

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN, AUST-AGDER

# Sørlands- porten



Nr. 2 – oktober/november 1990

**Brokke-Suleskar åpnet!  
Strid om Arendal øst-vest  
Sommervikar fant skilttavler  
m.m.**



**Bakgrunnen for en utredning om ny hovedvegforbindelse øst/vest i Arendal er et ønske om å redusere trafikkbelastningen på såvel sentrum som det støyutsatte sykehusområdet. En tidligere utredning om Dydens vei, hvor avlastningen av sykehusområdet sto sentralt, ligger til grunn for arbeidet. Ved siden av denne utredningen er Gatebruksplanen for Arendal sentrum (1982) og Arealanalysen for Arendals-området (1984) bakgrunnsstoff for utredningen.**

# Øst – vest – tunnel

Konsekvensanalysene i den foreliggende hovedplan er bygget opp omkring tre hovedalternativer som alle har adskilte øst-vestdeler som i prinsippet kan kombineres.

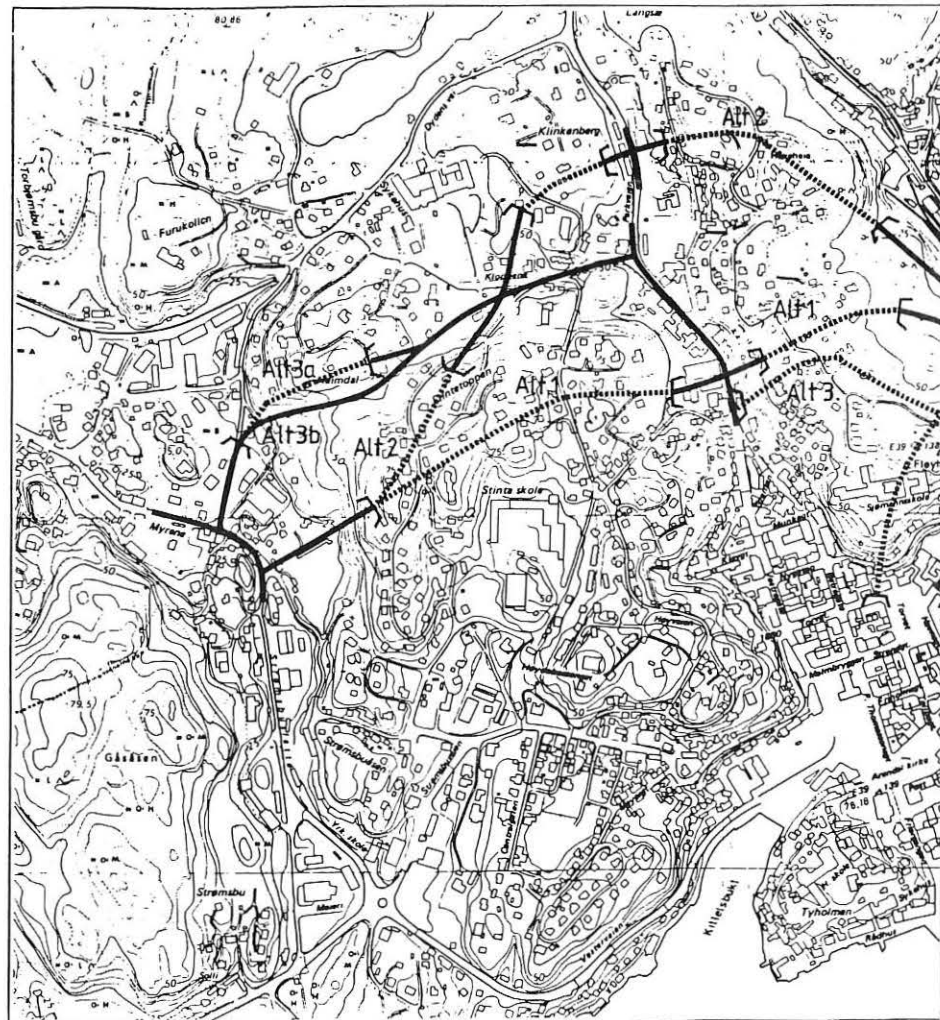
Alle alternativene går fra Myrene i vest, via Parkvegen/ Blødekjær, og ender i Barbudalen i øst, hvor traseen kobles på Møllebakken.

Alternativ 1 ligger best til rette for å avlaste sentrum for trafikk ved at det ligger forholdsvis nær sentrum og har en direkte linjeføring øst-vest. Plangruppen har derfor gått inn for at dette velges.

I vestre endepunkt tar alt. 1 utgangspunkt i kryss med rv. 9. De første 100 m går vegen i åpen trase uten stigning. Deretter kommer en 520 m lang tunnel. Denne delen ender ut Blødekjær like nord for Stintebakken. Her er det planlagt rundkjøring. Løsningen forutsetter at to bolighus og en del forretningsbegbyggelse rives, samt at eksisterende gateløp omlegges.

På østsiden av Blødekjær går traseen inn i en 250 m lang tunnel som munner ut i Barbudalen på vestsiden av jernbanen. De siste 240 m går traseen i åpent terreng.

Et sentralt konfliktområde i vegplanen er krysset i Blødekjær. Konflikten går både på miljømessige ulemper og på trafikkale ulemper for beboerne og for bedriftene rundt krysset. En aksjonsgruppe har offentlig gått ut og støttet alt. 1, men mener at det har en stor ulempe: rundkjøringen i Blødekjær.

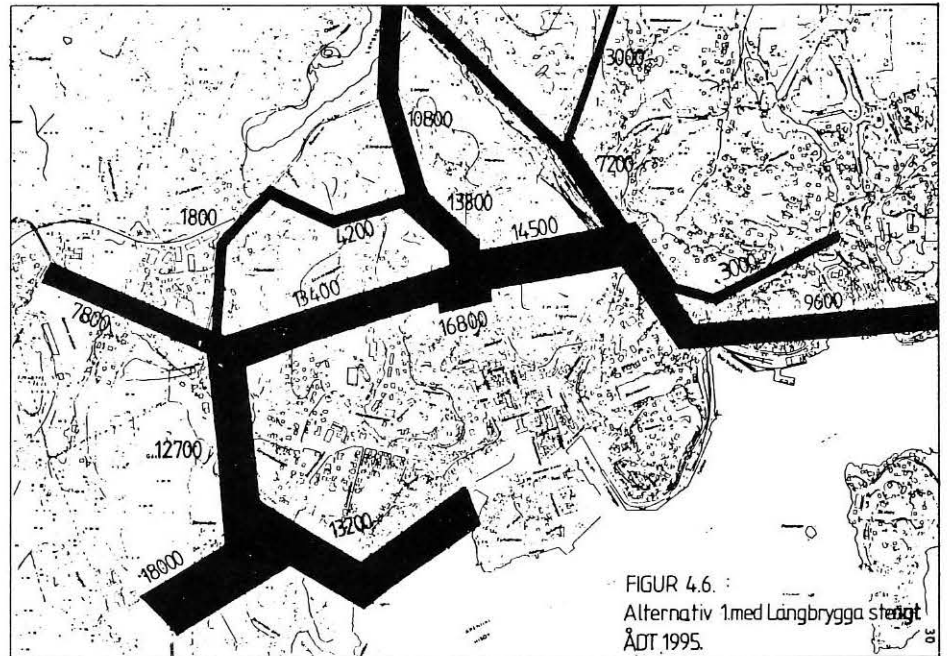


**De mener rundkjøringen vil:**  
 - stjele verdifullt areal for framtidig sentrumsutvidelse av byen mot nord og også Blødekjær som bydelssenter.  
 - medføre støy og forurensning (forslumming) av eksisterende bo- og forret-

**ningsmiljø i Blødekjær og nærmeste omegn.**  
 - øke forslummingen av Vestregate, til dels også Østregate pga økt trafikkbelastning i disse gatene.  
 - komplisere øst-vestforbindelsen, som er hoved-



# med rundkjøring



årsaken til utarbeidelse av disse planer, ved at begge retninger må inn i en større rundkjøring i dagen rett etter at de er kommet ut av tunnelen.

- komplisere nord-sørforbindelsen i Blødekjær som er

**der i dag gjennom den samme rundkjøring.**

**- vanskeliggjøre trafikforholdene for myke trafikanter (skolebarn etc.)**

**- øke trafikbelastningen på denne del av sentrum, mens intensjonene var det motsatte.**

**- låse horisontal/ vertikaltraseen for tunnelen øst-vest. Gruppen konkluderer med å foreslå at tunnelen etableres uten kontakt i Blødekjær.**

Hovedplanen for riksvegforbindelse mellom Barbu og Myrene ble ferdigbehandlet i Arendal bystyre 19. februar i år. Med 39 mot 14 stemmer ble det vedtatt å slutte seg til vegkontorets alt. 1. Fylkesutvalget har senere fattet tilsvarende vedtak.

Vegkontoret er overbevist om at en utbygging av øst-vestforbindelsen som alt. 1 legger opp til, med kryss i Blødekjær, er den beste løsningen. Det er enighet om at den videre planlegging skal foretas etter plan- og bygningsloven. Vegkontoret får dermed ikke styring med den videre planprosessen, og spesielt ikke den delen av planen som inenbærer politiske vedtak.

## **-Om fem år ville ingen gjøre noe slikt!**

Blødekjær har for tida ingen fungerende velforening. En aksjonskomite har gått aktivt ut mot planen om øst-vestforbindelse med rundkjøring i Blødekjær. Ekteparet Olga og Rudolf Veer har stått fram på vegne av komiteen. Sammen med tre barn bor de i et hus som ligger like over tunneltraseen. De har bedt om at deres eiendom blir innløst, uten at de hittil har fått svar på dette. Huset kjøpte de i 1983, en eldre eiendom bygd i 1883. De har lagt mye av både penger og følelser i huset, og har reagert sterkt mot endringene som rundkjøringen og gjennomgangstrafikken vil medføre for miljøet i Blødekjær. De går ut fra at de under ingen omstendighet kan bo i huset i anleggsperioden, og frykter for at egenkapitalen de har lagt ned i huset vil gå tapt.

De mener vegvesenet har vært dårlig til å informere de berørte om byggeplanene og mener samarbeidet mellom ulike etater i kommunen og med vegvesenet har vært dårlig.

- Om fem år ville ingen finne på å bygge en slik forbindelse, sier fru Veer. Innen den tid vil miljøbegrepet være utviklet slik at ødeleggelse av et verdifullt miljø vil være helt uakseptabelt. Og hva er hensikten med et godt miljø nede i bygryta, når de sentrumsnære boligmiljøene ødelegges av trafikkstøy og eksosforurensning. Familien føler seg også overkjørt av vegvesenet og etterlyser rettsikkerheten i vegbyggingssaker. De kan ikke se at det er nødvendig med rundkjøring i dagen i Blødekjær, og mener saken burde vært løst med en sammenhengende tunnel fra Barbu til Myrene.

Blødekjær er i dag et blandet bomiljø med sterke innslag av eldre enslige, men også unge familier som har etablert seg og satset på eldre hus i et bynært, men likevel fredelig miljø. Det får de ikke i framtida, om øst-vestplanen blir realisert, understreker ekteparet Veer.



# Glad for tunnel- bedre miljø i sentrum

Ivar Bollmann Pedersen, ordfører, AP:

Er glad for øst-vest forbindelsen fordi den vil: 1. få bort mye av gjennomgangstrafikken fra Arendal sentrum. 2. fjerne trafikk fra Dydens veg forbi sentralsykehuset. 3. gi bedre tilgjengelighet til sykehuset.

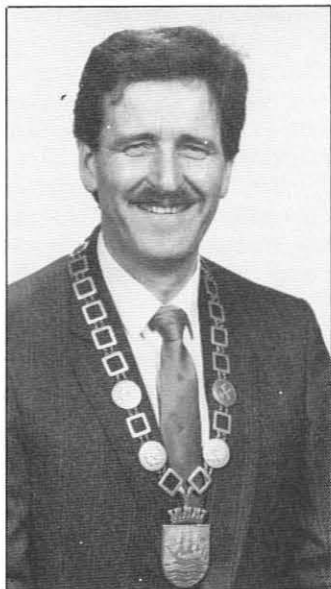
- Det er svært viktig at vi kan få bort gjennomgangstrafikken fra sentrum, det er en forutsetning for at vi kan gjennomføre gatebruksplanen, som er vedtatt i bystyret, og nå er hos vegvesenet for videre deltaljplanlegging. Den er tatt inn i NVVP for 90-93. Det betyr at vi vil få flere enveiskjørte gater og gågater, det gjelder bl.a. Torvgata og Langbrygga, så vidt jeg husker i farten.

