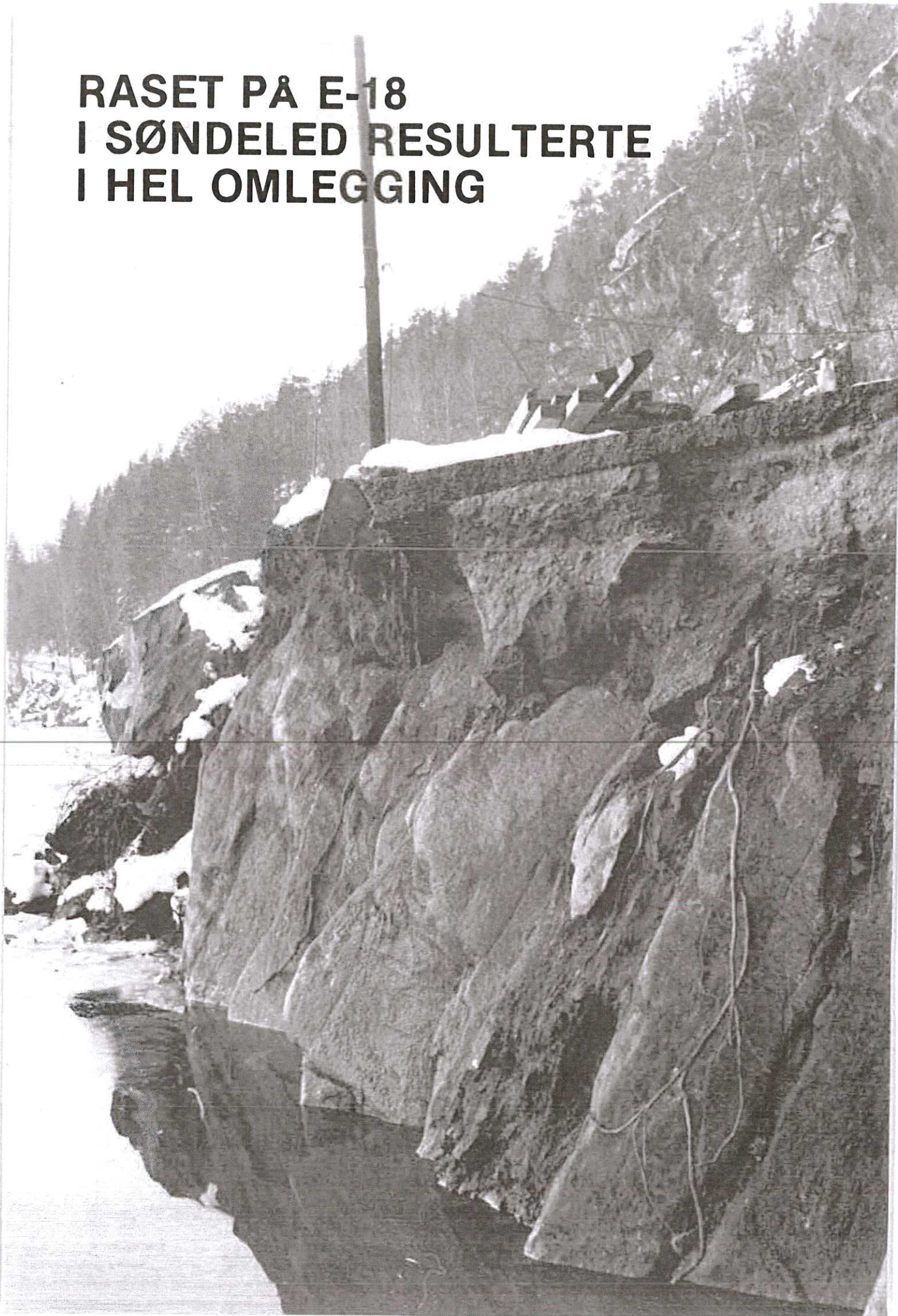


RASET PÅ E-18 I SØNDELED RESULTERTE I HEL OMLEGGING



En fjellnese begrenset raslengden vestover.

Hva skjer når en viktig ferdselsåre som E-18 gjennom Aust-Agder plutselig raser ut i sjøen, i hele sin bredde, - og i en lengde av ca. 40 meter.

Det fikk vi erfare natten til 9. desember, da E-18 forsvant like vest for Sønedeled sentrum.

Heldigvis gikk ikke liv tapt, men en mopedist på veg til arbeid kjørte ut i, og kom velberget på land igjen.

Trafikken ble så raskt som mulig dirigert om Vegårshei. De aktuelle omkjøringsvegene ble kraftig strødd, og politi og lensmenn ble straks satt i beredskap for å omdirigere trafikken.

Tungtrafikken skapte store problemer. Trailere uten kjettinger kjørte seg fast, enten i grøfter eller motbakker, og skapte kaos på de til dels smale vegene.

snø. En spesiell patrulje fra vegvesenet hadde full jobb med å holde skiltene

lesbare. Værgudene viste seg fra sin verste side søndag 11. desember. Snøen lavet ned over hele fylket, sludd og regn langs kysten og tung snø i de indre bygder. Dette resulterte i glattføre, som gjorde det umulig å komme frem uten bruk av kjettinger. Og det var det mange som manglet.

