

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 utnytting 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.

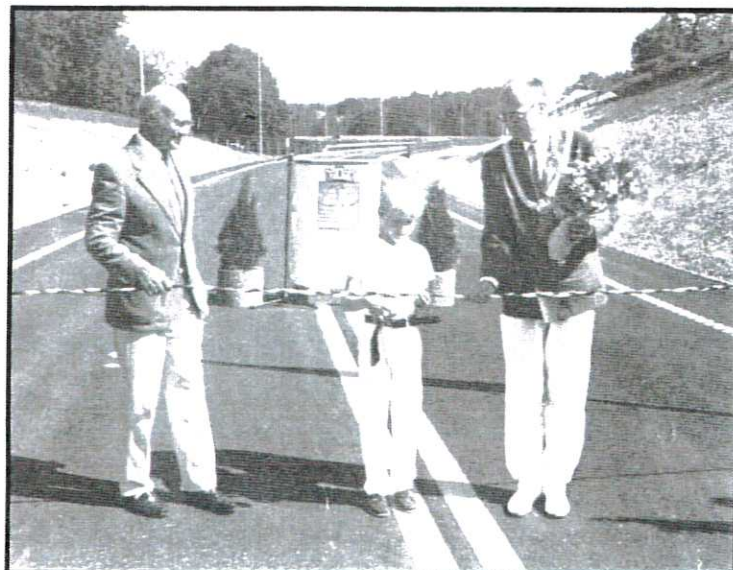
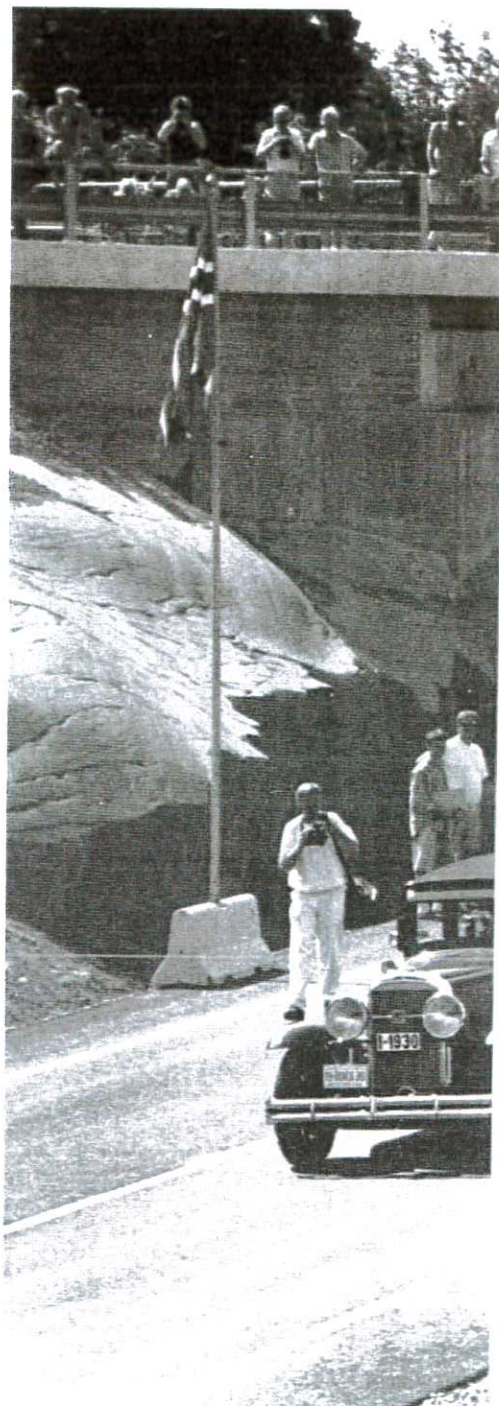
- Nå kan jeg sykle til skolen!

