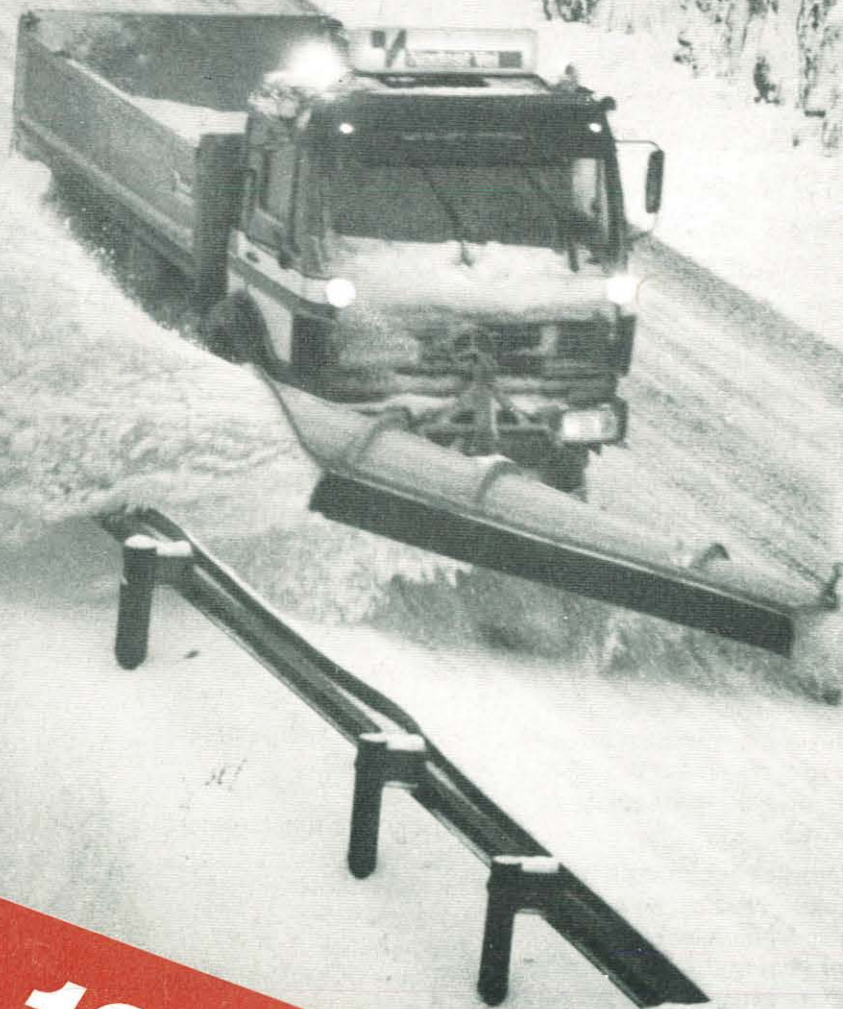
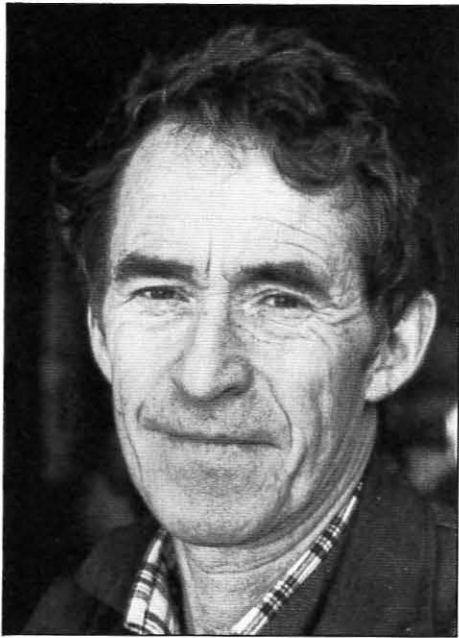


BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN, AUST-AGDER

Sørlandsporten



JULEN 1990



Verkstedformann Helle Iuell

MASKINAVDELINGEN PÅ SKRAPHAUGEN?

UVISS FRAMTID for DYKTIGE FAGFOLK

Maskinavdelingen skal nedtrappes. Ingen skal sies opp, men det kan bli aktuelt å overføre folk til andre avdelinger. Innkjøp av nye maskiner skal i framtida begrenses til vedlikeholds-maskiner for å opprettholde en beredskap. De ansatte i maskinavdelingen er dyktige fagfolk som mener de kan jobben. På de fleste områder mener de at de også kan konkurrere i pris med private.