På et tidlig tidspunkt etter raset, fremkom klare indikasjoner på at stabilitetsforholdene kunne være usikre også på andre deler av vegen langs Vesterbukt. Prøvetakinger ute i fjordarmen tydet på at den ca. 300 meter lange vegstrekningen kunne ligge på leire. Undersøkelser viste også bratte skråninger under vann, og topplag på opptil 6-7 meter med meget bløte løsavleiringer utenfor fyllingsfot.

Det var derfor nødvendig å utføre grunnundersøkelser på resten av strekningen. Sonderboringer med Roc

Raset tok med seg hele vegbredden i en lengde av 40 meter.





Den første forbindelse over rasgropa er etablert.

601 øst for raset viste bratt skråfjell under vegen, og muligheter for bløte avleiringer under fyllinga. De prøver en maktet å få opp her viste imidlertid bare grus og sand. På dette grunnlag ble vegen her vurdert å være stabil.

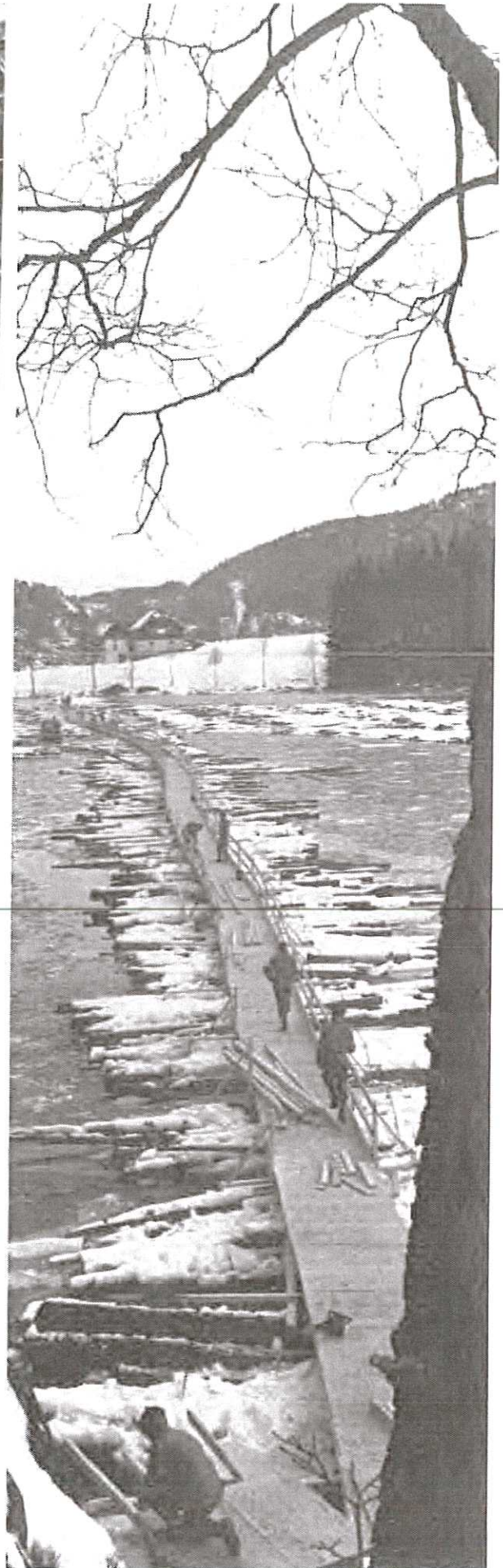
I rasgropa lå sjøbunnen med slak helning utover. Fjellet stuper bratt ned langs innerkant veg. Sonderboringer i rasgropa indikerte bløte masser under de utraste fyllmassene.

Strekningen vest for raset viste lag med bløt leire ute i sjøen. Det er imidlertid ikke entydig fastlagt om deler av fyllinga hviler på slike leirmasser. En rekke forsøk på å ta opp prøver viste bare grus/sandforekomster.

Fjellformasjonen er svært variabel. Dybder til fjell under ytre vegkant varierer fra få desimeter til 12-13 meter. Som en foreløbig løsning ble det bestemt at en avlastning/avslaking av fyllingsskråningene ville gi en viss bedring av stabiliteten.

Trafikken er siden blitt regulert med signalanlegg, og går på en kjørebane. En rekke sikringstiltak ble satt i gang.

På 2 dager ble det bygget gangveg over Vesterbukta.





Undersøkelsene gikk kontinuerlig, både til vanns og på land.

og må ses i sammenheng med hel omlegging av strekningen.

I følge arbeidsprogrammet startet denne omleggingen 27. feb. Mellom 25000 og 30 000 m³ fjellmasser skal fylles i bukta, samtidig som en fortrenger et opp til 7 meter tykt leirlag langs bunnen. Massene tas både øst/ og vest for rasstedet, og gjenfyllingen er beregnet å ta ca. 14 dager.

Når dette nummer av SP leses, skulle i beste fall disse arbeidene være avsluttet.

Da er kanskje tiden inne til å sette seg ned og gjennomdrøfte om ting kunne ha vært gjort annerledes. Trenger vi å utarbeide en kriseplan i tilfelle liknende uhell inntreffer? Hva med nødvendig lager av skilter, borutstyr og annet materiell, har vi det? Hva med å uttale seg til pressen? Har vi høstet erfaringer som kan komme oss til nytte neste gang liknende ting skjer?

MK

Overing. Pedersen og assistent Lars Bakken er fornøyde med gjenfyllingen. (Foto: Svein Sundsdal).

