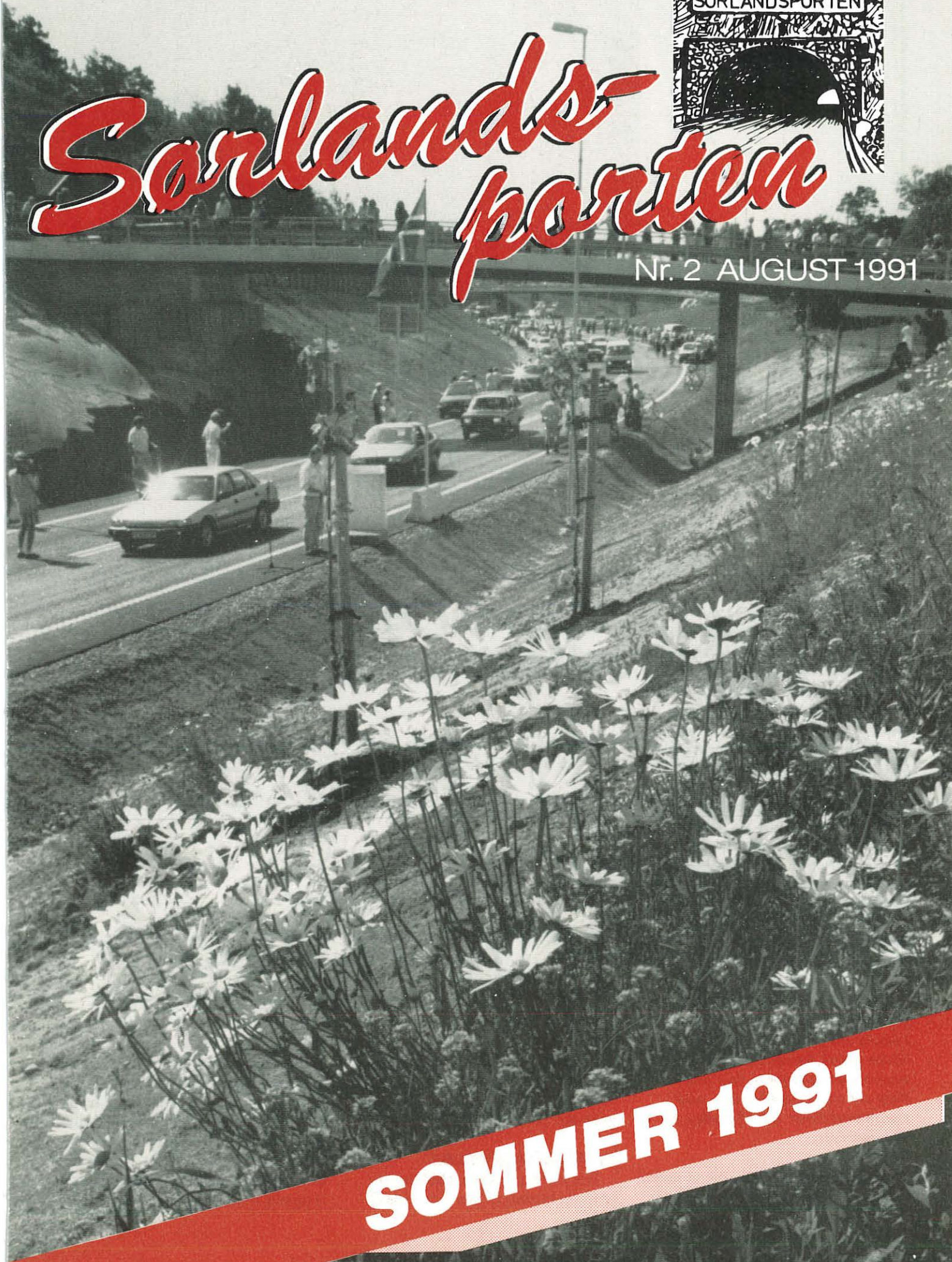


BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN, AUST-AGDER

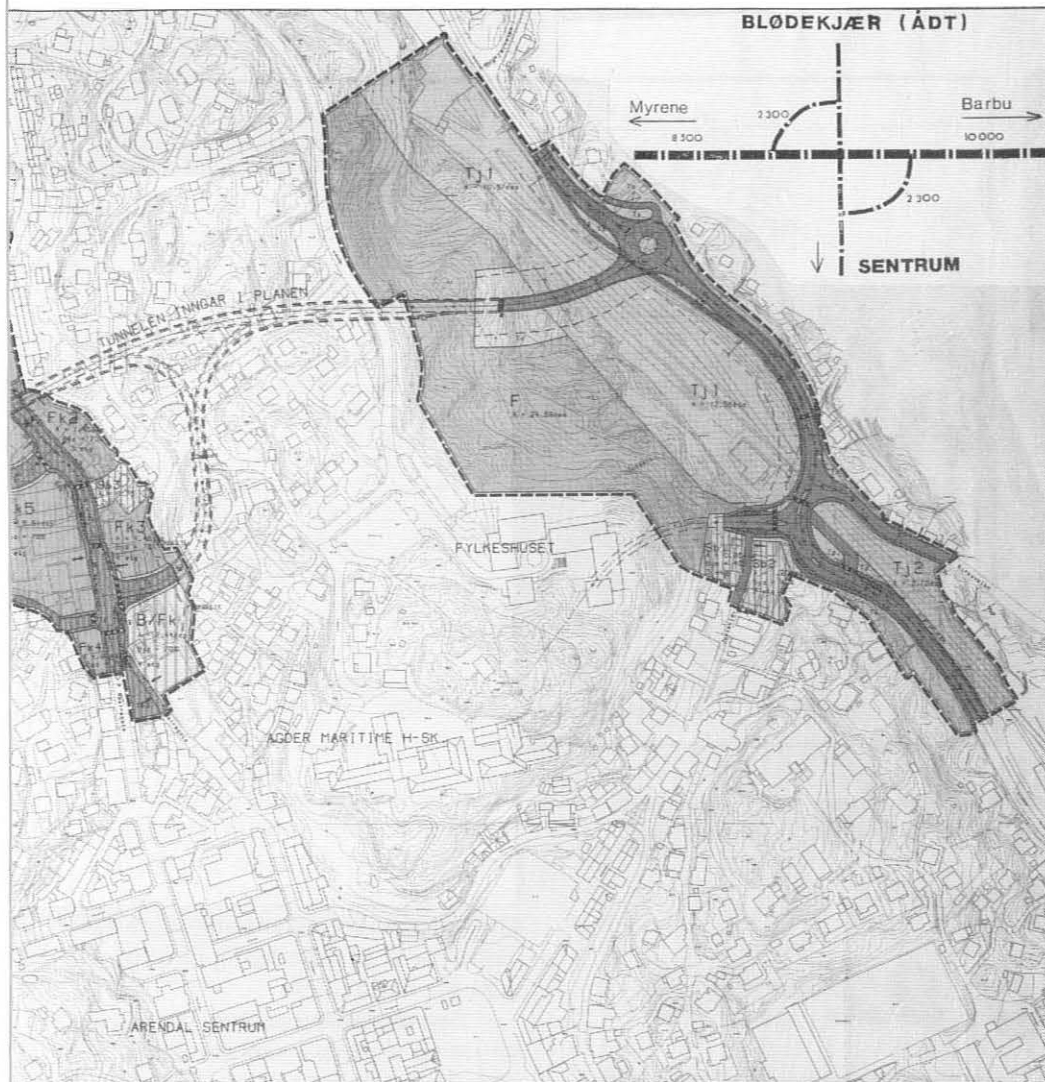


Sørlands- porten

Nr. 2 AUGUST 1991



SOMMER 1991



strekninger og vegkryss slik at bruken blir attraktiv. Det kan i tillegg innføres restriksjoner på kjøring gjennom sentrum som tvinger mer biltrafikk over til den nye hovedvegen. Planlegging av kapasitetssterke kryss med muligheter for å ta fremtidig trafikkøking ved stenging av sentrum er derfor viktig.

Barbudalen

Øst-Vest forbindelsen knytter seg til eksisterende rv 410 i en rundkjøring 200 meter nord for Viadukten. Den går rett vest i en ca. 50 meter lang bru over jernbaneområdet (ca. 140 meter nord for stasjonsbygningen) og inn i en tunnel under Blødekjærheia. Denne løsningen gir minimale inngrep i stasjonsområdet og Naturparken.

På eksisterende rv 410 blir det gjort mindre forbedringer på linjeføringen i overgangen Møllebakken/Viadukten. Eksisterende tunnel blir opprettholdt som hovedadkomst til sentrum øst og parkeringshuset. Lullsklev blir koplet til denne vegen som i dag, regulert som kjørbar gangveg (kjøring til eiendommene tillatt). På strekningen Viadukten-

Engekjærdalen blir rv 410 hevet slik at rundkjøringen kommer ca. 5 meter over eksisterende vei. Dette for å oppnå tilstrekkelig bru høyde over jernbaneområdet. Fortauet vil fortsatt følge Barbuveia, og dette blir ført under den nye brua.

Blødekjær og Springklev

Planen for Blødekjærkrysset omfatter også omlegging av Springklev. To av målene ved prosjektet er å bedre adkomsten til sykehuset og avlaste Dydens vei. Begge målene oppnås ved en radikal forbedring av Springklev for å tjene som ny adkomst.

Fjellveien får bedre tilknytning til Springklev og Høyveien føres inn på Fjellveien. Likeledes legges Sykehusveien om slik at den får adkomst fra parkeringsplassen og parallellføring langs nordsiden av Springklev.

Løsningen i Blødekjær er svært miljøvennlig da øst-vest forbindelsen ligger i tunnel under Blødekjær. Den krysser Blødekjær i krysset med veiene til Håvet og Blødekjærheia. Trafikk til og fra østgående kjørebane i tunnelen blir ført opp i Blødekjær via et kryss syd for Blin-

ken.

Trafikk til og fra vestgående kjørebane i tunnelen blir ført opp i Blødekjær via et kryss plassert mellom garasjeanlegget og Blødekjær 7. De eneste synlige inngrep i Blødekjær blir med andre ord disse to kryssene som blir utformet som vanlige gatekryss. Alle bygninger blir bevart og området beholder sitt inntrykk som bygate.

Myrene

Ved Myrene er det planlagt rundkjøring. Resultatet er blitt 4-armet rundkjøring med to armer av rv 9, Myreneveien mot sør og ny øst-vest forbindelse. Rundkjøringen har ytre diameter 34 meter. Rundt føres gangveger/fortau på begge sider, med gangfelt i plan over Myreneveien sør og ny øst-vest forbindelse. Vestre fortau føres gjennomgående uten kryssing av veger.

Kapasitetsvurderinger

Med sentrum stengt, forventes følgende trafikk tall på øst-vest forbindelsen i 1995: (se tabell over)

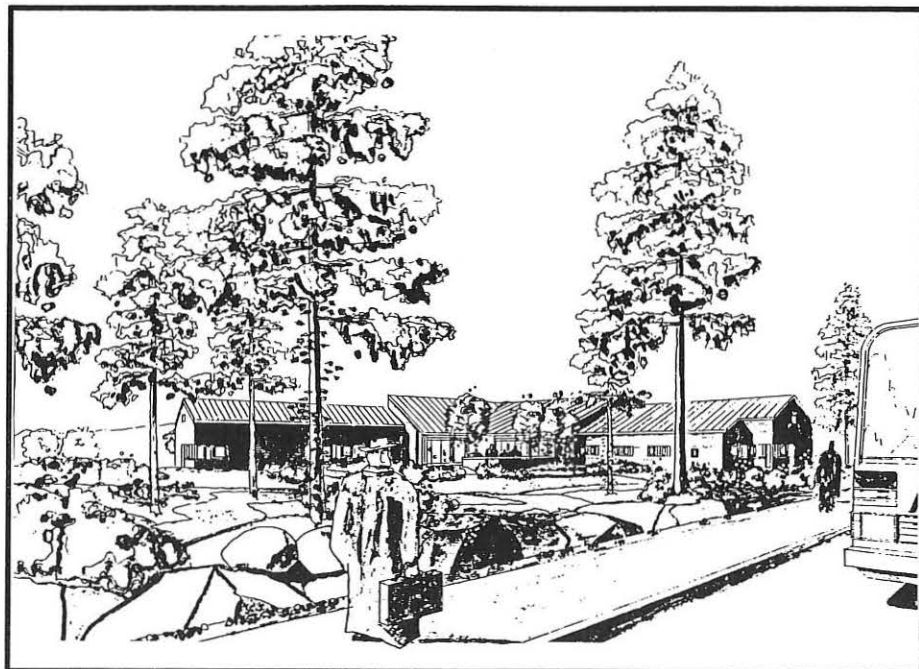
Trafikktallene viser at selv med sen-

(forts. neste side)

STOA- NYTT:

Første gang denne saken ble nevnt i Sørlandsporten, sto overskriften med spørsmålstegn. Spørsmålstegnet er ikke fullstendig borte, men vi mener saken har gått i riktig retning.

Kostnadsoverslaget er etter detaljert gjennomgang av brukernes behov justert opp til ca. 29 mill. 1992-kroner.



Budsjettavklaring i august for bevilgning 92-94

De berørte direktorater har prioritert vårt prosjekt høyt, og går inn for bevilgninger i 1992-1994, med hovedtyngden på 93 og 94, i tråd med våre ønsker. I løpet av august måned vil vi få vite om de nødvendige beløp blir oppført til bevilg-

ning på statsbudsjettet. Først da kan vi gå videre med prosjektet.

For å få inn ideer til løsninger på tomteutnyttelse og bygningsmasse, har arbeidsgruppen gjennomført en ide-skissekonkurranse mellom seks arkitektfirmaer. Det beste ut-

kastet fikk vi fra arkitekt Einar Myraker, og han vil vi be ta oppdraget med å tegne ut det endelige prosjektet når den tid kommer. Dersom klarsignalet kommer i august, er det planen at vi skal ha ferdig et forprosjekt før nyttår 1991.

Tomtespørsmålet ser også ut til å finne sin løsning. I disse dager har Øyestad kommunestyre vedtatt den nødvendige reguleringsplanen for tomteområdet, slik at tomtekjøpet nå bare er avhengig av bevilgning.

(forts. fra foreg. side)

trum stengt, vil det være god kapasitet i vegsystemet. Kryssene i hver ende er planlagt med rundkjøringer som gir god avvikling og høy trafiksikkerhet. Krysset i Blødekjær (inne i tunnelen) er planlagt som to plankryss for å få optimal kapasitet og sikkerhet.

Det vanskeligste punktet i totaløsningen vil sannsynligvis være kryss/ adkomst til parkeringshuset ved Torvet. Med sentrum stengt, må parkeringskapasiteten økes i dette området og tilgjengeligheten må bli god med eksempelvis direkteføring fra tunnelen og inn i parkeringshuset.

STØY

Når øst-vest forbindelsen er lagt i tunnel, vil mye av trafikkarbeidet

foregå uten støyforstyrrelser for omgivelsene. Gjennomføringen av dette prosjektet vil derfor i stor grad bedre støyforholdene i Arendal.

KOSTNADER

I hovedplanen var overslaget:

Øst-Vest	63,3 mill. kr.
Springklev	3,0 " "

Sum 66,3 mill. kr.

Under arbeidet med reguleringsplanen fant en det riktig å planlegge bedre og mer omfattende tiltak for fotgjengere og syklistene. Dette medførte forholdsvis store kostnadsøkninger:

Øst-Vest	85,0 mill. kr.
Springklev	8,3 " "

Sum 93,3 mill. kr.

På grunnlag av kostnadene og de store miljømessige ulempene en løsning i "dagen" medfører i Blødekjær og tildels i Naturparken på Barbusiden, har en funnet det riktig å vurdere dyrere, men mer miljøvennlige løsninger. På denne bakgrunn er en kommet frem til foreliggende reguleringsplanforslag med følgende kostnader:

Øst-Vest	96,0 mill. kr.
Springklev	9,0 " "

Sum 105,0 mill. kr.

I det reviderte nasjonalbudsjett er det i 1993 foreslått store tillegg for Aust-Agders vedkommende. På denne bakgrunn har vegsjefen foreslått 33,0 mill. kroner til Arendal øst-vest i 1993.



Sørlands-Porten

Bedriftsavis for Statens Vegvesen, Aust-Agder.

Adresse: Vegkontoret, Postboks 173, 4801 Arendal

Redaksjonsutvalg: A.S. Samuelson, H. Colbjørnsen, J.G. Andersen, R. Tidemann, T.R. Rasmussen, T. Riber, K. Birkeland, M. Krogh.

Reportasjer: Mads Krogh, Ottar Johansen

Redigering, lay out, sats og ombrekking: Ottar Johansen, Frilanserne på Sørlandet.

Repro, montasje og trykk: Mæland Offset a.s.

Opplag 900

Forsiden:

Prestekragene sto i full blomst da E 18 Temse – Bie ble åpnet 4. juli. De hadde overlevd anleggsarbeidet, og får stå som et eksempel på anleggsavdelingens nye miljøprofil.