Maskinavdelingen møter vår tids krav til konkurransedyktighet direkte og brutalt. Politiske myndigheter mener private maskineiere kan gjøre jobben billigere, og ønsker å sysselsette private entreprenørers store maskinpark.

Maskinsjef Herman A. Cappelen har flere ganger gitt sine hjertesukk til Sørlands-porten. Nå ønsket vi å hilse nærmere på maskinavdelingen og de som arbeider der.

- Maskinparken har en verdi på 90 millioner kroner. Normal avskrivning er 9 mill årlig. Vi får bare kjøpe nye maskiner for fem millioner, og sender dermed fire millioner til vegdirektoratet, samtidig som vår maskinpark forringes. Det er bittert, sier Cappelen.

Avdelingen disponerer med stort og

smått ca. 1000 maskiner, fra små håndmaskiner til tunge kjøretøyer:

300 jord- og fjellarbeidsmaskiner
240 brøytepløyer
82 transportable brakker
34 person- og varebiler
6 veghøvler
6 lastebiler
1 lastebil med firehjulstrekk
6 små lastebiler
2 dumpere
1 tilhenger for tungtransport
9 hjultraktorer
2 merkemaskiner
1 selvgående vals
6 trukne valser
29 diverse vegdekkemaskiner
1 gravemaskiner
2 dozere
2 borvogner
2 små kompressorer

8 store kompressorer
9 hjullastere
1 knuseverk
4 transportører
7 strøandsiloer
4 div. maskiner for materialtransport
9 betongblandere
21 motorpumper
1 el.aggreat
2 grunnboringstraktorer
8 div. bygningshjelpemidler
7 snøfresere
71 sand og saltspredere
9 lasteutstyr
45 tilleggsutstyr
19 diverse maskiner til vegvedlikehold.

Verkstedet er utrustet for service og vedlikehold av det meste. Da vi var på besøk, hadde mekanikerne nettopp fullført heloverhaling av en lastebil



Tillitsmann Kristian Høgseth med snøfresen fra rv 45 som nettopp har gjennomgått full overhaling på verkstedet på Skarpnes.

(forts. fra s. 2)

som hadde vært under vann, og motoren måtte skiftes. Alt ble gjennomgått og reparert. Den nye motoren startet på første forsøk!

Ved siden står den store snøfresen fra Valle, som har sett bedre dager og er blitt erstattet av en ny. Nå har den fått en full overhaling. Solide plater er sveist på utslitte skovler og motoren er gjennomgått. Nå skal den være reserve for Telemark.

Kristian Høgseth er tillitsmann for de ansatte ved maskinavdelingen. Han ser ikke lyst på framtida for avdelingen:

- Vi har en trivelig arbeidsplass som vi ikke ønsker å miste. Vi har fått løfte om at ingen skal bli oppsagt. Vi vil få tilbud om andre jobber, i vedlikeholdet, i biltilsynet e.l. Vi vil også kunne få omskolering om nødvendig. De fleste ansatte er i alderen 40-60 år. Vi mener vi driver et førsteklasses, autorisert mekanisk verksted og kan reparere alt fra motorsager til personbiler og tunge anleggsmaskiner. Vi har både mekanikere og sveisere og tar alt vi kan rekke. Det har vært snakk om at vi også skal ta reparasjoner for kommune og stat. Vår timepris ligger langt under private verksteder, vi beregner oss jo ikke fortjeneste.

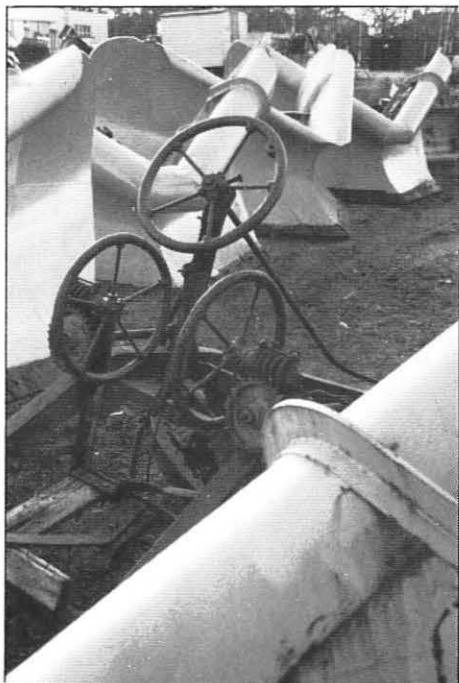
Tjøstolv Jørgensen er verkstmester på vegsentralen.

