om hva de forskjellige linjetyper egentlig betyr.

Rapporten fra arbeidsgruppa foreslår en rekke endringer i vegoppmerkingssystemet. Vegdirektoratet har besluttet at en del av disse forslagene skal gjennomføres fra oppmerkingssesongen i år.

Andre forslag til endringer trenger mer forarbeid og planlegging før de settes i verk. Vi kan imidlertid vente flere endringer/forenklinger av vegoppmerkingssystemet i tiden framover.

Fra og med oppmerkingssesongen 1990 er følgende endringer gjort gjeldende:

1. Bruk av sperrelinje (heltrukket linje) som midtlinje

På motorveg klasse B er sperrelinje brukt der hvor det ikke var tilstrekkelig møtesikt. Dette er nå endret og motorvegene skal nå merkes som øvrige veger med varsellinje, d.v.s. 9 m stripe og 3 m opphold. Sperrelinje anvendes som midtlinje bare når spesielle forhold gjør det nødvendig å forby forbikjøring.

Endringene vil først gjennomføres etter reasfaltering.

2. Bruk av dobbel sperrelinje.

På to-felts veger er det til nå brukt enkel sperrelinje når linjen skal gjelde for begge kjøreretninger. Dette er nå endret slik at sperrelinje som skiller mellom kjøreretninger (gul sperrelinje) og som skal gjelde

for begge kjøreretninger, utføres som dobbel sperrelinje. Enkel sperrelinje kan etter dette legges i kombinasjon med annen linje, f.eks. varsellinje (9-3) eller feltlinje (3-9), og vil da kun gjelde for en kjøreretning.

Endringene fra enkel til dobbel sperrelinje eller til kombinasjon sperre-/ annen linjetype skal så langt som mulig endres i år. Dette gjelder også midtlinjen på strekninger med forbikjøringsfelt.

3. Utforming av midtlinje på trefeltsveg.

Tidligere bestemmelser angir varsellinje som normal midtlinje på strekninger med forbikjøringsfelt, mens andre trefelts-strekninger (i byområder) vanligvis har hatt dobbel sperrelinje som midtlinje. Dette er endret slik at midtlinje på strekning med tre kjørefelt (forbikjøringsfelt) utføres normalt som dobbel sperrelinje. Dersom forholdene tillater forbikjøring i motgående felt, benyttes kombinert varsellinje/sperrelinje.

I Aust-Agder regner vi med å få gjennomført denne endringen i innneværende sesong. Det gjelder E 18 Østerholtheia og den nye parseller fra Sundebu, begge øst i fylket.

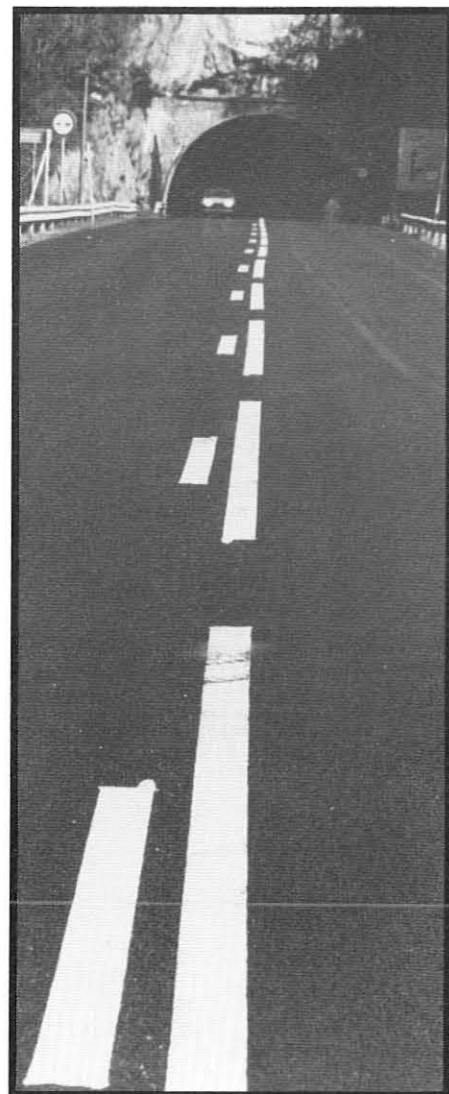
4. Linjebredde for langsgående oppmerking

Øket linjebredde på midtlinje, delelinje og kantlinje var tidligere knyttet til motorveg. Linjebredden var vanligvis 10 cm, på motorveg 15 cm. Dette er endret. Bredden på midtlinje, delelinje og kantlinje skal økes til 15 cm.

a på tofeltsveger med fartsgrense 60 km/t eller høyere når kjørefeltbredden er 3,25 m eller mer og bredden av fast dekke (kjørebane plus asfaltert del av skulder) er 7,5 meter eller mer.

b på flerfeltsveger med fartsgrense over 60 km/t.

Linjebredden for malte linjer vil bli justert ved første nyoppmerking. Termoplastlinjer vil bli lagt i 15 cm utførelse på reasfalterte strekninger og vil bli endret trefeltstrekningene i forbindelse med justeringene av midtlinjen som nevnt under pkt. 3. Endringen innebærer at E 18 gjennom fylket vil få 15 cm bredde på



oppmerkingen gjennomgående, men for midtlinjen vil dette først bli gjennomført ved reasfaltering.

5. Minimumsbredde på gangfelt

Tidligere minimumsbredde for gangfelt var 2,5 m. Bredden på gangfelt skal nå være minst 3,0 m der fartsgrensen er 50 km/t og minst 4,0 m der fartsgrensen er over 50 km/t. I vårt fylke innebærer dette ingen endringer.

6. Farge på langsgående linjer mot trafikkøyer.

Langsgående linjer mot trafikkøyer som skiller mellom kjøreretninger (delende trafikkøyer i primærveg og trafikkøyer i sekundærveg) skal være gul.

Dette ble innført som en prøveordning i Aust-Agder for en del år tilbake. Tidligere var disse linjene malt hvite. Dette punktet fører således ikke til endringer i Aust-Agder.

Avslutningsvis heter det i skrivet fra Vegdirektoratet at alle endringer bør være gjennomført ved utgangen av oppmerkingssesongen 1992.

Akland Vegstasjon-kontorbygg i "new look"

Nye tider - med nye krav til de tjenester vegvesenet skal og bør yte sine kunder, førte til at Akland Vegstasjon var blitt moden for utvidelse/ombygging og oppussing.

Utvidelsen var nødvendig for å kunne dekke de funksjoner som kreves: økt bruk av biltilsynet, og en høyst påkrevd oppgradering av de tekniske anlegg - tørke og vaskemulighetene ved stasjonen. Det er nå innstallert skikkelig ventilasjonssystem i bygget, med mulighet for kjøling på varme sommerdager.

Utvidelsen er totalt på ca. femti kvadratmeter. I resten av bygget er vegger flyttet og rom justert etter planer ført i pennen av arkitekt Svein Sørensen i nært samarbeid med byggekomiteen.

Arbeidene er utført av lokale krefter med byggmestrene John Knutsen og Odd Bjørn Sundsdal som hovedentreprenør. Byggetiden er ca. fem måneder og totale kostnader ca. 1,7 mill. kroner eksklusive inventar.



Biltilsynet tok offisielt bygget i bruk 18. april, noen dager før alt utendørs malerarbeid var avsluttet. For å kunne presentere bygget fullt ferdig, med gardiner og komplett innredning på plass, ble den offisielle åpningen foretatt mandag 7. mai med deler av ledelsen på Vegkontoret til stede.

Så vidt det er mulig å bedømme nå, har vegvesenet fått en meget

pen og tjenlig vegstasjon som vi håper våre kunder kan ha god nytte av i framtida.

Da Akland vegstasjon kunne presentere seg i "new look", var bl.a. følgende til stede: vegmester Øystein Lien, overing. H.A. Cappelen, hovedverneombud Arvid Strand, vegsjef H. Gjerstad, overing. M. Rike, overing. K.Nylund, arkitekt Svein Sørensen, verneleder H.H. Markussen og driftssjef O. Dukefoss.

Varmt eller kaldt i Vegvesenet?

Utrygt arbeidsklima gir lav effektivitet

Denne gang dreier det seg ikke om utetemperatur og mulig drivhuseffekt, men en enkel undersøkelse for å ta organisasjonens "temperatur": Hvordan har vi det egentlig rundt på de 300 arbeidsplassene i fylket vårt?

Undersøkelsen ble foretatt etter initiativ fra Vegdirektoratet, og er et viktig innspill i et landsomfattende program for ledelsesutvikling som vegkontorets ledergruppe er med på.

I april i år ble spørreskjemaer sendt ut til alle ansatte i fylket. Selv om responsen varierte fra avdeling til avdeling, er vi fornøyd med en svarprosent på 62.

Spørreskjemaet besto av 10 spørsmål eller adjektivpar som alle var beskrivende på atmosfæren, miljøet og forhold til omverdenen slik den enkelte arbeidstaker opplever det i den gruppen han eller hun til daglig jobber i. Fem av spørsmålene var spesielt knyttet til "trygghet" i

arbeidsmiljøet.

Dette var adjektivparene:

vennlig-uvennlig
vamt-kaldt

personlig-upersonlig
åpent-innesluttet

De andre fem spørsmålene gjaldt effektivitet på arbeidsplassen:

passivt-aktivt
produktivt-uproduktiv
målrettet-planløst
svakt-sterkt

uinteressant-interessant

Enkeltsvarene varierte imidlertid sterkt. Vi noterte kryss i alle fire feltene på skjemaet. I de tilfellene en arbeidstaker vurderte arbeidsmiljøet som utrygt, viste det seg ofte at også effektiviteten var lav. Vi noterte med glede at veldig få havnet i feltet "trygt og ineffektivt".