I tillegg til trafikk-

og miljøfordeler i sentrum, vil vi også få en gunstig virkning når det gjelder sysselsetting, og ringvirkninger av dette i anleggsperioden. Dessuten får vi store mengder masse, som skal gå rett i Barbusbukta og utvide kaianleggene, sier ordføreren, som ennå ikke har gitt opp å speide etter en ny danmarksferge.

- Hvordan ser du på problemene i forbindelse med den planlagte rundkjøringen i Blødekjær?

- Både bystyre og fylkesutvalg har gått inn for at det skal gjøres mest mulig skånsomt. Et hus skal rives, men jeg synes ikke ulempene er store i forhold til gevinsten. Slik ser også flertallet i bystyret på saken.



## - Mot tunnel - for dyrt for Arendal

Rita Johnsen, formannskapsrepresentant, SV:

- Det er noe spesielt med vegplaner, de er så tunge at er de først lansert, så ruller de videre av sin egen tyngde. Er de kommet inn i budsjettene, skal pengene brukes. Den nye øst-vest-forbindelsen betyr at Arendal får mange penger til tunnelprosjektet, men hadde vi fått bruke dem fritt, er det andre oppgaver vi heller burde ha løst.

Rita Johnsen gikk først inn for at Arendal kommune skulle si nei til øst-vest-tunnelen. Begrunnelsen var at kommunen ikke hadde råd til å forplikte seg på en egenandale på 10-15 prosen av kostnadene på 60-70 mill. Hun mener for øvrig at saken må ses i forbindelse med det som skjer i byen, byutvikling, kanskje ikke bare i området ved rutebilstasjonen, andre typer utbygging, eventuelt gjenåpning av kanaler, og en sterkere satsing på kollektivtransport.

- Men jeg ser også at vi trenger

en ordning for gjennomgangstrafikken. Det vi har nå er ikke godt nok. SV går nå inn for tunnel uten åpning i Blødekjær, problemet med øst-vestforbindelsen må løses. Vi kan ikke slippe alle bilene gjennom byen, men det burde kunne løses på en langt billigere måte. Dessverre kan jeg ikke peke på noe godt alternativ til tunnel.

Når det snakkes om miljøgevinst i sentrum, er det nesten latterlig, sentrum omfatter jo også Blødekjær, som i følge kommuneplanen skal opprustes og gi muligheter for framtidig utvidelse av sentrumsfunksjonene. Jeg kan ikke akseptere at det ikke er mulig å bygge en sammenhengende tunnel, uten at den kommer opp i Blødekjær. Å flytte all biltrafikken til tunnelen, og slippe dem ut i Blødekjær for å avgi eksos- og støyforurensning, er en hån mot alle miljøideer.

## Blødekjær 14 beva- ringsverdig

Fylkeskonservatoren har avgitt følgende uttalelse til ny hovedvegforbindelse øst-vest i Arendal:

Etter befaring konstateres at særlig alternativ 1 medfører konsekvenser for eksisterende kulturminner. Den foreslåtte tunnelåpning og rundkjøring i Blødekjær forutsetter bl.a. riving av Blødekjær 14, en av de mest bevaringsverdige bygninger i området.

Blødekjær 14 er en bygning på to fulle etasjer, samt loft med leilighet, bygget i tømmer og panelt. I bygningens bakfasade er bevart opprinnelige vinduer og hoveddør. Til bygningen hører terrassert hageanlegg med natursteinsmur. Blødekjær 14 er antakelig bygget i perioden 1817-1827. I 1837-1870 ble bygningen nyttet som byens første almueskole. På tross av endringer gjort i løpet av de siste hundre år, har bygningen så mange tidstypiske trekk, at bygningen må karakteriseres som meget bevaringsverdig. Det kan opplyses at eieren har kontaktet Riksantikvaren med henblikk på mulig fredning.

Blødekjær har i tidens løp vært utsatt for tiltakende forslumming. Riving av Blødekjær 14 for ny tunnelåpning vil føre til at den eneste forholdsvis enhetlige "gatevegg" i området blir ødelagt. Dette vil kunne medføre en videre rasering av de gjenværende bygninger, både langs gaten og i skråningen ovenfor. De karakteristiske gamle steintrapper og små hageanlegg vil stå meget utsatt til.

Av hensyn til eksisterende bygningsmasse og gate/vegstruktur vil Fylkeskonservator fraråde at alternativ 1 velges, subsidiært at den foreslåtte tunnelåpning flyttes ovenfor eller nedenfor "gateveggen" og at de gamle veger (bl. a. Springkleiv) forblir urørt.



## Sørlands- porten

bedriftsavis for Statens  
vegvesen, Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret,  
Postboks 173, 4801  
Arendal

Redaksjonsutvalg:  
Mads Krogh, Kirsten  
Lindeberg

Reportasjer:  
Mads Krogh og Ottar  
Johansen.

Redigering, lay out,  
sats og  
ombrekking: Ottar  
Johansen.

Repro, montasje og  
trykk: Mæland Offset,  
Arendal

Opplag 900

## Økt innsats på mange områder i 1991

I samsvar med Vegdirektoratets budsjettretningslinjer har Vegsjefen fremmet forslag til riksvegbudsjettet for 1991. I målsettingen for 1991 (NVVP 1990-93) er det for Aust-Agders vedkommende lagt opp til å øke innsatsen på følgende områder:

1. Utbygging av E 18
2. Aksellast
3. Arendal sentrum
3. Miljø/ støybekjempelse

Når det gjelder utbygging av E 18 er det et begrunnet behov for to nye planleggere. Plansituasjonen har lenge vært meget anstrengt i fylket, og miljøspørsmål og den nye plan- og bygningsloven fører også til at planleggingsfasen framover vil kreve langt større ressurser enn tidligere. Vegkontoret har i dag for liten kompetanse innen området veg- og kollektivtransport. Vi ønsker i budsjettåret å styrke kompetansenivået på dette området.

Nidarkretsen startet i 1987/88 opp arbeidet med en "Areal-, transport- og endrings-/omstillingsanalyse" for Arendals-området. Vegkontoret har påtatt seg ansvaret for transportdelen.

NVVP 1990-93 tar opp miljøproblemene på en grundig måte, og har derved fått etaten til å se mer alvorlig på disse sidene i vegtrafikken.

For å oppfylle NVVPs målsettinger i planperioden, vil vi i 1991 først og fremst satse på opplæring. Da det i Aust-Agder så langt fra er stillingshjemler nok til å bygge opp en tilfredsstillende kompetanse, vil vi også søke å etablere samarbeid med fylkesmann og fylkeskommune, for å "trekke veksler" på den kompetansen disse innehar.

Vegkontoret har en meget stabil bemanning. Dette medfører at arbeidet med å øke kvinneandelen i de marinsdominerte stillingsgruppene tar tid. Når det gjelder utvikling av allerede tilsatte, har vi som målsetting i 1991 å tilby alle kvinnelig ansatte i fylket et motivasjonskurs av typen "kast deg frampå". Vi vil også motivere og støtte opp om kvinnelige tilsatte som søker stipend innenfor fagområder som etaten kan nyttiggjøre seg.

Arrangementene med "åpne vegstasjoner" har blitt svært godt mottatt og vil sannsynligvis bli videreført i 1991.

Av andre markedsføringstiltak kan nevnes deltakelse på den årlige jobb-messe som arrangeres av Agder Ingeniørhøgskole.

Ved hjelp av kurspakken "Kunden i Fokus" vil arbeidet med publikumsbehandling bli prioritert.

Opplæring i biltilsynet har vært prioritert på opplæringsplan for 1989. I 1990-91 vil opplæringen, i tillegg til faglig kompetansutvikling og publikumsbehandling, være konsentrert om legelsesutvikling.

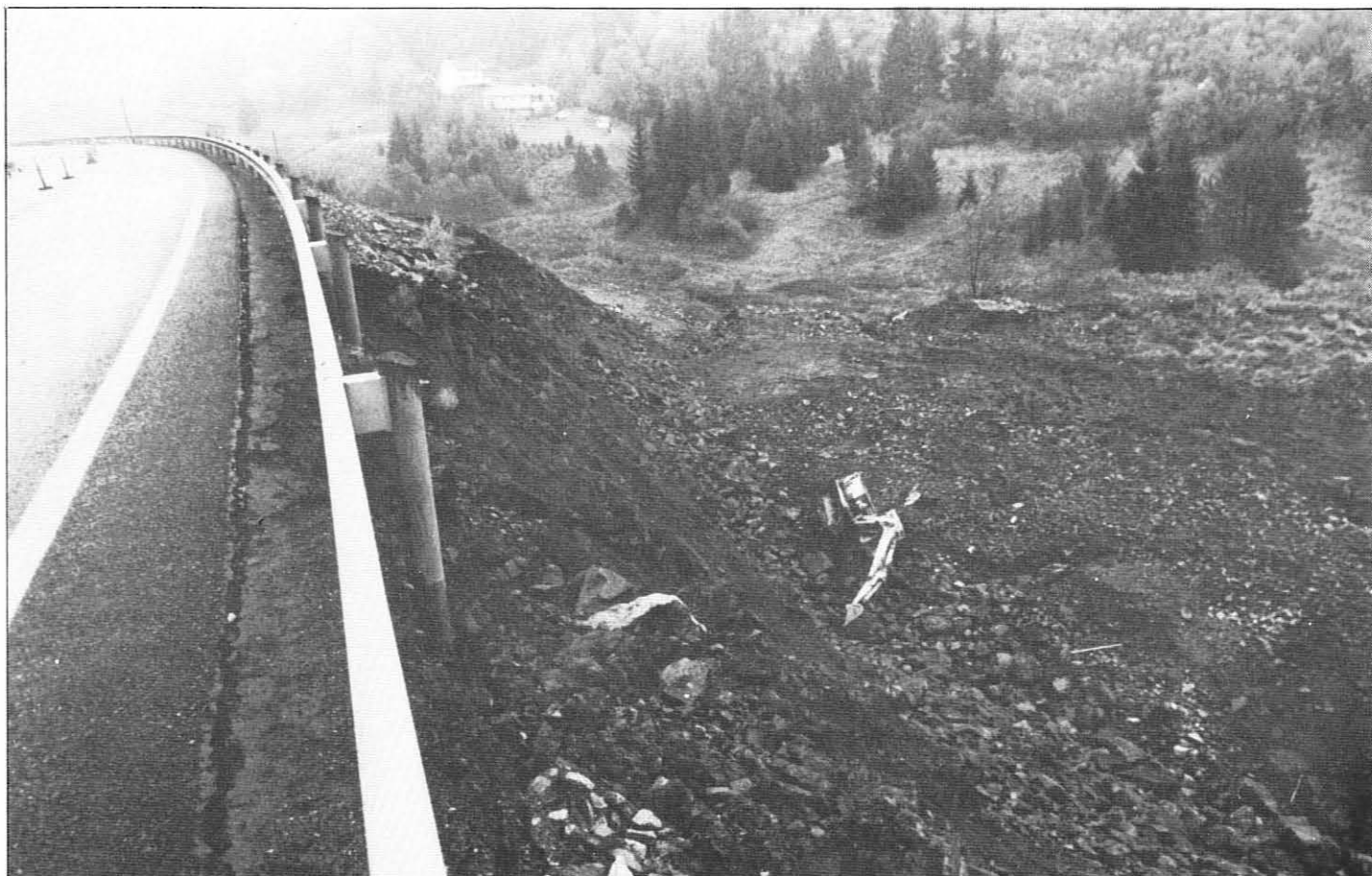
Når det gjelder aktuelle prosjekter som ønskes gjennomført i budsjettåret, er siktemålet først og fremst å ha ferdig vegkontorets strategiske plan, virksomhetsplan og avdelingsplaner for samtlige avdelinger/ seksjoner ved Statens vegvesen i Aust-Agder. Vi vil også styrke innsatsen når det gjelder personal- og lederutvikling, blant annet ved deltakelse på videregående lederkurs og oppfølging av dette. I tillegg vil vi arbeide med et kvalitetssikringskurs og videreføring av internkonsulent-opplæringen.