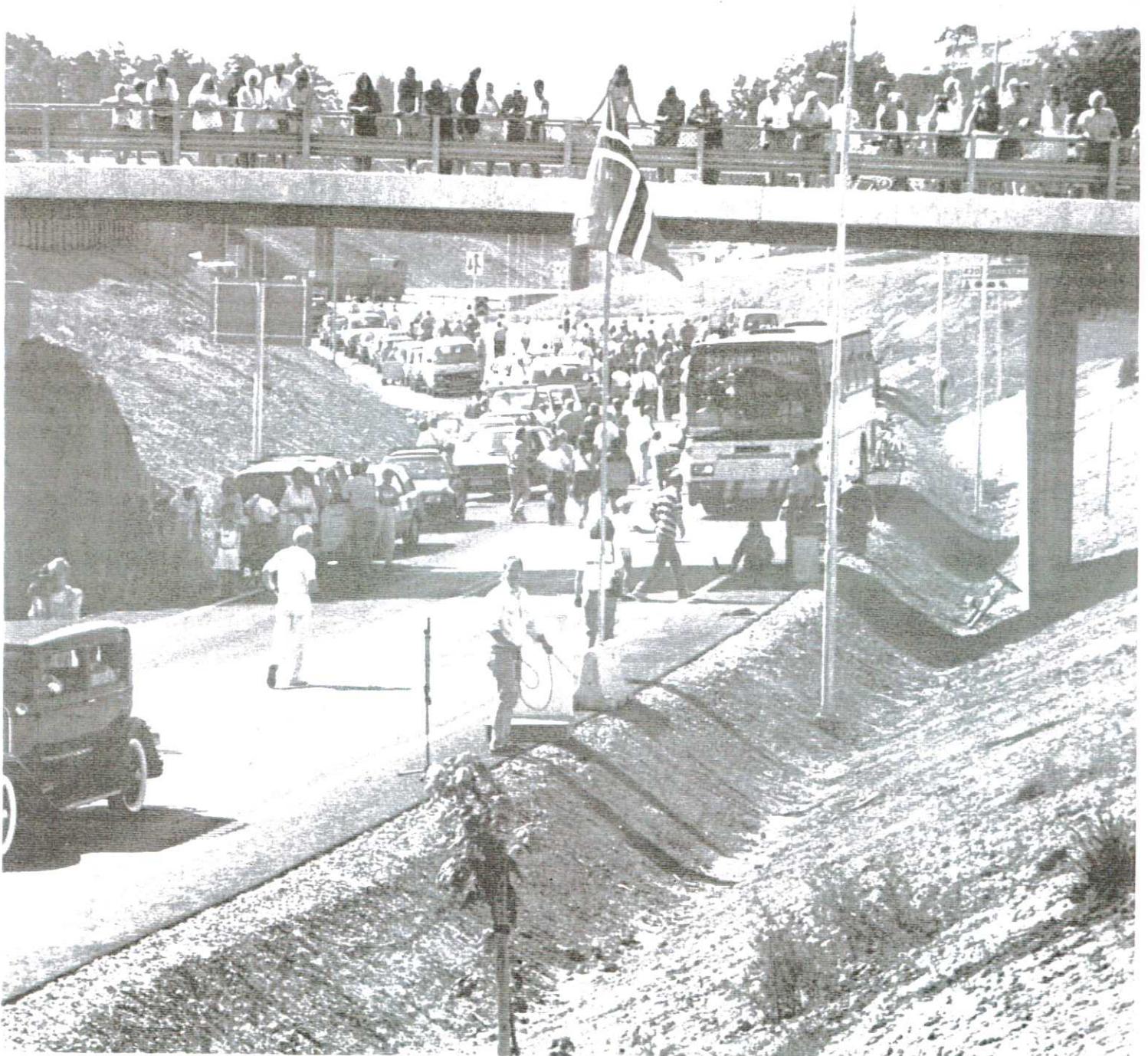
Det var den snart 9 år gamle skoleeleven ved Vik skole, Ketil Lilleholt, som fikk æren av å klippe snoren og erklære den nye parsellen av E 18 for åpnet.

Han ble valgt fordi han er et av skolebarna som har bodd langs den nåværende E 18 mellom Temse og Bie, en sterkt trafikkert 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 kubikk meter 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 bli 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.