- Det er mye pessimisme her nå, det gnager på oss. Vi regner ikke med at det blir store forandringer før 1993, men etter det er det helt uvisst. I det daglige er humøret likevel bra, folk er med og har en positiv innstilling til jobben.

Helle Luell, verkstedformann, er en av veteranene på maskinavdelingen. Han begynte 5.9. -1951. Han fikk plass som læregutt etter å ha fullført yrkesskolen, og har vært i vegvesenet siden. I januar fyller han 58.

- Vi har hørt noen dystre meldinger, men til nå har vi hatt mer arbeid enn vi kan rekke over. Hvis det skulle røyne på i vinter, så får de nok se at det er bruk for oss. oss! Staben består av håndplukka folk. Ustyret er bra, selv om det er enkelte ting vi savner, bl.a. testutstyr for bremses. Men når vi trenger det, kan vi teste bremses på biltilsynets utstyr.

Det er klart vi lurer på hvordan vegvesenet vil se ut i 1995, og hva det blir til med maskinavdelingen, sier Luell.



Fotografen kunne ikke stå i mot dette motivet: den gamle vegskrapa som har fått et siste hvilested blant moderne brøytepløger på Skarpnæs. Er det slik det skal gå med hele maskinavdelingen....?

Blir bak rattet så lenge det er biler i vegvesenet



Mangfred Nygård begynte i vegvesenet i 1970. Nå er han maskinavdelingens langtransportsjåfør, en jobb han har hatt i mange år. Turen går ofte over fjellet til Sogn for å hente rekkverk, til Solør for å hente påler, til Oslo og Drammen, og med tunge maskiner til alle kanter av fylket. Bilen, en Scandia som var ny for to år siden, har allerede tilbakelagt 160.000 kilometer, de aller fleste med Nygård bak rattet. På langtur overnatter han som regel i bilen, det blir gjerne 50 overnattinger i bilen i løpet av et år.

- Det passer meg godt å være litt fleksibel. Det får jeg anledning til i denne jobben.

I sommerhalvåret blir det som regel en eller to langturer i uka. På vinteren tar han sine tårner med brøytebil og salting på E 18 og stiller ellers som reserve for hele fylket, der det måtte være behov.

- Maskinavdelingens verksted er førsteklasses. Vi er selvhjulpne med alt.

Nygård er 42 år og satser på bli bak rattet så lenge det fins biler i vegvesenet, om helsa holder, legger han til. Hittil har han aldri vært sjukmeldt. Jobben kan være hard, og ikke av de sunneste, med mange timer på baken. Det tar han igjen på fritida. Den store interessen er jakt og jakthunder. Han stortrives med hundene i fjellet og driver også med jaktprøvekonkurranser.

- Men du kan si jeg er mer bikkjemann enn jeger, det er ikke så viktig om jeg får bytte, sier sjåføren som også tar seg tid til noen turer i sjekta om sommeren.

Nytt alternativ for Arendal øst-vest:

Etter den sterke kritikken fra fylkeskonser- vator, fra miljø- verninteresser og ikke minst fra beboerne i Blødekjær, arbeider veg- kontoret nå med et nytt alternativ for kryss med den planlagte øst-vest-for- bindelsen i tun- nel fra Barbu til Myrene.

Kryss
i fjell
sparer
miljø
Bløde-
kjær

Det nye alternativet vil ikke berøre den bevaringsverdige eiendommen Blødekjær 14, Arendals første allmueskole, som måtte rives i følge de opprinnelige planer. Bortsett fra to tunnelåpninger vil øst-vest-forbindelsen etter det nye forslaget ikke berøre miljøet i Blødekjær i det hele tatt.

Den nye løsningen innebærer også at trafikken i

øst-vest- forbindelsen vil bli uhindret av rundkjøringen som var planlagt midt i Blødekjær.

Det nye alternativet går ut på at i stedet for en rundkjøring i dagen, med fotgjengerpassasje under, senkes tunnelen "en etasje", slik at den ikke kommer opp i Blødekjær i det hele tatt. Forbindelsen, i begge retninger, sikres ved tunnelinnslag på hver side av Blødekjær, i virkeligheten et toplans kryss som delvis vil ligge i fjell.