### Innhold:

s.2-5: Arendal øst-vest  
s.6: Økt innsats på  
mange områder  
s.7: Ras på E 18 ved  
Tveitehallingene  
s.8-9: Gamle  
skilttavler gjenfunnet  
s.9:  
s.10: Kalkpeling - ny

metode  
s.11-15: Brokke-  
Suleskar åpnet  
s.16: NVVP 1994-97  
s.17: Hovedtillitsmenn  
mot massemedia  
s.18: Industriavfall  
stanser anleggsstart på  
ny rv.410  
s.20: Trivelig  
pensjonisttur

s.21: Stipend fra  
Vegteknisk forbund  
s.22: Forslag etterlyses  
s.22: Kryssordløsning  
s.23: Nytt kryss på  
Evje  
s.23: Det var dengang  
det...  
s.24: Uten telefonen  
stanser vegvesenet



# Hundre meter langt ras på E 18 – anlegget i Tveitehallingene

**Like før arbeidsstart tirsdag 2. oktober skjedde et større ras på E 18 i Tveitehallingene. I forbindelse med breddeutvidelse av eksisterende vegfylling raste både utforingen og deler av vegfyllingen ut. Den opprinnelige vegfyllingen har en høyde på opp til 23 m over terrenget, og breddeutvidelsen var fylt opp til 17 m over dalbunnen. Rasgroppen er viftefor-**

**met og bredden ved fyllingsfot anslås til ca. 100 m. Utenfor tidligere fylling er det oppstuet masse over et stort område, ut til en avstand på ca. 100 m fra senterlinje E 18. Raset stanset i ytre kjørebanelokk (hvit stripe), og trafikken ble umiddelbart ledet forbi i indre kjørebane regulert med lyssignaler. Det ble opprettet kontinuerlig vakt ved rasstedet.**

En befaring med deltagelse fra Veglaboratoriet og vegkontoret skjedde allerede neste dag. På grunnlag av befaringen ble det avtalt følgende:

1. Faren for flere ras i gjenstående masse anses for å være stor. Trafikken forbi rasstedet stanses straks omkjøringsmulighetene på gamle E 18 er klar.

2. Det skal sonderes under fyllingsfot på sidene av rasgroppen. Det holdes kontinuerlig øye med rasskråningene mens grunnundersøkelsene pågår.

3. Det bores i bunnen av rasgroppen der ny fyllingsfot skal etableres.

4. Dersom det er leire under

fyllingsfot i flankene på raset skal fyllingen sprenges ned i disse

## **Ny håndbok**

016 - geoteknikk i vegbygging, veiledning 0524 sider

Håndboken skal være et praktisk hjelpemiddel, som skal sikre en mest mulig enhetlig geoteknisk saksbehandling i Statens vegvesen. Den er beregnet på etatens geotekniske saksbehandlere, og andre som driver med geoteknisk prosjektering for vegstaten. Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for kr. 70,- + porto pr. eks.

partiene før transport av masse inn i gropen starter.

5. Fyllingen kan deretter bygges opp igjen. Når det er fylt til nærmere angitt nivå i rasgroppen, foreslås sprengning under fyllingsfot/nedre del av fyllingsskråning.

6. Sprengningsplan skal utarbeides når resultatet når resultatet fra sonderingene er klare.

Veglaboratoriet ønsker videre å se plassering og resultater for de sonderingene konsulentfirmaet Fjellanger Widerøe a.s. har foretatt, og som ligger til grunn for prosjekteringen av eksisterende vegfylling.

# Sommervikar fant stjalne, verdifulle skilttavler

**Og fikk vegvesenets dusør på 2500 kr**

**Det må ha vært nøye planlagt - tyveriet av to gamle skilttavler, henholdsvis fra 1805 og 1908. Den første plassert ved Øylandsdalen ved E 18 i Risør kommune, den andre ved Støle på riksveg 411 i Tvedestrand.**

**Begge ble fjernet fra sine sokler i august 1989, og har fram til lørdag 14. juli i år vært sporløst forsvunnet.**

Skilttavlene har stor kulturhistorisk verdi som fortidsminner. Den fra 1805 er en av bare fem som er de eldste her i landet, og de eneste

som er tatt vare på. Vekten av denne er godt over 100 kg., så tyven/tyvene må ha hatt tilhenger eller større bil for å få tavlene med.

Vegvesenet i Aust-Agder, som har ansett skilttavlene som uerstattelige, rykket den 5. juli i år inn en annonse i en rekke aviser med etterlysning av tavlene, og utlovet i denne forbindelse en dusør på kr. 2500 for opplysninger som kunne føre til at saken ble oppklart og at skilttavlene kom uskadd tilbake.

Lørdag 14. juli kjørte sommervikar ved Akland vegstasjon, 19-åringe Dag Magne Rundholt, tilfeldigvis innom et nedlagt grustak ved rv. 416 midt mellom E 18 og Akland vegstasjon. På en tilliggende skogssti fikk han se noe ligge halvveis skjult i ospelunden, snudde, - og kunne straks etter konstatere at de etterlyste skilttavlene var kommet til rette.

I tillegg til disse lå også en skilttavle, sannsynligvis stjålet i Buskerud, og med følgende inskripsjon:

8  
MILE FRA  
CHRISTIANIA

4  
MILE FRA  
DRAMMEN  
(om Kongsberg).

Etter funnet kjørte Dag Magne rett hjem etter bil og hjelp, var innom vegstasjonen og lånte en henger, og i løpet av kort tid var skilttavlene forsvarlig plassert i familiens garasje.



Lensmannen i Risør og vegmester Lien ble så varslet om funnet.

Og mandag formiddag kunne lensmannsbetjentene Bjørn Kolmann Skog og Odd Einar Jørundland sammen med finneren og vegmester Lien konstatere at skilttavlene var skadefrie og i samme gode stand som da de forsvant ca. et år tidligere.

Bak på den eldste skilttavlen, plassert inni en plastlomme og tilbørlig klistret fast med tape, lå et uklipp fra Aftenposten fra 5. juli

## ØRINGER

STATENS VEGVESSEN  
AUST-AGDER

### ETTERLYSNING

Skilttavle til venstre sto ved Støle ved rv. 411 i Tvedestrand kommune og skilttavle til høyre sto ved Øylandsdalen ved E-18 i Risør kommune.

Begge skilttavlene ble i august 1989 borttatt. Tavlene har stor historisk verdi og det utloves en dusør på kr. 2500, for opplysninger som kan føre til at saken blir oppklart og at skilttavlene kommer uskadd tilbake.

Henvendelse Akland vegstasjon, 4994 Akland, tlf. 041/55 200 eller Lensmannen i Risør, tlf. 041/50 777.

Statens vegvesen Aust-Agder

• FOR BEDRE TRANSPORT •







med annonsen hvor Aust-Agder vegvesen etterluste de uerstattelige skilttavlene.

Finneren, Dag Magne Rundholt, kunne fortelle at skiltene umulig kunne ha ligget på funnstedet lengre tid, i det han hadde sett teltslagning der to- tre dager før funnet.

Det hører med til historien at vegvesenet ikke somlet lenge med å utbetale dusøren på kr. 2500 til den glade og heldige finneren.

### Bildene:

Fra venstre, skilttavlen fra Buskerud, støpejernskilttavlen som har stått ved E 18 i 184 år, og endelig tavlen fra Støle på rv. 411 i Tvedestrand, som er hundre år yngre. Sommervikar ved Akland vegstasjon, Dag Magne Rundholt, (bildet t.v.) anviser funnstedet. Lensmannsbetjentene Odd Einar Jørundland og Bjørn Kolmann Skog kan sammen med finneren og vegmester Lien konstatere at skilttavlene er uskadde ( under).



**FTU-aksjoner i samarbeid med politiet i sommer:**

## Informasjon i stedet for bøter

**Av avd.ing. Knut Johansen, FTU-sekretær**

**Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg (FTU) i Aust-Agder var i sommer med politiet ute på to kontrollers langs vegene. I den første kontrollen var temaet fart og avstand til forankjørende, mens i den andre ble kjøreatferd i runkjøring kontrollert.**

Forut for disse kontrollene hadde politiet, vegkontoret, biltilsynet og FTU i samarbeid utarbeidet informasjonsbrosjyrer om avstand til forankjørende og kjøring i rund-kjøring. Disse ble finansiert av FTU, og FTU var selv med på dele dem ut i kontrollene.

I den første kontrollen, avholdt onsdag 4. juli, ble avstanden til forankjørende og fart målt på E 18 i 60-sone på Akland og i 80-sone i Songe-dumpa. Ved hjelp av UP's videobil ble avstand mellom kjøretøy målt. Resultatet i avstandskontrollen var nedslående. Altfor mange holdt for kort avstand til bilen foran. Blant annet ble det registrert tunge kjøretøyer som holdt så kort avstand som 0,5-0,6 sekunder til forankjørende.

Folk som ble stoppet, ga klart uttrykk for at de visste lite om hvor stor avstand de burde ha til kjøretøyet foran. Som en tommelfingerregel kan en si at tidsavstanden til kjøretøyet foran bør være minst tre sekunder, og enda mer ved glatt føre. Kontrollen var lagt opp som en "snill" kontroll, dvs. det ble gitt informasjon i stedet for bøter og anmeldelse. De som ble stoppet var tydelig lettet over å slippe å punge ut med noen hundre- eller tusenlapper.

Politiet slår vanligvis hardt ned ved for kort avstand til forankjørende, og det har vært gitt bøter på opp til 3000 kroner for denne forseelsen. Som bevis i slike saker brukes videobilder. Hvis kontrollen hadde vært "vanlig" med bøter, ville statskassen tatt inn flere hundre tusen kroner. Dette viser at det er behov for

(forts. neste side)

# Kalkpeling – en ny metode i Aust – Agder Vegvesen

Av overing. Rolf Tidemann

Under den marine grense, det vil si de områder som har vært dekket av hav etter siste istid, finner vi ofte store forekomster av bløt, sensitiv leire, såkalt kvikkleire. Den marine grense øker i høyde østover i fylket, fra 37 meter over dagens nivå i Høvåg til 105 meter i Gjerstad. Dette betyr at så godt som hele E 18 gjennom fylket ligger på grunn som tidligere har vært gammel havbunn.

Kvikkleirens egenskaper er slik at den ved overbelastning plutselig mister størstedelen av fastheten og omvandles fra et tilsynelatende seigt stoff til en flytende suppe. Konsekvensene kan bli store dersom dette skjer, og det medfører for vår del ofte at vegbygging på grunn med kvikkleire krever kompliserte og kostbare løsninger.

Dersom vegen skal bygges i fylling, benyttes ofte lette fyllmasser, som isopor (EPS), eller leca. I skjæringer har det vært mest vanlig med plasstøpte murer eller eventuelt spunting.

På anlegget E 18 Temse - Bie ved Grimstad skal vegen anlegges i skjæring i et område ved Bie. Grunnen består her av ca. 10 meter kvikkleire under et par meter med såkalt tørrskorpe. Det var først meningen å sikre mot utrasing ved hjelp av permanent spunt, eventuelt plaststøpt betongmur kombinert med lette fyllmasser bak muren. Disse løsningene ble anslått å koste min. 1 mill. kroner.

Det ble etter hvert fattet interesse for en spesiell metode for stabilisering av bløt leire: kalkpeling. Metoden er utviklet i Sveri-

ge for ca 15 år siden og brukes i stort omfang i vårt naboland. Her i landet har den vært lite brukt, og da helst i forbindelse med fundamentering av bygg. I vegvesenet har metoden, såvidt vi har erfart, bare vært anvendt to ganger tidligere, i Trondheim i 1977 og i Østfold i 1979.

Metoden er genial i sin enkelthet: Ved hjelp av en borerigg skrues et visp-liknende bor med en diameter på 50 cm ned gjennom leiren, som derved røres rundt og blir flytende. Deretter skrues boret opp igjen, samtidig som det gjennom en dyse i spissen sprøytes ut tørr, ulesket kalk (CaO). Kalken blandes med leiren, reagerer med vannet og blir stående som en pel i bakken. Pelene settes relativt tett i det området som skal stabiliseres. Leirens skjærfasthet begynner å øke ganske umiddelbart, etter noen uker kan den være blitt 5 -10-doblet, og den fortsetter å øke i flere år.