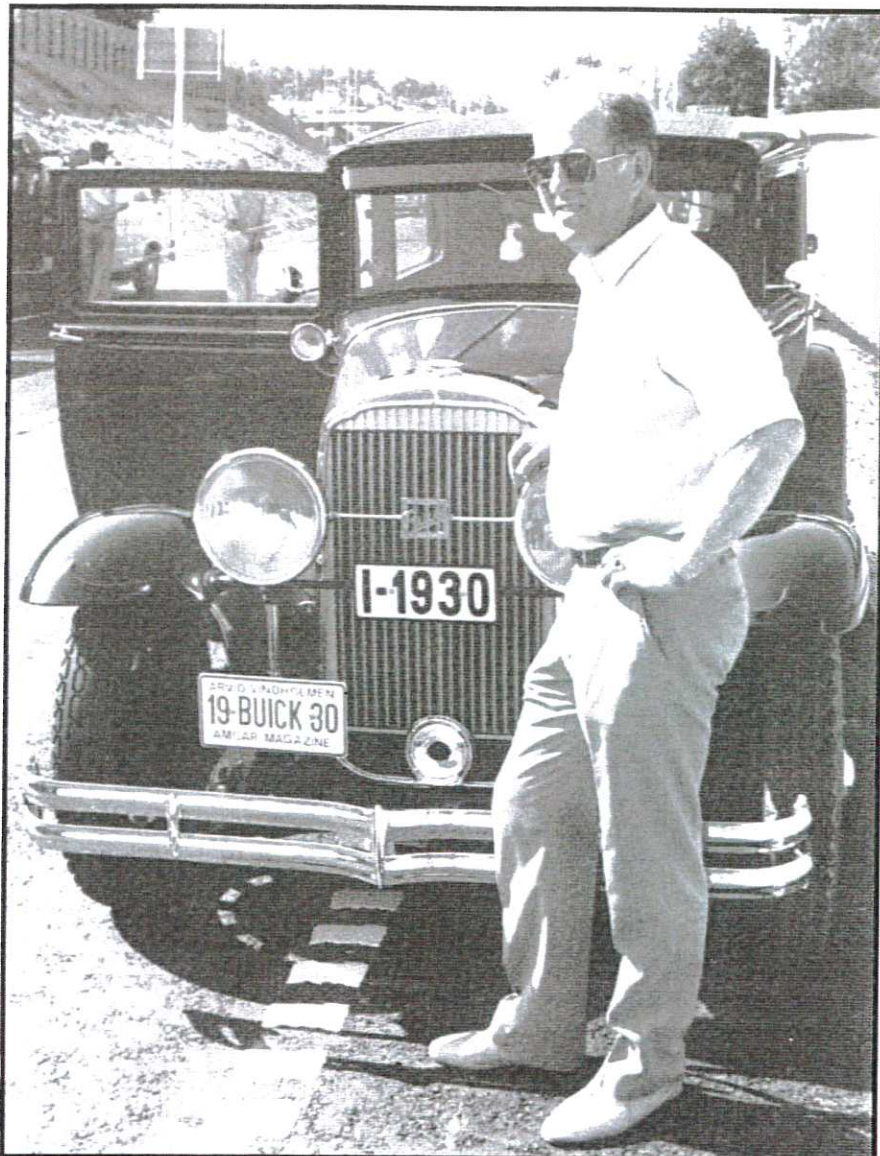
Vårt håp er at denne nye parsell av motorveg E 18 vil svare til forventningene - med tryggere skoleveg og en styrket/bedret konkurransesituasjon for næringslivet i landsdelen. Samtidig med at Sørlandet etter hvert kan etableres som porten og bindeleddet til Europa.

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 skråninger og skjæringer. Noe denne bukett, plukket i veikanten, er et vitnesbyrd om. Ja, kryssene fremstår som parkanlegg med variert beplantning.

Bilistene vil allerede i dag møte en komplett vei, og det tjener til vegvesenets ros at det miljømessige etterarbeider er gitt høy prioritet. Måtte veistrekningen 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 selvskrevne 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 sekssylinder er helt strøket og interiøret er av første klasse. Lakkarbeidet er ikke mindre imponerende, med stilrikige farger og sirlige dekorstriper.

- Denne bilen må være helt enestående?