Innhold:

S. 2: Arendal Ø–V	21: Historisk
4: Stoa–nytt	21: Bilmerket
5: Vegsjefen	22: Stein/ knus
6: Omorg.	23: Forsterkn.
7: Åpn. Temse-B.	23: Service
10: 20 km motorv.	24: Lab. på tur
11: Nyrest. Buick	25: Kvalitetssikr.
12: Anleggsbest.	26: Skyss-stasj.
14: Nasjonalbuds.	27: Nyl i gruppe
14: Nytt lønnsys.	28: Trafikksikk.
15: Rv 12	29: Hvor i all..
19: N. Vegpl.	30: Bedriftsdir.
20: Kalkpeling	31: På sporet
	32: Anglia 30

VEGSJEFEN:

Nå er turen kommet til oss

Det prinsipielle grunnlaget for Statens vegvesen er at vi skal praktisere mål- og resultatstyring som ledelsesprinsipp. Vegdirektoratet har tatt konsekvensene av dette og gjennomførte i 1990 en omorganisering av Vegdirektoratet.

Turen er nå kommet til vegkontorene og vårt forslag ble sendt vegdirektøren i slutten av juni.

Sentrale punkt i omorganiseringen er inndelingen i resultatområder og spørsmålet om regionalisering/ spesialisering over fylkesgrensene for å oppnå best mulig effektivitet.

Naturlig nok inneholder forslaget fra prosjektgruppen m/ Kjell Birkeland i spissen, en del dissenser. Blant fagsjefene var det heller ikke full enighet om alt. Det er derfor jeg som står for det endelige forslag, og det blir min oppgave å forsvare det overfor vegdirektøren. Videre gjenstår det å se resultatene av sentrale og lokale forhandlinger før gjennomføringsfasen i begynnelsen av 1992.

På plansiden har våren vært hektisk. Men vi har fått lønn for strevet. Hovedplanen for ny E 18, Rannekleiv - Nedenes - Temse har passert fylkestinget med stort flertall for vårt forslag og er klar for godkjenning i Vegdirektoratet. Arendal øst-vest har passert bygningsrådet og reguleringsplanen er lagt ut til offentlig ettersyn. Den ventes stadfestet i november. Til sammen er dette prosjekter til 260-270 mill. kr. og vil være nøkkelprosjekter de nærmeste årene. Nå som det stadig kommer budsjettendringer og arbeidsmarkedstiltak m. v. er det helt nødvendig med planreserve.

I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for inneværende år har vi nå etter retningslinjer fra Vegdirektoratet utarbeidet revidert investeringsprogram for 1991-1993.

For 1991 fikk Statens vegvesen kr. 665 mill. Av disse fikk Aust-Agder kr. 13 mill. fordelt på E 18 og rv. 12.

For 1992 er det i forhold til opprinnelige budsjettammer regnet med en økning på kr. 815 mill. Forslag til fylkesfordeling foreligger. Vi har ikke fått noe.

For 1993 opereres det derimot hos oss med en opprinnelig ramme på kr. 96 mill. og et tillegg på kr. 88 mill., nærmest en fordobling av investeringene.

Investeringsøkningen burde vært fordelt over 1992 og 1993. Hvor reelle rammetallene for disse to årene vil bli, gjenstår likevel å se. Neste stopp blir til høsten når Stortinget skal behandle 1992-budsjettet.

Når dette skrives står vi like foran 4. juli - og åpning av ny E 18, parsell Temse-Bie. For meg er det like imponerende hver gang hvordan anlegg i en hektisk innspurt klarer å bli ferdige til fastlagt åpningstid.

Det er ingen lett oppgave for oss å være nødt til å brøyte seg frem med en veg gjennom boligområder og dyrket mark. Men når det gjøres, må vi gjøre det vi kan for å dempe skadevirkningene. Denne gangen skal det bli spesielt interessant å se hva beplantningen - etter 2 til 3 år - kan utvikle seg til.

Den nye parsellen føyer seg fint inn i rekken av veglenker som kan bli en sammenhengende motorveg gjennom fylket. Men det gjenstår fortsatt ca. 90 km for nybygging og standardheving.

Dermed er vi inne på plansiden igjen. En av hovedoppgavene i høst vil bli utarbeidelsen av NVVP 1994-1997. Første utkastet skal foreligge like over nyttår.

Fortsatt god sommer!
Harald Gjerstad

NY ORGA- NISERING AV VEG- KONTORET

**- Trafikkseksjo-
nen på plan flyt-
tes delvis til vedli-
kehold**

**- Vedlikeholdsav-
delingen deles i to
seksjoner**

**- Kontorseksjo-
nen på biltilsyns-
stasjonen "slan-
kes"**

**Dette er de mest
dramatiske end-
ringene i vegsje-
fens forslag til ny
organisering av
vegkontoret i
Aust-Agder.**

Den som har besøkt vegkontoret eller biltilsynsstasjonen i vår, har neppe unngått å høre ordene "organisering" og "Bjørvig-utvalget" svirre over lunsjbordet eller i gangene. Ordene har medført til dels heftig diskusjon, og har utløst veldig energi i de mange gruppene som har arbeidet med utredningen av vegkontorets fremtidige organisasjon.

Hvorfor ny organisering nå?

Statens vegvesen står foran store utfordringer, blant annet på områder som miljø, framkommelighet og trafikksikkerhet. Tilnærmingen til det øvrige Europa vil stille nye krav til vår etat. Samtidig vil vi få samfunnets søkelys på oss i enda større grad enn tidligere, særlig i krav om publikumsservice og konkurranse-dyktighet. Alt dette fordrer en organisasjon som er flink til å fange opp signaler og fleksibel nok til å omstille seg raskt for å møte de ulike kravene.

Vi ønsker å styre etaten etter prinsippene om målstyring, ved hjelp av mål og rammer. Det vil si at vi må sette konkrete mål for vår virksomhet på alle nivå. Skal vi nå disse målene, må vi organisere oss slik at

oppgavedelingen og ansvarslinjene er klare. Med dette for øyet har alle landets vegkontor i vår saumfart sin organisasjon og utredet de endringer som er nødvendige for å gjøre oss enda bedre rustet til å møte morgendagens krav og tilpasse organisasjonen til målstyringssystemet.

Vegdirektoratet har allerede vært gjennom en tilsvarende omorganisering. Et bredt sammensatt utvalg ledet av vegsjefen i Telemark, Kjell Bjørvig, har utarbeidet en rapport med forslag til hvordan vegkontorene bør organiseres. En oppsummering av dette forslaget ble publisert i julenummeret av "Vegen og Vi" i 1990.

Arbeidet i Aust-Agder

I vårt fylke har utredningen pågått siden januar. Kjell Birkeland har ledet prosjektgruppa som for øvrig har bestått av ytterligere to representanter fra ledelsen og tre fra organisasjonene (AF, ELF, NAF). Vegsjefen sammen med fagsjefmøtet har vært styringsgruppe for prosjektet.

Den første delen av utredningen ble gjort i arbeidsgrupper organisert etter de fire resultatområdene Bjørvig foreslår (plan, bygg, drift og trafikkant og kjøretøy) og serviceenheten administrasjon. Representanter fra

Vegsjefen foreslår

Virksomheten deles etter rolle i resultatområder, serviceenheter og stab. Vegdirektøren har bestemt at dagens driftssjefstilling skal opphøre fra 1. 4. 1992. For nåværende driftssjef opprettes det stilling som ass. vegsjef.

Vegsjefen vil få en stab med oppgaver innen strategi og målkontroll. Inntil videre hentes bemanning til staben fra linjen etter behov.

Trafikkseksjonen deles slik at planavdelingen i store trekk beholder avkjørselssaker,trafikkplaner, FTU-se-

berørte resultatområder har vært trukket inn underveis, og ulike seksjoner som eiendomsseksjonen, laboratoriet, edb- utvalget, vegdatabanken og innkjøpsleder har også utarbeidet notat til bruk i utredningen. Vegdirektoratet har i tillegg gitt retningslinjer for hvor maskinavdelingen skal innpasses og kommentar til plassering av innkjøpsfunksjonen.

Gruppene arbeidet under sterkt tidspress og leverte sine forslag 15. mars. Arbeidsgruppene materiale ble så diskutert i prosjektgruppa. Vedtakene var rådgivende og slett ikke alltid enstemmige!

Alle dokument, notat, innstillinger til prosjektgruppa og referat fra møtene der har vært utlagt i kantinen på vegkontoret og på spiserommet på biltilsynet, til glede for alle interesserte.

Til slutt ble sakene behandlet i styringsgruppa, og 28. mai var alle forslagene ferdig behandlet.

Rapporten om organiseringen av vegkontoret i Aust-Agder ble sendt organisasjonene samtidig med innkalling til informasjons- og drøftingsmøte 19. juni. Referat fra møtet, med organisasjonenes merknader, ble sendt vegdirektoratet sammen med rapporten 25. juni. Tidsfristen holdt!

kretariat og vegdatabanken. Drifts-avdelingen får de utførende oppgaver, som for eksempel skilting, oppmerking og fartsgrensesaker. Deler av avkjørselssakene vil bli delegert til vegmestrene. På driftsavdelingen vil trafikkteknikk og vedlikeholdsområdene inngå i en ny seksjon for trafikkavvikling. Den nye seksjonen for strukturelt vedlikehold vil omfatte nåværende dekkeleggings-, bruvedlikeholds- og forsterkningsgrupper.

I biltilsynet vil førerkortoppgavene gå over på trafikantseksjonen som dermed får hånd om hele førerkortprosessen. Innkalling av kjøretøy til kontroll og oppfølging av mangellapper er oppgaver som idag gjøres på kontorseksjonen, men som i fremtiden blir overført til kjøretøyseksjonen. Kontorseksjonen vil ta seg av registreringsoppgavene og fellestjenestene på stasjonen.

Eiendomsseksjonen plasseres i linje, på planavdelingen, som også får byggherrefunksjon. Administrasjonsavdelingen får en nyopprettet edb- seksjon. Innkjøpslederfunksjonen overføres til administrasjonsavdelingen. Jurist, innkjøpsleder og fremtidig økonom og informasjonsmedarbeider samles i en seksjon for spesialtjenester. Laboratoriet legges under ass. vegsjef.

Maskinavdelingen organiseres som en service-enhet. En interdepartemental arbeidsgruppe som skal se på det overordnede styringssystem i Statens vegvesen, skal også ta for seg rammebetingelser for drift av maskinforvaltningen. Arbeidet ventes ferdig innen utgangen av 1992, og saken skal legges fram for Stortinget i forbindelse med NV-VP 1994-97.

Miljøinnsatsen skal koordineres fra

planavdelingen. Hver resultatenheter utpeker sin miljøansvarlige i 1. halvår 1991.

Trafikksikkerhetsarbeidet som drives av plan, drift og biltilsynet, skal også koordineres fra plan. Vegsjefen foreslår også at anleggsavdelingen og biltilsynsavdelingen beholder nåværende navn.

Hva skal skje videre?

Vegsjefens forslag går nå til vegdirektøren for godkjenning, sammen med planene fra de andre fylkene. Det skal forhandles sentralt om vegdirektørens felles ramme. Tidlig på høsten kommer vegdirektørens vurdering av organiseringsforslaget for Aust-Agder, og med beslutning om eventuelle endringer.

Deretter har vi en måned på oss til å utarbeide en plan for gjennomføringen lokalt. Tjenestemannsorganisasjonene vil være med i dette arbeidet. Det skal også forhandles lokalt om de endringer som krever forhandlinger og som ikke er avklart sentralt.

Vi tar mål av oss til å gjennomføre endringene innen 1. april 1992, men det kan nok være enkelte endringsforslag som ikke lar seg gjennomføre på så kort tid. Er det bryet verd?

Enkelte vil nok hevde at alt oppstyret omkring organiseringen nok en gang er historien om elefanten som fødte en mus. Kanskje ville noen ha ønsket flere dristige vyer og friske fraspark i omorganiseringen. Men endring er i høyeste grad det mulige kunst, der man gir og tar og inngår kompromiss.

Likevel tror vi at det er meget nyttig, og sunt, med frisk og åpen diskusjon omkring hvordan vi organiserer oss for å løse våre oppgaver best mulig. Slik diskusjon bør føres kontinuerlig og på alle nivå. Det vil gjøre oss mer fleksible i å takle omstillinger. Det har ialle fall ikke skortet på engasjement denne gangen!

Vi takker alle for innsatsen.

NYTT PÅ TEMSE-BIE

Landskaps- pleie, belys- ning og rumlefelt

E 18 Temse - Bie ble åpnet med stil og fest i samarbeid med Grimstad kommune 4. juli. Den nye motorvegparsellen kan by på flere "nyheter" når det gjelder vegbygging og vegstandard i fylket:

*** Det er satset spesielt på landskapspleie**

En million kroner er avsatt til beplantning og spesielle tiltak. Det er også satset på andre miljøtiltak, som bygging av støyskjermer o.l. De landskapsmessige tiltak skal ikke bare gjøre vegen og omgivelsene penere, men også bedre trafiksikkerheten ved at trekker og beplantning og farger skal gjøre trafikantene oppmerksom på kryss og vise kjørelinje.

Det er også verd å merke seg at mens anlegget har tatt 45 000 kvadratmeter dyrket mark, så er det ved planering og utnyttning av jordmasser gjenvunnet 50 000 kvadratmeter dyrket mark. I stedet for at det er gått dyrket mark til spille, er det altså innvunnet 5000 kvadratmeter dyrket mark.

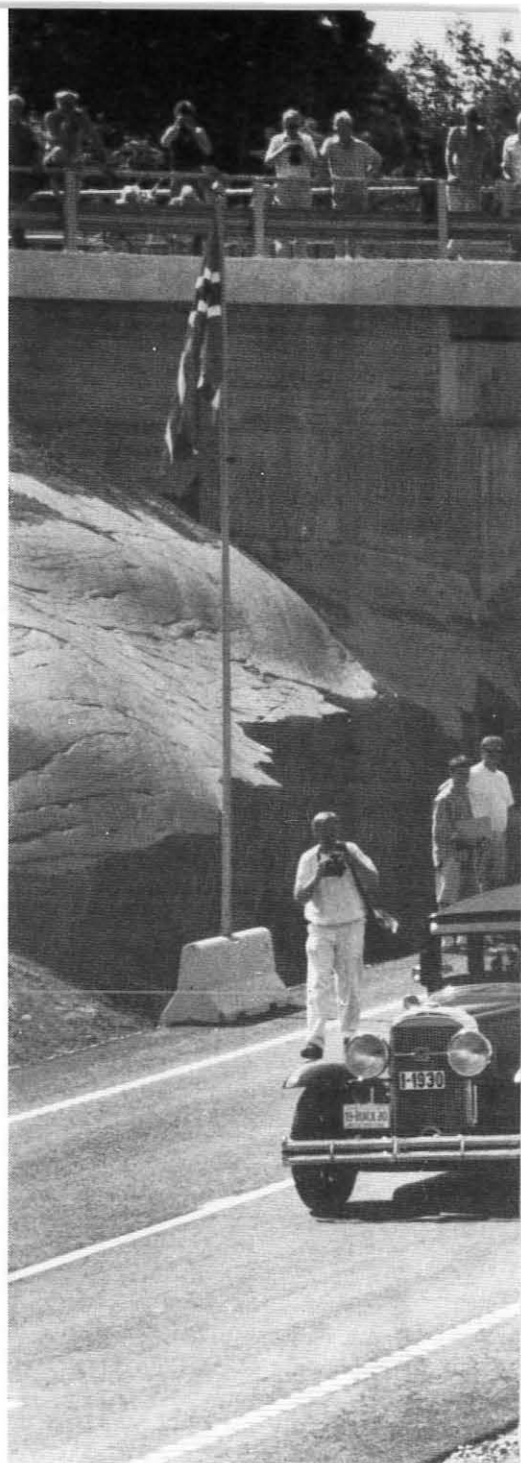
- Nå kan jeg sykle til skolen!

Det var den snart 9 år gamle skoleeleven ved Vik skole, Ketil Lilleholt, som fikk æren av å klippe snoren og erklære den nye parsellen av E 18 for åpnet.

Han ble valgt fordi han er et av skolebarna som har bodd langs den nåværende E 18 mellom Temse og Bie, en sterkt trafikert og farlig skoleveg.

Mamma har fulgt han og søsteren til skolebussen hver dag. Problemet har vært å komme trygt over veien og inn i bussen.

Etter at ny E 18 er åpnet og den gamle E 18 strekningen er blitt en fredelig lokalveg, kan han nå tenke seg å sykle hele vegen til skolen, uttalte (snart) ni år gamle Ketil til Grimstad Adressetidende.





★ **Gjennomgående belysning på hele parsellen**

Dette inngår som et ledd i planen om belysning på hele E 18 gjennom fylket. Total kostnad til dette er ca 1,8 mill kr. Dette inkluderer også Vikkrysset og alle sekundærveger i tilknytning til anlegget.

★ **Kantlinjen er utført som "rumlefelt"**

Kantlinjen er utført med tykk plastmaling med 5 cm mellomrom som gir en kraftig rumling mot bilhjul. Bilister som kommer utenfor vegkanten, får en høylydt advarsel.

Ellers er fylkets nye motorvegstrækning av kjent standard: vegklasse 2B: vegbredde 7 m og 1,5 m skulder på

hver side. Vegen er dimensjonert for 90 km.t., men skiltet med fartsgrense 80 km.t.