I det aktuelle tilfellet på Bie har kalkstabiliseringen kostet ca kr 300.000. Vi mener m.a.o. at vi ved å bruke denne metoden har spart min. kr. 700.000 i forhold til å løse problemet på den tradisjonelle måten. Peleriggens kapasitet er ca. 50-60 meter pel pr time og pelene kan monteres ned til 15 meter. På Bie, som representerte en liten jobb, ble kostnaden 100,- kr./meter ferdig pel. På større oppdrag har vi fått opplyst at normal pris er 65 - 80 kr./meter. Pelaarbeidene ble utført av det svenske entreprenørfirmaet BPA og svenskene skal visstnok ha sikret seg monopol på metoden.

Vi mener det gir grunn til ettertanke at det i Sverige monteres en halv million meter kalkpeler årlig, mens metoden nærmest er ikke-eksisterende innen vegbygging her i landet. Vår erfaring er at metoden kan gi kostnadsbesparende og fine løsninger og vi vil også vurdere å ta den i bruk i et spesielt vanskelig område på anlegget E 18 Lunde-Tveitehallingene.

(forts fra forrige

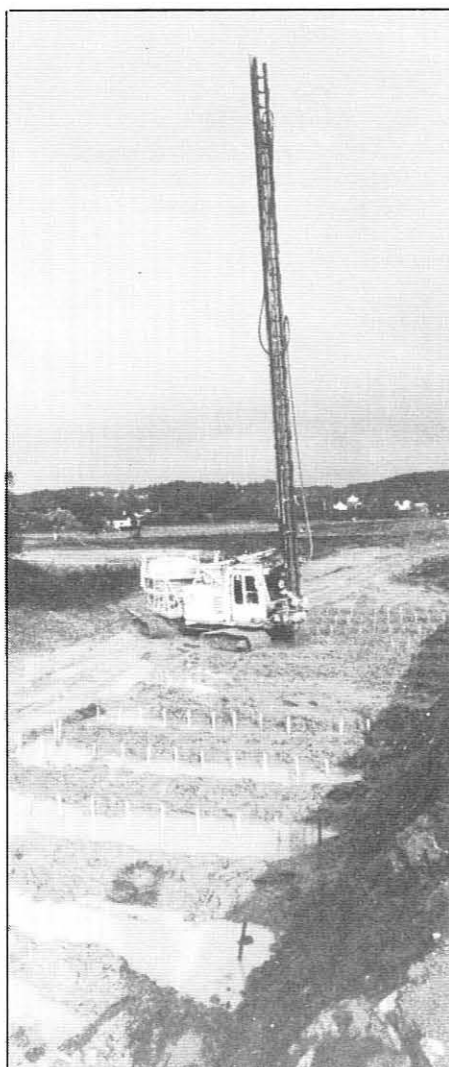
mer informasjon og kontroll på dette området.

Kontrollen av kjøreatferd i rundkjøringer ble avholdt tirsdag 17. juli i rundkjøringen ved Harebakken-senteret. Også denne kontrollen var en såkalt snill kontroll, og FTU, politiet og UP delte ut informasjonsbrosjyrer.

Inntrykket fra denne kontrollen var at trafikantene etter hvert har lært seg brukbart det med plassering og vikeplikt i rundkjøringer, men at det ble syndet mye i bruken av påbudt retningslys. Anslagsvis 70-80 prosent av trafikantene brukte ikke retningslys ved kjøring ut av rundkjøring. Politiets normale reaksjon ved ikke gitt påbudt retningslys er kr. 400.

Også i denne kontrollen uttrykte de som ble stoppet at det er gitt dårlig informasjon om kjøring i rundkjøringer. Mange følte seg forvirret av de ulike kjøreatferdene som kreves i små og store rundkjøringer.

Alt i alt kan en si at kontrollene var vellykkede. Media fulgte bra opp, og en kan anta at informasjonen nådde brukbart ut til publikum.



**Det var meldt snøvær over 900 meter og det var med bange anelser vi la i veg til åpningen av Brokke-Suleskarvegen 21. september. For sikkerhets skyld sjekket vi med Valle vegstasjon. Vegmester Haugen kunne berolige med at situasjonen var under full kontroll: jo, det var snø, men det ble brøytet, og strødd om nødvendig. Han kunne love gode kjøreforhold.**

Og det var det. Temperaturen hadde steget, det regnet lett, og vegen var nesten bar.

Åpningshøytideligheten fant sted på fylkesgrensa mellom Aust-Agder og Vest-Agder, like nedenfor den mektige dammen i enden av Roskrepfjorden. Fylkesmannen i Rogaland, Arne Rettedal, som tillegges mye av æren for at vegen er blitt rea-



## **Bare smil da Brokke-Suleskarvegen ble åpnet:**

# Styreformannen "ba om forladelse" for harde ord!



lisert, utførte den symbolske klipping av snor, ved hjelp av ei bile fra Setesdal, og en medbragt hoggestabbe. I det sure været var seremonien fort unnagjort, og før folk hadde fått sukk for seg, hadde styreformann i Brokke-Suleskarvegen a.s., Sirdal-ordføreren Sven Tjørnholm, også overrakt ei utstoppa fjellrype til den tidligere statsråden.

Deretter kunne bilkortesjen, anført av veteranbiler fra Sirdal, ta fatt på vegen over fjellet til Setesdal og Hovden, der festlighetene fortsatte.

Sirdal kommune hadde like før gitt en lunsj til mange inviterte gjester på Sirdal høyfjellssenter. Der gjorde styreformannen rede for den omstendelige vegsaken. Han kom inn på den store differansen mellom den opprinnelige anbudssummen og sluttrekinga. Grunnundersøkelsene hadde ikke vært gode nok, entreprenøren hadde ikke vært drevne nok, og spesielle værforhold hadde også spilt inn. Det hadde vært pinlig å stå med hatten i handa gang på gang og be kommunene om mer penger, sa han, og takket vegdirektøren for godt samarbeid. Vest-Agder Vegkontor hadde gjort sin del av jobben en million billigere enn anslått.

- Og vegkontoret i Aust-Agder har rehabilitert seg i siste fase av anlegget. I kampens hete har jeg kanskje brukt for harde ord mot vegsjefen og hans folk. Nå vil jeg be om forlatelse for det!

Blant dem som smilte bredt under åpningen, var også ordføreren i Valle, Pål Åmli, og ordføreren i Bykle, Kai Jeiskelid.

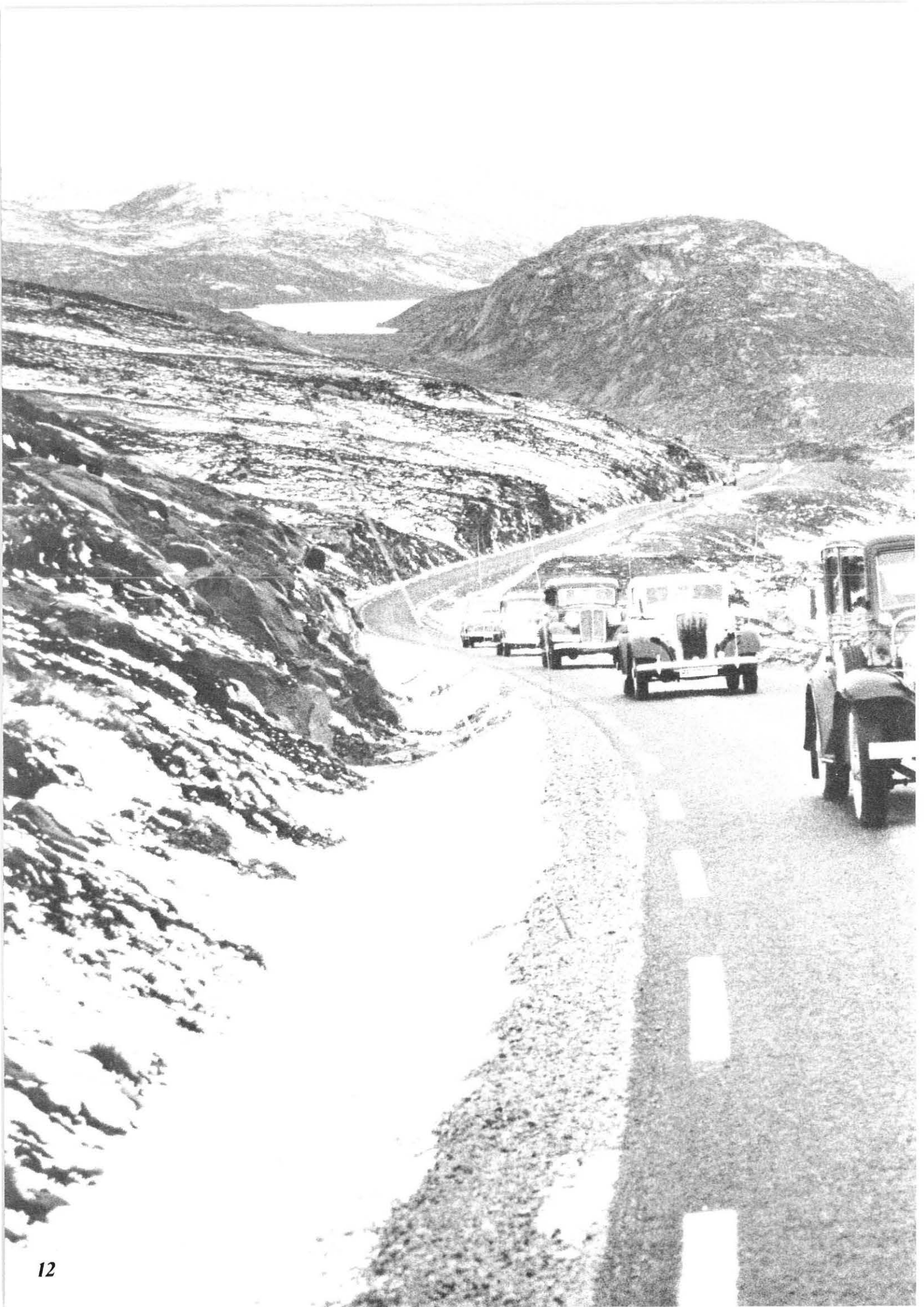
- Vegen er god, men smal, sa ordfører Åmli til Sørlandsportens utsendte. Trafikken har vært stor siden det ble åpnet for biler. Søndagen før åpningsdagen hadde det på en halvtime passert 320 biler. Kafeer og hoteller melder om stor økning i besøket. Det virker som om det meste av trafikken gikk fra vest mot øst, til Setesdalen. For rogalandingene åpner den nye vegen adgangen til fjellområdene i Setesdalen.

Åmli syntes nok at prisen var drøy, ekstrauttellingene hadde ført til at andre oppgaver måtte vente.

- Hva gjør dere med at grunneierne har motsatt seg at det anlegges parkeringsplasser på fjellovergangen?

- Vi tar det opp, og håper på en løsning. Grunneierne er jo ikke begeistret over verneplanen for Setesdal vesthei, og har vist dette ved å gå mot parkeringsplasser.