VIDERE ARBEID

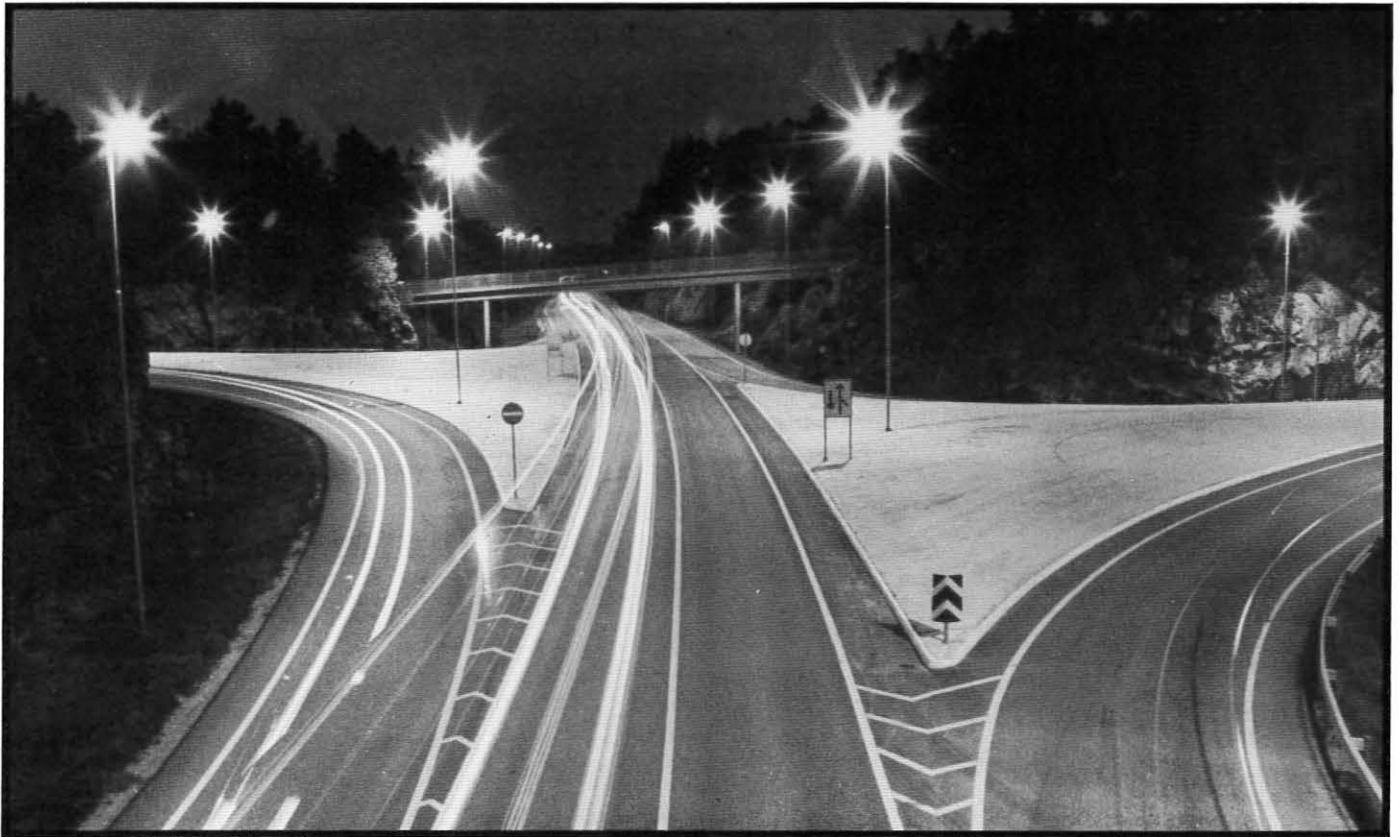
Noen avdelinger har allerede fått nærmere muntlig informasjon om

undersøkelsen og resultatet i sin avdeling. Vi vil så raskt som mulig prøve å nå ut til alle med slik informasjon.

Når det gjelder videre arbeid/tiltak med utgangspunkt i undersøkelsen, er det vanskelig å si noe generelt. I og med at resultatene varierte en del fra avdeling til avdeling, vil dette ha betydning for hvordan den videre oppfølgingen blir.

Det er også viktig å være klar over at undersøkelsen er basert på den enkeltes subjektive vurdering, og svarene kan både være avhengig av dagsform og ulike forventninger/krav til arbeidsplassen. Vi kan derfor komme på "ville veger" ved å tolke alt for mye ut av undersøkelsen. Men vi har fått en viss peiling på hvordan miljøet vurderes rundt på arbeidsplassene, og mye kan sikkert gjøres annerledes og bli bedre. For å oppnå dette, er vi avhengig av alles innsats og pågangsmot.

AnS.



14 millioner kroner for veglys på hele E 18 gjennom Aust-Agder

Av vedlikeholdsjef K. Nylund

Vegdirektoratet har stilt krav om kantstolper langs hele E 18. I vårt fylke er det derfor allerede satt opp kantstolper sammenhengende på det nye "Sunde bru-anlegget" og videre til Telemark grense. I flere år har brøytestikkene hatt reflekstape, og dette er vel og bra så lenge refleksten er ren. Problemet er

imidlertid at slik vintrene for tiden er i det området E 18 går gjennom, tilsøles refleksten på både brøytestikk og kantstolper, tidvis til de grader at den må rengjøres med spyling opp til to ganger pr. uke. Det skal ikke her skjules at dette i meget stor grad skyldes saltingen. Men det er en annen historie.

Da vi alle også vet hvor ekkelt det er å kjøre langs E 18 i vintermørket, har spørsmålet om å belyse hele E 18 dukket opp. Ved lys er det ikke behov for kantstolper og refleks på brøytestikkene, og følgelig ikke behov for rengjøring. Vi vil kunne spare en halv million kroner pr. år til renhold. I tillegg kan vi spare ca. en million kroner til materiell og oppsetting av kantstolper.

Men det er selvfølgelig veldig dyrt å sette opp lys og i tillegg betale store årlige driftsutgifter (strøm etc.) Slik sett er ikke prosjektet regningsvarende. Vi har fått et forprosjekt fra Aust-Agder Kraftverk som sier at investeringene vil ligge på ca. 14 millioner kroner og de årlige driftsutgifter på ca. 1,2 millioner kroner.

Investeringene og driftsutgiftene kan muligens reduseres hvis:

- kraftverket, televerket og kommunene kan ha fordel av stolpene
- arbeidsmarkedsetaten kan bidra med arbeidskraft og midler
- egen etat, ved ledighet, kan bidra med folk og/eller maskiner.
- kraftverket kan gi reduksjon i strømpris p.g.a. stort salg av energi.
- kommunene har fordel av belysningen.

Gevinsten ved en slik investering vil først og fremst ligge i reduksjon i trafikulykkene. Gunnar Lien har satt opp et regnestykke der det forutsettes at belysningsanlegget avskrives over 20 år med en internrente på 7 prosent. Ved å regne ut nåverdien på alternativene belysning og

kantstolper, finner han at belysning er klart lønnsomt når det tas hensyn til ulykkeskostnadene. Det er da benyttet ulykkesregistret for E 18, effektkatalogen utarbeidet til Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93 og trafiksikkerhetshåndboka. Prosjektet har vært drøftet med ledelsen i Vegdirektoratet med tanke på prøveprosjekt og mulig tilskudd. Svaret er klar interesse for prosjektet, men ingen ekstra midler.

Slik jeg ser det, må prosjektet finansieres både med anleggs- og vedlikeholdsmidler, og vi må dele kostnadene over et tidsrom på f.eks. fire år. Da det er realistisk å kunne ha belysningen ferdig oppsatt i 1991/92, må vi få til en avtale med Aust-Agder Kraftverk om avbetaling.

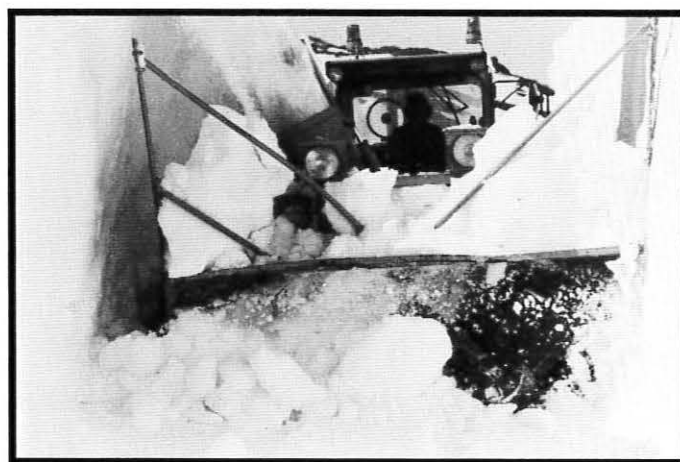
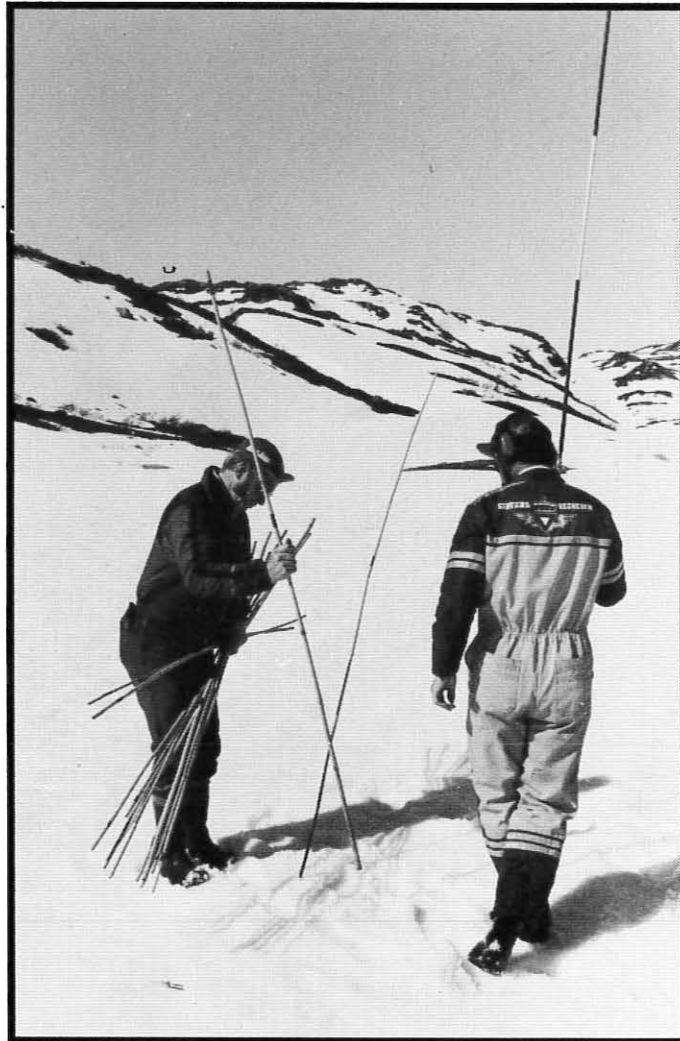
Hvor er det blitt av vegen?

450 hk fres gravde fram Brokke-Suleskardveien fra 9 m snøfonn!

Snøfonner på opp til ni meter og lange strekninger med snødybde på 5-6 meter møtte brøytemannskapene som skulle åpne den nye fjellovergangen mellom Setesdal og Sirdal.

Arbeidet begynte i midten av mai, og var ikke ferdig før første uka i juni. Noen dagers maskinstans er inkludert i dette, hardpakket snø iblandet stein og grus ble for hard kost selv for en 450 hestekrefers snøfres innlånt fra Haukelifjell i Telemark.

Brokke-Suleskardvegen skal åpnes i september. 20. august starter asfalteringen av det siste stykket. Før asfaltleggeren kan rulle de siste 16 km. over fjellet fra Myklevatn til Vest-Agder grense, må den siste finpussen av vegen foretas. Rekkverk skal også settes opp. Oppsynsmann Harald Sangesland, som har fulgt anlegget helt fra starten av, er ivrig etter å komme i gang. Derfor ble det bestemt at vegen skulle brøytes.



Det viste seg at det lå uhorvelige mengder snø i fjellet på vestsiden av Setesdal. Opp mot høyeste punkt, drøyt 1000 meter, var snødybden i fonnene 5-6 meter. Enda verre ble det lenger vest, der var snødybden helt opp i ni meter, forteller Sangesland.

Sørlandsportens medarbeider fikk oppleve den gjenstridige vinteren en ukens tid etter at brøytingen startet. Snøfresen tygde seg da langsomt, men sikkert opp mot Kvislevannskaret på 1030 meter. Det var strålende solskinn og bra snøsmelting. Nattefrost har det vært flere ganger i det siste, 23. mai kom det 10 centimeter nysnø!

Der snøen var på det dypeste, var det problemer med å finne igjen vegtraaseen. Brøytestikk på fem meter er det ikke lett å få til. Enda vanskeligere var det lenger vest, der fonnene var på opp til ni meter. Snøfresen freste først et spor øverst, og kjørte en gang til for å få med seg snøen til bunns.