Beregnet årsdøgntrafikk for strekningen Temse-Spedalen er 7000 biler, for Spedalen-Bie 9300 biler. Ved anlegget er det sprengt ut og flyttet 87472 kubikkmeter fjell, det er gravd ut 14268 kbm. matjord, og 207480 kbm. leire. Motfyllingsmasser ved Sævelid og Flodda utgjør 50.000 kbm. Til vegdekket er det gått med 22000 tonn asfalt.

I tillegg til de fem oppsynsmennene har 36 av vegvesenets folk vært med på byggingen av den nye parsellen.

Anlegget har bydd på store geotek-

niske utfordringer. Løse leirmasser og store dyp til fast grunn har krevd motfyllinger for at vegen skal være stabil. Motfyllingen i Sæveliddalen er på 23000 kbm, ved Flodda 19000. Ved Sævelid er dybden til fast fjell over 40 meter, mens leirlaget ved Flodda er på 15-20 m.

Anlegget har også omfattet betydelige betongarbeider med bruene Bringsværd, Bringsværdmyra, Spedalen, Gjømle Vestre og Bie til en kostnad av ca. 9,5 millioner kroner. I tillegg til dette er det bygd fire kulverter under vegen.

Parsellen Temse-Bie planlegges tilknyttet E 18 ved Rannekleiv ved ny parsell Rannekleiv-Temse.

20 km motorveg — 90 km gjenstår

Vegsjef Harald Gjerstads åpningstale

Hr. ordfører - kjære frammøtte gjester!

Som vegsjef for Statens Vegvesen i Aust-Agder vil jeg få ønske dere alle velkommen til denne vegåpning av E 18 i Grimstad kommune, parsell Temse-Bie.

Tradisjonen tro vil jeg komme med en del opplysninger om dette vegprosjektet.

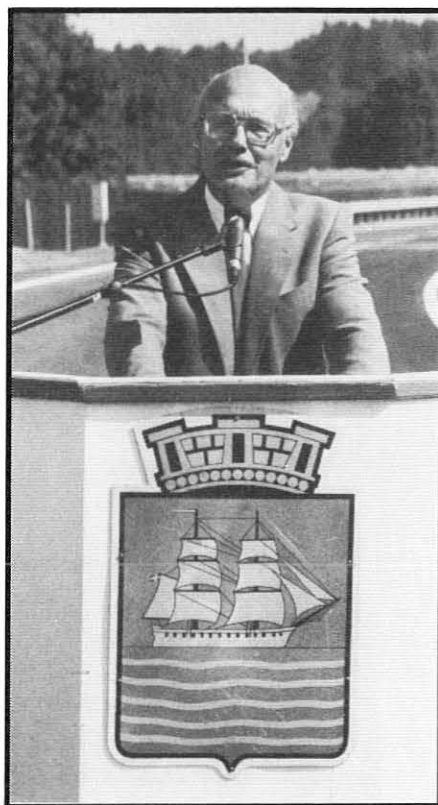
Vegtype B, to felts motorveg	
Vegklasse 2B, 10 m totalbredde	
Dim. hastighet (v.dim.) 90 km/t.	
Totalkostnad	78,1 mill
(1990 kr.)	
Trafikkbelastning (ÅDT)	
Temse-Spedalen	7000
Spedalen-Bie	9300
Arealbruk, dyrket mark	45000 m ²
Gjenvinning dyrket mark	50000 m ²
Støyskjermer	2000 m ²

Vegen er planlagt i egen regi, og med konsulenter for detaljutforming, landskapspleie og gjennomgående belysning.

Til landskapspleie i form av beplantning og spesielle tiltak er det investert 1 mill kr og jeg vil tro at anlegget i løpet av 2-3 år vil gli naturlig inn i landskapet.

Gjennomgående belysning inngår som ledd i vår plan om belysning på hele E 18 gjennom fylket. Statens Vegvesen er byggherre. Vegen er bygd i egen regi av vår anleggsavdeling - og med bruk av egne og innleide maskiner og underentreprenører.

Opplegget er tradisjonelt og effektivt. Vi har gode erfaringer med kombinasjonen privat og offentlig drift.



Anlegget startet opp ved årsskiftet 1988/89 - og ved hjelp av ekstraordinære sysselsettingsmidler/arbeidsmarkedstiltak - og gunstige arbeidsforhold om vinteren - har det vært mulig å komme ned i en akseptabel byggetid på 2 1/2 år. Vi er godt fornøyd med at det ble mulig å åpne vegen før ferierusjet.

Selve E 18-anlegget med Spedalenkrysset i øst og Biekrysset i vest er fullført. Ombygging av nåværende vegkryss ved Vik vil bli fullført i løpet av året.

Gjennom vårt fylke vil vi nå få 20 km med motorvegstandard. Det gjenstår fortsatt 90 km for standardheving/ombygging.

Neste utbyggingsprosjekt på E 18 vil også komme her i Grimstad. Vi vil foreta en standardheving ved å bygge om nåværende plankryss ved Fri-

voll og Øygardsdalen til toplanskryss. Dermed vil vi få motorvegstandard fra Temse til Øygardsdalen.

Med de signaler Regjeringen i den siste tid har gitt med hensyn til midler til arbeidsmarkedstiltak, kan det være mulig å komme i gang i 1993. La oss videre håpe at arbeidsmarkedstiltakene kan bli såvidt omfattende at det virkelig monner både med hensyn til framdrift - og reduksjon av arbeidsledighet.

Men nå i denne omgang går det på parsellen Temse - Bie. Gamlevegen er smal og kronglete med nærføring til skole og industri.

Med en trafikkbelastning opp mot 10.000 biler i døgnet har behovet for avlastning vært stort.

Vårt håp er at denne nye parsell av motorveg E 18 vil svare til forventningene - med tryggere skoleveg og en styrket/bedret konkurransesituasjon for næringslivet i landsdelen. Samtidig med at Sørlandet etter hvert kan etableres som porten og bindeleddet til Europa.

Ordfører Bent Sætras tale

Ketil har bodd ved en riksvei i hele sitt liv og sett bilene suse forbi. En velbrukt trace av Sørlandske hovedvei blir historie, samtidig som det er historie å kunne åpne den første motorveistrekning i Grimstad.

En motorvei medfører store endringer i eksisterende miljøer, miljøer som aldri kan føres tilbake til hva de var. Noe beboerne berørt av en slik trace får føle.

Men dyktige ingeniører og landskapsarkitekter sørger for at miljøskadene blir mest mulig redusert.



Arvid Vindholmen fikk mange lovord for sin Buick I-1930.

Ved dette anlegget er det virkelig lagt an på å reparere miljøskadene med landskapsmessig opparbeidelse av skrånninger og skjæringer. Noe denne bukettene, plukket i veikanten, er et vitnesbyrd om. Ja, kryssene fremstår som parkanlegg med varierende beplantning.

Bilistene vil allerede i dag møte en komplett vei, og det tjener til vegvesenets ros at det miljømessige etterarbeidet er gitt høy prioritet. Måtte veistrekingen bli til gagn for bilistene, og gi oss alle et tryggere trafikkmiljø.

Ketil, som sikkert mer enn en gang har kjent dragsuget fra trailerne, får nå en tryggere skolevei - fra Gjømle til Vik. Så det er en glad gutt som i dag kan klippe snoren og med det erklære traseen Temse - Bie for åpnet.

Arvid Vindholmen stjal mye av showet under åpningen av Temse-Bie. Med sin nyrestaurerte Buick 1930 modell, over 60 år gammel var han den selvkrevne leder av bilkortesjen som kjørte den nye vegen like etter åpningen. Som passasjerer hadde han vegsjefen, ordføreren i Grimstad og skoleeleven Ketil Lilleholt som klippet over snoren.

I samsvar med nye forskrifter for veteranbiler har Buicken fått stilriktig I-skilt og registreringsnummer 1930!

- Bilen fikk jeg av en nabo for tre år siden. Da hadde den stått i bitervis i 12 år, forteller Vindholmen. Restaureringsarbeidet har pågått

Ny- restaurert Buick 1930 først på Temse- Bie

kontinuerlig. Bilen ble først registrert 16. mai, og fikk I-skiltet 11. juni etter at de nye forskriftene hadde trådt i kraft.

- Restaureringsarbeidet har krevd en god del grubling, medgir Vindholmen. Men for vegvesenets tusenkunstner er problemer til for å løses. Alle deler er kommet på rett plass, og deler som manglet, har Vindholmen selv laget.

Motorrommet, med en diger seksylinder er helt strøket og interiøret er av første klasse. Lakkarbeidet er ikke mindre imponerende, med stilrikke farger og sirlige dekorstriper.

- Denne bilen må være helt enestående?

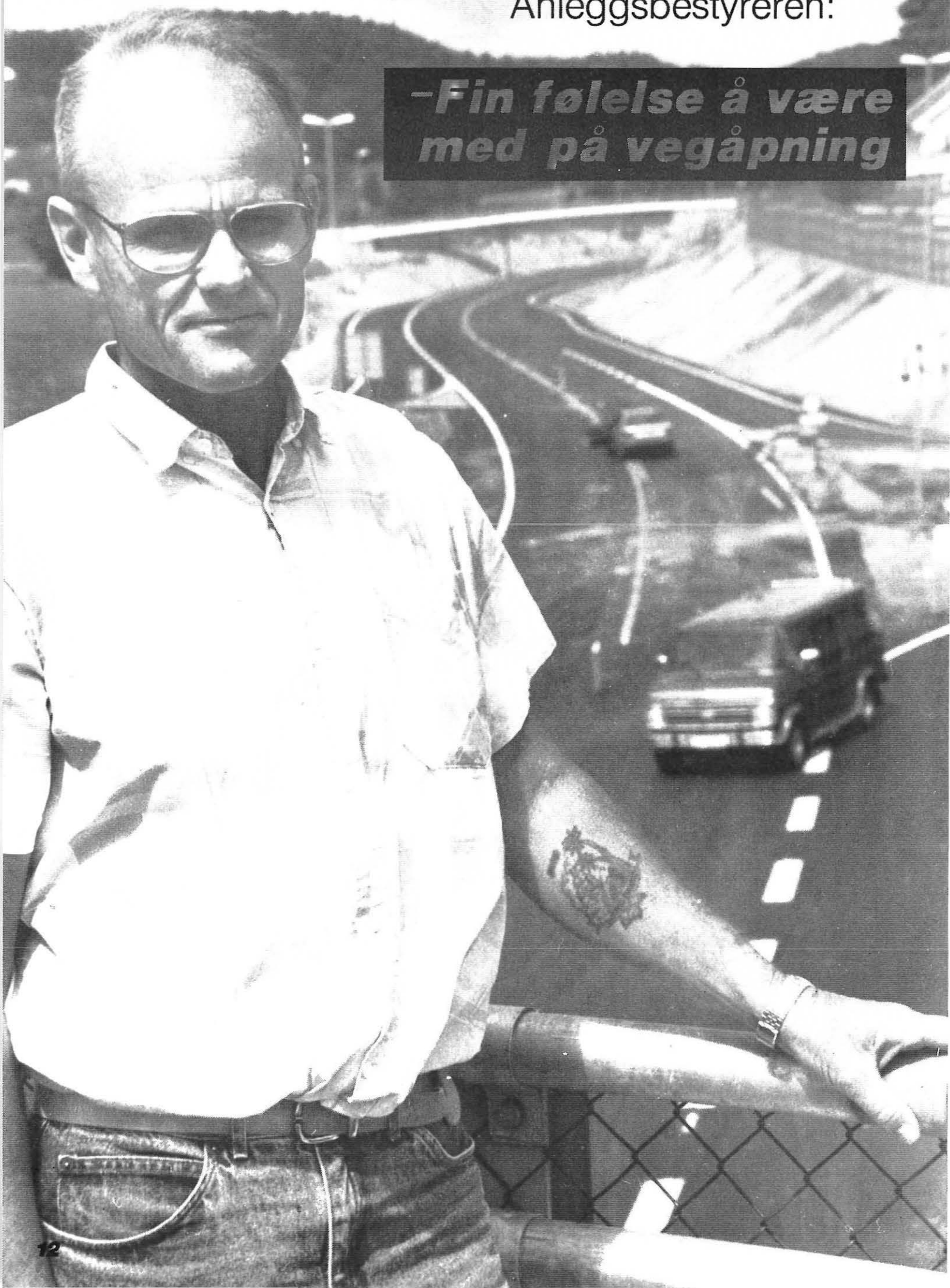
- Nei, jeg har en av samme modell hjemme, som jeg nå skal ta fatt på, sier Vindholmen.

- Hvordan er den på vegen?

- Motoren er sprek nok og bilen kan lett følge med trafikken. Setene er vel så gode som i dagens biler. Men kjøreegenskapene er jo ikke som på en moderne bil. Den er litt mer vinglete i styringen, og bensinforbruket er stort, så noen arbeidsbil er det ikke, men for festlige anledninger som dette passer den jo godt.

Anleggsbestyreren:

-Fin følelse å være med på vegåpning



- Det er en fin følelse å ha kommet så langt at en ny veg kan åpnes. Temse-Bie har vært noe helt spesielt. Vi har klart å takle de problemene som er oppstått, både av geoteknisk art og annet. Alt har gått etter framdriftsplanen. Vi har klart å forsere ferdigstillingen av anlegget, først et helt år, så enda drøyt tre måneder. Jo, jeg er fornøyd, det var gildt å være med på åpningen av en ny motorvegparsell, sier avdelingsingeniør John Baasland, anleggsbestyrer for Temse-Bie.

- Gledelig er det også at den nye vegparsellen løser mange problemer. Den er trafikksikker med toplanskryss og den gir et tryggere trafikkmiljø på det som nå blir et lokalvegnett. For de mange ansatte ved Uglan og Nymo blir det slutt på å vente i kø for å komme til og fra arbeidsplassen.

Anleggsbestyreren har ansvaret for at vegen blir bygd i samsvar med byggeplanen. Han er også ansvarlig for at byggingen skjer innenfor rammen av de vedtatte budsjettene. Og han skal koordinere hele arbeidsstyrken som har sine deloppgaver. Det daglige driftsansvar ligger på oppsynsmennene, som arbeider ut fra godkjente driftsplaner.

- Det er et utpreget team-work, sier Baasland, og deler æren med en sterk oppsynsstab bestående av Helge Knutsen Asdal, Sigmund Baasland, Thor Bjørklund og Anders H. Hermansen. Avdelingsingeniør Åvald Bakken og oppsynsmann Jørgen Hushovd har hatt ansvaret for bruer og kulverter.

- Ved et arbeid som dette kommer det alltid uforutsette problemer. På dette anlegget var det vanskelige grunnforhold og vi tok for første gang i fylket i bruk kalkstabilisering av leirmasser. Dette har vist seg å være en god og rimelig løsning ved vegbygging på leirgrunn. Det var flere forhold som ikke var klarlagt før byggestart, og en del problemer måtte løses under veis, nær opp til selve arbeidsprosessen. Men dette har ikke vært til hinder for framdriften.

- Sæveli edellaavskogreservat medførte også problemer som måtte løses i samarbeid med fylkets miljøvernnavdeling. Vi kom fram til et kompromiss og en grei avtale om sikring av reservatet med beplantning og en undergang mellom to deler av reservatet. Utgiftene ved dette beløper seg til ca. 500.000 kroner.

Temse-Bie er det første motorveganlegget i fylket der det er utarbeidet en egen plan for beplantning og forskjønnelse. Landskapsarkitekt Karie Huvestad har stått for dette. Et stort antall trær og blomster er plantet, skrån timer er sådd til. Resultatet vil først vise seg om noen år når dette er grodd til, men allerede nå kan trafikantene glede seg over at det er lagt omtanke i at vegen og omgivelsene skal ta seg godt ut.

- Hvordan er det mulig å holde økonomisk styring på et så omfattende arbeid som bygging av motorveg?

- Godt dataverktøy er av stor betydning. Dersom det ikke blir for store forandringer i forhold til planene, kan vi holde ganske god styring. En usikkerhetsfaktor er budsjettene, som fastlegges for hvert enkelt år. Forutsetningene for at vi kunne forsere dette anlegget et år, var ekstrabevilgning på budsjettet for 1989.

I forhold til de første planene har det blitt en god del endringer på Bie-Temse-anlegget. Vegklassen er endret fra 2 C til 2 B, masseutskiftingene ble atskillig større enn beregnet og dårlige grunnforhold har ført til ekstrautgifter.

- Er det blitt en kostbar veg?