Etter tett tåke i formiddagstimen-





# Stor trafikk fra første dag

(forts. fra s. 11)

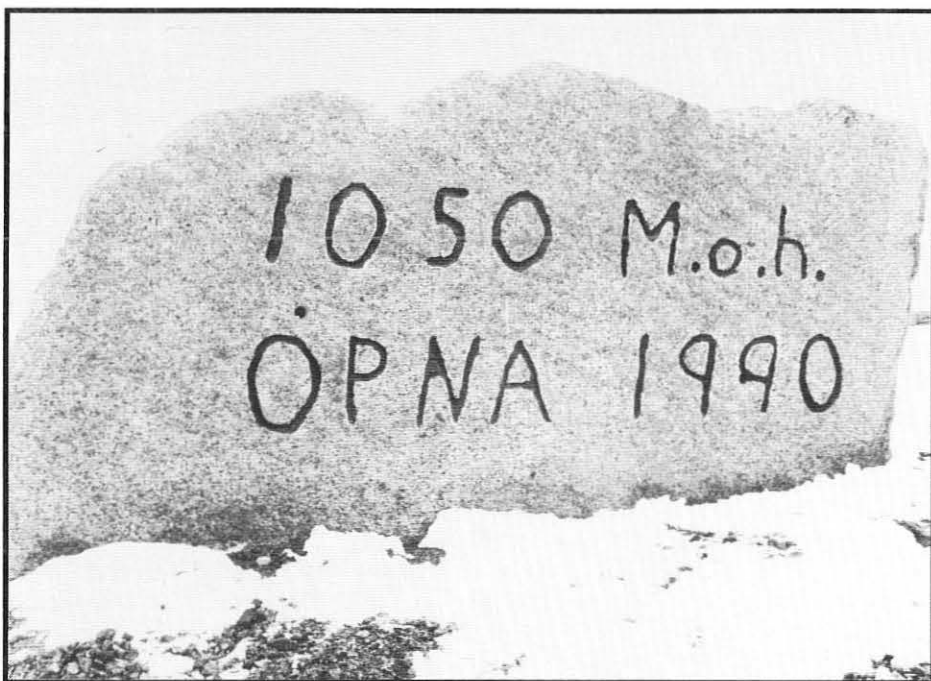
ne, letnet været på ettermiddagen, og den dramatiske fjellheimen åpnet seg for det store følget som kjørte over fjellet. Utsikten er slående både på Sirdalssida og på Vallesida og passasjen over Kvislevannskaret i 1052 meter er virkelig imponerende.

Vegmester Haugen og hans folk har overtatt vedlikeholdet av den nye vegen og har i skrivende stund vært ute noen ganger med brøytebil og strøsand. De regner ikke med at det skal by på problemer å holde vegen åpen til 1. november, som planlagt. Setter det inn med snøvær, kan det nok bli stengt noen timer, men det ikke brøytebilen greier, kan snøfresen ta.

- Det som kan være litt skummelt er når det blir glatt og folk kommer på sommerdekk i de bratte partiene. Derfor passer vi på å strø når det er nødvendig, sier Haugen, som ikke er særlig bekymret over ansvaret for en ny høyfjellovergang.

- Det er ikke noe problem, nede i dalen er det ikke så veldig travelt på denne tida av året. Men denne vegen er jo atskillig mer utsatt enn rv 45, så det kan vel bli en del arbeid. Blir det snakk om helårs forbindelse, som mange ønsker, er det en helt annen sak, da måtte vi nok ha mer mannskap.

Også Haugen har inntrykk av at den nye vegen er populær. Da han kjørte innover sist søndag, møtte han 70 biler på en halvtime. Kafeer og butikker i dalen er fornøyd, i det hele tatt skryter folk av den nye vegen, sier vegmester Haugen.



# Historien bak "Brokke-Suleskarvegen":

## "Indre vegsamband" åpnet etter 107 års arbeid

**Det har helt siden 1854 vært arbeidet med å knytte en indre vegforbindelse mellom Oslo og Stavanger. Forbindelsen mellom de to byene er i dag ca. 611 km, mens den langs E 18 og rv. 9 er 574 km. En indre vegforbindelse reduserer disse avstandene med henholdsvis 144 km og 107 km.**

De forskjellige interesseorganisasjonene har vært av den oppfatning at en slik veg vil være av særlig betydning for transport av landbruksprodukter og industriprodukter fra Rogaland til Østlandet. Den vil også være av betydning for saueholdet ved at sauene kan bli fraktet med lastebil til de utstrakte beitemene i fjellet.

Nye friluftsmuligheter for jakt og fiske vil også åpne seg, og vegen vil ha stor betydning for turistnæringen. Ikke minst det siste vil være av betydning for distriktsutbyggingen i Sirdal og Setesdal, der næringsgrunnlaget ensidig har vært basert på jordbruk og litt skogsdrift.

Det gjensto ca 25 km ubygget veg før et indre vegsamband ble knyttet mellom Rogaland- Vest- og Aust-Agder og Telemark. Dette sambandet avviker imidlertid en del fra det enstemmige stortingsvedtaket som ble fattet i 1949. Det het da at vegen skulle bygges etter følgende linje: Vest for Setesdal fra Tjørholm til Langeid-Ose i Setesdal og Haugtveit-Tovslid i Fyresdal øst for Setesdal. Likeledes lyder vedtaket på at det øst for Setesdal skulle arbeides veg fra Flateland i Valle til Skafså i Telemark, en veg som ble ferdig i 1963.

En kan vel si at denne indre vegforbindelse er et av de vegprosjekter som er blitt hengende betydelig etter i utbyggingen av et moderne og tidsmessig vegnett.

Det har flere årsaker. For det første arbeidet man lenge med planer om en indre jernbaneforbindelse. Dessuten - og ikke minst - har det vært sterk strid om valg av vegtrase, et valg som ble avklart i og med

Sira-Kvinautbyggingens veg fram til Roskreppfjorden.

Innen Aust-Agder fylke har det vært arbeidet meget med å få satt i gang arbeidet på en parsell av rv. 10 fra den offentlige vegen Haugetveit til Sveige i Årdalen, der vegen fra Arendal og Tovdal kommer i samband med rv. 10.

I 1962 stakk vegvesenet en ny linje fra Åraksbø mot Telemark grense. Ved tidligere stikning var linjen lagt på nordsiden av Grunnevanene og ned Brokke til Urdale, mens den nå ble stukket ut på sørsiden av



vannene og ned til Årdalen på sørsiden av Napen. Vegsjefen i Aust-Agder regnet med at denne siste strekningen måtte være den riktige, og at partiet fra Haugetveit til Sveige bru måtte være riktig plassering av rv. 10, så fremt denne skulle fram til Åraksbø.

Parallelt med dette arbeidet har et utvalg i Rogaland engasjert seg sterkt for fremme av denne gjennomgangsvegen. Med økonomisk støtte fra Stavanger kommune ble det i 1961 utført stikning og kostnadsbe-

regning for strekningen Roskreppfjorden- Evardalen, en lengde på 12,8 km. I tillegg til dette ble det regnet med at Brokkevegen måtte utbedres, og de til sammen 25 kilometer var den gang beregnet til å komme på 3,5 mill. kr. Stikningen tok sitt utgangspunkt fra der Sira-Kvina anleggsveg slutter ved Roskreppfjorden og over til enden av den såkalte Heibergs veg som går forbi Brokke og inn i den vakre Evardalen. Utvalget ble oppmerksomme på at det også kunne komme på tale med andre alternativer, bl.a. den såkalte Myklevanns-linja. Denne går litt lenger sør enn Evardals-linja, og følger Heibergs veg bare en kort strekning opp fra Brokke.

Dette alternativet var spesielt aktuelt, i det det viste seg at den undersøkte linja kunne føre til visse komplikasjoner med hensyn til grunnspørsmålet.

Stigningsforholdene var her gunstigere, maksimumshøyden over havet er 1025 meter mot 1075 meter for Evardalslinjen. Snøforholdene er sannsynligvis også gunstigere, samtidig som linjen er i alt 500 meter kortere.

I og med Sira-Kvina's beslutning om å bygge anleggsveg fram til Roskreppsfjorden, åpnet mulighetene seg for for en rask løsning av byggingen av den siste gjenstående parsell av riksveg 10. Fra Roskreppfjorden og over til Heibergs veg er det bare 13 kilometer, og ned til Brokke ytterligere 12 kilometer. I og med at forbindelsen over fjellet mellom Setesdal og Telemark er etablert ved vegen Flateland- Skafså, gjensto det nå å få knyttet forbindelsen fra Setesdal over til Sirdalen.

Denne strekningen har mannskaper fra vegkontoret i Aust-Agder i noen meget hektiske sommer- og høstmåneder detaljstukket i 1973 etter den før omtalte "Myklevannslinjen". Den er fra Brokke og fram til anleggsvegen ved Roskreppfjorden 25,2 km lang.

107 år etter at de første arbeidene med knytte denne vegforbindelsen startet, ble vegen åpnet offisielt 21. september i år.

# Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1994-97:

## **Ramme på 700 mill. rekker ikke til for oppsatte mål**

### **Strateginotat**

**Som ved siste vegplan skal vegkontorene også denne gang lage et strateginotat. Strategi- og utredningsarbeidet i NVVP 1994-97 skal ta utgangspunkt i, og bidra til, vegvesenets mål- og re-sursstyringssystem.**

Vi har allerede fått retningslinjer for utarbeidelse av strateginotatet og har startet registreringene/ utredningene. Vi har fått beregningsteknisk økonomisk ramme på 700 mill. kr. Det er nytt at vi nå får total ramme og selv må foreslå en fordeling mellom anlegg og vedlikehold. I inneværende vegplanperiode er rammene 321 mill til anlegg og 375 mill til vedlikehold, til sammen 696 mill kr. Alle tall i 1991-kroner.

I retningslinjene for strateginotatet er det satt mål. Vi må da kostnadsberegne målene og må vurdere om disse kan nås med de tildelte rammer. Vi skal også komme med strategi lokalt for å nå lokale mål, og også med strategi for å nå mål som er satt sentralt.

Når Vegdirektoratet gjennomgår alle fylkenes strateginotater, kan konklusjonen bli at lokal og/ eller sentral strategi må forandres blant annet ut fra de mål som er satt i strategiretningslinjene.

### **Ny inndeling av vegnettet**

I strateginotatet opereres med tre "typer" riksveger, ut fra visse kriterier. Inndelingen nå er:

#### **1. Stamveger**

\* gjennomgående veger av stor betydning for transport mellom fylker og landsdeler.

\* hovedtransportruter til/ fra utlandet.

#### **2. Regionale riksveger**

\* gjennomgående veger som knytter større deler av ett eller flere fylker til stamvegnettet.

\* veger som knytter byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere til til stamvegnettet.

\* veger som knytter stamflyplasser,

hovedknutepunkter for jernbane og hovedtrafikkhavner til stamvegnettet.

\* andre veger med spesielt stor betydning for tungtransporten i fylket.

\* andre veger med spesielt stor betydning for turisttrafikk.

#### **3. Øvrige riksveger**

\* sammenbindingsruter som betjener større områder i en eller flere kommuner.

\* hovedtrafikkruiter for mindre kommunesentra og de større lokalsentra ellers.

Denne inndeling i tre er nokså lik den vi har hatt i Aust-Agder med E 18/ rv. 9, 12, 39 / 401-420.

Et regionalt riksvegnett må nå også omfatte rv. 410 strekningen Harebakken-Barbu. rv. 415 og rv. 420 Bie-Øygardsdalen i tillegg til rv. 9, 12 og 39.

#### **Utredninger/ beregninger/ mål i strateginotatet**

Dette skal utredes/ beregnes: E 18 til vegnormalstandard i 2010.

Regionale riksveger til vegnormalstandard (for det meste bredde 6,5 meter ) i 2015.

E 18 - 10/10 tonn aksellast (10 tonns aksellast hele året) innen 1.1. 1994.

Dette mål, 10/10 på E 18 har vi allerede nådd.

Regionalt riksvegnett - 10-10 innen 1.1. 1998.

Øvrige riksveger 10/8 tonn aksellast (8 tonn i teleløsningen) innen 1.1. 1998 og 10/10 tonn aksellast innen 1.1. 2000.

Hele riksvegnettet skal kunne trafikkeres med 4,3 m høye kjøretøyer innen 1.1. 2000, med unntak av steder med tilfredsstillende omkjøringsmuligheter.

I likhet med tidligere vegplan, er det også nå fokusert på trafikksikkerhet. I inneværende vegplanperiode er det satt som mål at antall trafikkulykker ikke skal øke ut fra gjennomsnittstall for trafikkulykker i årene 1984-86, uansett økning av trafikken.

Det er satt som mål at det i 1997 er en reduksjon på 10 prosent på disse gjennomsnittstall, også uavhengig av

trafikkøkning.

Ikke uventet er det nå fokusert mye på miljø.

Det er satt følgende krav til støy: Antall boliger langs riksveg med støybelastning over 65 dBA på utendørs oppholdsareal skal reduseres med 30 prosent pr. 1.1. 1998. Det skal samtidig sikres at de samme boligene får et innendørs støynivå under 35 dBA.