En gravemaskin fulgte etter på kantene for å utvide den trange kløfta i snøen slik at sola skulle komme til og få igang smeltingen for alvor. For å komme i gang med det avsluttende arbeidet på vegen er det jo en betingelse at også vegkantene er fri for snø.



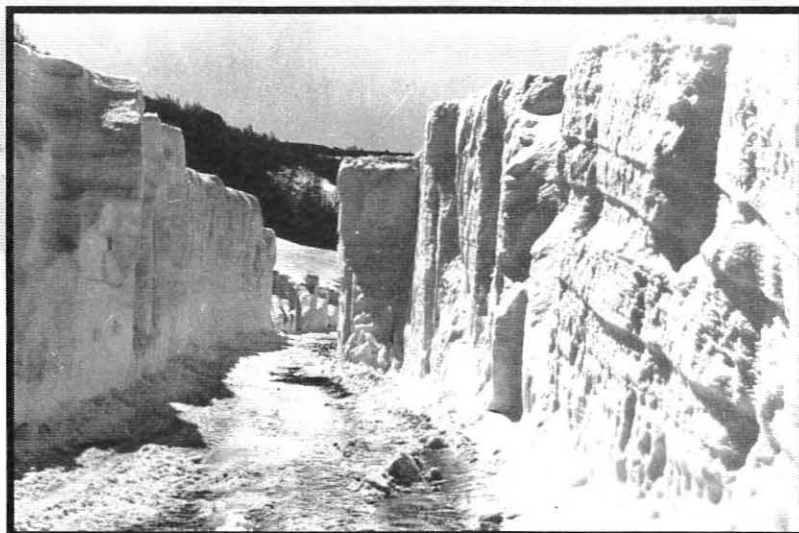
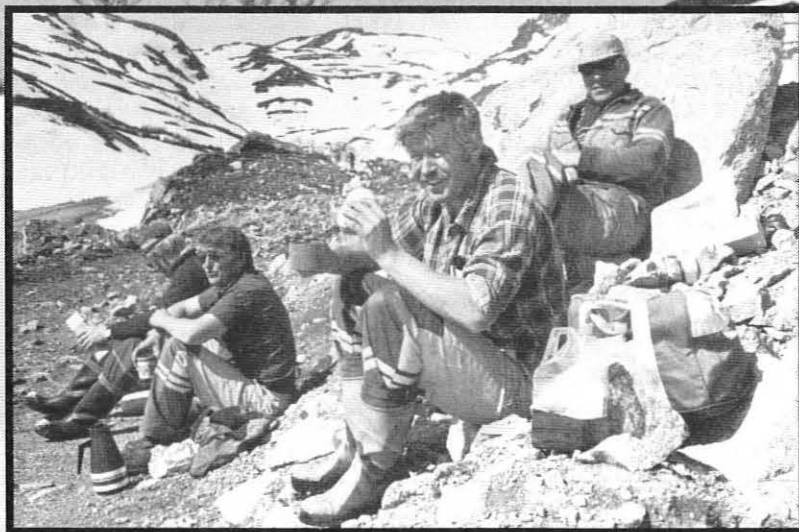
Vegmester Pål Haugen og maskinfører Torleiv Haugen sjekker at den store fresen er klar til å gnage seg gjennom snøfonnene.

Brøytegjengen fra Bjørnevåtn åpnet Brokke-Suleskard

Det var den faste brøytegjengen som har ansvaret for fjellovergangen Rv. 45 Dalen-Rotemo som fikk jobben med å frese opp Brokke-Suleskardveien. Mens brøytemannskapene i lavlandet har hatt lite og ingenting å gjøre i vinter, har det vært rikelig med snø over 6-700 meter, forteller maskinfører Torleiv Haugen. Han kjørte den store fresen, innlånt fra Telemark, over Brokke-heia. Selv om snøfonnene var himmelhøye, var det en grei jobb, mente han, ingen møtende trafikk å passe seg for, og tempoet framover er ikke så stort at det krever spesiell konsentrasjon. Valle vegstasjon har sin egen fres som brukes

på Rv. 45. Denne ble i minste laget, så en større maskin på 450 hestekrefter ble innlånt fra Telemark.

- Vår egen fres har gått 150 timer i vinter. Det forteller at vi har hatt en god del snø å ta oss av. Til tider kan det være ganske tøft på denne fjellovergangen. Vi er et lag på fem mann som har ansvaret for å holde den åpen, vi har fast vakt inne på heia. Til brøyting bruker vi en stor firehjulsdrevet lastebil. I år har det vært store snømengder, men heldigvis har vi bare vært nødt til å stenge noen få ganger, sier Haugen.



Mettet saltløsning kan redusere forbruket med 50 prosent

Trafikkulykkene øker når salting sløyfes

I 1970 var det tre fylker som benyttet salt til å bedre friksjonsforholdene på isete vinterveger. 4.350 tonn ble brukt i løpet av dette året. I 1989 ble det brukt 40.000 tonn salt i 13 fylker. 3500 kilometer veg ble saltet. Sammenliknet med andre land er forbruket her i landet lite. I Sverige brukes det 250.000 tonn og i Danmark 350.000 tonn i året.

En ulempe med saltemetodene som har vært brukt fram til nå, er at mye av saltet fyker av vegene p.g.a. trafikken, på samme måte som sand fyker av vegen. Tørt eller befuktet salt krever også bearbeiding av trafikken for å knuse det ned før det kan virke.



Begrunnelsen for å salte veger har vært å øke framkommeligheten. Økt sikkerhet har ikke vært brukt som argument, men en undersøkelse har konkludert med at ulykkene økte med 25 prosent etter at salting ble kuttet ut på tidligere saltede veger. Dette tyder på at salting gir både økt framkommelighet og en trafiksikkerhetsmessig gevinst.

I følge avdelingsingeniør Roar Støtterud ved Vegdirektoratets vedlikeholdsavdeling, er vegvesenet nå i ferd med å prøve en ny metode for salting av veger. Metoden går ut på å benytte en mettet saltløsning. Saltløsningen består av ca. 25 prosent salt (NaCl) oppløst i vann. I Sverige er metoden prøvd over tre sesonger. Erfaringene er gode og svenskene hevder at den er langt mer effektiv enn spredning av tørt salt.

De mengdene vi snakker om ved bruk av saltløsning kan varieres fra fem til seksti gram pr. kvadratmeter, avhengig av spredertype. Dette tilsvarer en saltmengde fra litt over et til ca. 15 gram pr. kvadratmeter.

- Hva er årsaken til at Vegvesenet nå prøver denne nye metoden, avdelingsingeniør Støtterud?

- Med nåværende ordning forsvinner 85 prosent av saltet allerede etter passering av hundre biler. Med den nye metoden vil det meste av saltet bli liggende på vegbanen. Den mettede saltoppløsningen inneholder som nevnt 25 prosent salt. Vi regner

derfor med at saltforbruket kan reduseres med minst femti prosent i forhold til tørt salt.

- En annen årsak til at vi ønsker å prøve denne metoden, at saltoppløsning virker umiddelbart. Saltoppløsning synes også å ha lengre virkningstid enn tradisjonell salting, samtidig som vegen blir fortere tørr enn det vi er vant til. Alle disse forholdene vil bidra til å øke framkommeligheten på vegnettet.

- Laveste temperatur for salting er i dag satt til seks kuldegrader. Hva blir grensen for den nye metoden?

- Saltløsning kan benyttes ved lavere temperatur enn for tørt salt. Det hevdes at saltløsning kan brukes helt ned til 12 minusgrader.

- Hva med spredeshastigheten i forhold til nå, 30 km.t.?

- Spredeshastigheten kan økes betraktelig. Forsøk viser god effekt ved 55 km.t., nesten en fordobling av den hastigheten vi har brukt ved spredning av tørt salt.

- Andre forbedringer?

- Metoden har god effekt mot is, underkjølt regn og tåke som fryser på vegbanen. Derimot er vi ennå noe usikre på hvordan virkningene er under snøvær. Dette håper vi å ha fått erfaringer med sist vinter.

- Hvor mange fylker har testet metoden til nå?

- Til siste sesong var det skaffet til veie fire spredere og fire blandedelegg, henholdsvis utprøvd i

Akershus, Buskerud, Telemark og Rogaland. I alle disse fylkene skal det gjennomføres oppfølging av metoden, hvor hensikten er å vurdere:

- hvilken effekt denne metoden har på vegen sammenliknet med tradisjonell salting

- kostnader

- konsekvenser for trafikanter, miljø, naboer og vegvesenet.

- Kan det sies noe om erfaringene så langt?

- Forebyggende strøing før snøvær og strøing under snøvær har gitt oss forskjellige erfaringer. Her har vi imidlertid for få snøfall til å kunne trekke konklusjoner. Sprederen i Rogaland gir ut maksimalt 60 gram løsning pr. kvadratmeter for hver overkjøring. Med disse mengdene, d.v.s. 15 gram tørt salt, kombinert med brøyting, har de greid å holde den 60 km lange roden bar.

I Akershus har det vært tendenser til såledannelse under snøvær. Forholdene på vegen har ikke vært fullt ut tilfredstillende, men heller ikke dårligere enn på tilstøtende strekninger som saltes med tørt salt.

I Hallingdal og i Skiensområdet har det vært problemer under snøvær. Her vet vi imidlertid at det ikke har kommet ut på vegen så store mengder som innstilt på sprederen. Dette er heller ikke sikkert når det gjelder sprederen i Akershus, og resultatene så langt må derfor tas med en "klype salt".

Videre kan nevnes at saltforbruket er mer enn halvert på strekninger som det brukes løsning på. Farten som saltbilen kan holde under spredning er større enn tidligere. Rekkevidden avhenger av tankstørrelse og mengde pr. kvadratmeter. Vanlig tankstørrelse er ni kubikkmeter. Dette kan økes til til tolv kubikkmeter ved å ta av lastekassa på en boggibil.

Vegdirektoratet har i løpet av vinteren 1990 gjennomført en informasjonsrunde i samtlige fylker som benytter salt i vintervedlikeholdet for å informere om de erfaringer man har høstet i forbindelse med denne nye metoden, sier Støtterud.

Kort oppsummert fra disse informasjonsmøtene er erfaringene så langt følgende:

- Hvor kan saltløsning brukes?
- alt som saltes i dag.
- kystområder nord til Troms.
- hele landet i overgangsperioder høst og vår.

Temperatur: En mettet saltoppløsning fryser ikke før temperaturen går under 20 kuldegrader.

Trafikkmengde: Saltløsningen virker uavhengig av trafikk. Det ser imidlertid ut til at opptørkingen er avhengig av trafikkmengden. Større trafikk gir raskere opptørking. Det er også sannsynlig at en får raskere gjenfrysing dersom trafikken er liten. Inntil vi får mer erfaring, bruker vi ÅDT på 1000 som en mulig nedre grense.

Saltløsning må ikke brukes på snø eller tykk issåle. Sålen må høvles ned før salting for å redusere faren for uttynning av saltløsningen.

Betydelig støydempingseffekt ved støysvake dekker

Miljøsakene har nå også nådd inn til de aller svarteste på vedlikeholdsavdelingen, dekkeseksjonen. Støy har lenge vært et problem for vegvesenet. Støydemping er i dag en naturlig del av en vegplan gjennom tettbebygde strøk. Også langs eksisterende vegger er det i dag krav til støynivå. I følge planavdelingen er målt støy over 55 db(a) grunnlag for støydempende tiltak, som i dag stort sett er oppsetting av støyskjermer.