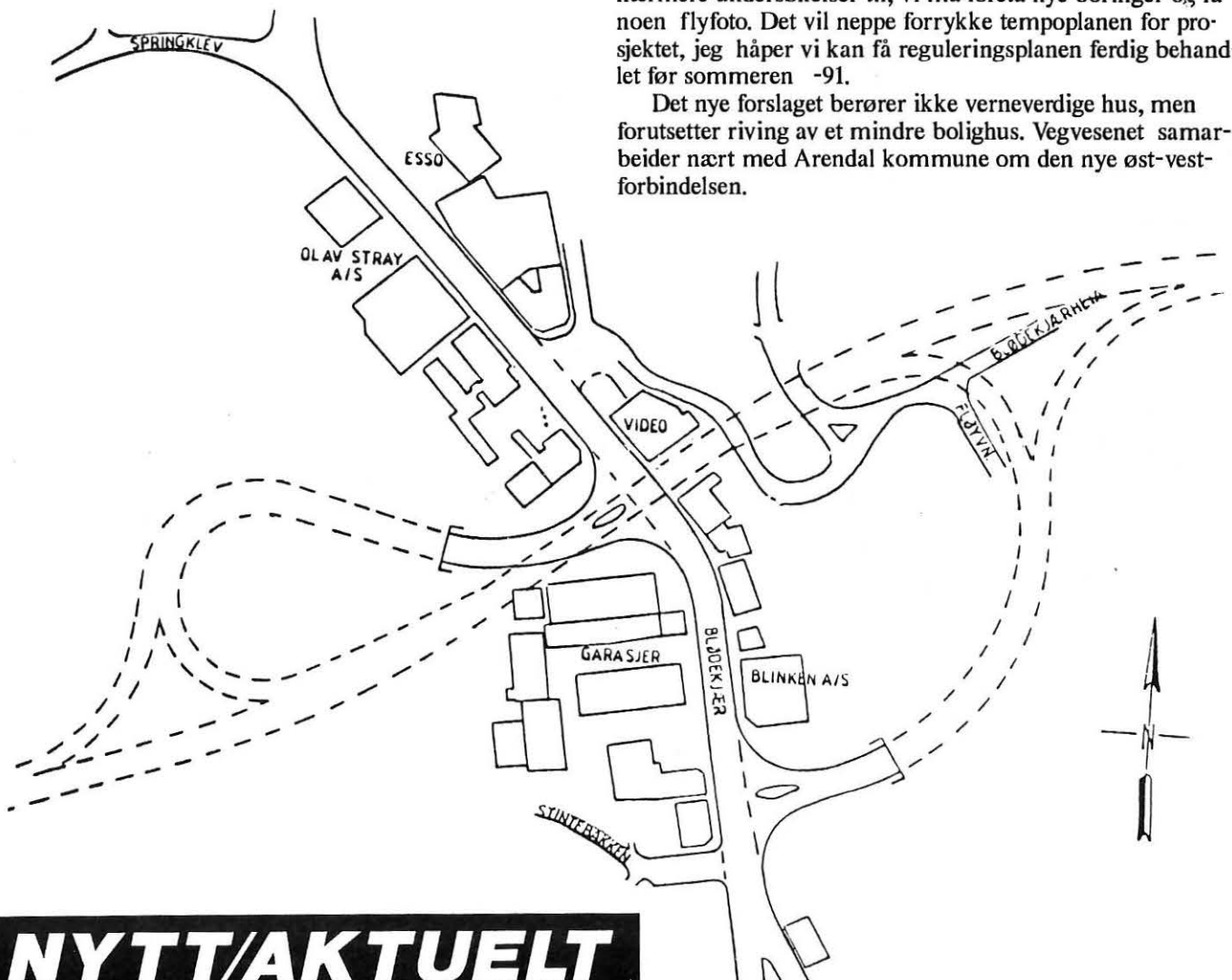
- Etter de sterke reaksjonene på Blødekjær-rundkjøringen har det vært snakket mye om alternative løsninger i flere avdelinger på vegkontoret, sier overingeniør Finn Ole Jørgensen i planavdelingen, som fikk i oppdrag å føre den nye løsningen på papiret.