Det kommer nye retningslinjer som vi skal arbeide etter både når det gjelder støy og annen forurensning. For veger med stor årsgjennsnitttrafikk skal det med hensyn til støy vurderes arealer, også kalt miljøsoner. Sonene går 200 meter ut fra vegen på hver side. Når det er tiltak som må gjøres, blir sonene kalt problemsoner. Der hvor veg og omgivelser er i "harmonisk", har vi en miljøsoner.

Det må presiseres at de mål som er satt opp for vårt strateginotat vil ligge langt over det vi kan forvente å få plass til innenfor rammen på 700 mill kr. Denne rammen skal jo gå både til anlegg og vedlikehold.

Det er satt opp to prognoser for trafikkvekst. Det ene kalles trendalternativet, det andre avgiftsalternativet, og beregninger skal gjøres for begge alternativer.

#### **Videre arbeid**

Når strateginotatet fra alle fylkene er gjennomgått i Vegdirektoratet, vil vi sannsynligvis få nye rammer. Vi regner også med at nye mål kommer, og disse skal legges til grunn for vår utarbeidelse av et NVVP-dokument.

Våren 1991 vil vi få retningslinjer for hvorledes dette NVVP-dokument skal utarbeides. Det er først på dette stadium at det kan arbeides med prosjektrangeringslister for anlegg.

Vegkontoret skal ha avsluttet dette arbeidet innen 1. mars 1992 og etter dette kommer den fylkespolitiske behandling. Den må være ferdig behandlet i fylkestinget i juni 1992.

Vegdirektoratet og samferdselsdepartementet vil da utarbeide en stortingsmelding som behandles i Stortinget sent i vårsesjonen 1993.



# De 18 hovedtillits- valgte vil ha slutt på uriktige påstander

**- Vi er lut lei alle løgner og myter om Vegvesenet som private entreprenører og maskinentreprenører får servere ukritisk i massemedia. Når de taper i reell konkurranse med oss, tyr de til vrengebilder av virkeligheten for å holde liv i usaklige angrep på en offentlig etat!**

Som en av de 18 hovedtillitsvalgte i Statens Vegvesen har Paul Løvdal støttet ovennevnte uttalelse etter de tillitsvalgtes årlige samling, som denne gang var lagt til Skien i tida 2.-7. september. Uttalelsen representerer også en sterkt økende irritasjon blant de ca. 6000 vegvesen-ansatte som er organisert i Norsk Arbeidsmannsforbund.

- I sommer har det kommet flere påstander, særlig fra privat entreprenørhold, som massemedia har videreført ukritisk. Dette vil vi tillitsvalgte nå ha slutt på, sier Paul Løvdal.

## **Ikke monopolsituasjon**

- Vilke påstander er det dere reagerer sterkest på?

# Ukritisk videreføring i massemedia av løgner og myter om Vegvesenet

- Det blir påstått at Vegvesenet er i en monopolsituasjon. Da vil vi minne om at etatens maskinpark bare utgjør to prosent av anleggsmaskinene her i landet. Av vegvesenets drift i 1989

på 8,8 milliarder kroner, ble hele 73 prosent omsatt ved konkurranse. Og av etatens investeringer på 5,3 milliarder kr. utgjorde så mye som 84 prosent omsetning ved konkurranse. Vegvesenets egendrift utgjør gjennomsnittlig bare 20 prosent. Da er det veldig langt fram til den påståtte monopolsituasjonen!

Paul Løvdal og de 17 øvrige hovedtillitsvalgte peker også på at

vegvesenet gjennom reell konkurranse har klart å presse prisen på dekkelegging ned på et akseptabelt nivå. Etatens verksteddrift er dessuten 100 kroner billigere pr. time enn hos de private. På de områder hvor vegvesenet konkurrerer med de private, spares samfunnet for milliardbeløp. Nettopp dette må vel være en hovedoppgave for en offentlig etat? Samtidig hevder de at vegvesenet på mange områder er prisregulerende i markedet.

- Sannheten er at en håndfull private entreprenører er i en monopolsituasjon selv, mens Vegvesenets egendrift i virkeligheten skaper mange arbeidsplasser hos private

maskinentreprenører, særlig i distriktene. Vegvesenet har dessuten vært gjennom en hardere rasjonalisering enn store deler av det private næringsliv i en årrekke. Det skjer gjennom politiske beslutninger. Nå er dette drevet så langt at etatens maskinpark, selve hjørnesteinen i i Vegvesenets konkurranse- effektivitet - nærmere seg sammenbrudd. Dette vil ramme både det offentlige mulighet til styring på et av de viktigste områder i samferdselspolitikken, og i annen rekke ramme den enkelte ved økte samfunnskostnader i vegutbyggingen. Mange næringslivsledere har hengt seg på bølgen av usaklig kritikk mot offentlig virksomhet for å oppnå egne fordeler. Dessverre later det til at en rekke politikere ukritisk henger seg på denne hetsebølgen, i stedet for å settes seg inn i de faktiske forhold, uttaler de tillitsvalgte.

- Vi krever at politikerne opptrer mer seriøst i en så vesentlig samfunns- og distriktspolitisk debatt, heter det til slutt i uttalelsen som hovedtillitsmann Paul Løvdal støtter fullt ut.



Farlig industriavfall i ad-  
komstveg for ny rv. 410?

# Anleggsstart stanset av miljø- vernnavdelingen for undersøkelser

*I arbeidet med å ruste opp rv. 410 til en mer formålstjenlig veg for trafikantene, har planavdelingen gjort en vurdering av tiltak på strekningen Saltrød-Krøgenes. Dagens veg har dårlig geometrisk standard med kurveradier helt ned til 40-50 meter. Den har intet tilbud til fotgjengere i form av gang- og sykkelveg eller fortau. De siste 15 årene har det vært fire dødsulykker og 15 ulykker med personskader.*

en vurdering av tiltak festet planavdelingen seg ved to alternativer. Alternativ 2 anbefales som en helt ny trase. Den vil ta av fra nåværende rv. 410 ved Dybvikkilen i en 200 m lang tunnel, deretter ca. 800 meter i dagen og inn i en 400 m lang tunnel før den entrer nåværende rv. 410 ved Saltrød.

Dette alternativet går i jomfruelig terreng bestående av fjell og et mindre parti myr/løsmasser, og vil bli ca. 300 m kortere enn dagens veg. Samtidig vil den gi en betydelig miljøforbedring for beboerne langs nåværende rv. 410, og resultere i innløsning av kun ett hus.

Arendalsparken Saltrød Terrasse a.s. har planlagt en større utbygging i samme området, som inneholder arealer på 540 - 800 boligenheter,



næringsområde for 160-170.000 kvadratmeter næringsbygg, ny barneskole, barnehage, forretnings- og serviceanlegg, idrettsanlegg, båt plass-/opplag, samt områder for tur og lek. Denne planen betegnes som den største i fylket gjennom tidene.

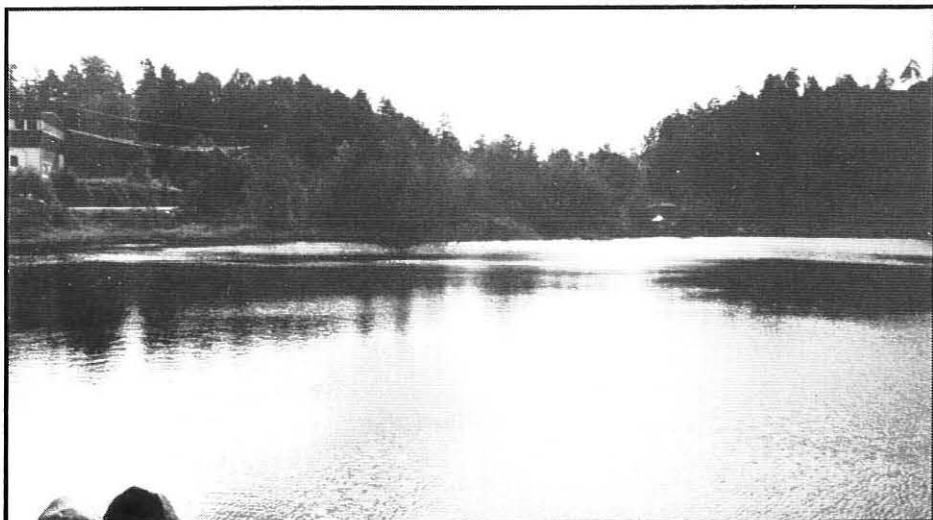
For vegvesenets alternativ 2 er det planlagt bygging av T-kryss like vest for Ormevikkilen, forbindelse til nåværende rv 410 samt kryss av/ eller påsving ved tilslutning ny og gammel rv. 410. Vegvesenet og Mo-land kommune valgte alt. 2 som nå

er stadfestet gjennom reguleringsplanen for hele utbyggingsområdet.

På grunn av Arendalsparkens utbyggingsplaner, var arbeidene med denne forbindelsesvegen planlagt med anleggsstart i august i år, og med fire måneders byggetid. Omkostningene var avtalt forskuddert av utbyggerne.

Umiddelbart før anleggsstart kom det signaler fra fylkets miljøvernnavdeling, som hadde innsigelser i forbindelse med tilførselsvegen, etter at de hadde mottatt melding om at industrifyllplassen fra tidligere Arendal Lettmetallindustri kunne inneholde tønner med spesialavfall fra plastbåtproduksjonen. Anlegget kunne ikke settes i gang før fyllingen var undersøkt. Statens Forurensningstilsyn (SFT) som forureningsmyndighet ble bedt om å nedlegge formelt byggeforbud og pålegge utbygger å foreta nødvendige undersøkelser av fyllingen.

Norsk institutt for vannforskning (NIVA) i samarbeid med konsulentfirmaet Berdal Strømme ble gitt i oppdrag å foreta nødvendige prøver og analyser. Undersøkelsene hadde to mål: Kartlegge om bunnslammet in-





nvirker på grunnvannets strømningsretning og hastighet. Vanndybden ved middelvannstand er ca. en meter.

Vegkontoret har tatt uforstyrrede jordartsprøver for skjærfasthetsbedømmelse og ødometerforsøk, for derved å kunne vurdere om vegfyllingen kan etableres uten sprenging. Så snart nødvendige laboratorieforsøk og beregninger er utført, vil en komme tilbake til dette.

Undersøkelsene har vist at mellom profil 55 og 75 vil vegfyllingen komme i konflikt med industrifyllingen i området. I den forbindelse må det være etablert en beredskap for å kunne ta hånd om eventuelle tønner med spesialavfall som avdekkes under gravearbeidene.

Hvorvidt gravemassene kan deponeres på kontrollert fylling eller de må behandles som spesialavfall, avgjøres på bakgrunn av visuell bedømmelse og eventuelle analyser. Så snart resultatene fra NIVAs analyser foreligger, vil konsulentfirmaet i samråd med Vegkontoret utarbeide en tiltaksplan.