I det siste er støydemping ved bruk av støysvake dekker kommet i fokus. Vi oppnår støyreduksjon ved å ha høyt hulrom i vegdekkene. Et porevolum på opptil 18/20 prosent må til for å oppnå den beste støydempingen.

I Aust-Agder har vi i mange år lagt åpne dekker på vegger, uten tanke på å få redusert støyen. Vi kaller dem åpne emulsjonsgrus (Ag). Disse dekkene ligger i dag bl.a. på Rv. 12 fra Hekni til Telemark grense og på Rv. 39 fra Dølemo til Telemark grense. Som kjent er dette vegger med liten trafikk. Hvis vi hadde lagt denne type dekker f.eks. på E 18, ville de blitt ødelagt med en gang av piggdekkene.

For å løse problemet med å få en tykk bindemiddelfilm til å holde på steinene, slik at disse ikke løsner, tilsettes forskjellige typer fiber (cellulose). Ved denne tilsetningen er det i dag mulig å legge slike åpne dekker

også på høytrafikkerte vegger. Disse tilsetningsstoffene gjør at vi kan øke bindemiddelmengden.

Et åpent dekke drenerer vannet gjennom vegdekket. Det er derfor viktig at veggen er godt rettet opp på forhånd, slik at vannet kommer bort fra vegområdet. I tettbebygde områder må vann føres til sluk, derfor kan disse arbeidene bli nokså omfattende. Alt dette gjør at prisen fort dobles i forhold til vanlige dekker.

Støydempingseffekten ved bruk av drensdekker er i Norge anslått til 3-5 db(a). Det skjer en gradvis reduksjon av støyegenskapene med 1-1,5 db(a) pr. år. Det er mulig å forbedre dette ved å rense/suge for å få bort støv og skitt som tetter hulrommene i dekket.

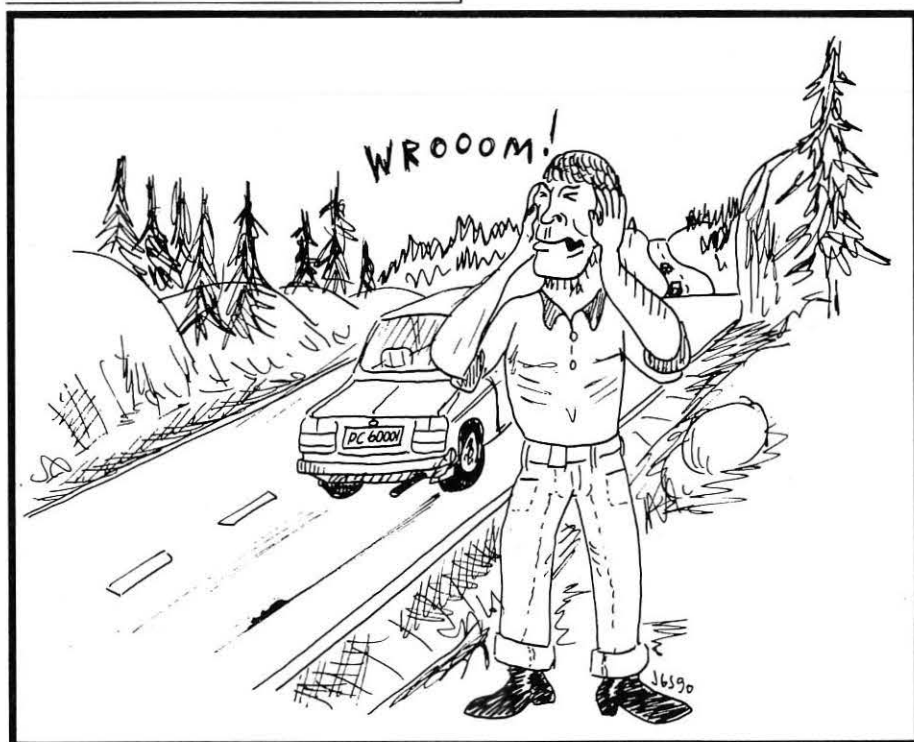
For å illustrere hva dette betyr i praksis, vil en reduksjon av trafikkmengden på en veg fra 10000 til 5000 i årsdøgntrafikk utgjøre ca 3 db(a). Det er derfor betydelig støyreduksjoner det er snakk om. Statens forurensningstilsyn presser på vegvesenet for å få fortgang i legging av støysvake dekker. Vi har lovet å legge slike dekker så snart vi skal legge nye slitelag gjennom randbebygde områder.

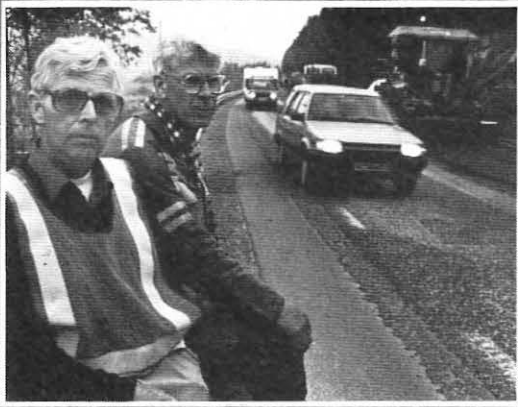
10.000 brosjyrer ut til trafikantene

I et samarbeid mellom Aust-Agder vegvesen, Arendal politikammer, Utrykningspolitiet og Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg, er det trykket et opplag på 10.000 brosjyrer. Disse tar for seg "Avstand til forankjørende", og "Slik gjør du i en rundkjøring", og er bl.a. lagt ut på biltilsynsstasjonene, hos fylkets lensmenn og på vegstasjonene. I tillegg skal de deles ut til trafikantene ved såkalte "myke" trafikkontroller.

Brosjyrene har fått et meget tiltalende utseende, og gir trafikantene nødvendige opplysninger om hvordan de skal oppføre seg i rundkjøringer, plassering, vikeplikt, bruk av retningslys og politiets reaksjoner, hvorfor holde god avstand til forankjørende, skader ved påkjøring bakfra m.m.

Vi kan bare anbefale alle trafikanter å gå til anskaffelse av begge brosjyrene, her finnes mange gode tips og råd.





Oppsyns-
mann
Bjarne
Solberg og
kontrollør
Arvid
Strand på
E 18

ASFALT FOR

Lukten av varm asfalt brer seg etter som vårvelden senker seg over E 18 ved Lundevann i Tvedestrand. Med vår og sommer kommer asfaltsesongen. Den startet tidligere enn noen gang i år, allerede 20. april var alt klart til å sette i gang, forteller Bjarne Solberg, oppsynsmann for all asfalletting i Aust-Agder. I fjor begynte asfallettingen 24. april, også det uvanlig tidlig.

Asfaltgjengene jobber på de mest trafikkerte strekningene bare om natta. Sommertrafikk og asfalletting går dårlig sammen. Nattestid blir de gjensidige forstyrrelsene mindre, og arbeidet går bedre unna. Arbeidsida begynner kl. 19 og varer til morgenen. I år er det Fjeldhammer bruk og Nodest veg som legger asfalt i Aust-Agder. Vegvesenet følger arbeidet nøye for å sikre seg at arbeidet utføres i samsvar med inngåtte kontrakter. Denne natta har Solberg to asfallettingslag i arbeid. Arvid Strand er vegvesenets kontrollør ved Lundevann. Han følger arbeidet gjennom hele

prøver av asfalten for hver 250 meter for å konstatere kvalitet og utførelse er i samsvar med kontrakten.

På Rv 12 gjennom Setetsdalen skal asfalteringsarbeidet pågå også i felleferien. Her arbeides det også på dagtid. På E 18 blir det et opphold i den aller mest hektiske sommertrafikken, da flytter asfalletterne til mindre trafikkerte veger. Nå er det to arbeidslag i sving senere på sommeren blir det tre, forteller Solberg. Asfaltdekkene representerer store verdier. På et skilt legges det normalt ca. en kilometer dekke. Hver natt legges det asfalt til en verdi av 700.000 kroner. Når den tredje utleggeren kommer i sving, blir kapasiteten akutt til asfalt for en million hver natt!

Sju store lastebiler fører kontinuerlig asfaltutleggeren, som sniler seg langsomt fram og legger etter seg en 3,5 meter bred stripe med trykende fersk og varm asfalt. Alt godt, skal utleggeren gå kontinuerlig. Her kommer vegvalseen, som presser asfalten til et fint. Fersk asfalt kan lett deformeres og skades. I begge ender dirigerer bilene



10 MILL. KR. I DØDSTILT!

asfalten. Men en del retter seg ikke etter skiltingen, og kjører på fersk asfalt der de ser tydelige spor. Solberg mener bilistene kunne visst mer hensyn og rette seg etter skiltingen.

Et annet forhold er asfaltarbeidernes sikkerhet og arbeidsmiljø. Bilene fordrer forbi i stor hastighet. Et skrift feil, og en asfaltarbeider er i livsfare. Lavere hastighet og mer respekt for vegarbeidernes liv og helse er et rimelig krav, sier Solberg.



I VEGEN FOR DEG

For å forsøke å få bilistene til å ta mer hensyn til vegarbeiderne, starter vi en kampanje under mottoet "I vegen for deg", sier avdelingsingeniør Kjell Levik i Vegdirektoratet. Den landsomfattende kampanjen blir lansert 21. mai, og vil fortsette ut over sommeren med innslag i radio og Tv.

Vi står foran en sommer med ekstra mye asfaltering

og vedlikeholdsarbeid på vegene, sier Levik, som håper bilistene vil ta mer hensyn enn tidligere når det blir gjort oppmerksom på problemene gjennom opplysningskampanjen.

Vi er forskrekket over hvor lite hensyn mange bilister tar til vegarbeiderne, sier Hans Christian Akselsen, tillitsmann i Norsk Arbeidsmannsforbund. Vegarbeiderne er i vegen for bilistenes skyld, men mange bilister kvitterer med hensynsløs kjøring. Ofte er det bare rask reaksjonsevne som forhindrer alvorlige ulykker, sier Akselsen.

Fartskontroller viser at bilistene har liten respekt for vegarbeidernes situasjon. At tallet på skadde vegarbeidere ikke er større, karakteriseres som flaks kombinert med rask reaksjonsevne. Det skorter ikke på beretninger om folk som har kastet seg unna et kjøretøy i siste liten, eller fått verktøy kjørt ut av hendene. Enkelte ganger har det gått ille. Stress og utrygghetsstøtelse hører derfor med til hverdagen for de som arbeider på vegene, heter det i en pressemelding som er sendt ut i forbindelse med kampanjen.

Adm. - og øk. avd. på hotell!

Tirsdag 27. april stod en hel avdeling tom på vegkontoret, og det er kanskje ikke så spesielt? Men denne gangen var det kontorrottene fra adm.-/øk.avd som for første gang i historien rev seg løs og dro på hotellkonferanse! Riktignok ikke så langt, og heller ikke så lenge, men en plass må vi begynne, og da syntes mange at en dagskonferanse på Tyholmen Hotell var passende.

Etter at Kirsten Lindeberg hadde åpnet konferansen og behørig redegjort for hensikt og mål, var den første delen av dagen satt av til å gi oss innsikt i vikrsomhetsplanleggingens hemmeligheter, og det klarerte Gunnar Lien (fra vedl.h.avd.) på en enkel og lettfattelig måte.