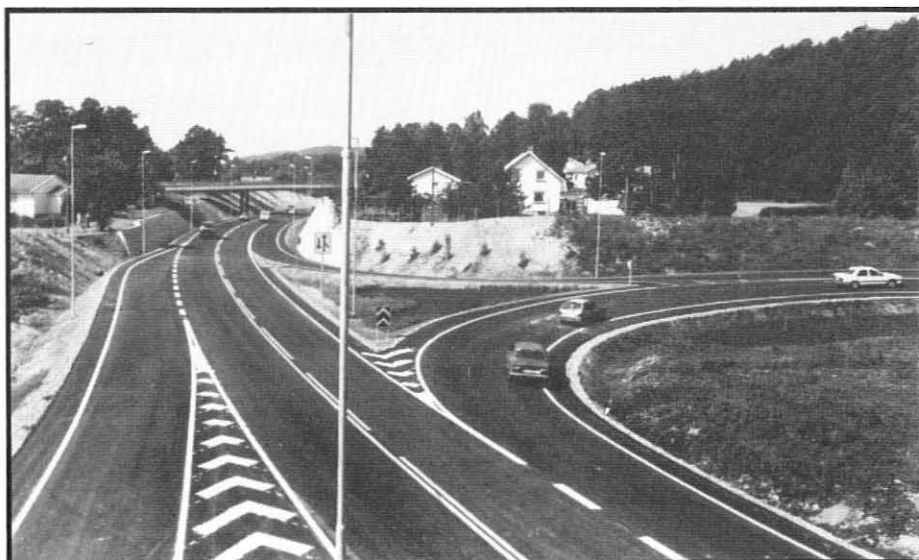
- Nei, enhetsprisen ligger fint, vi har drevet effektivt, sier Baasland. Så godt som snøløse vintre har nok vært en fordel, under arbeidet med blautleira hadde flere kuldegrader gjort jobben enklere.

Ved åpningen dagen før felleferien gjensto utformingen av nytt Vik-kryss samt enkelte andre småarbeider. Dette skal gjøres ferdig i oktober.

Åpning av den nye motorvegen var planlagt 12. september. En ekstra innsats fra alle berørte i april og mai, med lange dager og også noen netter til hjelp, gjorde det mulig å slippe ferietrafikken inn på den nye vegen. Krafttaket på vårparten gjorde det mulig å trappe pent ned foran åpningen.

- Det hadde vært for galt å la arbeidet ligge i tre uker og komme tilbake og gjøre en liten jobb etter ferien. Derfor har alle stått på for å bli ferdig.

Den 52 år gamle vegbyggeren fra Åmli, bosatt på Nedenes de siste 20 år, lar seg ikke lett stresse. Oppstår det problemer, skal de løses uten store fakter. Han har vært ansvarlig for mange store veganlegg, og er klar til nye oppgaver. For tida er han ansvarlig for anlegget Hølmjøvatn på Vegårshei og forsterkningsarbeidene på Rv. 39 i Åmli. Hva som blir det neste, er ikke helt klart. Neste store oppgave for vegvesenet i Aust-Agder blir etter alt å dømme Arendal øst-vestforbindelse med store tunnelarbeider. Baasland er en av kandidatene til overoppsynet for denne jobben.



Revidert nasjonalbudsjett:

Forslag om økning fra 96 mill. til 184 mill. i 1993!

Regjeringen har lagt fram forslag til revidert nasjonalbudsjett for 1991. Forslaget inneholder bl. a. ekstraordinære bevilgninger til en rekke riksveganlegg for 1991, og en oppfølging av disse anleggene i 1992 og 1993.

For Aust-Agder har dette medført følgende:

1991:

Ordinær bevilgning	kr. 73,0 mill.
Tilleggsbevilgn. Temse-Bie	5,0 "
Valle-Rotemo	8,0 "

Sum 1991	kr. 86,0 mill.
	=====

Dette har den positive virkning at disse to anleggene blir ferdige i 1991.

1992:

Opprinnelig ramme	kr. 88,0 mill.
Ny ramme	kr. 77,0 mill.
Tillegg store anlegg	6,0 "
Trafikks. og miljø	6,0 "

Sum	kr. 88,0 mill.
	=====

Dette betyr at den ordinære bevilgning for 1992 foreslås redusert med det samme beløp som tilleggsbevilgningen. Ekstrabevilgningen til Temse - Bie og Valle - Rotemo i 1991 medfører at en tilsvarende tildeling som var

foreslått til disse anlegg i 1992 kan brukes til andre prosjekter. Vegsjefen har her foreslått kr. 3,0 mill. til forlengelse av Valle- Rotemo med ca. 1,2 km, kr. 2.0 mill. til Lunde-Tveitehallingene og kr. 1,0 mill. til Stoa vegkryss samt kr. 5,0 mill. til belysning av E 18.

1993:

Det er i 1993 det store tillegget til Aust-Agder er foreslått. Den opprinnelige rammen foreslås øket fra kr. 96,0 mill. til kr. 110,0 mill. Videre gis et tillegg til store anlegg på kr. 64,0 mill. Trafikksikkerhet og miljø foreslås gitt kr. 5,0 mill og det samme beløp til forsterkninger. En total økning av rammen er på ialt kr. 88,0 mill. for dette år.

Det er klart at en slik skjev fordeling - hvor anleggsbevilgningen øker fra kr. 88,0 mill. i 1992 til det foreslåtte beløp kr. 184,0 mill. i 1993 - vil lage problemer og vanskeligheter i anleggsdriften. Tildelingen burde ha vært mere likt fordelt i disse to årene.

Den store økningen i tildelingen i 1993 er foreslått fordelt slik:

E 18 Grimstad Vest	kr. 35,0 mill.
RV. 410 Arendal ØST-VEST	" 33,0 "
E 18 belysning	" 10,0 "
Div. mindre prosjekter	" 10,0 "

Sum økning	kr. 88,0 mill.
	=====



PERSONAL- OG ADMINISTRASJONSAVDELINGEN

NYTT LØNSSYSTEM - BRUK AV STILLINGSVURDERINGSSYSTEMER

Hovedintensjonene bak innstillingen fra Statens lønnskomite om et nytt lønssystem for statsadministrasjonen er kort sagt større fleksibilitet og større lokal handlingsfrihet ved fastsetting av lønn til arbeidstakerne.

Dette økte spillerommet krever ikke bare en egen lønnspolitikk, men også et mer systematisk grunnlag for å vurdere stillinger og arbeidstakere.

Som et hjelpemiddel for å kunne vurdere de oppgaver og ansvar som ulike stillinger innen virksomheten er pålagt, ønsker Vegdirektoratet å ta i bruk et såkalt "stillingsvurderingssystem".

Kort skissert består dette i å måle stillinger med helt ulike arbeids- og ansvarsområder opp mot en del faste kriterier/faktorer. Graden av krav som stilles honoreres gjennom poengsetting.

Man setter således en total "verdi" på stillingene, og kan på denne måten rangere disse.

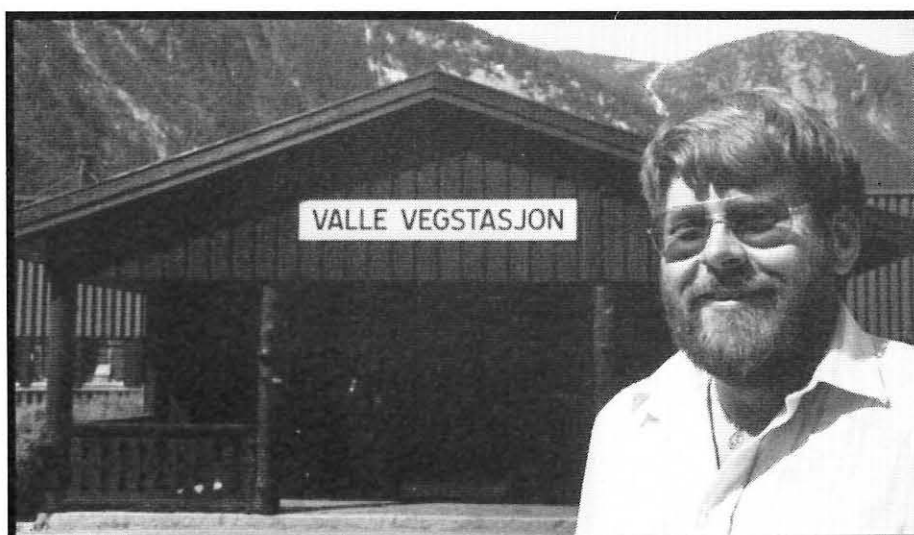
Koding av lederstillinger.

Det nye lønssystemet i staten medfører behov for å kode om en del lederstillinger i Vegvesenet. Dette som følge av at stillingskoden "overingeniør 3250" blir kuttet ut. I forbindelse med disse nødvendige omkodningene vil Pa også prøve å få aksept for at biltilsynssjefene og plansjefene gis samme kode som andre avdelingsledere på teknisk side. Dette vil i så fall gjøre det enklere å få til en rokkering i ledergruppene på vegkontorene.



Sommervegen

Karavaner av tyske, nederlandske og danske campingbiler. Personbiler med campingvogner tungt på slep. Mor, far og alle ungene på ferie. Resten av slekta i neste bil. Rasteplasser med utsikt over fjorden og elva fylles av turister. RV 12 er sommervegen.



-Stor trafikkøkning

På Valle vegstasjon treffer vi kontorfullmektig Jon Kjelleberg, vegmester Pål Haugens solide støttespiller på kontoret. Kjelleberg har oversikt over det meste som skjer i det store distriktet, fra Byglandsfjord til Hovden, en strekning på 15-16 mil. I år har det vært en voldsom aktivitet med to store nyanlegg, nord for Valle sentrum og nord for Bykle, store asfalteringsarbeider og en rekke andre arbeider som skal bedre standarden på vegen. Det er lenge siden sist det har vært så stor aktivitet på Rv 12.

- Men hva sier dere som arbeider med Rv 12 - gis vegen den prioritet den fortjener?

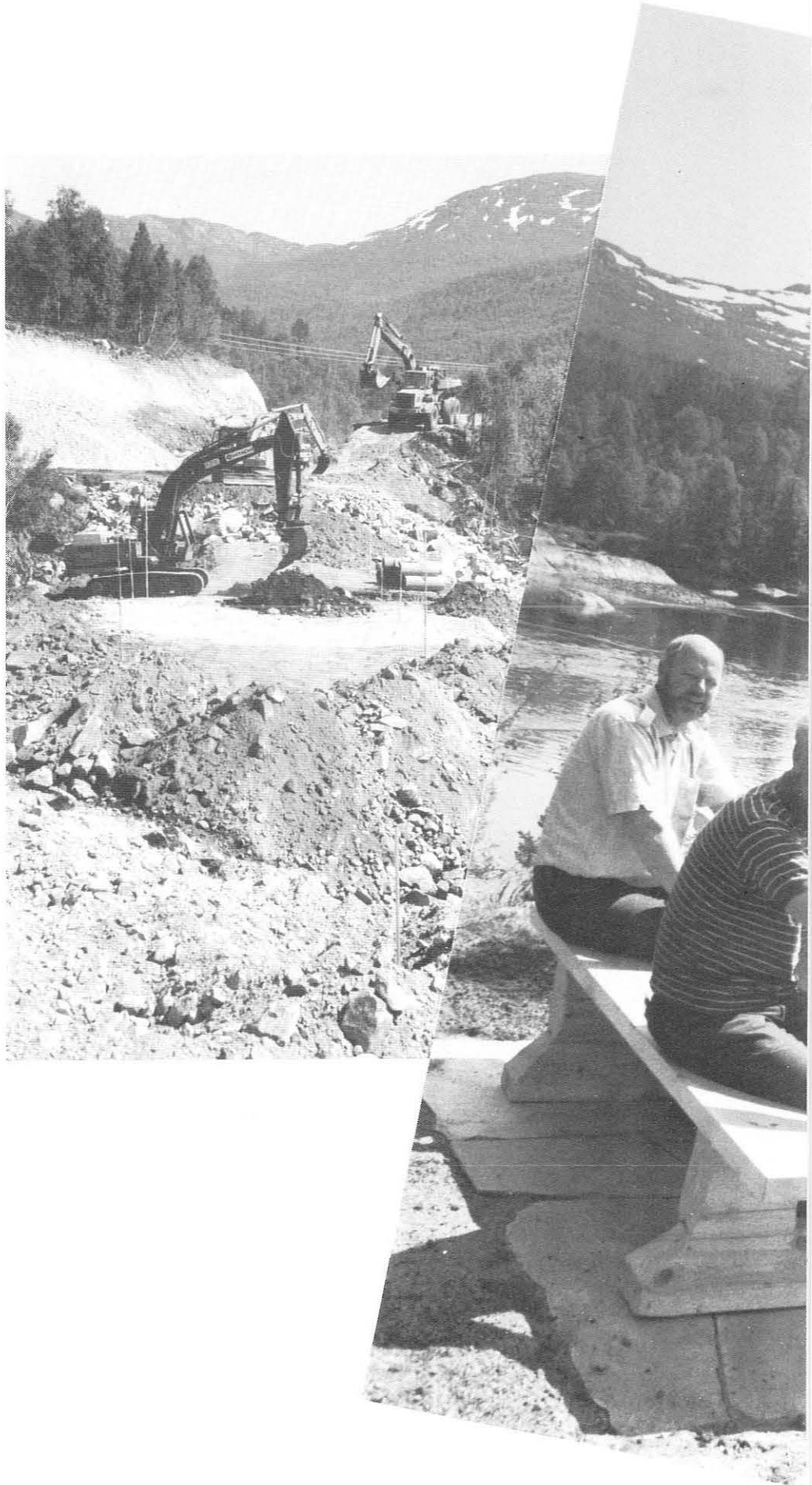
- Ser vi på årsdøgnetrafikken på rv 12, er den ikke så kolossal. Men hos oss kommer trafikken i klumper, og i perioder kan den være svært stor, like stor som på deler av E 18. I vinterhalvåret har vi trafikken fra Kristiansand til Hovden, med til dels grisekjøring, i week-endene. Så har vi sommermånedene med en topp i fellesferien. Utlendinger på norgesferie, på veg fra Sørlandet til Vestlandet, utgjør en betydelig del av bilistene.

Hillil i år har trafikken vært betydelig større enn tidligere. Det ser ut til at Brokke-Suleskard-forbindelsen har ført til at langt flere velger å ta turen gjennom Setesdalen.

Det er gjort store forbedringer på vegen i senere år, og enda bedre blir det når arbeidene som pågår blir fullført. Men vi har likevel noen strekninger med smal veg. For turistene betyr det kanskje ikke så mye, men vi fastboende opplever nok en viss trafikkfare når store turistbuser og campingbiler kommer mot oss. Spørreundersøkelsen i vinter viste imidlertid at trafikantene ikke klager så mye på vegstandarden. For de utenlandske turistene er det kanskje vel så spennende å kjøre på vegger av gammel standard!

Vegstasjonen holder åpent hele sommeren. I ferieukene er

(Forts. s. 18)



Rasteplass i Setesdals-stil

Da det ble bestemt at det skulle anlegges ny rasteplass på Skarsmo i Bykle, var det klart at dette måtte bli noe helt spesielt. Med beliggenhet mot Otra og Glidbjørnuten og Støylsnuten på 1100 m med snøstriper i bakgrunnen er dette et sted turistene vil ta seg tid til mer enn en rask kaffekopp. Skarsmo er stedet for en skikkelig pause, for å nyte utsikten og naturen, gjerne også med en svalende dukkert i elva. Det er akkurat slike steder folk oppsøker når de er på ferie.

Det var også enighet om at det måtte en mann med spesiell sans for utforming av miljø til denne oppgaven. Olav Nygård, tidligere vegmester i Valle, nå pensjonist, fikk spørsmålet om han kunne ta på seg en liten jobb. Nygård sa ja, og i ukene før fellesferien ble jobben gjort. Plassen ble planert. Grus ble lagt og gress sådd. Benker og bord kom på plass, og et toalettanlegg av god standard ble bygd.

Nygård har tidligere vakt oppmerksomhet med utforming av venteskur for buss langs rv 12. De er utført i grove materialer og med torvtekket tak. På Skarsmo har han tegnet en helt ny type bord og benk i setesdalsstil. De er laftet i grovt tømmer og utført av den kjente tømrreren Hallvard K. Rysstad. Rundt bordene er det lagt skiferheller for å verne gresset mot slitasje.

Sanitæranlegget har også fått en spesiell utforming med grovt tilskårne panelbord og profilerte stolper som takbærere. Torvtak hører selvsagt med også her. Også søppeldunkene er kamuflert i trekasser i gammel stil. Rasteplassen har plass til 6-8 bord, med god avstand mellom.

- I min tid som vegmester var utforming av rasteplasser nesten som en hobby, derfor var det hyggelig av jeg ble bedt om å ta denne jobben, sier Nygård, som drev på i Bykle fire ukers tid sammen med Eivind Røysland fra Valle vegstasjon.



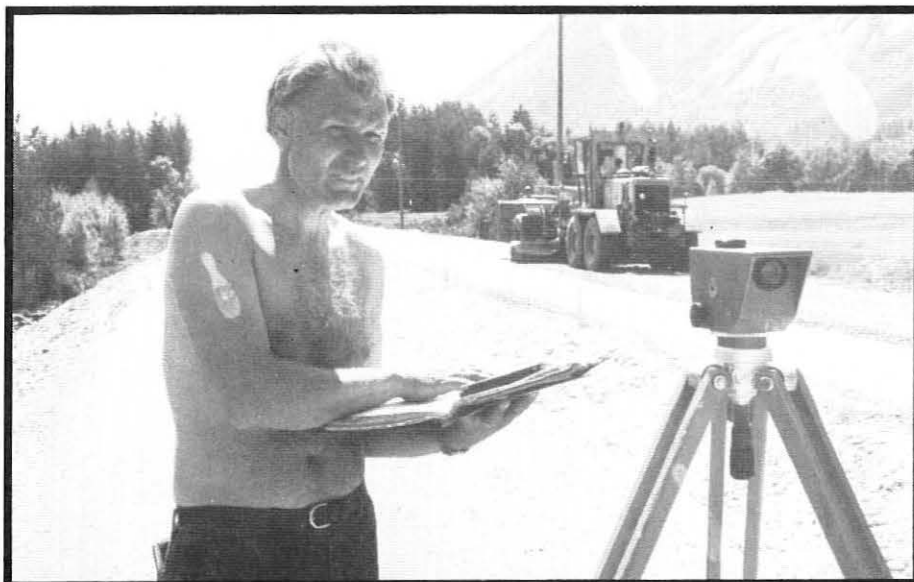
Bildet:
Olav Nygård kan ta en pust i bakken ved laftet bord og benk i grovt tømmer og ekte setesdalsstil sammen med vegmester Pål Haugen, avdelingsingeniør Tormod Frøysnes på inspeksjonstur og medbygger Sigmund Løyning.