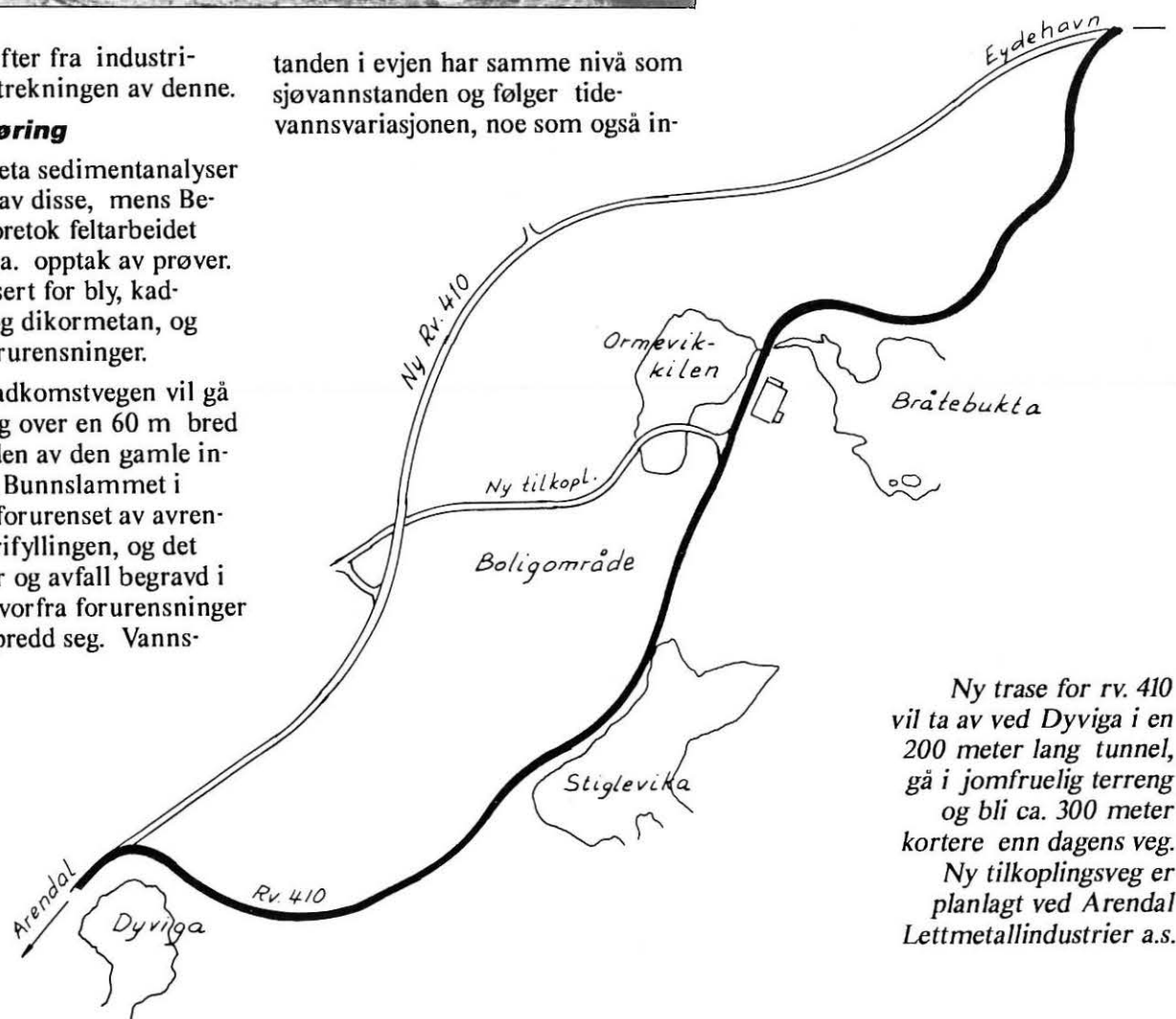
neholder miljøgifter fra industrifyllingen, og utstrekningen av denne.

**Gjennomføring**

NIVA skulle foreta sedimentanalyser og rapportering av disse, mens Berdal Strømme foretok feltarbeidet som omfattet bl.a. opptak av prøver. Disse blir analysert for bly, kadmium, styren og dikormetan, og eventuelle oljeforurensninger.

Traseen for adkomstvegen vil gå på en steinfylling over en 60 m bred evje rett på utsiden av den gamle industrifyllingen. Bunnslammet i evjen kan være forurenset av avrenning fra industrifyllingen, og det kan være tønner og avfall begravd i bunnslammet hvorfra forurensninger ennå ikke har spredd seg. Vanns-

tanden i evjen har samme nivå som sjøvannstanden og følger tidevannsvariasjonen, noe som også in-



Ny trase for rv. 410 vil ta av ved Dyviga i en 200 meter lang tunnel, gå i jomfruelig terreng og bli ca. 300 meter kortere enn dagens veg. Ny tilkoplingsveg er planlagt ved Arendal Lettmetallindustrier a.s.

# Trivelig pensjonisttur til Danmark og Sverige

Årets pensjonisttur gikk til Danmark og Sverige i dagene 17.- 20. august. Turen fikk god oppslutning med 67 deltakere fordelt på to busser. Det var Ribes Reiser i Lillesand som sto for arrangementet.

Bussen startet fra Lillesand fredag 17. august og tok opp påmeldte deltakere østover langs E 18 på avtalte steder på ruten. Kl. 2300 reiste vi fra Larvik til Fredrikshavn med ferjen "Peter Wessel", der vi fikk gode lugarer høyt oppe i båten. Før vi ankom Fredrikshavn kl. 0800 neste morgen, spiste vi en god og styrkende frokost på ferjen.

Fra ferjen reiste vi nordover til det første av våre reisemål, nemlig Skagen på nordspissen av Danmark, med den vidkjente samlingen av nordisk, spesielt dansk, malerkunst som er utstilt på Skagen Museum. Av norske malere er det først og fremst Christian Krohg som er kjent fra miljøet her, med gode portretter og bilder fra det spesielle fiskermiljø ved denne kysten.

Museet er til vanlig lukket på lørdager, men det ble velvillig åpnet for oss, og også skaffet til veie en dyktig fagmann fra museet som ga oss en fornøylig og interessant orientering om malerne og deres arbeider, og miljøet de skapte.

Senere så vi oss rundt i Skagen, og var innom spisesteder og forretninger.

Fra Skagen reiste vi vestover mot Hjørring og var på vegen innom et ravverksted, der enkelte gjorde en "liten" handel. Senere sydover og vestover forbi Aalborg og Skive med Hanstholm som mål, der vi skulle spise middag og overnatte.

Under kjøreturen underholdt reiselederen (Ribe selv) oss på forskjellig vis. Verdifulle opplysninger om landskap og andre ting vi kjørte forbi, servering av gode historier og skrøner, kasettmusikk og servering av kaffe og en kakebit, alt dette falt i god jord og ble mottatt med stor tilfredshet.

Før vi kom frem til Hanstholm, stoppet vi først opp ved en servicestasjon for å få oss litt å spise. Litt senere kom vi frem til Jesperhus blomsterpark som vi også besøkte for tre år siden.

Parken er Nordens største blomsteranlegg med mer enn en halv million blomster og bl.a. Danmarks største og lengste vannfall. I tillegg er der også en zoologisk fuglehave, et akvarium og en hall med 1000 forskjellig sommerfugler fra hele verden. Det er en enestående opplevelse å se alt dette, samtidig som det var god anledning til å innta et måltid.

Hanstholm Hotell som vi nådde frem til mot kvelden, var et godt hotell, og middagen vi fikk denne kvelden var førsteklassens med stilig servering. Det var nok en del som hadde ønsket å danse litt senere på kvelden, men det hadde angivelig

vært vanskelig å skaffe noen musikk utover den pianomusikken vi ble underholdt med under middagen. De fleste var for øvrig trette etter det såvidt lange programmet vi hadde vært gjennom denne dagen, og syntes det var fornuftig å få seg en god søvn før vi skulle reise videre til Fredrikshavn neste dag.

Etter en god frokost søndag morgen, reiste vi nordøstover mot Hirtshals. På denne strekningen var det Kjell Forsetlund som var reiseleder i vår buss, og som disket opp med kaffe osv. Vi fikk avspilt et par kassetter med skrøner fra sørlandsmiljø med skrøner fra revyartist Gunder Tellefsen, og disse fikk en spesielt god mottakelse.

I Hirtshals stoppet vi opp hos slakter Winther, som hadde en svært grei butikk med gode varer og tjenestevillig betjening, der vi fikk god tid til å kjøpe det vi ønsket.

Fra Hirtshals gikk turen videre til Fredrikshavn. Der gikk vi ombord i Stena Lines flotte bilferje som reiste til Gøteborg kl. 1430. På ferjen fikk vi servert koldtbord med varme og kalde retter. Det var svært mange passasjerer på ferjen, og i den tollfrie shopen var det vel slitsomt nok for enkelte av våre deltakere å ta seg frem.

Tre timer senere la vi til brygge i Gøteborg og tok inn på det meget spesielle Novotel hotell, som er et ombygd saltlager like ved bredden av Gøtaelven. Hotellet var meget tilfredsstillende med godt utstyrte rom med radio, telefon, tv, styrt og WC.

Etter programmet skulle vi denne kvelden ta en tur til Liseberg fornøylespark, men mange var av forskjellige grunner ikke interessert i dette. Etter en diskusjon endte det med at 8-10 pensjonister, Forsetlund og begge sjåførene reiste ut til Liseberg, der litt innsats ble gjort i et par av spillebordene, og deretter gikk vi til en kafe som forestilte gamle jernbanevogner (og var det kanskje også?) der vi fikk litt å spise og drikke. Vi syntes det var en hyggelig stund, ikke minst fordi serveringsdamene var trivelige og også tålmodige overfor de av oss som ikke helt behersket språket på det svenske spisekartet.





Mandag 27. august reiste vi fra hotellet kl. 0930 med en kort sightseeing rundt i Gøteborg. Deretter kjørte vi mot Strømstad for å se oss rundt og handle aldri så lite.

Vi syntes ikke varene var særlig billige her, men vet at noen kjøpte litt svensk fleisk som tross alt er dyrere i Norge.

Vi kjørte så videre til Moss og tok ferjen over til Horten. Det ble tid til en matbit på turen over.

Vi kjørte så frem til E 18 og videre sydover til Brevik, der det var bestilt middag på Corvetten ved Brevikbrua. Etter middagen ble det holdt takketales for turen av formannen Bjarne Haugmoen. Likeledes takket vår eldste deltaker Aslak

Baasland for turen.

Formannen i turkomiteen, Kaare Møller/Hansen, takket for turen da vi kjørte mot Arendal. Vi forsto at han hadde ønsket å ligge så lavt i terrenget på denne turen da han var ganske ny i foreningen og helt nylig ble valgt inn i turkomiteen.

Vi nådde Arendal nokså sent på kvelden, og den lange turen hadde vel vært såvidt slitsomt at det følte seg godt å være hjemme igjen.

Men det var stor enighet om at det hadde vært en interessant og vellykket tur sammen med hyggelige venner, sjåførere og reiseledere. Atter en gang må en spesiell takk rettes til vår alles hjelpsomme Ingeborg Vehus, som gjør et kjempearbeid for foreningen hele året og ikke minst i forbindelse med disse sommerturene.

Hø

## Stipend fra Nordisk Vegteknisk Forbund

Nordisk Vegteknisk Forbund (NVF) tilbyr stipend for studier innen viktige fagområder i vegsektoren.

Valg av emne er opp til den enkelte søker, men det er ønskelig at stipendsøknaden knytter seg mest mulig opp til NVF-utvalgenes arbeidsområder.

Den som får stipend forplikter seg til å skrive rapport om resultatene av studiet til NVF, og kan etter styrets vurdering bli invitert til å gi en presentasjon på NVF's årsmøte. Tilgjengelig beløp i år er kr. 125.000.

Søknas om stipend skal inneholde:

- beskrivelse av emne for studiet
- plan for gjennomføring av studiet
- opplysninger om stilling, arbeidssted og arbeidsfelt.

Søknaden sendes Vegdirektoratet innen 15. november 1990, og merkes "NVF-stipend".

Nærmere opplysninger bl.a. om utvalgets arbeidsområder kan fås ved henvendelse til sekretariatet. Direkte innvalgsnr. 02/ 639656. Kontor for personalutvikling med hilsen

Knut Erik Fiane, kontorsjef  
Synnøve Jensen

### Bilbeltesimulator nyttig

- Det er ingen tvil om at bruk av bilbeltesimulator har hatt stor betydning for bruk av sikkerhetsbelter, spesielt blant ungdom, uttalte direktør Leif Agnar Ellevset i Trygg Trafikk ved presentasjonen av en ny og enklere bilbeltesimulator som skal settes i serieproduksjon.

Den nye bilbeltesimulatoren er konstruert av ingeniør Torkel Trønnes som fikk laget den første simulatoren allerede for 10 år siden. Simulatoren ble døpt "Velte-Petter", og 6-7 av disse er fortsatt i drift rundt om i landet. Omlag 100.000 ungdommer har fått erfare hvorledes det er å velte rundt med bilbelte, og det sies at ingen tør la være å bruke bilbelte etterpå.

Det er registrert betydelig interesse både nasjonalt og internasjonalt for den nye simulatoren som Trygg Trafikk og Torkel Trønnes også håper etter hvert blir å finne på alle landets øvingsstasjoner.



## Forslag etterlyses -og premieres!

Forslagsvirksomheten i vegvesenet skal stimulere til forslag som kan utvikle og forbedre vår virksomhet. Til å styre med forslagsvirksomheten i vårt fylke er valgt en forslagsnevnd bestående av:

Eivind Johansen, vegkontoret  
Rolf Tidemann, vegkontoret  
Gudmund Mjåvatn, Skarpnes vegstasjon  
Aina Franksson, vegkontoret

Som sekretær for forslagsnevnda fungerer for tiden Sigmund Blakstad, vegkontoret.