Ettermiddagen var satt av til "kommunikasjon", og her fikk vi hjelp av høskolelærer Dagny Laukvik fra Arendal Sykepleierhøgskole. Om ikke alle var enig i alle hennes synspunkter og påstander, klarte hun i hvert fall å få hele forsamlingen med på å tenke på hvordan vi omgås og kommuniserer med hverandre til daglig, bevisst eller ubevisst. Det synes som om konferansen ga utbytte både faglig og sosialt, og neste år drister vi oss kanskje til å utvide med en dag og en overnatting?



Vi finner oss til rette etter hvert...



Var kurset så tørt?

Bruinspeksjon for sikkerhet og vern av verdier

26. og 27. april ble det holdt kurs i inspeksjon og vedlikehold av bruer på Grenaderen motell, Evje. Kurset ble arrangert av Bruvedlikeholdet og med O. Rønnestad som kursleder. Deltakere var oppsyn og vegmestere fra Aust-og Vest-Agder, til sammen 31 personer. Kursforelesere var fra Bruavdelingen i Vegdirektoratet, Olaf Abel Engh a.s. samt kursleder.

Kursets målsetting var å gi en grunnleggende innføring i problematikken i og rundt emnene inspeksjon og vedlikehold av bruer.

For f.eks. bruinspeksjonen kan følgende konkrete mål nevnes:

1. Gi en forsikring om at bruene er styrkemessig intakt og egnet for sitt formål. Denne forsikringen skal gjelde så vel den gradvise svekkelse av brua med tiden, som eventuell ulykkeshendelse, slik som påkjørsel, oversvømmelse, brann eller overbelastning av tunge kjøretøyer.

2. Identifisere nåværende og framtidige problemområder på et tidligst mulig stadium.

3. Registrere konstruksjonens tilstand systematisk og periodisk. Dette punktet ble benyttet til informasjon om det nyeste dataverktøyet har til disposisjon innen dette området.

4. Gi tilbakemelding til konstruktører, entreprenører

og eiere om de forhold som hyppigst gir vedlikeholdsproblemer og som best kan løses under planlegging eller bygging.

5. Kontrollere virkningen av forandringer i den tillatte belastning for en bru. (F.eks. ved klassifiseringen).

6. Sørge for de opplysninger som er nødvendig for å kunne ta avgjørelser om vedlikehold, reparasjoner, forsterkning eller ombygging av konstruksjonen.

Et bruinspeksjonsprogram er nødvendig både av hensyn til sikkerheten og for å ta vare på de verdier som er nedlagt i bruene. Publikum er ikke villig til å akseptere selv den minste risiko for sammenbrudd.

Foreleserne kom også inn på årsakene til de forskjellige typer skader, og hvordan disse kan utbedres. For det generelle bruvedlikeholdet kom kurset inn på emner som: Brudata og brutilstandsregistret, skadekatalog, korrosjonsbeskyttelse, reservebrumateriell, betongskader - skadeårsaker, utstyr, reparasjon av betongskader over vann, spesielle betongreparasjoner, etc.

Til tross for to meget hektiske kursdager, ble det også tid til et hyggelig sosialt samvær om kvelden, og spesielt var det artig at våre kolleger fra Vest-Agder kunne være med oss denne gangen.

O.R.

Økt kjøretøy- og brukskontroll for biltilsynet i løpet av -89.

Kjøretøykontroll i 1989, 88-tall i parentes:

Tunge kjøretøy i hall 1037 (905) Lette kjøretøy i hall 3688 (3597) Tunge kjøretøy på veg 2184 (898) Lette kjøretøy på veg 4487 (3302)

Sum kontrollerte kjøretøy 11756 (8702)

Dette utgjør nesten 20 prosent av antall registrerte kjøretøy (15 pst.)

I 1989 endret vi prioriteringen av kontrollen mot en større andel tunge kjøretøy og forholdsvis mer utekontroll. Dette vil bli videreført i år.

Et stort problem for biltilsynet er at kjøretøy som er kalt inn til teknisk kontroll, ikke møter til avtalt tid. Spesielt gjelder dette tunge kjøretøy. Vi arbeider med å finne virkemidler for å motvirke dette.

Miljøkontroll

På slutten av året fikk vi nytt utstyr for avgasskontroll av bensinbiler uten katalysator. Slik kontroll blir nå gjennomført rutinemessig i forbindelse med tekniske kontroller på His. Utstyret vil også bli brukt i utekontrollen. Et poeng med denne kontrollen er at bileierne kan redusere bensinforbruket sitt ved å foreta pålagte reguleringer etter en slik kontroll.

Vi regner med at kontroll av katalysatorer vil komme i løpet av 1991.

Brukskontroll 1989, 88-tall i parentes

Vektkontroller 7041 (5210) Brukskontroller for øvrig (farlig gods, kjøre-hviletid o.l. 2395 (1355) Det ble utstedt 107 (124) overlasterkrav til kjøretøyeiere hjemmehørende i Aust-Agder. Totalt ble det utskrevet gebyr for kr. 334.500,- (360.900,-). Det største gebyret var på kr. 26.300,- (22.050,-).

Førerprøver 1989, 88-tall i parentes

Praktiske førerprøver kl. A (motersykel) 205 (244)
Praktiske førerprøver kl. B (personbil) 2081 (1907)
Praktiske førerprøver kl. C,D(lastebil,buss)120 (67)
Praktiske førerprøver kl. CE(vogn tog) 80 (76) Minibuss kl. D2 680 (139)

Spesielt i 1989 var det store antallet minibussprøver. Dette skyldes innføringen av en ny førerkortklasse, D2, som gjelder for busse med lengde inntil 6 m og maksimalt 16 passasjerer. Vi regner med at det er et stort akkumulert behov for denne typen førerkort, bl.a. i helseinstitusjoner, som er dekket i året som gikk.

Strykprosenten ved førerprøven for personbil var 18,9 prosent (20,7) for teoridelen og 15,7 prosent (10,4) for den praktiske delen. I 1988 var disse prosentene henholdsvis 20,4 prosent for teorien og 17,2 prosent for den praktiske delen på landsbasis. Tilsvarende tall for 1989 foreligger ikke.

Føreropplæring

Fra og med 1. juli 1989 ble en del av føreropplæringen, den såkalte Trafikksikkerhetspakken, gjort obligatorisk for alle som skal avlegge førerprøve kl. B for første gang. TS-pakken består av åtte timer teori og minimum ti timer kjøring.

Registrering, førerkortutstedelse, 88-tall i parentes
Utstedte vognkort 14709 (12921) Førstegangsregis-

treringer 2362 (2657) herav personbiler 11171 (1277)
Utstedte førerkort 7126 (6070)

Det er altså utstedt flere vognkort enn i 1988 til tross for at nybilsalget er gått ned. Dette skyldes bruktbilomsetningen.

Økningen i antall førerkort skyldes først og fremst kl. D2.

Service

Ventetiden for biltilsynets tjenester lå i 1989 godt innenfor de krav som er stilt. Disse kravene er:

- Det skal normalt ikke gå mer enn 21 dager fra en person melder seg opp til førerprøve til prøven avholdes.

- Det skal bare unntaksvis være nødvendig å vente mer enn 30 minutter på et vognkort ved personlig fram møte.

- Det skal bare unntaksvis være nødvendig å vente mer enn 20 minutter på et førerkort ved personlig fram møte.

Tilbudet om teknisk kontroll ved fem vegstasjoner utenom arendalsdistriktet er opprettholdt. Det samme gjelder tilbudet om førerprøver kl. B i Lillesand og Risør

Om å ha flaks i lotterier

Vegvesenets juletefest på Skarpsnes begynner i grunnen ca. tre uker før d-dag, med loddsalg på utallige gevinster. Ivrige loddselgere fallbyr sine "varer", og vi lar oss friste. Gang på gang blir det til at vi kjøper basarlodd av ulike farger og kulører. Før den store dagen opprinner, er vi gjerne en hundrelapp fattigere, men pytt, -- det går til en god sak, og man kan jo faktisk vinne også.

Så stiller man på festen, hilser på alle kjente, skuler mang en gang bort på det enorme gevinstbordet og velger ut akkurat det man kan tenke seg å vinne. Men da må man for sikkerhets skyld kjøpe noen ekstra lodder, og tommeboka tømmes nok en gang.

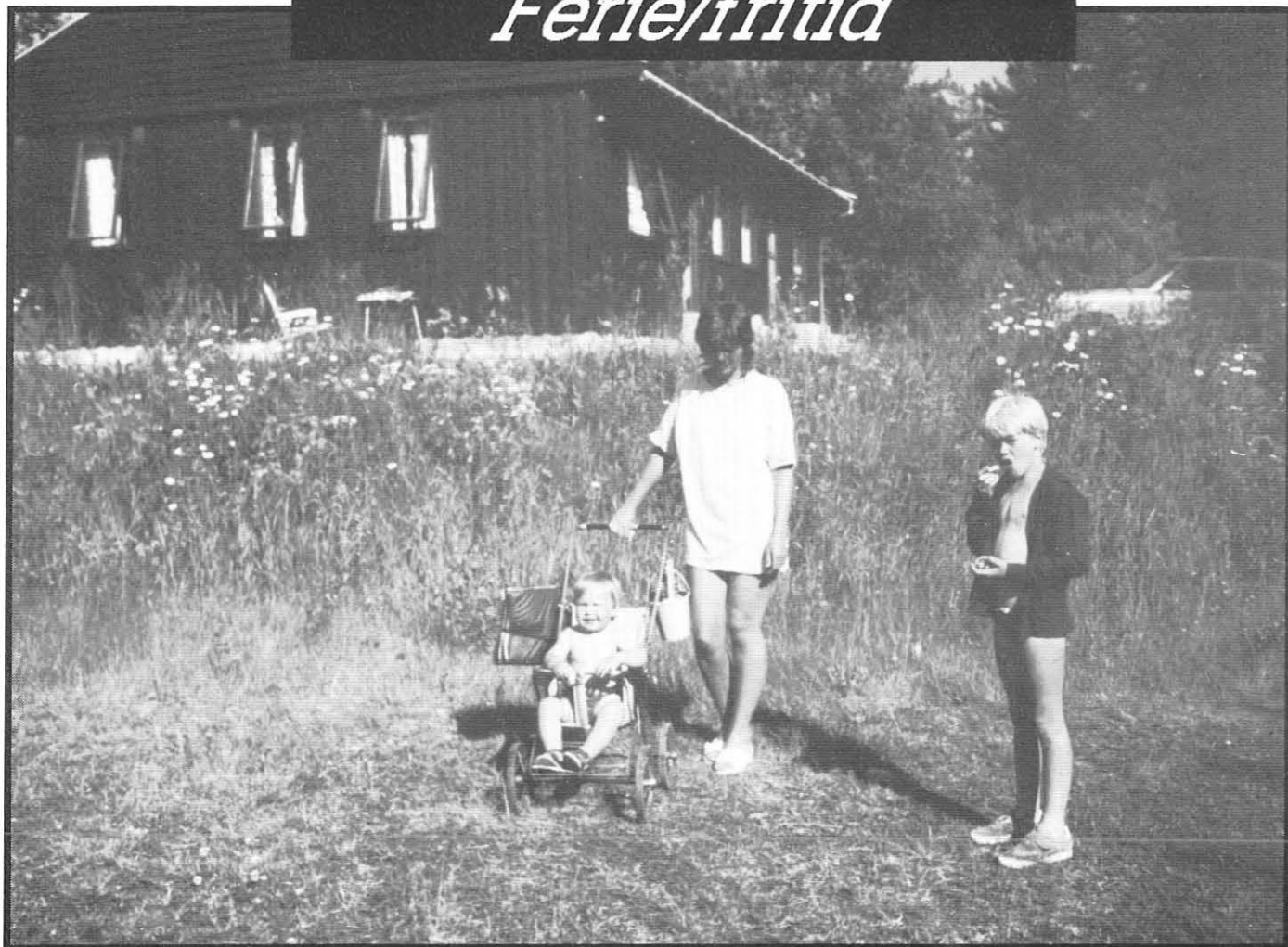
I fjor, med nærmere hundre gevinster, vant jeg en Mercedes-genser i rødt. Det kan man ikke kjøre i en Mazda med. I år var gevinstantallet øket til langt over hundre. Med mitt varierte og store utvalg av lodd, skulle det mye til for at jeg ikke skulle få en gevinst.