Det har vært visse betenkeligheter med å legge et veg- kryss som dette inn i fjellet, men denne siden av saken er klarert med Vegdirektoratets planavdeling og veglaboratoriet. Jørgensen har vært ens ærend i Oslo for å drøfte saken.

EKSTRAUTGIFTER?

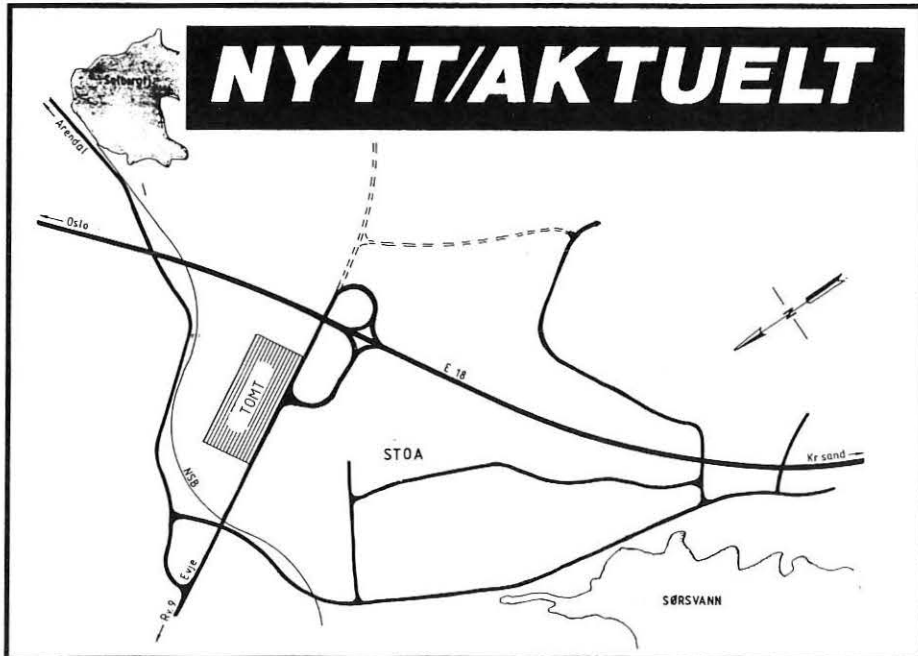
- Nå skal vi vurdere nærmere om de trafikktekniske og miljømessige gevinster blir så store at de kan forsvare ekstrautgiftene ved en alternativ løsning. Vi må se mer på detaljene. Vegdirektoratet og veglaboratoriet fant de geometriske og trafikktekniske løsninger helt akseptable, og det ser ikke ut som om fjellet ved tilførselstunnelene vil by på store overraskelser. Før endelig stilling kan tas, må nærmere undersøkelser til, vi må foreta nye boringer og få noen flyfoto. Det vil neppe forrykke tempoplanen for pro- sjektet, jeg håper vi kan få reguleringsplanen ferdig behand- let før sommeren -91.

Det nye forslaget berører ikke verneverdige hus, men forutsetter riving av et mindre bolighus. Vegvesenet samar- beider nært med Arendal kommune om den nye øst-vest- forbindelsen.



NYTT/AKTUELT

NYTT/AKTUELT



Ideutkast til Stoa- stasjon på nyåret

Sørlandsporten nr. 2 1989 kunne melde at det arbeides med planer om å bygge ny kombinert veg – og biltilsynsstasjon på Stoa. Vegstasjon for område 1–2, og ny biltilsynsstasjon som erstatning for den på His som i en årrekke har vært for liten. Den aktuelle tomten ligger vis a vis bryggeriet, langs rv. 9, og er på ca. 30 mål brutto. Reguleringsplanen for dette området er nå under utarbeidelse i Øyestad kommune, og vi venter den klar i første halvdel av 1991.

Arbeidet med dette prosjektet startet opp allerede i februar 1988, da vegsjefen oppnevnte en gruppe som skulle vurdere aktuelle tomtealternativ for stasjonen. Denne gruppen konkluderte med at den beste beliggenheten for den kombinerte stasjonen, er den tomten som nå innreguleres av kommunen.