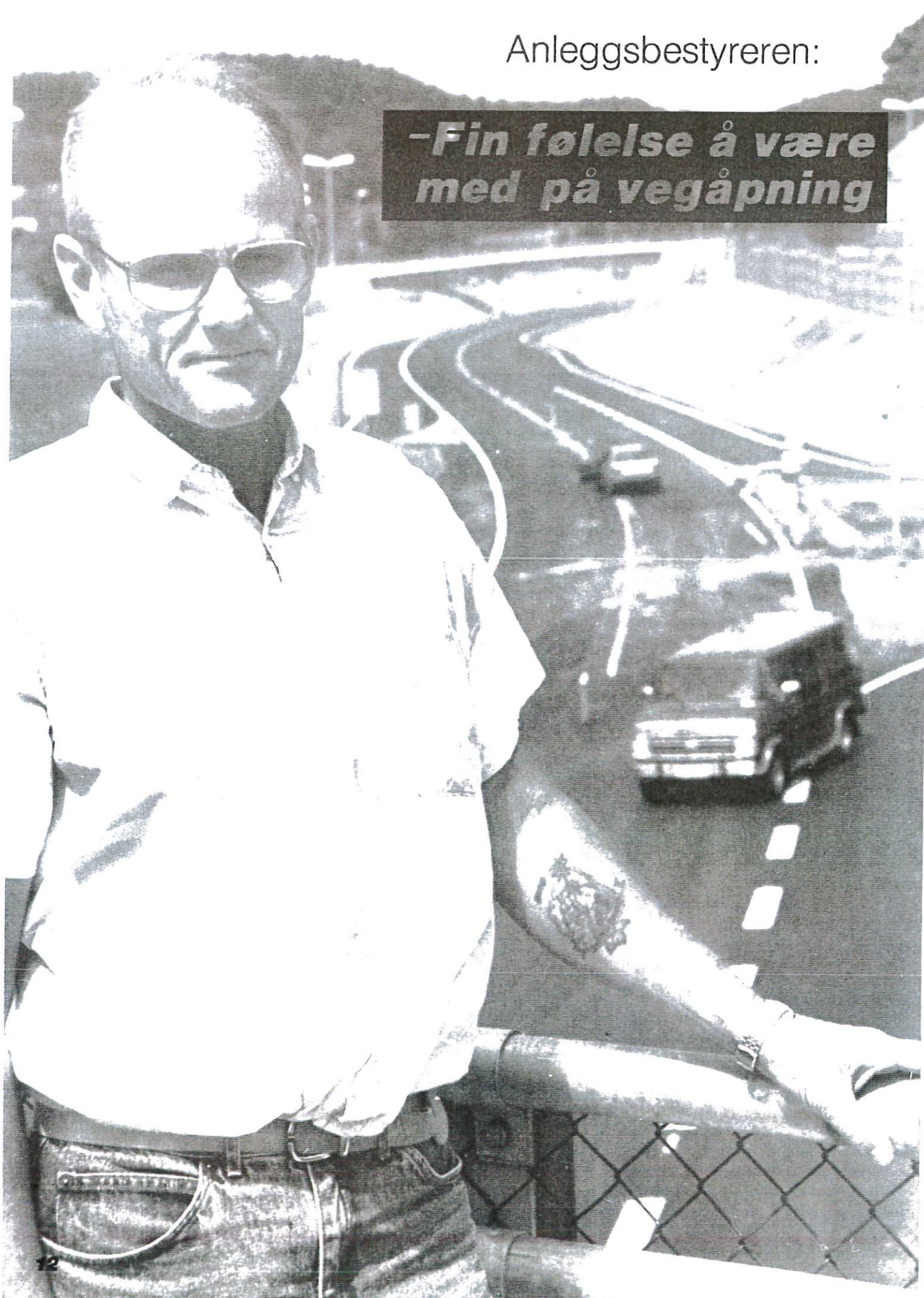
- Nei, jeg har en av samme modell hjemme, som jeg nå skal ta fatt på, sier Vindholmen.

- 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 budsjetter. 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 edellauvskogreservat 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, skråninger 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 ekstra-bevilgning 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 fellesferien 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. Kraftttaket på værparten 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 Høl-Mjåvatn 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.