Og jeg vant i år også, en gevinst - og gjett hval En Mercedes-genser i rødt! Neste år får de lodde ut en Mercedes!

MK

Enestående vegmuseum under oppføring ved Hunderfossen

Et norsk vegmuseum er enestående; også i verdensmålestokk. Vegens historie, nåtid og framtid i Norge skal presenteres for besøkende både fra inn- og utland i "naturlige omgivelser" ute i terrenget og klimatisk beskyttet innendørs i en egen museumsbygning. Museumsbygningen vil ved sin utforming og dimensjonering gi en klar markering av et norsk vegmuseum i forhold til dalløret Lågen/E 6 ved Hunderfossen.



Trygve Breive med familie, fra Bykle, har mange gode ferieminner fra Botnehytta.

Populære hytter gir mulighet for rimelig familieferie: Bygdefolk reiser til sjøen, byfolk trekker til fjells

- Vi trives voldsomt godt på Botnehytta! Vi har vært der fire ganger før, og skal i sommer også, om vi får plass, sier Alf Trygve Breive, maskinfører fra Bykle. Med kone og tre barn i alderen 5 til 13 år, den fjerde kommer snart, har han gode

sommerminner fra dager ved sjøen.

- Vi liker å fiske litt i sjøen og ungene stortrives i strandkanten når de kan fiske etter krabber. Slikt er de jo ikke vant til fra Bykle!

- Hytta har enkel standard, er det noe dere kunne tenke dere forbedret?

- Hytta er grei nok den, men skal vi sette fingeren på noe, så er det doen. Er det varmt i været, lukter det inne i hytta også. Det kan være litt utrivelig. Ellers har vi ingen ting å klage på, sier Breive, som var en tur på Botnehytta i fjor vinter også, for å prøve fiskelykken sammen med en kamerat.

- Det er alle alle tiders å komme en tur til sjøen. Det betyr ikke så

mye at hyttestandarden er noe lavere enn vi er vant til på hyttene der vi bor, sier Breive, maskinfører og til vanlig opptatt med feiing og kantslått. Nå er han med på å legge stikkrenner. Det har vært travle dager, og da vi pratet på telefonen, hadde han ikke rukket å melde seg på til loddtrekningen, men det skulle gjøres, forsikret han.

- Jeg håper vi får plass på Botne i år også!

Botnehytta mest besøkt

Konsulent Odd Bjørn Rørendal er ansvarlig for to av vegvesenets hytter, Botne og Bjørnevassbu, mens Vidar Solberg-Jacobsen har oppsyn med hytta ved Herefossfjorden og ved Moisund på Evje, en gammel fergebolig.

Vegvesenets personell og deres familier setter stor pris på den smule frynsegode som hyttene utgjør. Byfolk tar seg gjerne en tur til fjells, mens bygdefolk setter pris på et opphold ved sjøen. Botnehytta var i fjor belagt 61 døgn og Bjørnevasshytta 49 døgn. Moisund og Here-

fossfjorden har et noe lavere besøk.

Bjørnevassbu er ombygd, isolert og fornyet både innvendig og utvendig. Den har dermed en førsteklasses standard. Den har ti sengeplasser, og er svært etterspurt høst, vinter, og spesielt i påsken.

Ut over våren og sommeren øker etterspørselen etter Botnehytta, som har det en kan kalle en "nøktern" standard med beliggenhet ved et gammelt sandtak i kort avstand fra sjøen. Hytta har to leiligheter med seks sengeplasser i hver, og lydisoleringen er ikke bedre enn at en må ta visse hensyn til naboen. Hytta har ikke innlagt vann, og toalettet inne i hytta er av den gamle typen som må tømmes med jevne mellomrom. Det har vært klager på luktproblemer i varmt vær, medgir Rørendal.

Ingen planer om forbedring

- Er det planer om å heve standarden på denne populære hytta på Tromøy?

- Nei, ikke for øyeblikket. Det er jo et spørsmål om penger, og et slikt formål er ikke akkurat prioritert for tida.

Plass i fellesterien i de meste etterspurte hyttene tildeles etter loddtrekning. Folk er for sene til å bestille plass, sier Rørendal. Men med litt flaks får de fleste plass en uke i ferien.

For hyttene betales en rimelig leie, klassifisert etter standard og satt så lavt som mulig. Dyrest er Bjørnevann, Botne er litt rimeligere. Pengene går rett i statskassen.

Ved Botnehytta har det også vært egen båt, men dette er gitt opp, etter at to båter er knust av bølgene i uvær.

I påsken er det også muligheter for en rimelig hytteferie ved Valle vegstasjon, der to leiligheter leies ut. Et par gamle brakker på Nesmoen har også vært leid ut i påsken, sier Rørendal, som selv gjerne vil slå et slag for Herefosshytta. Den ligger nydelig til ved fjorden og er absolutt verd et besøk.

Ellers er det ofte faste folk som bruker hyttene. De må imidlertid stille bakerset i køen igjen ved neste loddtrekning. Kanskje var det en ide for flere å forsøke en hytteferie i vegvesenets egne hytter?

Arne Slungård i spissen for roverspeiderne "Ørn":

Polarekspedisjon og sommerjobb på Svalbard

Ring Kings Bay, står det på en lapp på veggen over avdelingssingeniør Arne Slungårds arbeidspult på vegkontoret. Han har nok vært der en del i tankene i det siste, men femte juli starter sannsynligvis også den virkelige reisen til polarlandet.

Vi går ut fra at den 44 år gamle speiderlederen fra Lillesand har årets mest originale ferieprosjekt: med roverspeiderlaget "Ørn" drar han til Ny Ålesund. Der skal han og de fire-fem speiderne arbeide for Kings-Bay kullkompani med opprydding i gruvene i fire uker. Deretter skal de ta seg ut i polarlandet, overnatte i telt og i hyttene etter fangstmann Hilmar Nøis. De har arbeidet med planene i flere år, og har fått i stand et samarbeid med kullkompaniet, Miljøverndepartementet og Norsk Polarinstittutt, der de også skal bo. På polarinstittuttet vil de også bli informert om arbeidet som pågår med å undersøke miljøforurensning, ozonhull o.s.v. Ved å arbeide noen uker på Svalbard, får de dekket utgifter til reise og opphold og i tillegg får de disponere snøscootere og gummibåt for ekspedisjonen ut i villmarka.

De skal studere fauna og geologi og bruke ferieuka til å se mest mulig av øya. I juli er det sommer også på Svalbard, men plussgrader og isfritt. Men forholdene nord på øya er

likevel barske nok.

- Hva gjør dere når isbjørnen kommer? - Roverne vil svært gjerne ha fotavtrykk av isbjørn, det kvalifiserer til et ettertraktet merke. Men jeg håper bjørnen ikke blir for nærgående. Vi er imidlertid forberedt på alt, det er ikke lov å begi seg ut i terrenget på Svalbard uten skytevåpen. Samtlige av roverne har derfor avlagt jegerprøve, så vi er klar til å forsvare oss om det blir nødvendig. Ellers blir det nok en del fising etter polarroye. Vi har lest og studert mye om landet, og gleder oss til å få oppleve det i virkeligheten.

Slungård har aldri tidligere besøkt polarstrøk, selv om hans barndoms trakter i Trøndelag har vintre som kan minne om nordligere breddegrader.

- Vi skal nok overleve en uke i telt, vi har gode kart og vet at de gamle fangsthyttene til Hilmar Nøis ligger, som overnattet 32 vintre på Svalbard, ligger på rad og rekke med rimelige dagsmarsjer. Hyttene holdes nå ved like av Store Norske Spitsbergen kullkompani, vi skal bokstavelig talt følge i fangstmannens fotspor sier Slungård. Ekspedisjonen har også med egen fotograf, og kanskje kommer vi tilbake med en rapport fra turen i neste nummer av Sørlands-porten, sier Slungård, som også skal feire sin 45-årsdag på Svalbard.

På sykkelturn med "Bølingen"

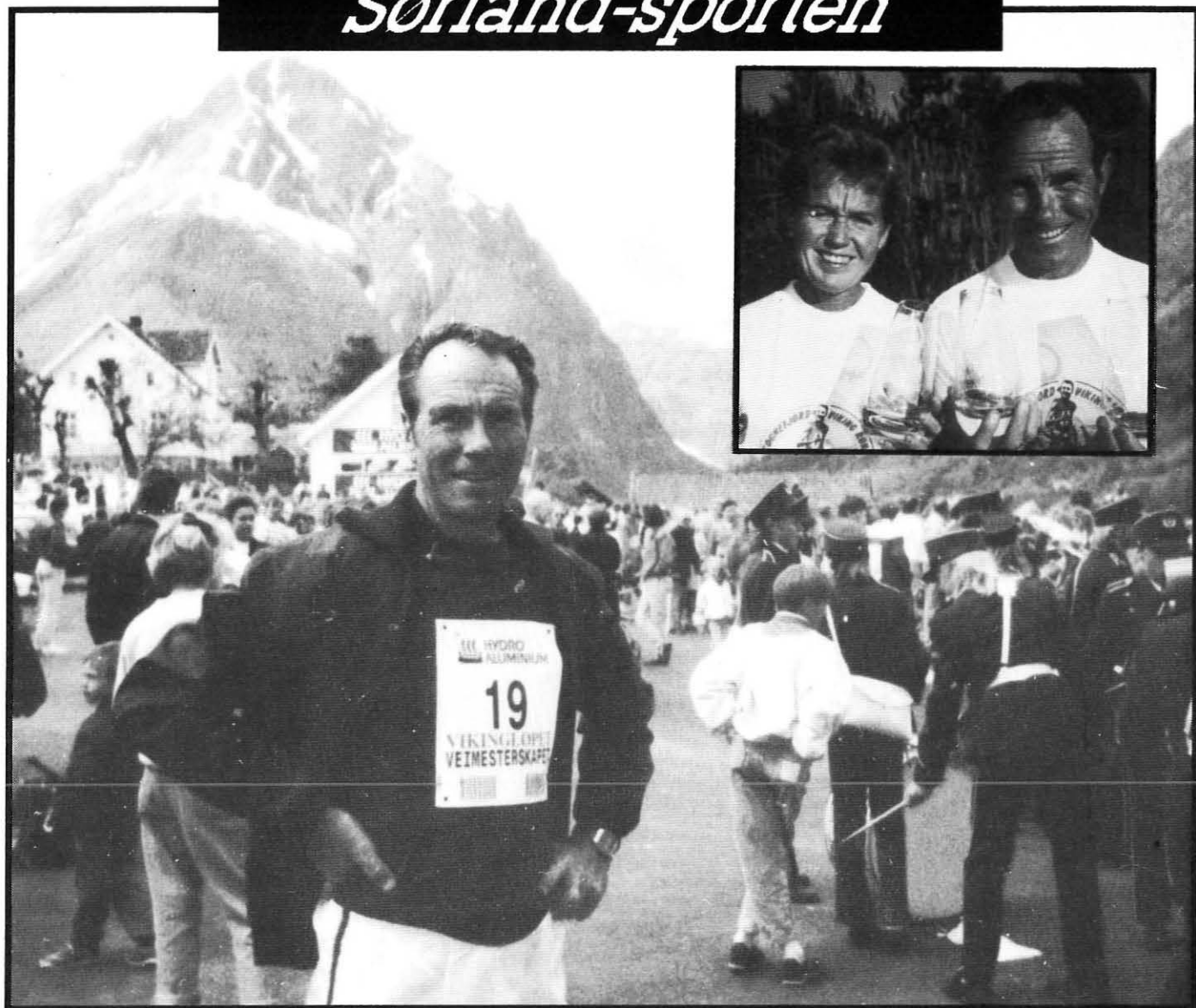


Aina Franksson har ferieplanene klare, midt i august reiser hun til Bornholm på sykkelturn sammen med 17 spreke jenter. De har vært på tur sammen før, på fottur i norske høyfjell, men i år blir det Danmark på sykkel.