Store asfalteringsarbeider pågår i hele sommer.



Maskiner og mannskap gjør siste finpuss på Valle - Rotemo.



Oppsynsmann A. H. Hermansen kontrollerer før asfaltering.

(Forts fra s. 16)

søppeltømming og rydding på rasteplassene en viktig oppgave. Mange utlendinger bruker rasteplassene som campingplass, noe som ikke er så populært for vegvesenet. Der det er snaut med søppeldunker, blir det lett forsøpling i landskapet.

- Behovet for rasteplasser er stort, og det er også behov for bedre standard på rasteplassene, sier Kjelleberg. Det arbeides nå med planer om å ruste opp en del av rasteplassene og det bygges nye rasteplasser av god standard. Det samarbeides også med kommunene om rasteplasser.

Vegstasjonen driver ikke med turistinformasjon i vanlig forstand, men det er ikke sjelden trafikanter ringer til vegstasjonen for å få opplysninger om vegforhold. Særlig gjelder dette føreforhold vinterstid. Men også om sommeren er det bilister som f.eks. vil vite hvilken veg det lønner seg å kjøre.

- Svaret er ikke alltid så enkelt, sier Kjelleberg, korteste veg i kilometer er ikke nødvendigvis den raskeste. Det er jo også et spørsmål om folk er villig til å kjøre på smale og svingete veger for å spare noen kilometer eller minutter i kjøretid. Det krever gode lokalkunnskaper å gi rett svar. Særlig etter åpningen av Brokke-Suleskar har det vært mange spørsmål av denne typen.

Langs vegen går kantslåmaskinen. Kantleggingsmaskinen er i sving sør for Bykle. Asfaltlag legger nytt dekke fra Rysstad til Valle. Asfalteringsarbeidet går hele sommeren.

Nyanlegget Valle-Rotemo, ca. 4 km, finpusses og kan snart tas i bruk. Dale bru over Otra ble overlevert ved St. Hans-tider. Før fellesferien var det klart for asfaltering.

Nord for Bykle sentrum, på anlegget Grønemyr - Stavenesliene, er mange maskiner i sving. Den mest kronglete og svingete biten av rv. 12 blir snart erstattet av ca. 3 km ny veg med lange, rette strekninger. Her er det den velstående kommunen som har forskudt utgiftene til bygging av ny veg.

På Skarsmo kunne ny, velutstyrt rasteplass tas i bruk før ferien. Mye skjer på fylkets viktigste turistveg, men ennå står mye igjen før hele rv 12 har tilfredsstillende standard.

DEN RULLER VIDERE

Vegplanen - den ruller eller den rullerer - og det har den gjort siden sist på 60-tallet. For noen år siden ble den hetende Norsk Veg - og Vegtrafikkplan (NVVP). Samfunnet skifter. Det gjør vegvesenet også - vi følger med i tiden. I de første omlag ti år var det fremkommelighet som var det mest sentrale satsingsområde i vegplanen. Senere ble det trafikksikkerhet - og nå er det miljøsatsingen som står i fokus. Nå har Vegdirektoratet for NVVP 1994-97 satt krav - nå sies det SKAL i retningslinjene når det gjelder krav til måloppnåelse innen miljø.

Vi SKAL følgende:

STØY

Antall personer som er plaget av vegtrafikkstøy fra riksveg SKAL bli 10% færre i 1998 enn i 1991.

LUFTFORURENSNING

Innen 1998 SKAL antall personer som utsettes for konsentrasjoner over anbefalte grenser av gassene NO₂ og CO ved sin bolig bli 30% færre enn i 1991.

MILJØSONER

Problemsone/miljøsoner er nye begreper. Dersom det langs en veg er en strekning med støy, støv eller annen luftforurensning over anbefalte verdier, stygge fyllinger, skjemmende murer, ja, i det hele at det ikke ser bra ut langs vegen, så er dette en problemsone. Dersom alle disse "skavanker" blir ordnet, så blir problemsonen forandret til miljøsoner.

I Aust-Agder har vi registrert nesten 30 km. med problemsoner. Minst 10% av de registrerte problemsonene SKAL omgjøres til miljøsoner innen 1998. Omfattende registreringer av støy og luftforurensninger er nettopp begynt. Ut fra tidligere beregninger om støy så vet vi at omlag 700 boliger har støy over anbefalt verdi, d. v. s. at 70 boliger SKAL støyskjermes i perioden 1994-1997. De nye registreringene kan gi andre tall. Luftforurensning er vi usikre på. Men det er ikke noe stort problem hos oss. Så her vil registreringene vise hva vi SKAL.

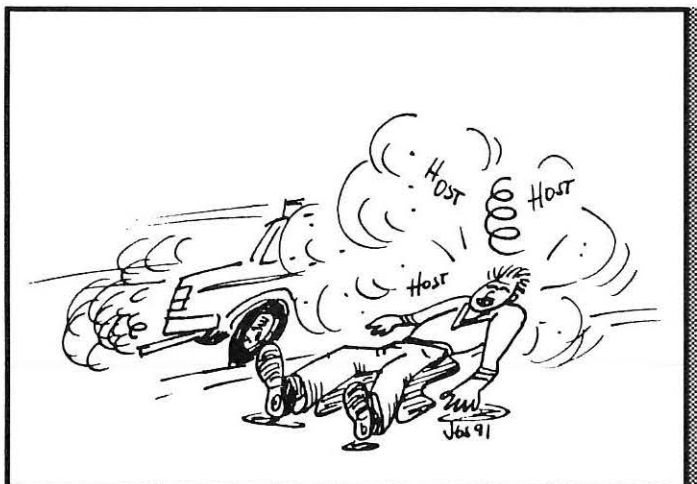
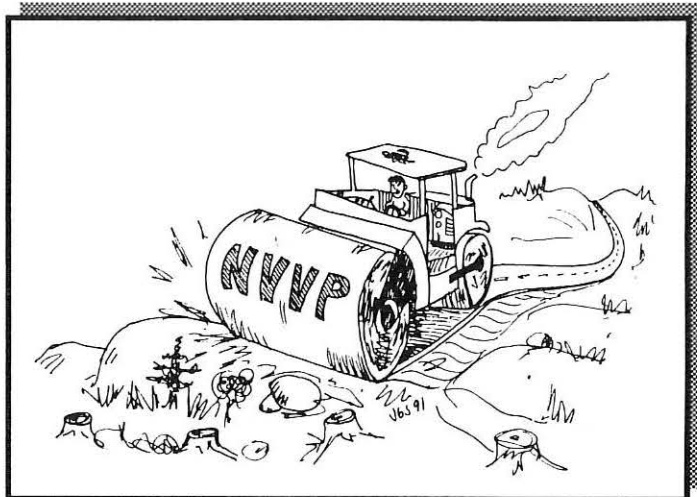
For Aust-Agder betyr alt dette at det blir en vesentlig økning i miljøsatsingen.

For at det ikke skal være usagt:

- vi skal ha ned ulykkene
- det er satt mål for dette også
- vi skal bygge gang- og sykkelveger
- vi skal bygge veg

De økonomiske rammene er lite endret, så det er nok lengde med ferdig veg som blir mindre for at vi skal oppnå kravene til miljøtiltak.

RN/OO



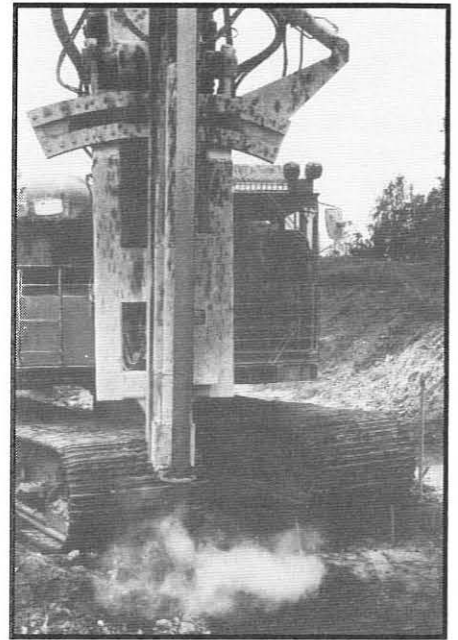
Kalkpeling sikrer kvikkleire på E 18 Rømyr – Lunde

Kalkpeling sikrer vanskelige kvikkleirepartier på begge sider av kryssingen av Storelva på E 18-anlegget Rømyr-Lunde i Tvedestrand. På Lunde-siden av elva er det satt ned drøyt hundre peler. Disse skal danne en forsterket plattform for en stor bore-rigg på 50-60 tonn som skal brukes ved nedsetting av stålrør. Disse skal fylles med armert betong, og bære bruksstrukturen over elva. På Ramlet-siden er de kvikkleireholdige vegskråningene stabilisert med ca. 1000 kalkpeler, forteller overingeniør Rolf Tidemann.

Kalkpelingen her har sammenheng med miljøproblemene i forhold til brukryssingen av den nye E 18

for lokalvegen i området. Brua ble opprinnelig svært dominerende i forhold til det gamle gårdsmiljøet på Lunde, ble det hevdet. Løsningen ble derfor å senke bru høyden, og dermed også selve E 18, maksimalt i forhold til opprinnelig plan. Dette ble bestemt etter at grunnavstøtningene var avsluttet. Ved vanlige metoder ville den senkede veglinjen medført et større areal til slakere vegskråninger, og dermed ekstra kostnader til nytt eiendomsinngrep. Kalkstabilisering gjorde det mulig å bygge brattere skråninger, og dermed greie seg med arealet som allerede var ervervet.

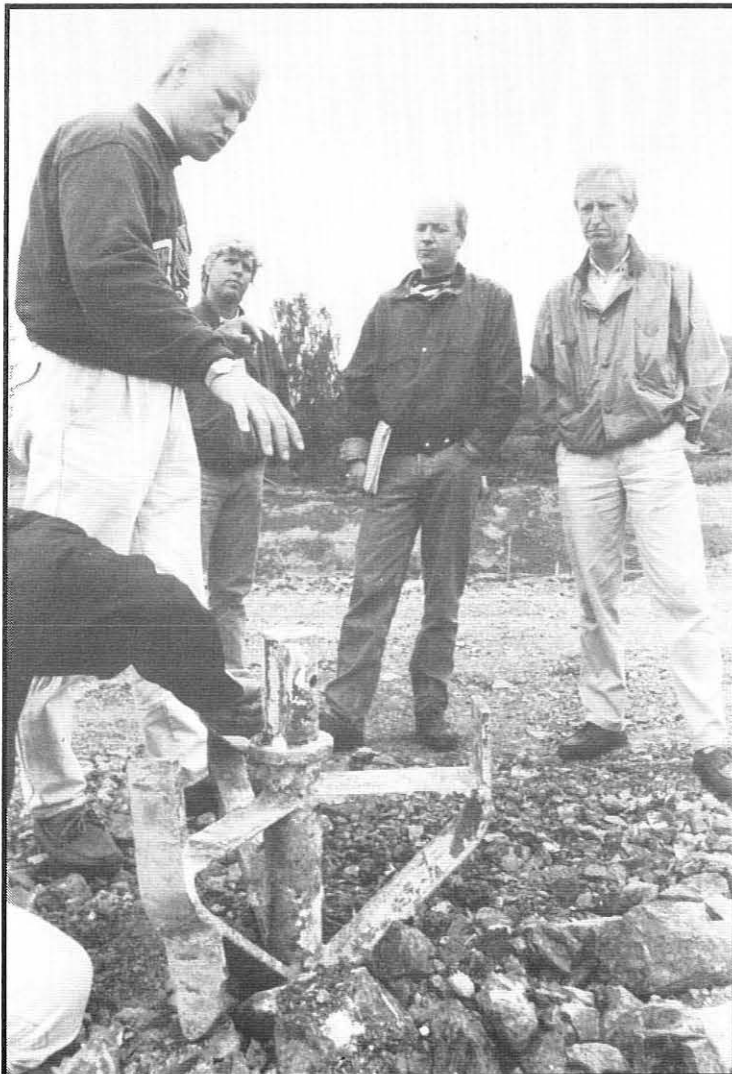
Pelingsarbeidet er utført av det finske firmaet Fundator, under ledelse av firmaets innehaver, Juha Helin. Han kunne med stolthet vise fram sitt egenutviklede kalkpelingsutstyr, som er svært avansert.



- Vi benyttet kalkpeling også på Temse-Bie-anlegget, men det er tydelig at det finske utstyret var basert på teknologi av en ny generasjon. Kalkdoseringen ble styrt av en datamaskin og slik at det var mulig å få bedre oversikt over anvendt kalkmengde. Fundators store pelingsrigg hadde også spesialutviklede borhoder som sikret en jevn innblanding av kalk i leira. Dette sikrer en jevn og sterk kalkpeling, sier Tidemann. Arbeidene ble avsluttet før ferien. Da var det gått med 130 tonn kalk, og det var satt ca 6000 løpemeter med pel, de fleste med 50 cm diameter, noen med 60 cm. Dybden til fast grunn varierte en del, fra 5-6 opp til ca. 10 meter. Arbeidet kostet totalt ca. 540.000 kr.

De geotekniske forhold ved kryssing av elva er vanskelige. Leiområdet på Lundesida mot elva er svært utsatt. I 50-åra gikk det et ras som tok med seg et grisehus med gris inni! Ekspertise fra Norges geotekniske institutt kom til at elvebanken står "på vippen". Et bolighus ble av den grunn flyttet lenger bort fra elva. Leira er på steder meget kvikk, når bruddpunktet overskrides, blir den helt flytende. Kryssingen av elva er derfor vanskelig geoteknisk. Brua skal fundamentes med stålpeler, som går gjennom leirlaget på ca. 15 meter og ned i et stabilt morenelag. Elveskråningen er plastret med stein for å sikre mot utrasing.

Direktør Juha Helin demonstrerer det spesialutviklede bor- og kalksprenningshodet for overingeniørene Rolf Tidemann og Ragnar Fremmerlid.





På historisk grunn

Under graving i veglinjen ved kryssingen av Storelva for nye E 18 ved Lunde ble det gjort et bemerkelsesverdige funn: Under et lag med sand på 4-5 meter kom det fram et tynt lag med planterester, lauvblad, kvister, tre-stammer og mose. Under sandlaget er det leire.

- Leiren er sannsynligvis den gamle havbunnen, lenger opp i Storelva må det på et tidspunkt ha skjedd noe dramatisk, et ras eller en storflom som har ført store mengder sand med elvevannet. Sanden er så lagt igjen i elveosen, oppå friske planter og trær. Dette må ha skjedd

så raskt at plantematerialet er blitt hermetisert. Annen forklaring på at vi mange meter under overflaten kan finne nesten friske, grønnfargede lauvblader, mose og stokker som er friske i veden, kan jeg ikke finne, sier overingeniør Rolf Tidemann.

Han har nevnt fenomenet for fagfolk ved veglaboratoriet, som mener funnet sannsynligvis kan dateres tilbake til den varme periode som kom etter siste istid. Planterestene kan dermed være hele 6-7000 år gamle.

Songeelva har senere skåret seg gjennom sandmassene, mens den gamle havbunnen er blitt hermetisk bevart under 4-5 meter sand.



Bilde: Forbausende ferske planterester ble funnet under 4-5 meter sand under gravearbeid ved Songeelva.

Bilmerket avslører deg!

BILSOSIOLOGI I-II og III

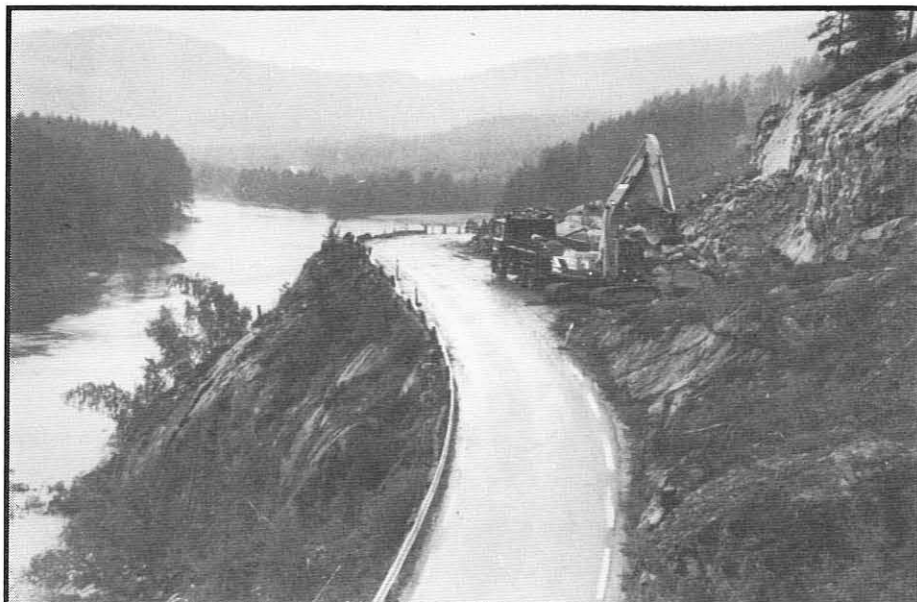
Bilmerket avslører deg, skriver Dagens Næringsliv på bakgrunn av MMI's data fra den årlige bilundersøkelsen.