Arbeidet lokalt med ny stasjon på Stoa er kommet så langt at vi står foran fasen med prosjektering av de nødvendige bygningene. Vi oppdaget imidlertid at vi liksom ikke hadde fått snøret helt i bunn for byggesaken på sentralt hold i Vegdirektoratet. Tidligere hadde det vært med et mindre beløp på driftsbyggningsbudsjettet, men dette forsvant helt for 1990. Vegsjefens kontakter med ledelsen sentralt ga for så vidt positive signaler, men vi kom ikke lenger. Problemet viste seg å være at både Statens bygg- og eiendomsdirektorat og Vegdirektoratet må bevilge penger til slike kombinasjonsprosjekter, og her hadde ikke kontakten mellom direktoratene vært god nok. Nå mener vi dette er et tilbaketrukket stadium og at saken er i gjenge.

For å ta fatt på planfasen nedsatte

vegsjefen i september en arbeidsgruppe på fem personer og en prosjektgruppe på tolv personer. Arbeidsgruppen består av folk fra brukerne, mens prosjektgruppen er sammensatt av folk fra ledelsen og organisasjonene.

Gruppen fikk som første oppgave å framskaffe romprogram og kostnadsoverslag, for å kunne få med tall i budsjettet for 1992. Det er for tidlig å si noe sikkert om kostnadsrammen, den skal foreligge primo januar 1991, men vi har til nå operert med 23 mill kr.

For å få ideer til planløsninger og utnyttelse av tomten, har vegsjefen bestemt at vi skal forsøke med idekonkurranse blant noen få arkitekter, kalt parallele ideutkast. Når disse foreligger utpå nyåret en gang, vil vi velge det beste utkastet og engasjere arkitekten til å føre prosjekteringen videre.

Å si noe sikkert om når vi kan stikke spaden i jorda, er foreløpig umulig. Men vi er nå blitt registrert på den nødvendige prioriteringslista, og vi vil ha tall med på budsjettforslaget for 1992. Når det blir bevilgning, kan bare tiden vise.

MR



Sørlands- porten

Bedriftsavis for Statens vegvesen,
Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret, Postboks 173,
4801 Arendal

Redaksjonsutvalg: Mads Krogh,
Kirsten Lindeberg

Reportasjer: Ottar Johansen, Mads
Krogh m fl

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

Repro og montasje: Mæland Offset,
Arendal.

Opplag 900.

God jul og godt nytt år!

Vi bestreber oss på å lage en innholdsrik og interessant bedriftsavis. Vi vil gjerne ha stoff fra alle deler av driften, og tar gjerne i mot ideer. Redaksjonen kan være behjelpelig med tekst og bilder. Etter ønske bringer vi i år intervjuer med fagsjefene i stedet for de tradisjonelle "julehilsener".

Redaksjonen

Forsida: Får vi snø i vinter, eller blir det med den lille forsmaken i slutten av november. Den påpasselige brøytesjåføren er fotografert på rv 9 ved Frolands Verk.

KJÆRE VEGFOLK!

Vi kan igjen se tilbake på et innholdsrikt år. Bevilningene er i knappeste laget, men det går framover.

Etter en fin innsjutt fra anleggsavdelingen er Brokke - Suleskardvegen åpnet. Trafikkbelastningen er overraskende høy og vedlikeholdet har fått nye oppgaver. Det klages over vegbredden (3, 5 + 2 x 0, 25), men den anser jeg for å være riktig. Skal det gjøres mer med den, får det bli en oppgave for neste generasjon.

Anleggsarbeidene med rv 12 gjennom Kyrkjebygda i Bykle følger programmet. Tredje og siste etappe - opp til Byklestøylane skal tas i 1991/1992. Nytt kryss rv 9/rv 12 på Evje har vi også fått, og det er nå gode muligheter til å få skrevet opp rv 12 til aksellast 10/8 fra 1991.

Planer for nye parseller av E 18 begynner nå å komme under kontroll. Det gjelder Øygardsdalen - Morholt i Grimstad og Rannekleiv - Nedenes - Temse i Øyestad og Grimstad.

Hovedplan for Arendal øst-vest har nå passert fylkesutvalget og er klar for godkjenning i Vegdirektoratet. Vi regner med startbevilgning til grunnerverv i 1992.

Fylkesplan for perioden 1992-1995 er nå under utarbeidelse. Vår oppgave er å utarbeide en fylkesvegplan (FVP). Vi har sett det som vår plikt å gjøre rede for ressursbehovet slik at fylkesvegnettet innen år 2005 kan bringes i harmoni med riksvegnettet. For å klare det trenger vi en økning i de årlige budsjetter på ca. 20 mill. kr.