"Bølingen" kaller de seg, og i år har de bestilt T-skjorter med "Bølingen, Norge" på brystet.

- Er dere blitt lei av de norske fjell, eller har dere sett det som er å se?

- Vi ble forsynt i fjor. Da gikk vi fem dager på Hardangervidda i pøsende regnvær. Jeg tror ikke det var opphold mer enn en halv time på hele turen. Så i år vil vi prøve noe annet, sier Aina, og kan fortelle at "Bølingen" egentlig er en syklubb med enkelte forsterkninger. Eldste turdeltaker er 70 år, resten av de spreke jentene er i 50-60-årsalderen. Navnet "Bølingen" har de fått av andre fjellvandrere som de har møtt i fjellet. Det er tydelig at de blir lagt merke til der de farer fram!!



Ekteparet Karlsen vant etatsmesterskapet i halvmaraton

Aust-Agder Vegvesens to deltakere, ekteparet Borgny og Kåre Karlsen, vant hver sin klasse i etatsmesterskapet i halvmaraton (21 km) som ble arrangert av Sogn og Fjordane vegvesen i slutten av mai. Borgny kom i mål på 1 time, 43 minutter

og fattige to sekunder, mens Kåre spurtet inn på 1,23,53!

Kåre Karlsen forteller her om ekteparets opplevelser i Sogn:

"Tidens første landevegsløp for Statens vegvesen ble arrangert av Sogn og Fjordane vegvesen i Leikanger og Balestrand i Sogn i dagene 25. og 26. mai.

Da det planlagte etatsmesterskap på ski sist vinter måtte avlyses på grunn av snømangel, var det noen våkne sjeler i Sogn og Fjordane som fant på ideen: Hvorfor ikke arrangere et landevegsløp i stedet?

For et par år siden ble det kjent at et såkalt "Vikingsløp" var i støpeskjeen, og var tenkt avvirket i mai 1990 i Balestrand ved Sognef-

jorden. Spørsmålet ble da: hvorfor ikke legge et etatsmesterskap inn i dette løpet?

Etter visse små budsjettmessige problemer banket vår sportsinteresserte vegdirektør det hele igjennom. Tiden fra det ble bestemt at løpet skulle arrangeres og fram til løpsdagen var nok for mange vel kort. Deltakerantallet ble av den grunn ikke det ønskede, men ca. 50 kvinner og menn fra 12 fylker, fra Finnmark i nord til Aust-Agder i sør, hadde funnet veien til den vakre Sognefjorden.

Mesterskapet gikk over to dager med "Blomstringsløpet" som en fire kilometers "oppvarming" dagen før halvmaraton. Begge løp gjaldt som etatsmesterskap. Under Blomstringsløpet var ikke været det aller beste, men halvmaraton i den vakre Balestrand gikk under praktfulle løpsforhold med sol og 12-14 varmegrader.

Vikingsløpet var avslutningen på en "livsstilssveke" som har foregått rundt i Sogn. Det har vært forskjellige arrangementer hele uka med Breturer, båtturer, kostholdsseminar

med Jon Kaggestad, Grete Waitz og OL-vinneren fra 1984, Joan Benoit fra USA m.fl.

Det arbeides allerede med å få landevegsløp inn som et årlig etatsmesterskap for vegvesenet, muligens innlagt i Vikingløpet. Kjenner vi primus motor ved Sogn og Fjordane vegkontor, Audun Aaland, rett, er muligheten til å klare det meget god.

For to sørlendinger å komme til Sognefjorden i slutten av mai i de vakre omgivelser, og i tillegg løpe sammen med verdensstjerner som Joan Benoit, Tanzanias Thomas Robert Naali m.fl., inspirerte til å kjempe om de gjeveste trofeene i klassen, noe som lyktes fullt ut.

Om kvelden var det bankett med premieutdeling og stor stas. Premiene ble utdelt av vegsjef Lefdal under stor applaus fra de ca. hundre gjestene.

Så er det bare å håpe og tro at dette kan bli en årlig foreteelse, og at mange, mange flere fra alle fylker kan samles til kamp om de edle trofeer.

K.K.

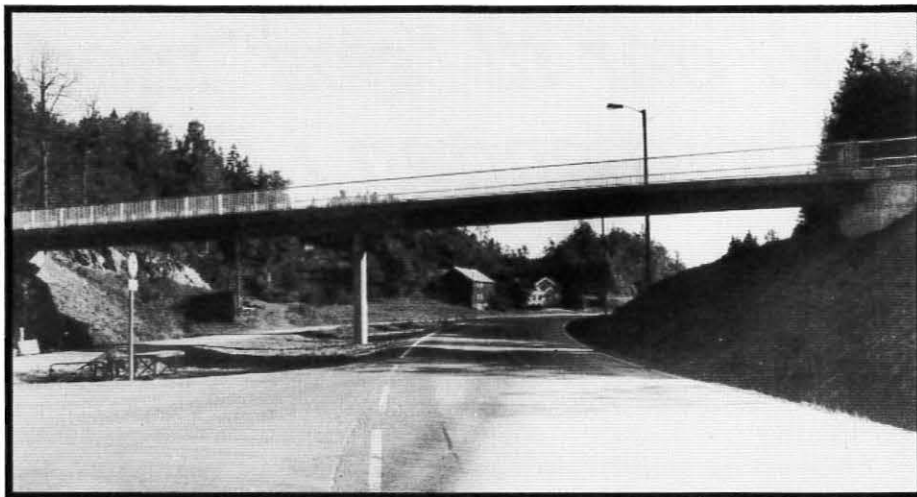


Vegcup i fotball 15.-16. juni

Vegcupen i fotball 1990 ble arrangert på Lillestrøm i dagene 15. og 16. juni. Nytt av året er at det ble arrangert turnering både for dame- og herrelag, og etter "ny modell" hvor alle deltakende fylker ble samlet til et felles arrangement.

Arrangører har vært vegdirektoratets idrettsforening og Akershus vegvesens bedriftsidrettslag.

Nærmere 400 deltakere fra 16 fylker + vegdirektoratet deltok i årets cup, deriblant også et lag fra Aust-Agder. Hvordan det er gått med vårt lokale lag vites ikke når avisen går i trykken, men vi stilte med en tropp på hele 15 spillere.



Viktig gangbru over E 18 ved Nesheim

Med byggestart like før jul i fjor er en 44 meter lang gangbru over E 18 ved Nesheim skole i Moland allerede ferdig. Den inngår i den nye gang/sykkelstien som går mellom Dalen og Longum, og var kostnadsberegnet til 1,2 millioner kroner.

Brua er bygd i egen regi, og vil foruten å være en del av gang- og sykkelstien, også knytte turløypenettet fra Arendal øst til områdene opp mot Granestua, uten at man behøver å krysse vegen ved Longum.



1300 meter gang/sykkelveg med 20 m lang undergang ved Rykene

I vegkrysset mellom Rv. 407/408 på Rykene ble det i forrige måned støpt ferdig en ca. 20 m lang undergang. Denne knytter ny gang- og sykkelveg fra Rykene til Lunde sammen, i det denne i en total lengde på ca. 1300 m er bygget på begge sider av riksvegen.

Under eksisterende veg var det fjell, og totalt er det sprengt ut ca. 2500 kubikkmeter på parsellen. Arbeidene ble påbegynt senhøstes i fjor, og antas stå ferdig i november i år. Anlegget, inklusive undergangen og en ca. 10 m lang kulvert av ferdigelementer ved Lunde, er kostnadsberegnet til 4,2 millioner kroner. Byggingen er utført med egne arbeidere.

STANDARD SKILT

Dette er verken en brannøvelse eller vinduspussing på vegkontorets fasade, men montering av vegvesenets standardemblem. Bakgrunnen er et vedtak på fagsjefmøte etter "utallige" oppfordringer fra publikum, som hadde vanskeligheter med å finne oss. Opprinnelig var det meningen å gå til anskaffelse av et større skilt. Men etter å ha innhentet prisoverslag fra diverse firmaer, havnet man på denne standardstørrelsen, til en pris av kr. 6000.-. Så får vi håpe skiltet vil hjelpe!



Vi går til "sjøs" med borgjengen i Risør

Vegvesenets planleggingsavdeling har i løpet av våren hjulpet Risør kommune med nødvendig bistand med grunnundersøkelser for en gateutformingsplan for fylkesvegparsellen Holmen-Solsiden i Risør by.

De omfattende undersøkelsene ble foretatt av laboratorieseksjonen i månedsskiftet mars/april, og ble for så vidt en utfordring for bormannskapene. Undersøkelsene foregikk delvis langs eksisterende veg, og delvis på vann fra flåte.

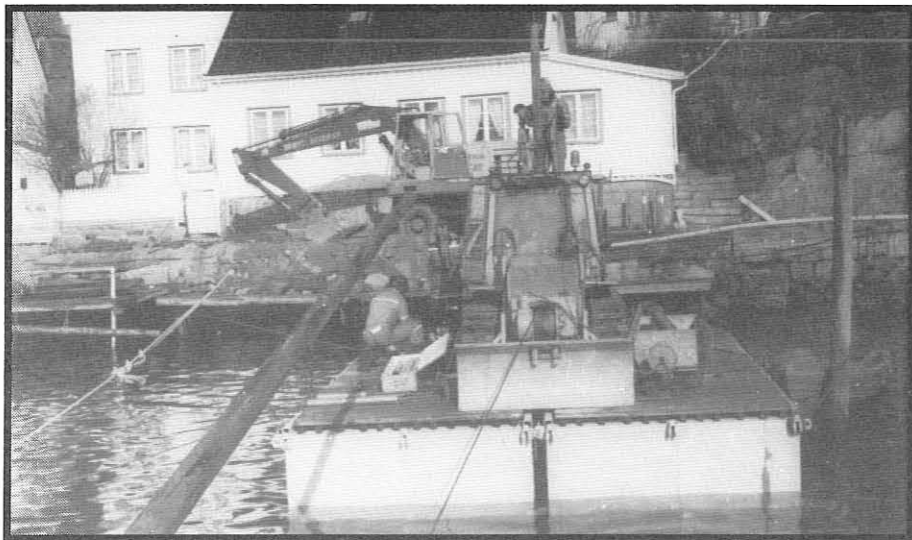
På grunn av antatt utglidningsfare i området, var det viktig å finne fjellformasjonen fra innside av vegen og et stykke ut i fjorden. Det ble derfor foretatt en rekke fjellkontrollboringer - både fra land og på vann.