Er du sjåfør av en Citroen kan du karakteriseres slik: På drift bort fra å være kun de høyintellektuelles bil, et image som forøvrig forsvant med 2 CVen. Citroen har fortsatt en viss appell til indrestyrte, moderne intellektuelle og urbane mennesker. Å kjøre Citroenen er å være annerledes og kreativ i forhold til tradisjonelle BMW, Audi og Mercedes. Ford er bilen for alle, en slags midt-på treet bil for Ola og Kari.

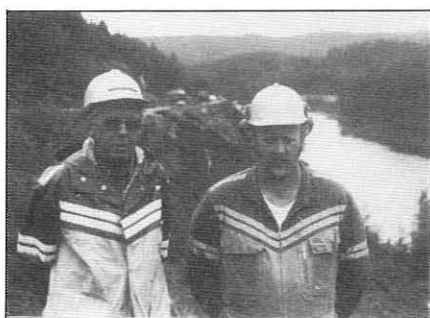
I følge samme bilundersøkelse, som mener det er mulig å definere hvor tungdepunktet av sjåfører for de ulike merker ligger, er Lada bilen for de som helst ikke ville hatt bil i det hele tatt. Vedkommende stemmer sosialistisk eller Senterpartiet. Opel var bilen for mannen med hatt, men her har de nyere modeller trukket imaget opp. Toyota er i ferd med å overta dette stempelet. Toyota-sjåfører kommer fra det sosiale mellomsjiktet og har liten teknisk innsikt, har middels inntekt, stemmer Arbeiderpartiet og tildels Senterpartiet og Kr. F

Fartsgale BMW-eiere ville nok heller dø enn å bli sett i en sosialistisk Lada, skal en tro den årlige undersøkelsen fra MMI. For BMW-eiere gir blaffen i miljø, er opptatt av fart og spenning, og stemmer Høyre eller Framskrittspartiet. Eiere av de eldre utgaver av Volvo skiller seg fra de nye i den forstand at enkelte eldre modeller er for de unge karene i bygda som gasser utenfor snackbarene. Ellers er Volvo for familiefedrene, den typiske kjøper har en lederstilling på avdelingssjefnivå, har ordnet og god økonomi, er 45 år og har tre barn. Volvo-sjåføren har stort trygghets- og sikkerhetsbehov. Han vil helst bruke buksesele og belte samtidig for å være på den sikre siden.

Det så ut som et veganlegg, men ennå var det bare et steintak. Steintak Homdal på Rv 39 like sør for Dølemo ligger flott til ved Tovdalselva og eter seg gjennom en stor skjæring høyt over elva. Vegen er av de smale og kronglete gjenværende strekninger på rv. 39 og utvidelse er påkrevet. Det blir en del av forsterkningsarbeidet Dølemo-Svenes med bevilgning for sesongen 1992-93.



Veganlegget som var et steintak— knuseverket som hadde hvilepause



Oppsynsmann Olav Evensen og skytebas Bjørn Dalen ved steintaket på Homstøl.

Oppsynsmann Olav Evensen etablerte sin base med kontorbrakke og det som ellers hører til 11. mars. Med seg hadde han skytebas Bjørn Dalen. To gravemaskiner og to til fem lastebiler var inn-

leid til å frakte sprengstein til vegvesenets knuseverk som var plassert i sandtaket på Dølemo sammen med asfaltverk. Arild Sagmoen hadde vært på pletten med borvogna og satt de nødvendige hull.

Evensen hadde full oversikt: Vi har tatt ut 14771 kubikkmeter fjell og brukt 10,6 tonn dynamitt. Det blir 0,72 kg dynamitt pr. kubikkmeter! Steinen er av brukbar kvalitet til asfaltdekke på riksveger, men ikke tilstrekkelig som slitelag for E 18.

Noen uker før ferien flyttet Dalen til Vegårshei, etter at en del av massen var brukt til utbedring av krysset Rv 9-Rv 39 på Svenes. Asfalt ble også lagt forbi steinbruddet ved Homstøl før stedet ble forlatt i denne omgang.

Et par kilometer lenger nord, ved Dølemo, fant vi knuseverket. Denne

dagen var det ikke i drift, en elektrisk motor hadde streiket og måtte skiftes ut. Odd Dalen, bror av skytebasen, har ansvaret for knuseverket sammen med Ingvard Vimme, en jobb han har hatt i sju år.

Jobben består normalt i å mate den slukne knuserkjeften med stein ved hjelp av hjullaster. Knuseren tygger 40-50.000 tonn stein i året, og går som regel greit. Den styrer seg selv ved hjelp av fotoceller og går som regel uten problem. Men nå har vi fått motorsvikt, og må vente på reparasjon. Tida utnytter vi til vanlig vedlikehold av maskinen.

Knuseverket flyttes rundt i distriktet etter behov. Det har vært i Setesdal en tid og før påske var det på Herefoss. Etter ferien i år monteres verket i Gjøvdal, der det skal ta for seg 8-9000 tonn fra en tunnel-tipp etter kraftutbyggingen. Steinmassene skal brukes til asfaltering av Gjøvdalsvegen. Til høsten skal det til Herefoss igjen.

Odd Dalen og Ingvard Vimme utfører vedlikeholdsarbeid på knuseverket mens de venter på motorreparasjon.



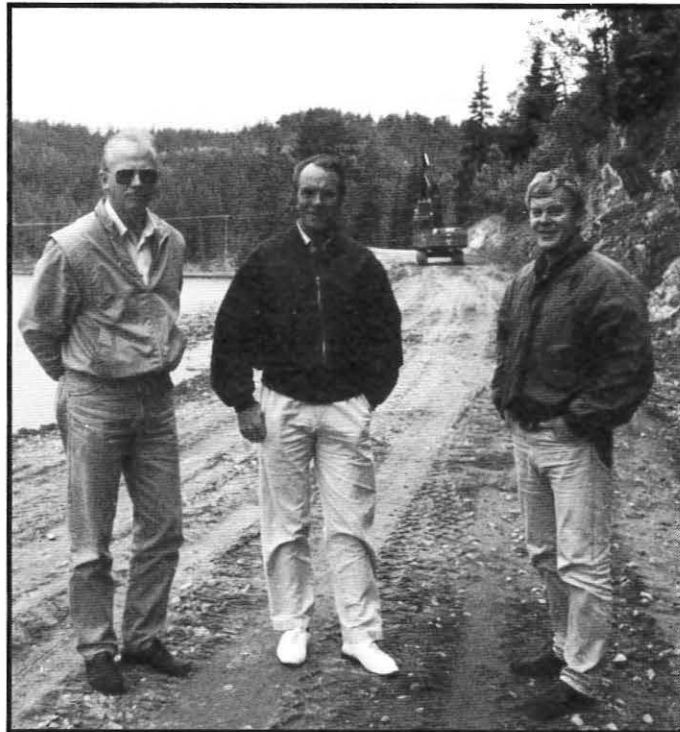
6 MILL. TIL FORSTERK- NING AV FYLKESVEGER

For sjette år på rad har vegvesenet egen bevilgning til forsterkning av fylkesveger. I år er det 6 millioner kroner til disposisjon, hvorav staten har gitt tilskudd på 3 mill. kroner ("post 60" for innvidde). I tillegg har staten bevilget 1,5 millioner (post 61) i tilskudd til utbedringsposten. Det er forutsatt at pengene skal brukes til forsterkningsprosjekter som kommer næringslivet til nytte.

Vi har flere større prosjekter på gang i år. I Åmli forsterkes vegen fra Valleleilen til Århuskleiva samt veg fra Valle til Tveit. Arbeidet startet i fjor med grøftesprengeing og ombygging av Stigvass bru. Prosjektet som etter planen skal være ferdig på ettersommeren, drives i regi av Åmli vegstasjon.

Det skal legges dekke på øvre del av Gjøvdalsvegen i sommer. I forbindelse med dette blir forsterkningspenger brukt til grøftetiltak, kantforsterkning etc. - slik at vegen kan skrives opp til 10 tonn tillatt aksellast fra Mjåland bru til Nesvatn.

I Vegårshei kommune fortsetter arbeidet på fylkesvegstrækningen Sundet-Mjåvatn. På parsellen Lindtveit-Kilandstøa brukes anleggsmidler. Arbeidet drives av anleggsavdelingen.



Krumtapper i forsterkningsarbeidet på Kvervevegen, f.v. oppsynsmann Gunnar Liestøl, vegmester Kåre Karlsen og oppsynsmann Lars Bakken.

På fylkesvegen fra Vassenden til Kverve i Froland er det også gjort betydelig innsats med grøftesprengeing, kantforsterkning, oppgrusing osv. Gamle steinmurer ved et parti ved Båseland gjorde det svært vanskelig å få til skikkelig dreneringsforhold, som er helt avgjørende for bæreevnen. Vegen ble derfor lagt helt om. Planen for dette ble laget på kort varsel av planavdelingen, mens anleggsavdelingen sto for arbeidet med omleggingen. Alle øvrige arbeider har gått i regi av Skarpsnes veg-

stasjon.

De midler som er avsatt til forsterkning under utbedringsposten, går i hovedsak til forarbeid for og nylegging av fast dekke samt til ombygging av Prestfoss bru i Gjerstad.

Etter det vi nå vet vil programmet for forsterkning av fylkesveger fortsette i årene fremover; på noe sikt endog med økt statlig andel. Vi regner derfor med å få gjort en rekke nyttige og sårt tiltrengte forsterkningstiltak på fylkesvegnettet vårt.

GuL

BLIR SERVICETILBUDET PÅ VEGSTASJONENE LAGT NED?

Biltilsynet har som kjent hatt fast kontordag hver onsdag ved Akland vegstasjon siden april ifjor og hver torsdag på Birkeland siden januar i år.

Fra før har biltilsynet utført teknisk kontroll av biler ved samtlige vegstasjoner i distriktet i mange år. På kontordagen kan publikum få utstedt

nytt førerkort eller fornye det gamle. Videre kan de få registrert sine kjøretøy, eller de kan benytte seg av andre av biltilsynets kontortjenester uten å måtte dra til Arendal.

Det har fra biltilsynets side vært knyttet stor spenning til publikumsetterspørselen etter våre tjenester på de to vegstasjonene. En oppsum-

mering pr. 1. juni viser at det på Akland er utstedt i gjennomsnitt 5 førerkort og 1,5 vognkort pr. besøksdag hittil i år. De tilsvarende tallene på Birkeland er 4 førerkort og 4 vognkort. I tillegg kommer andre tjenester og forespørsler.

Etter biltilsynets vurdering er etterspørselen for liten til å opprettholde kontordagen. Dersom publikums interesse for disse tjenestene ikke øker frem til årsskiftet, vil vegvesenet måtte vurdere en endring av opplegget.

Full avvikling av tilbudet kan være aktuelt.

33 MILLIONER TIL FASTE DEKKER I ÅR

Dekkeseksjonen ved vedlikeholdsavdelingen kan presentere en omfattende liste for dekkelegging i år. Ca. 84 km av riksvegnettet vil i løpet av sesongen få nytt dekke.

De største arbeidene finner sted på rv. 12, der ca. 39 km mellom Helleskaret og Stavenes får 23 000 tonn nye dekker, - til en planlagt kostnad på ca. 7. 545. 000,- kroner.

Totalt for riksveggenes vedkommende vil det bli lagt 64 000 tonn til en samlet pris på

25. 922. 600,- kroner. For fylkesveggenes vedkommende finner vi at på fv. 271 skal hele parsell 2 legges, det vil si strekningen på 19. 3 km mellom Mjåland bru-Nesvatn-Telemark grense.

Totalt skal det dekkefornyelse på ca. 49. 5 km vei til en samlet utgift på ca. 7. 5 mill. kroner. Forut for dekkeleggingen er det bl. a. foretatt omfattende fresings- og punkt-opprettingsarbeider på flere riksvegstrekkninger.

LAB. SEKSJONEN PÅ VELLYKKET ØST-LANDSTURNE

Lab. seksjonen var i dagene 23. og 24. april på ekskursionstur, og besøkte bl. a. Oslo, Akershus og Buskerud fylker. Programmet var lagt opp med besøk på Asfaltindustriens laboratorium (AIL) på Høvik v/Oslo, vegmeldingssentralen og Akershus veglab. på Kjellerbru, besøk på tek-

forespørsler om vegers aksellastrestriksjoner, vegstengninger, føreforhold m. m. - en levende dokumentasjon på hvor omfattende og viktig denne tjenesten er. Vi ble også opplyst om at vegmeldingstjenesten snart flytter sine kontorer til Vegdirektoratet, sansynligvis til en behagelig omstilling fra

brakketilværelsen på Kjeller. På anlegget E 68 ved Hønefoss fikk vi en omfattende innføring i et anlegg med spesielle problemer i og med at mye av vegtraceen går til dels gjennom meget dårlig grunn. Det er store leirfyllinger/ skjæringer/ bakkeplanering på anlegget. Den stør-



På vegmeldingssentralen på Kjellerbru

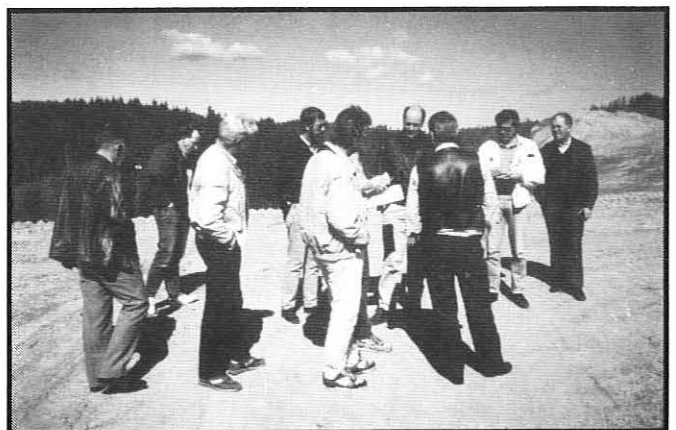
legget, noe som ga rask og god service. I alt er det tatt ut ca. 700 grus/leirprøver og ca. 350 betongprøver i byggetiden. Det meste av dette er analysert i feltlaboratoriet, og sier noe om den innsatsen som er lagt ned fra lab. folkenes side. Veglaboratoriets saksbehandler på anlegget er avd. ing. Gunvor Baardvik, som vi her i fylket også benytter på anlegget Lunde-Tveitehallingene. Deltagerne på turen vil takke oppsynsmann K. Hagelia for fint programopplegg og sjåfør Jens M. Lindland som sørget for at vi kom trygt frem og hjem igjen.



Svære leirfyllinger og bakkeplanering på E68.

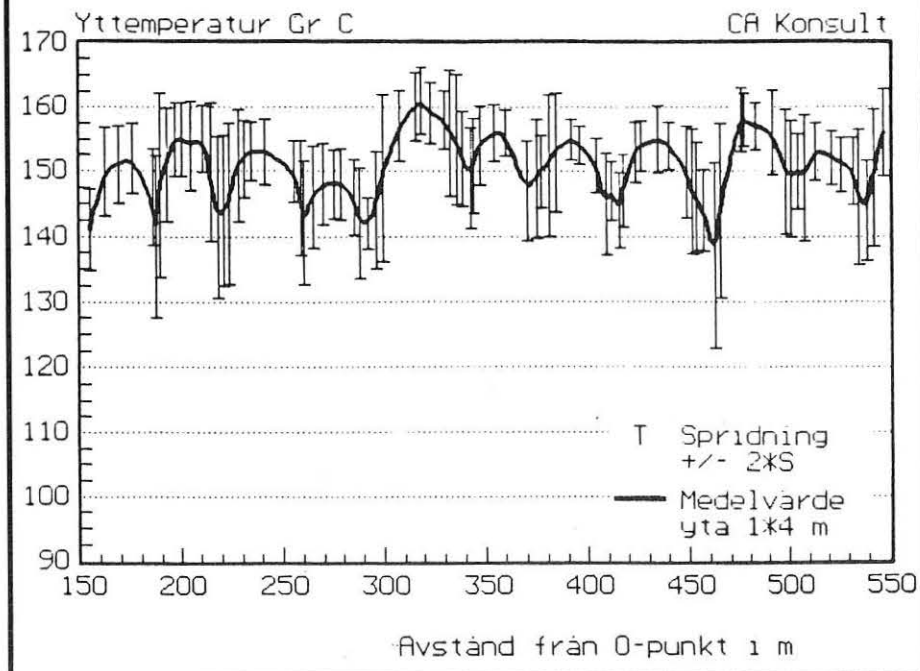
nisk museum og en interessant befaring på et "problemanlegg" på E 68 ved Hønefoss. En nærmest fulltallig lab. seksjon fikk to travle og innholdsrike dager. Ved besøket på AIL ble vi bl. a. informert om et nytt bindemiddelprosjekt som AIL har startet, og hvor hovedmålsettingen er å vurdere og bestemme bindemidlets - og dernest mørtelens egenskaper i relasjon til asfaltdekkets bruksegenskaper. Ved besøket på vegmeldingssentralen på Kjellerbru ble vi til stadighet avbrutt av telefonoppringninger med trafikanters

ste leirfyllingen ligger i Hallumsdalen og er ca. 23 m høy. Fyllingen er lagt i tynne lag som er komprimert. Det er også lagt inn drenerende lag med sand for hver 1, 4 meter. Ved anleggskontoret var stasjonert et eget feltlaboratorium. Her ble det fortløpende analysert prøver fra an-



En del av oss får informasjon av anleggsbestyreren.