Vi må unngå at fylkesvegnettet fortsatt blir liggende som en flaskehals mellom skogsbilveger (10 t) og riksvegnett (10 t). Arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1994-1997 er startet opp og et strateginotat ble oversendt Vegdirektoratet 1. desember 1990.

For bedre å kunne møte de utfordringer som Statens vegvesen står overfor, har Vegdirektoratet utarbeidet og iverksatt en ny organisasjonsplan for Vegdirektoratet. Basert på de foreliggende arbeidsoppgaver/resultatområder er det opprettet en Miljø- og trafikk-sikkerhetsavdeling direkte under vegdirektøren. Det er videre opprettet en Plan- og anleggsavdeling. Toppledergruppen er redusert til tre, vegdirektør, teknisk direktør og administrasjonsdirektør.

Nå er det vegkontorene som står for tur for omorganisering. Som for Vegdirektoratet skal vi ta utgangspunkt i målstyring og arbeidsoppgaver/resultatområder. Arbeidet skal utføres i samarbeide med organisasjonene og være avsluttet innen 1. juli 1991. Eventuelle endringer i avdelingsstruktur og arbeidsoppgaver skal være

gjennomført innen 1. april 1992.

I vårt forsøk på innføring av målstyring i Aust-Agder, har vi valgt å bruke samlebetegnelsen "virksomhetsplanlegging". Vi har nå gjennomført 1. runde med utarbeidelse av

Strategisk plan 1990-1993

Årsplan 1990

Avdelingsplaner 1990

For hvert av de tre plannivåene er det utarbeidet konkrete målformuleringer med angivelse av tidspunkt for jobbutførelse og prosjektansvarlig. Erfaringene så langt med dette forpliktende "regnskapssystemet" er positive. Vi arbeider for at arbeidsmetodikken skal gjennomføres på alle nivåer.

Etter ønske fra Vegdirektoratet er områdeinndelingen tatt opp på nytt. Spørsmålet må ses i sammenheng med en eventuell omorganisering av maskinforvaltningen til en forvaltningsbedrift (selvstendig resultat enhet tilknyttet Statens vegvesen), forventet størrelse på maskinparken og det planlagte fellesanlegget biltilsyn/vedlikehold på Stoa.

Etter min oppfatning, må vi nå skaffe oss et utgangspunkt der vi raskt kan tilpasse oss endrede forutsetninger og være konkurransedyktige. Stoa-prosjektet ser jeg som en nødvendig forutsetning for å komme i en slik posisjon.

Med utgangspunkt i dette sentrale kystanlegget vil det være mulig å foreta de reduksjoner som av økonomiske og driftsmessige grunner vil være riktig. Ved en reduksjon i antall områder gjør jeg regning med at det vil bli behov for garasjeanlegg/depoer.

Stoa-prosjektet befinner seg på Vegdirektoratets "lister", og det skal drøftes med Samferdselsdepartementet og Statens bygge- og eiendomsdirektorat i desember 1990. Mitt håp er at vi nå kan få en rask avgjørelse og at startbevilgning kan komme i 1992. Det er nå på tide at vi får tatt i bruk moderne informasjonsteknologi som beslutningsstøtte for vedlikeholds-

driften, og at vi får opprettet en vaksentral med 24 timers drift.