Fra boringene på fjorden var det en gjennomsnittsdypde til fjell på ca. fem meter, største målte dypde var 14,5 meter.

På sjøen ble største dypde målt til 19,15 m, ca. 15 m ut fra gammel vegkant.

For å analysere massene under sjøbunnen, ble det tatt opp en prøveserie med 54 mm prøvetaker ned til 15 meter. Prøvene ble analysert på vårt distriktslaboratorium, og viste seg å bestå av sand og grusig sand, og ikke som fryktet, leire!

Urolig sjø og sterk vind gjorde arbeidet tidvis til en tålmodighetsprøve for bormannskapene. Det ble likevel utført "etter læreboka".



Gratulerer med dagen!

Vi ønsker å gratulere følgende med "runde" år i løpet av 1990:
50 år:

3. februar: Tjøstolv Alfsen 21. februar: Eivind Røysland

21. mars: Knut Berget 24. mars: Paul Løvåsen

28. mai: Olav Aas 7. juni: Harald Jensen

11. august: Harald Åge Knutsen 3. oktober: Kjetil Kåre Nylund

60 år:

9. april: Leif Sveen 20. juli: Nikolai Lyngroth

21. juli: Ingebjørg Pedersen

27. august: Arne Halvorsen 29. august: Eivind Johansen

8. sept.: Sigmund Retterholt

16. sept.: Herman A. Cappelen

21. nov.: Jørgen Hushovd

65 år:

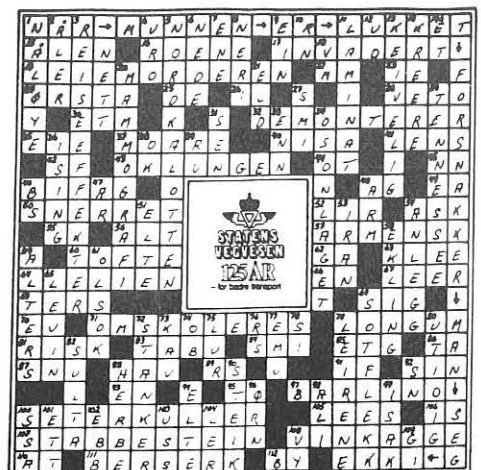
7. nov.: Leif Konrad Johansen

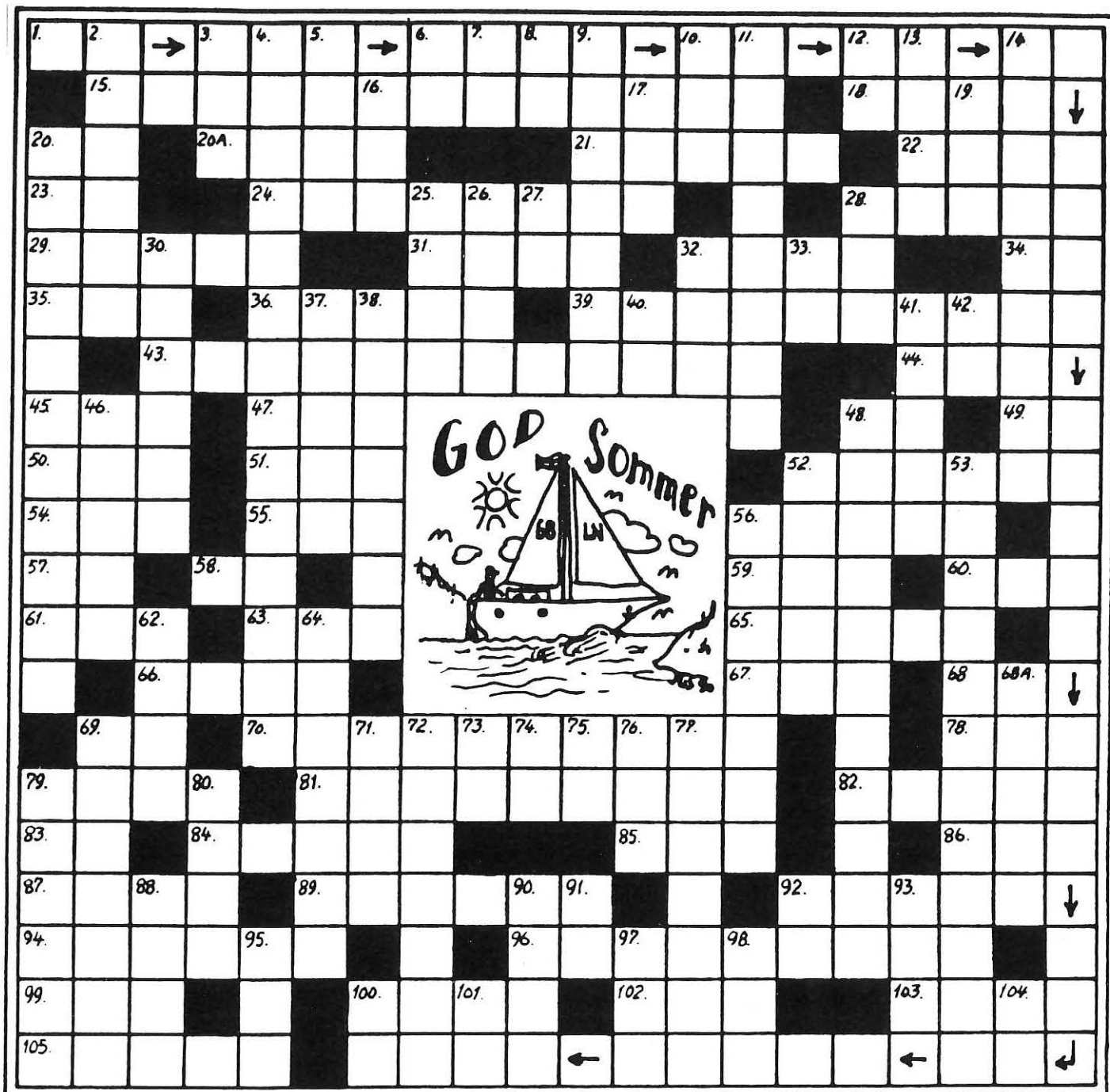
Nr. 1 - 1990

Vannrett:

- | | |
|-----------------------------|------------------------------------|
| 1. Sa Theodore Roosevelt | 56. Neselyd |
| 15. Erklæring | 57. Ordne |
| 18. Toneart | 58. Gjørn |
| 20. Bibliotek fork. | 59. Retning |
| 20a Treet | 60. Plog |
| 21. Sengetøyet | 61. Jordstykke |
| 22. Dans | 63. Forkortelse |
| 23. Tall | 65. Kraftig |
| 24. Europeer | 66. Skitten |
| 28. Fugl | 67. Fortropp |
| 29. Pikenavn | 68. Kjennetegn på motor-kjøretøy |
| 31. Dyr | 69. I blod |
| 32. Sitteplass | 70. Fugl |
| 34. Nyhetsbyrå | 78. Os |
| 35. Konsonanter | 79. Halvøy |
| 36. "Måleenhet" | 81. Steller Trond V.Torgersen med. |
| 39. På plass i boligen | 82. Feste |
| 43. Sesam | 83. Myntfork. omv. |
| 44. Prest | 84. Pikenavn |
| 45. Ordne | 85. Teppe |
| 47. Skråningen | 86. Pur |
| 48. Ukjent | 87. Russ. mannsnavn |
| 49. Kjemisk symbol | 89. På buss-holdeplassen |
| 50. Drikk | 92. Musiker |
| 51. Keiser --a- | 94. Vaktmester |
| 52. I forb. med brann (gl.) | 96. Norge |
| 54. Øke | |
| 55. Vokalen | |

SOMMER





VEGKRYSS

sørspiss

99. Ise

100. Mynt

102. Nyvasket

103. Varg i

105. Renne

Loddrett:

2. Ste

3. Lærstropp

4. Massetak i
Setesdal

5. Helle

6. To like

7. To like

8. Spørreord,
dial.

9. Programleder
i NRK

10. Straff

11. Rom

12. Via

13. Glede

14. Kan

gressklip-
peren være

16. Slektning

17. Spener

19. Knegger

20. Den
hjemløse

25. Himmelfeno-
menor

26. Malt, opp

27. Fase

28. Studer

30. Frøene

32. Nedbør (gl.)

33. Tel

37. Pikenavn

38. Letnet

40. Kjemisk tegn

41. Dans

42. Bye

46. Trollet

48. Glassverk

52. Hvile

53. "Dyret"

56. "Norene"

62. Metall

64. Kald sak

68a Elv

69. Leksikon

71. Plante

72. Sta

73. Artikkel

74. Sv.

skuespiller

omv.

75. Politisk parti

fork.

76. Elver

77. Pepper

79. Politiavd.fork.

80. Kvise

88. Stand

90. Tuter

91. Sport

92. Lang sikt

93. Tull

95. General

97. Statsinstitu-
sjon

98. Alene

100. Karakter

101. Rykte

104. Ulf Eriksen

Navn.....

Adresse.....

Vinneren får tilsendt en overraskelse i posten!

Løsningen må være innkommet 31.7.1990 og sendes til Sørlands-
porten, Postboks 173, 4801 Arendal.

Om å skifte ut lyspærer 65 meter over byfjorden



Å skifte lyspærer er vanligvis så enkelt at selv m.. kan klare det. Man tager en stol, stiller seg opp på denne, og skrur så den brukte pæren ut av holderen. Ny pære settes inn, og dermed er hele det tekniske arbeidet unnagjort.

Ikke så enkelt, nei, når de utbrente pærene skal skiftes ca. 65 meter over havets overflate, og vegen dit opp består av en søyletrapp med hundre trinn, montert på et av tårnene på Tromøybrua! Bare det å stå ute på brua og fotografere bevegelsene til den som har den tvilsomme fornøyelsen å inneha en slik jobb, kan være nok for mange.

Vi ble allikevel - under tvil - med konsulent Odd Bjørn Rørendal ut for å forevige ovennevnte situasjon, i klart, fint vintervær, med sol og lite vind.

Som den selvølgeligste ting av verden forberede Rørendal luftferden, iførte seg sikkerhetssele solid fastspent rundt hoftene, huket sikkerhetslåsen fast, og begynte så ferden opp de hundre trinnene på søyletrappen.

Vel oppe ser vi at det bare er et halvmeter høyt rekkverk mellom Rørendal og brudekket ca. 28 meter rett under han. Men det går bra, pærene skiftes, sikkerhetsselene påmonteres, og nedturen kan starte.

Siden lyspærene tennes og slukkes etter lysforholdene, kunne vi ikke konstatere at de virket før vi forlot brua. Senere konstaterte Rørendal at det gjorde de ikke, - og måtte ta samme turen en gang til, dennne gangen uten fotograf.