Sammanställning av analysbilder
 Objekt: Aust-Agder 910528, E 18 Songe
 AB 11 T, 0-punkt dagskarv 2 a draget



Gass-kromatografi karakteriserer bindemidler i asfalt

Ved lab. seksjonens befaring på Asfaltindustriens Laboratorium (AIL) i april fikk vi bl. a. demonstrert bruken av en "kromatograf". Kromatografi er et samle navn på separasjonsmetoder som er basert på det prinsipp at stoffene som skal separeres fordeler seg mellom to faser, hvorav den ene er mobil (beveger seg) mens den andre er stasjonær (står stille).

Den mobile fasen kan være en gass eller en væske og vi får henholdsvis gasskromatografi eller væskkromatografi. Den alt overveiende del av det norske vegnett har svært liten trafikk. En stor del av dette vegnett har dessuten dårlig bæreevne. Dette sammen med de klimatiske forhold (med svært lave temperaturer om vinteren) tilsier bruk av fleksible dekker og dermed myke bindemidler.

AIL har satt i gang et prosjekt for å karakterisere bindemidler ved hjelp av gasskromatografi. Med denne teknikk kan man vesentlig karakterisere de flyktigste bestanddeler i bindemidlene. Metoden er derfor mest egnet for å undersøke myknere, og dermed mykbitumen, bitumenløsning, vegolje, men også bitumen hvor myknere er anvendt.

Hensikten med AIL's prosjekt er å etablere et slags "fingeravtrykk" av de ulike produkter (og spesielt de mest flyktige forbindelser) med kokepunkt opp til ca. 450 gr. C. Resultatene kan brukes til såvel kvalitetskontroll som på sikt å knytte samband mellom de ulike produkter og deres egenskap på vegen. På vår forespørsel ble det svart bekreftende på at laboratoriet også kunne påta seg ulike oppdrag fra andre enn asfaltindustrien.

KVALITETSSIKRING AV ASFALT

Dekkeseksjonen/lab. har gått nye veger i kvalitetssikring ved legging av faste dekker. Det nyeste nå er varmfotografering.

Teknikken er bygd på samme prinsipp som video, men med en spesiell film som registrerer temperaturen ved hjelp av farger. Kameraet monteres bak på utleggermaskinen, og det nylagte dekket fotografere kontinuerlig under utlegging. Videoen vi får viser et bilde der vi så og si kan lese temperaturen direkte på ethvert punkt på vegen ved hjelp av en fargeskala. Spesielt varme eller kalde punkter, eller partier, kan merkes og følges opp senere med kontroll av f. eks. hulrom, bindemiddelinnhold og gradering. Dette vil bli gjort med en del av de punktene vi har merket oss.

Hensikten med denne undersøkelsen var først og fremst å se hva som egentlig skjer med asfalten fra den blir produsert i asfaltverket til den ligger som ferdig dekke på vegen. Spørsmål som separering av massen under opplasting på bil, transport og tipping i utleggeren, utleggerens arbeid med massen og til-

dekking under transport o. l. er ting vi vet for lite om, og som denne metoden kan være med å gi svar på.

Prisen på varmfoto er såpass høy at det neppe vil bli brukt i noe vesentlig grad i framtida, men det kan være aktuelt å bruke dette på såkalte høyverdige massetyper på veger med høy trafikk. Den type asfalt har bl. a. et stivt bindemiddel og riktig temperatur under produksjon og utlegging kan være avgjørende for kvaliteten på det ferdige dekke.

Metoden er tidligere blitt prøvd i Akershus og en del andre fylker. Vi prøvde dette på Temse-Bie og E 18 ved Songe.

Figuren viser gjennomsnittstemperaturen samt høyeste og laveste målte temp. over en strekning på 400 m. Hver "dalbunn" viser hvordan temperaturen påvirkes når det kommer nytt lass med kald toppmasse i utleggermaskinen. De aller fleste målinger ligger likevel som en ser over 145 grader, som er minimumsgrense for denne asfalten. Og dette ble av vår svenske spesialist betegnet som "en mycke bra kjøring".

K. Hagelia



Hotell og skyss-stasjonen Granheim på nåværende rv. 12 i Bygland, straks før Langeid, ca. 1910.

Skyss-stasjonene måtte ha kongelig godkjenning

Sørlandsporten kan denne gang presentere leserne for fire av våre gamle skyss-stasjoner, og benytter samtidig anledningen til å føye litt historikk til bildene.

Når en fast skyss-stasjon skulle opprettes i henhold til Det nye Norges skysslov av 1816, var det nødvendig med kongelig godkjenning. Faste skyss-stasjoner kom bare på tale ved hovedvegene og der hvor de skysspliktige ønsket det.

De faste skyss-stasjonene mottok ikke tilskudd fra det offentlige. De skysspliktige bøndene kjøpte seg fri fra sine forpliktelser ved at de ytet stasjonsholderen en viss mengde korn og høy til mat for skysshestene, eventuelt en årlig betaling i kon-tanter.

Stasjonsholderne holdt hester, kjøretøy og utstyr. Det var ruter med stor trafikk som fikk faste skyss-stasjoner. De aller fleste skyss-stasjonene ble kalt tilsigelsesstasjoner. Bestyreren av en slik

stasjon(skyss-skafferer) skulle hjelpe de reisende med skyss både til vanns og til lands, i byene så vel som på landet.

Ordningen var lagt opp på den måten at det til hvert skyss-skaffersted, eller skyss-skifte som stedene også ble kalt, var utpekt et visst antall gårder, som etter skyss-skafferens tilsigelse hadde plikt til å skaffe hest når reisende forlangte skyss.

Skyssordningen stilte også transportmiddel til disposisjon om det var ønskelig. Bonden eller en skysskar fulgte med på reisen til neste skyss-sted for å ta hest og vogn med tilbake.

Skyssloven av 1816 bestemte at det langs de offentlige vegene skulle finnes gjestgiverier eller herberger for de reisende. Gjstgiveri og skyssvirksomhet kunne kombineres. Standarden på disse gjestgiveriene varierte sterkt.

På hver skyss-stasjon lå en skyssbok fremme. I den førte den reisende inn eventuelle bemerkninger.

Med visse mellomrom gransket øvrigheten skyssboken for slike bemerkninger(klager).

Skyssloven har noen bestemmelser som også kaster lys over inntektsforholdene i jordbruket. Der-som en reisende sendte for-bud og ble forsinket, skulle han betale den som ventet med hest og kjerre for ventetiden. Ved en times venting betalte han 20 øre og ved tre timers venting 40 øre.

Vår tids bilist begynner etter hvert å bli fortrolig med bompenger. Datidens vegfarende var fortrolig med både bom-, bru-, sund-, ferje-penger som kom i tillegg til skyssutgiftene. Noen betalte trolig også den kjørende for å få grindene åpnet og lukket.

Utover i århundret gjorde to mot-satte tendenser seg gjeldende. Øken-de velstand førte med seg trafikkvekst. Nye transportmidler som dampskip og tog stjal trafikken fra vegen og reduserte dermed også skyssingen.

(kilde: "Vegen Og Samfunnet")



Den nye "storvegen" som var ferdig mellom Arendal og Mykland i 1880, resulterte i at vege ble lagt om Øygarden, og Øygarden ble skyss-stasjon. Bildet er fra ca. 1910 og viser fra høyre: Helga Belland, Asborg Øygarden, Tarald G. Øygarden + 2 ukjente.



Ose skyss-stasjon, hvor vi på karjolen ser den kjente forretningsmannen Albert Olsen fra Kristiansand.



Wallarheim skyss-stasjon i Valle omkring år 1890.



Overing. Kjetil Nylund medlem av viktig arbeidsgruppe

"Bemanningsstilpasning/ bemanningsomstilling og kompetanseutvikling er satt opp som et av de 4 satsingsområdene for Vegdirektoratets Pa-avdeling. For 1991 er arbeidsmålet formulert slik:

"Ha utviklet en analyseform for å kunne forutse de største bemanningsmessige/omstillingsmessige utfordringer. Videre skal det utvikles skisser for fremgangsmåter for bemanningsstilpasnings- /omstillingsprosjekter som avklarer rollene til tillitsvalgte, ledere og de direkte berørte. Konkrete prosjekter er forutsatt å skulle gjennomføres for å få erfaringer med slik tilpassing og omstilling. Utviklingen skal gjennomføres i samarbeid med Drift, Plan og anlegg, TK og Øk og i kontakt med organisasjonene." I en nedsatt arbeidsgruppe på 14 personer finner vi vedlikeholdssjef Kjetil Nylund.

Arbeidsgruppen har hatt 2 møter hittil. Det er nedsatt undergrupper som skal komme med forslag til mal for bemanningsomstilling/-tilpasning og kompetanseutvikling for anlegg, for biltilsynet og for administrasjon. Øvrig drift vil bli innpasset senere.

I tillegg til dette har arbeidsgruppen sett på følgende forhold:

Helsetilpasning, alder, førtidspensjonering og attføring Strukturelle hindringer for ønsket omstilling(egenpålagte og utenfrapålagte) Sammenhengen mellom ressurstilgangen og sysselsetting.

"Bevare meg vel" heter vår lokale trafikksikkerhetskampanje. Den er et samarbeidsprosjekt mellom FTU og Trygg Trafikk i Rogaland, Vest-Agder og Aust-Agder. Men vi skal ikke være mer beskjedne enn at vi nevner at initiativet til kampanjen kom fra FTU her i Aust-Agder. Vi har vært godt igang siden påsketider i år, og har ambisjoner om å holde kampanjen gående i 4 år.

Bakgrunnen for å starte opp lokalt var at det fra sentralt hold skulle være en hvileperiode hva lokale kampanjer angår, og tidligere kampanjer skulle evalueres. Vi kunne ikke bare "la humla suse", og derfor ville vi sette i gang lokalt.

Til nå har vi gjennomført 2 delkampanjer i første års hovedtema, holdning til, og bruk av verneutstyr. Den første kampanjen ble startet opp i påsken og var rettet mot bruk av bilbelter og sikring av last, altså typisk påskebil. I forbindelse med denne kampanjen hadde vi meget

Stor respons på lokal kampanje

god hjelp av bl. a. Røde Kors Hjelpekorps som sto for utdeling av brosjyrer i forbindelse med "fjellsikringsporten". Videre ble den distribuert til så godt som samtlige bensinstasjoner i fylket, og vi hadde god hjelp av politi og lensmannsetaten.

Delkampanje 2 var rettet mot syklist, og da spesielt for bruk av sykkelhjelm. I denne forbindelse har vi bare i Aust-Agder delt ut ca. 9000 kampanjefoldere som også inneholdt spørreundersøkelse om forhold som angår sykling. Videre har et utall av skoleklasser vært engasjert i tegnekonkurranse på sykkelhjelm, hvor hver klasse skulle sende inn et forslag som representerte klassen. Og...

- Bevare meg vel!!

Responsen har vært langt utover det vi hadde trodd og håpet. Vi har fått inn over 800 besvarelser på spørreundersøkelsen, og ca. 175 tegninger i forbindelse med tegnekonkurransen.

Resultatet av spørreundersøkelsen vil foreligge i løpet av ettersommeren, og vi trekker ut 25 T-skjorter blandt de inkomne svar. Når det gjelder tegnekonkurransen vil vi også i løpet av sommeren trekke ut et vinnerforslag, en oppgave som blir forferdelig vanskelig da det er kommet inn mange meget spennende og artige tegninger. Den klassen som står for vinnerutkastet vil også få T-skjorter, i tillegg til at det arbeides med et arrangement for vinnerklassene i de tre fylkene som samarbeider om kampanjen.

Det gjenstår å se om vi kan følge opp denne suksessen i forbindelse med de øvrige kampanjene vi planlegger utover året, og om vi får midler til å gjennomføre dem.

HD



BEVARE MEG VEL!

SAMORDNING AV TRAFIKKSIKKERHETSINNSATSEN

Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg (FTU) Aust-Agder har tatt initiativ til å samordne trafikksikkerhetsarbeidet gjennom en felles plan for de offentlige etatene som arbeider med trafikksikkerhet i fylket. Tanken er at disse etatene skal forplikte seg til en målrettet innsats.

På den måten regner en med å oppnå større samlet effekt enn om hver av etatene arbeider mer uavhengig av de andre innen sine ansvarssområder.

Politiet, skoledirektøren, undervisningssjefen, fylkeslegen, Trygg Trafikk, Statens vegvesen og FTU deltar i utarbeidelsen av planen.

FTU-sekretær Henrik Duus har stått for det praktiske arbeidet med plandokumentet på grunnlag av de planer og innspill hver enkelt av de deltagende etatene har kommet med.

Planen er kalt en strategisk plan og gjelder for treårs-perioden 1991-93. Ved å velge en treårsperiode første gangen oppnås samsvar med periodene i Norsk veg- og vegtrafikkplan. Tanken er at hver av de medvirkende etatene skal utarbeide egne årsplaner på grunnlag av den strategiske planen.

Planen er delt opp i fire resultatområder:

- fysiske tiltak, som tar sikte på bygging, utbedring og vedlikehold av vegnettet inklusive gang- og sykkelvegene samt skilting og oppmerking.

- opplæring, som spenner fra trafikkopplæring i barnehager og skolelever via førerkortrettet opplæring til "etteropplæring" for etablerte trafikanter.

- overvåking og kontroll, som gjelder alle typer trafikksikkerhetskontroller.

- informasjon, som gjelder utarbeidelse og distribusjon av trafikksikkerhetsinformasjon til trafikantene.

Problemet med å samordne trafikksikkerhetsarbeidet slik det her er lagt opp til, er at FTU ikke har myndighet i forhold til de forskjellige etatene selv om utvalget er pålagt et ansvar for arbeidet. Dette betyr at planen bare får virkning så langt de medvirkende etatene er villige til å forplikte seg.

Imidlertid er arbeidet utført med stor grad av medvirkning fra de enkelte etater slik at vi kan regne med å få den nødvendige forpliktelse. Det er derfor all grunn til å se positivt på videreføringen av dette arbeidet. Vi bør også kunne vente praktiske resultater i form av en trafikksikkerhetsgevinst p. g. a. den styrkede samordningen.

Planen ble behandlet på FTU's møte den 3. juli.

JGA.

HVOR I ALL VERDEN...

I forrige nummer av Sørlandsporten presenterte vi et bilde fra ca. 1920, tatt på gamle riksveg 40 vest for Grimstad, og ba om flere detaljer.

Vi har i denne forbindelse mottatt et hyggelig brev fra Petter Bjørn Irgens som skriver bl. a. :

- Leser med interesse "Sørlandsporten" med bakgrunn i diverse sommeres innsats i Vegvesenet. I siste nummer etterlyses opplysninger omkring et gammelt rutebilbilde og her har jeg litt å bidra med. Bildet er ganske riktig av en av "Arendal og Omegns Automobilruter"s (AOM) busser som trafikkerte mellom Arendal og Kristiansand. Her fotografert innerst i Kaldvellfjorden.

AOM var forløperen til dagens Aust-Agder Trafikkselskap. Selskapet ble startet i 1919 av Aksel Noren, en av de store rutebilpionerene i vårt distrikt.

Allerede våren 1921 startet Noren med en 7-seters White ruten mellom Arendal og Kristiansand og det

er denne vi ser på bildet. Noren var en markedsføringens mester og ga, etter at også ruten til Stathelle var åpnet i 1923, årlig ut sin "Reisehåndbok for turister og forretningsreisende Kristiania-Sørlandet". Her fant man detaljerte opplysninger om rutestrekningen Stathelle-Kristiansand som ble markedsført under mottoet "Mangen mil-av smil-pr. bil-til Sørlandet".

Reisehåndboken gir flg. beskrivelse av partiet ved nedkjørselen til Kaldvellfjorden: "Omresletten med bygdevei til venstre, som gaar ned til Homborsund, ligger alt bak os og vi kommer til en anden vei på samme side av hovedveien, som fører til Eide kirke og Homborsund. Ikke vær redd om bilen stikker ut mot stabbestenene, det blir bare gjort for å undgaa de fire stygge pokkelrygger midt i veien.