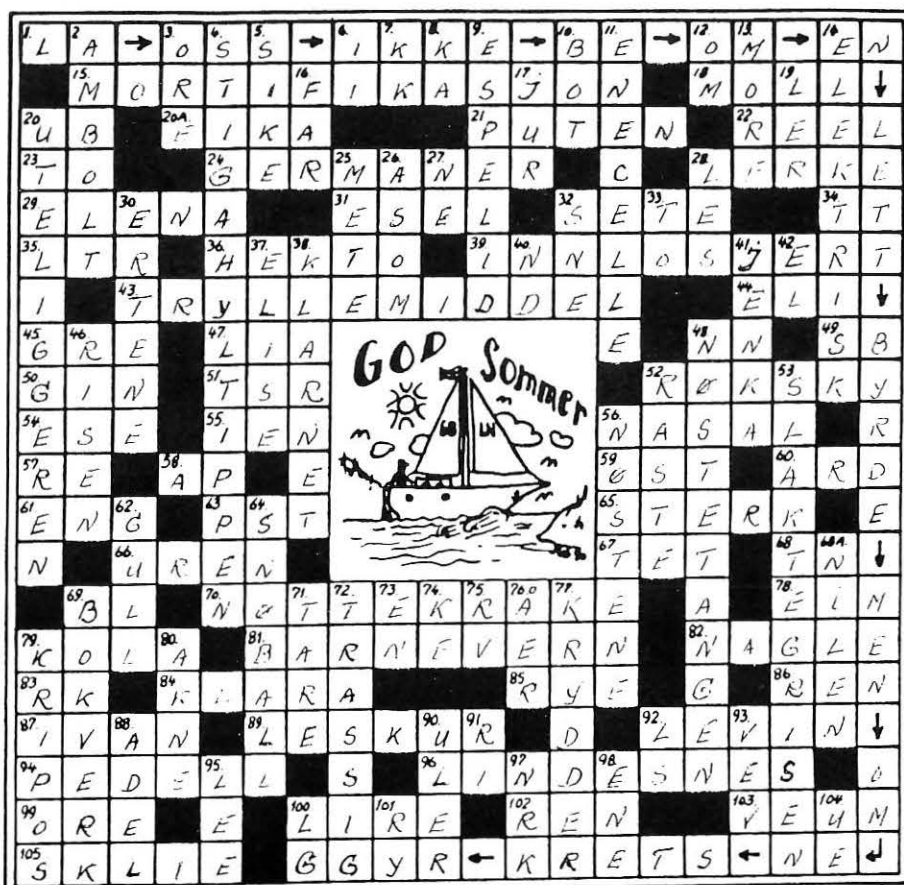
Forslagsnevnda etterlyser flere forslag både fra drift og kontorer.

Vi er sikker på at mange av vegvesenets ansatte sitter inne med gode ideer eller har satt i verk ting som også andre ansatte kan ha nytte av. Vi vil derfor be disse sende inn forslag eller ta kontakt med et av

medlemmene i forslagsnevnda eller sekretær hvis det er noen spørsmål. Som påskjønnelse for forslag det er aktuelt å vurdere nærmere, vil det fra 1991 bli tildelt en gjenstandspremie. Forslag vil deretter bli vurdert for å se om det tilfredsstillende krav til premiering i henhold til gjeldende retningslinjer, og vil i tilfelle også bli premiert i henhold til dette.

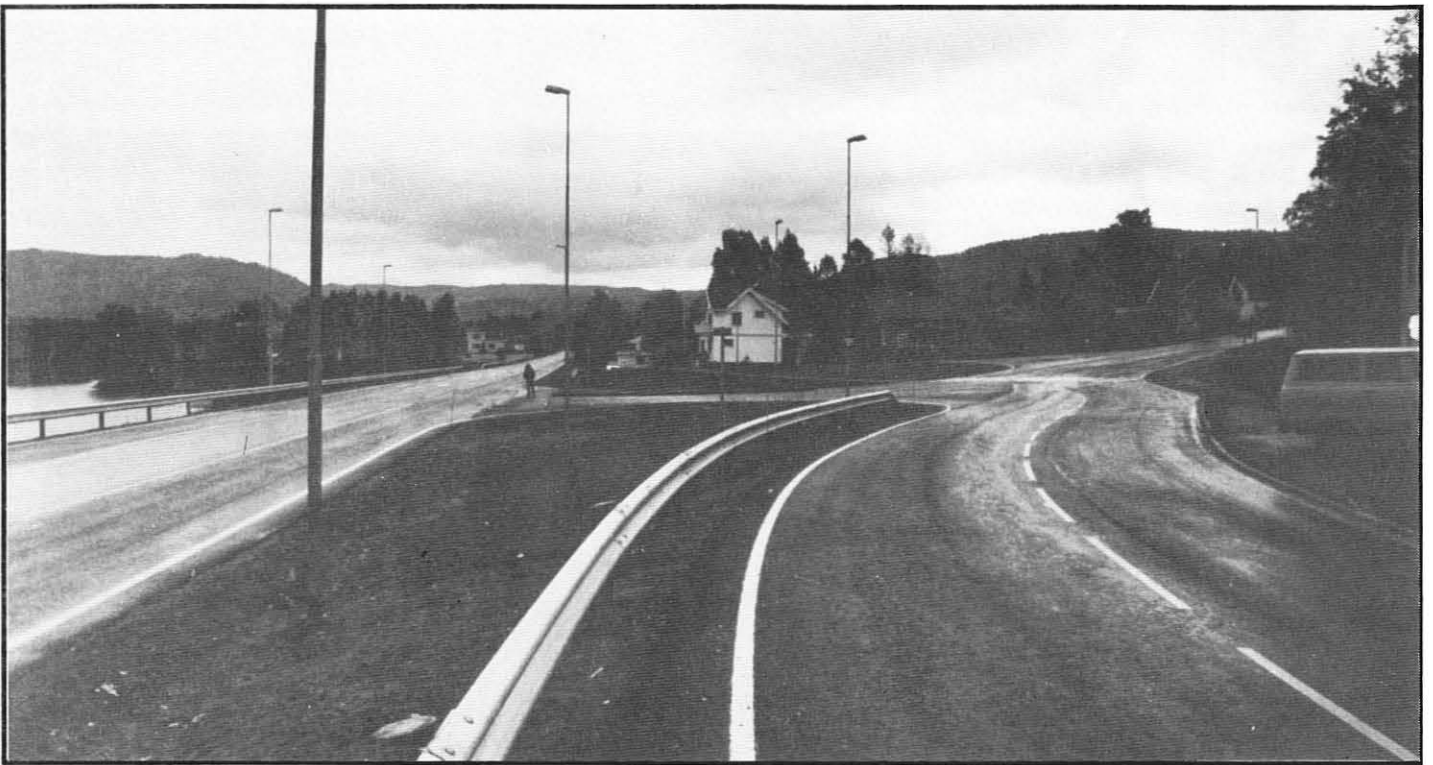
Forslag kan sendes til:

**Forslagsnevnda,  
Vegkontoret,  
Postboks 173,  
4801 Arendal**



## Som- mer- veg- kryss

Av 14 innsendte løsninger ble følgende trukket ut som vinner: Sigmund Blakstad, 4820 Froland. Mange av innsenderne hadde problemer med 4 loddrett: Massetak i Setedal, som skal være Stigahyltippen. Og når det gjeldt 11 loddrett: ROM - så skrives enecelle med med c - og ikke s, som i de fleste løsningene. Gevinsten, en flaskeskute, er levert vinneren. Vi håper å komme tilbake med ny kryssord i julenummeret av Sørlands-porten!



## Nytt kryss reduserer gjennomgangstrafikken på Evje

Biltrafikken gjennom Evje sentrum er blitt sterkt redusert etter at det nye vegkryss mellom rv. 9 og rv. 12 like nord for Evje Sentrum ble tatt i bruk i begynnelsen av oktober. Omleggingen av "Arendalskrysset"

har kostet ca. 2,5 millioner kroner, og omfatter foruten selve kryssutformingen også en utvidelse av rv. 12 utover mot Otra for å få plass til flere kjørefelt. Det er benyttet utsprengt masse fra rv. 9 ved Galteland. På grunn av omleggingen

av krysset måtte en del kommunale vann- og kloakkledninger legges om, samtidig som det ble lagt ned kabler for gatelys. Vegbelysningen alene har kostet ca. 150.000 kroner, og nødvendige asfalteringsarbeider ca.



**Det var dengang det....**

Ovenstående foto ble tatt i anledning innvielsen av vegsentralens nybygg i Parkveien i 1952 (nåværende brannstasjon for Nidar-kretsen). Fra venstre ser vi: S. Helleland, M. Aslaksen, E. Gundersen, H. Iuell, G. Johansen, A. Hushovd, F. Josephsen, Å. Ågseth, Th. Reesen-Fellie, B. Kristiansen, H. Ljøstad, Bj. Stav, H. Lauvland, A. Halvorsen, T. Thomassen, O. Olsen, I. Hansen, A. Holt, L. Gran, H. Folåsen, G. Stensland, M. Johnsen, O. Gundersen, G. Haugsjå og T. Brobakken.

# Uten telefonen stanser vegvesenet!

**Mandag 20.8. fikk vegkontoret nytt nummer. 19800 er vel allerede godt innarbeidet. Men vi fikk mer enn det: Ny sentral og med eget innvalgsnummer for samtlige, og forbindelse også til biltilsynet, vegsentralen og laboratoriet gjennom sentralen i Skytebaneveien. Nå er det blitt mye lettere for alle som kjenner vegvesenet og vet hvem de skal til. Det er også blitt mulig å komme fram til folk som jobber overtid.**

## Ragnar fornøyd med ny, moderne sentral

Totalt er det tatt i bruk ca 200 intern-nummer, inkludert Skarpnes og biltilsynet. Det er bare noen få ledige nummer igjen.

Videre er det anskaffet trådløst personsøkeranlegg som betjenes via sentralen. 15 personer har fått mottakere, og kan ikke lenger stikke seg unna.

Og på sentralbordet har kontorfullmektig Ragnar Johansen fått moderne hjelpemidler: et nytt sentralbord for blinde, med leseliste som viser en rekke opplysninger i blindeskrift. Dette skal i nær framtid suppleres med et avansert dataanlegg der samtlige skal legge inn opplysninger om hvor de til enhver tid oppholder seg. Også dette kan leses i blindeskrift på leseliste.

Ragnar er fornøyd. Han har vært



på sentralbordet siden august -79 og kunne feiret 10-årsjubileum i fjor. Han feiret det ikke, men jubler over at han har jobben. Avløsere på sentralbordet er Nicolai Lyngroth, Leif Johansen, Line Knudsen, Åse Liv Lauvland og Marit Larsen.

- Den nye sentralen og det nye sentralbordet er et veldig framskritt. Med det nye systemet er nesten alt mulig, det blir opp til oss hva vi vil legge inn i det det. For vegvesenet betyr telefonen alt, stopper den, virker ingen ting. Vi har talt opp til 800 og 1000 telefoner på en dag.

- Jobben er trivelig, meget trivlig, med det utstyr vi nå har fått! Det er travelt, derfor er det trivelig. Jeg får ikke tid til å tenke på at jeg feiler noe. Å ha en menigsfylt jobb er viktig! sier Ragnar, som har

klisterhjerne når det gjelder tall. Han husker telefonnummer, og må også holde styr på hvor folket til enhver tid holder seg. Med det nye data-systemet, kan han få opplysningene fram på leselisten, og behøver ikke huske alt.

Som vi vet, er han også fabelaktig når det gjelder å kjenne igjen folk på stemmen.

- Hvem har vegvesenets vakreste telefonrøst?

- Det er nok Kirsten, det, hun er sjarmerende i telefonen, det er jeg ikke redd for å si. Stort sett er alle blide, men det hender folk ringer for å klage, og lar meg få den første skyllebøtta.

Totalt er det investert ca. 760.000 kroner i nytt telefonstyr ved vegvesenet i Aust-Agder i år.