Flere kraftige støt i sigalhornet, chaufføren gearer ned - som det heter paa automobilsproget-og vi gaar sagte ned i de S formede svinger til broen over Kaldvulfjorden. Veien fortsetter nu efter fjorden og vi er snart i V. Moland. Bugt etter bugt av fjorden glider forbi og innrømmer

stille for os selv-Sørlandet er vakert!"

Tilknytning til vegvesenet hadde Noren, som mange av de øvrige rutebileierne, idet disse sto for snøbrøytingen. I salgsoppkjøret fremgår det at foruten busser ble det solgt traktorer og snøploger for 11000 kroner-ikke småpenger i 1927. Sender også med et par bilder tatt av Noren og brukt i Reisehåndboken.

Med hilsen

P. B. Irgens



I Lillesand stopper vi ved hotell Norge og faar en liten pust. (Bussen:White 13-seter).

Pensjonistforeningen ønsker nye medlemmer

De aller fleste arbeidstakere idag er medlemmer av et fagforbund fordi de vet at samhold gir styrke i kampen om samfunnets goder. For pensjonistene er det Norsk Pensjonistforbund(NPF) som er fagforbundet. NPF er partipolitisk uavhengig, og en landsomfattende organisasjon som ivaretar pensjonistenes sosiale, økonomiske og kulturelle interesser. Forbundet har forhandlingsrett med Staten om grunnbeløpet og særtilleggene i Folketrygden, og har et nært samarbeid med Sosialdepartementet om saker som angår pensjonistenes ve og vel i forhold til statsbudsjettet.

NPF forhandler sammen med Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon og Landsforeningen(LO). "Pensjonisten", som er forbundets medlemsblad, sendes gratis til alle medlemmer og kommer ut 6 ganger i året. Bladet gir en meget god informasjon om alt som vedrører pensjonistenes velferd og økonomiske for-

hold, bl. a. blir forhandlingene med Staten og etterpåfølgende oppgjør behandlet inngående.

Når det gjelder vår egen forening, Vegvesenets Pensjonistforening i Aust-Agder, har denne som formål å samle alle som har pensjon for tjenester i Statens vegvesen i vårt fylke. Støtte-eller hjelpemedlemmer kan bli:ektefelle, etterlatte til pensjonister i Statens vegvesen, eller andre som har sitt arbeid i vegvesenet. Arbeidet skal tilsihte å styrke samholdet mellom gamle arbeidskamerater i hyggelige former, og aktivisere dem ved aktuelle samtaler og program, særlig om vegvesenets virke, tidligere, -nå og fremover.

Foreningen er tilsluttet Pensjonistforbundets Fylkesforening og kan gjennom denne fremme saker som ønskes tatt opp av Forbundsstyret. Vi har nå 132 medlemmer medregnet støtte-medlemmer. Da medlemmene er spredt over hele fylket, er det ikke lett å få avvirket andre medlemsmøter enn årsmøtet i februar/mars, men vi har til hensikt å prøve å få til noen lokale møter ute i distriktene.

Sommerturen er imidlertid et ar-

rangement de fleste har stor glede av. Den har gjerne gått over to-tre dager med reisemål i de fleste fylker sør for Dovre. Vi har også vært to turer i Danmark, den ene med reiserute gjennom Sverige. De som først har vært med på en av disse turene kommer som regel igjen år etter år.

I det hele tatt, - vi har det trivelig i foreningen vår, og når vi samtidig vet at forbundet vårt gjør et meget godt arbeid for å trygge våre kår, vil vi på det sterkeste anbefale pensjonister som ennå ikke er medlemmer hos oss om å melde seg inn. Og vi sier også hjertlig velkommen til arbeidstakere som nærmer seg pensjonistalderen til å melde seg inn som støtte-medlemmer.

Kontingenten er kr. 70. -for medlemmer og kr. 35. - for støtte-medlemmer pr. år.

De som ønsker å bli medlemmer, kan ringe eller skrive til Ingeborg Vehus, Vegkontoret 4800 Arendal. Vi kommer forøvrig til å innby pensjonister fra de siste årene skriftlig til medlemskap, så langt vi kan oppspore dem.

For styret:

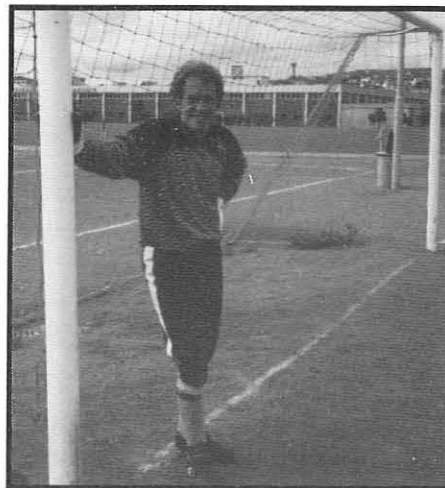
Bj. Hovik

BEDRIFTSIDRETT:

Måltørke i Veg-cupen!

Det ble ingen ubetinget suksess for bedriftsotballaget vårt under årets Vegcup, som ble arrangert i Trondheim i dagene 14. -15. juni. Ialt 34 lag hadde satt hverandre stevne på Lade idrettsanlegg, hvor av hele 15 damelag. De dyktige arrangørene fra Sør-Trøndelag maktet å avvikle hele 24 damekamper og 29 herrekamper før vinnerne kunne kåres. Herrelagene var delt i 4 puljer, og vi skulle møte Vegdirektoratet, Nord-Trøndelag, Vestfold og Vest-Agder. Fredag ble det 0-4 mot Vestfold, og

fortsatte med 0-2 mot naboene våre i vest. Lørdag fortsatte det med 0-1 mot N. Trøndelag og 0-3 for Vegdirektoratet, tilsammen 0-10 på 4 kamper. Sportslig ble det altså ingen suksess, men hele turen med fly tur/retur Kjevik og opphold på Royal Garden hotell, sammen med banketten samme sted ble en opplevelse for våre 17 deltagere. Vinner i dameklassen ble Vegdirektoratet, mens Vestfold dro avgårde med vandrepokal for herrene.



Verkstedsformann Helle Iuell holder mål, men kunne ikke alene hindre tap.

Hallingkastet feirer 20 års jubileum

Et av de mest populære arrangementene innen vegetaten er "Hallingkastet", en håndballturnering som i år blir arrangert på Gol for 20. gang.



HALLINGKASTET

Cupen blir arrangert i dagene 27. -29. september, og det er et utbredt ønske blandt håndballspillerne våre at også damene kan stable et lag "på beina" til årets turnering. Hermed er hansen kastet, så får det være opp til jentene selv om det skal bli noe av.

Deltagerne vil bli innkvartert på Pers hotell, enten på selve hotellet, på motell eller i leilighet med plass til inntil 7

personer. Og husk-når det gjelder Hallingkastet kan også de ansattes respektive delta, bare de ikke er aktive håndballspillere.

Samtidig lufter vi tanken om det ikke var en mulighet for å sende våre spreke damer inn til Grethe Waitzsløpet neste år. Dette er en opplevelse for deltagerne, som etter første gangs løp kommer igjen år etter år. Hermed er hansen kastet.

MASKININNKJØP FOR 5,5 MILL

Maskininnkjøp for 1991 har en ramme på kr. 5,1 mill. I tillegg kommer kr. 457.000,- som er overført fra ifjor. Av disse er Birkeland vegstasjon tilgodesett med en Mattson veghøvel, Mørlandsmoen ny Mercedes 1117 skiltbil, Skarpnes vegstasjon ny, mellomstor Mercedes 310, Åmli en LT 35 og Evje vegstasjon en vanlig pick-up. Anlegg får en ny Pick-up Volkswagen med 4-hjulsdrift og dobbelkabin.

God sommer – med termos

Vegvesenet hadde i år gleden av å sende en ekstra sommerhilsen til de ansatte, og med de beste ønsker om en god sommer.

Det ble oppfordret om å ta termosen med på ferieturen, og dermed markere etaten utad, også i ferietiden.

Vi bukker -

og takker.



Stor ulykkesrisiko ved promillekjøring

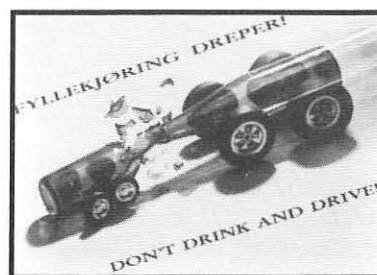
Om lag 200 000 førere setter seg hvert år bak rattet etter å ha drukket alkohol, sier organisasjonssjef Per Valset i Trygg Trafikk.

Alkohol i trafikken er direkte årsak til at 3 av 10 trafikkofre skades eller drepes.

Dessuten er vi nå inne i perioden hvor de fleste promilleulykker skjer: Ca. halvparten av promilleulykkene mot 37 % av veitrafikkulykkene skjer i månedene mai-august!

Førere i aldersgruppen 18-24 år er innblandet i drøyt hver tredje veitrafikkulykke, mens den tilsvarende andel ved promilleulykker er hele 45 prosent!

For førere under 25 år er dødsrisikoen ved fyllekjøring regnet ut til å være 900 ganger større enn i edru tilstand!



Vegvesenet på sporet:

Godt samarbeid med jernbanen ved boringer for ny Blakstad bru

I forbindelse med planleggingsarbeidene for ny Blakstad bru, har laboratorieseksjonen foretatt fjellkontrollboringer for landkar og pillarer fra rv 9 og ned mot Nidelva. Problemet med denne jobben var at en av pillarene er foreslått plassert så nær jernbanelinjen - og i svært skrått terreng - at det ble vanskeligheter med å få plassert boretraktoren.

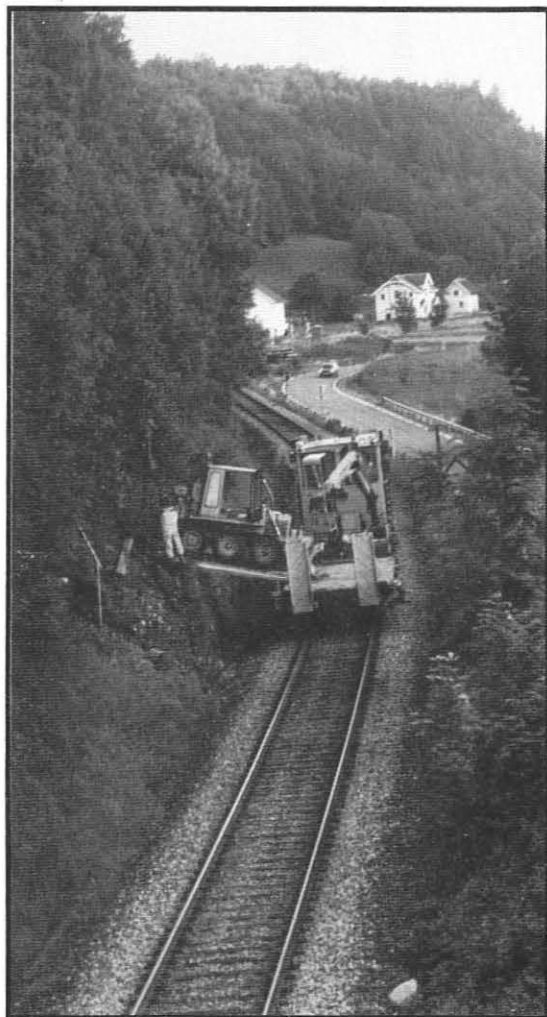
Vi fant ut at vi måtte "stenge" jernbanelinjen mens disse boringene ble utført. Og da var spørsmålet om det noen gang var så langt opphold mellom tog-avgangene Arendal-Nelaug-Arendal at vi kunne rekke å gjøre jobben i oppholdet mellom togpasseringene.

Samtidig måtte vi skaffe til veie utstyr som gjorde at vi kunne kjøre traktoren fra jernbanelinjen og inn i det sterkt skrånende terrenget. Vi kontaktet baneformann Reidar Andreassen ved Norges Statsbaner, som gledelig nok stilte både en Robel (motorgående)transportvogn for traktoren til vår disposisjon sammen med nødvendig vakt hold fra NSB.

Etter gjennomgang av togtidene ble vi enige om at arbeidet måtte utføres i perioden mellom kl. 22 og kl. 01 om natten. NSB stilte med nødvendige transportmidler på Rise stasjon hvor vårt utstyr ble lastet ombord. Derfra ble det kjørt opp til Blakstad, ramper ble lagt ut fra vognen og til borhullet, og så ble traktoren kjørt på plass.

I løpet av to netter var denne jobben utført, og i tillegg foretok vi to fjellkontrollboringer i selve jernbanetraseen for å finne hvordan fjellet falt ned mot elva i området. Dette tok ytterligere et "nattskift", men så var jobben gjort til alles tilfredshet.

MK



VI GRATULERER!

50 år:

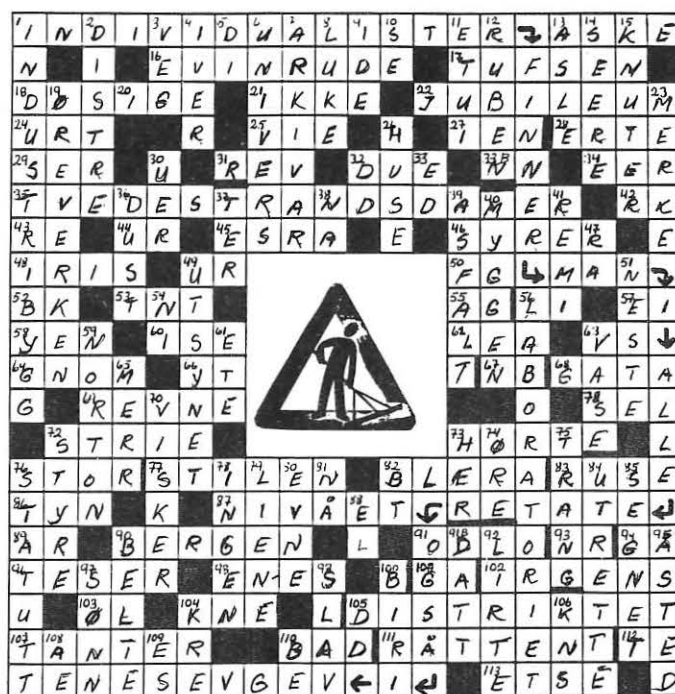
Sigmund Blakstad 06.09.91
Anne Berit Hansen 22.10.91
Harald Lund 16.11.91
Sverre Kristiansen 08.12.91

60 år:

Harald Gjerstad 01.08.91
Kristen L. Ommundsen 10.08.91
Bjarne Solberg 22.08.91
Ole M. Andersen 03.09.91
Valborg Enersen 29.10.91

65 år:

Hjalmar Lindland 18.10.91
Elsa Berthelsen 28.10.91
Ole Helleland 29.12.91



Vinner av VEG-KRYSS

i nr. 1/1991 ble: Karl Johan Emanuelsen, adr. Dråbelia 34, 4800 Arendal. Som vanlig får vinneren tilsendt en overraskelse i posten. Vi gratulerer!

Gerd Bjerkenes slipper bilavgift og kan kjøre på I-skilt:



Angliaen fyller 30 og blir veteranbil!

Konsulent Gerd Bjerkenes ved vegkontoret kunne i juni måned glede seg over et "statlig tillegg" på kr. 1100. -pr. år. Ikke i form av et personlig lønnstillegg, men som resultat av at hennes Ford Anglia de luxe kunne feire sitt 30 års jubileum og gå over i veteranbilenes rekke. Dette medfører at hun fra og med i år slipper å betale den årlige bilavgiften. Samtidig åpner den vedtatte ordningen adgang til bruk av tidligere "gamle kjennemerker" på gamle kjøretøyer.

Adgangen er begrenset til kjøretøyer som er 30 år eller eldre, men slik at kjøretøyer som etter registreringsår/modellår fra før april 1970 etterhvert kan gå over til gamle

kjennemerker når de oppnår 30 års alder.

Den - litt stolte - eier av årets veteranbil kan opplyse at da hun kjøpte bilen ny hos forhandleren i Blødekjær, kostet den den nette sum av kr. 14.900,-

- Og det var mange penger for en statsansatt i 1961?

-Ja, men jeg tok den på avbetaling. Og da det siste avdraget var betalt, fikk jeg en hyggelig hilsen med takk for punktlig oppgjør fra forhandleren.

- Hvor langt har den kjørt pr. idag?

- Ca. 163 000 kilometer, men den ble ikke vinterkjørt de første årene. Da sto den tørt og med hjulene av. - Og du har hatt bare glede av bilen, eller---

- Ja, det er sikkert. Helt fra bar-

na var små har Angliaen fraktet oss trygt og sikkert på feriebesøk til Danmark, Sverige og også Tyskland og Holland har fått vårt besøk. På Autobahn i Tyskland hadde jeg den fornøyelsen å kjøre forbi svære, kostbare Mercedeser, til stor morro for passasjerene.

- Store utgifter i årenes løp?

- En del har det blitt, selv om motoren synes uslittelig. Men nå er bilen plaget av "gammelmansflekker", det vil si rustangrep som jeg imidlertid skal få gjort noe med i høst.

- Så du vil fortsatt beholde "kle-nodiet" ditt, da?

- Ja, det er sikkert, selv om jeg for tre år siden ble budt 11.000,- kroner for den, men takket nei, sier fru Bjerkenes og klapper veteranen pent på "hodet"!