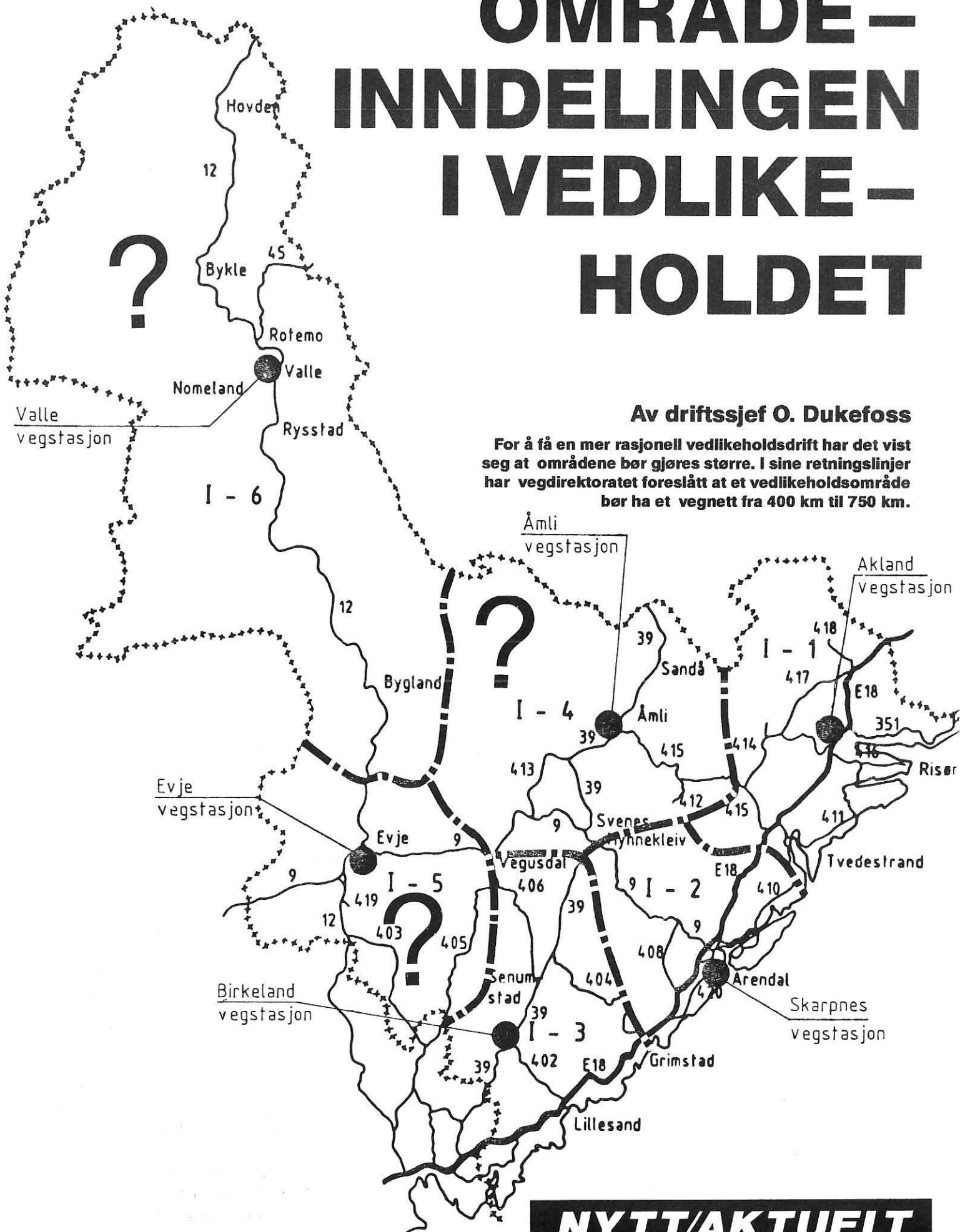
Drivkraften bak det vi arbeider med er ønsket om å beholde våre arbeidsoppgaver/arbeidsplasser. Skal vi klare det, må vi være konkurransedyktige og yte en service som er bedre enn det andre er i stand til. Ressursene i etaten er store.

Jeg vil takke for innsatsen gjennom året og ønske fylkets vegfolk en god jul og et innholdsrikt nytt år.

Harald Gjerstad



OMRÅDE- INDELINGEN I VEDLIKE- HOLDET



Av driftssjef O. Dukefoss

For å få en mer rasjonell vedlikeholdsdrift har det vist seg at områdene bør gjøres større. I sine retningslinjer har vegdirektoratet foreslått at et vedlikeholdsområde bør ha et vegnett fra 400 km til 750 km.

NYTT/AKTUELT

Større områder gir muligheter for bedre utnyttelse av maskiner og andre ressurser. Det spares investeringer både til bygninger og dyrt utstyr ved at færre vegstasjoner må opprettholdes. For å tjene publikum bedre, skal flere arbeidsoppgaver flyttes fra vegkontoret til vegstasjonen. Erfaringen viser at det stadig stilles nye krav til vedlikeholdet av våre veger, bl. a. synes det å gå mot heldøgns betjening av stasjonene, noe som også tilsier færre stasjoner.

Arbeidet med områdeinndelingen har i de aller fleste fylker ført til en betydelig reduksjon av antallet områder. Tabellen viser utviklingen fra 1. 1. 1981 til 17. 8. 1990. Vi ser at våre nabofylker, som begge er større enn vårt fylke, nå har kommet ned på 4 områder. Aust-Agder har fortsatt 6 områder.

Oversikt over fase 1 pr. 17.8.1990

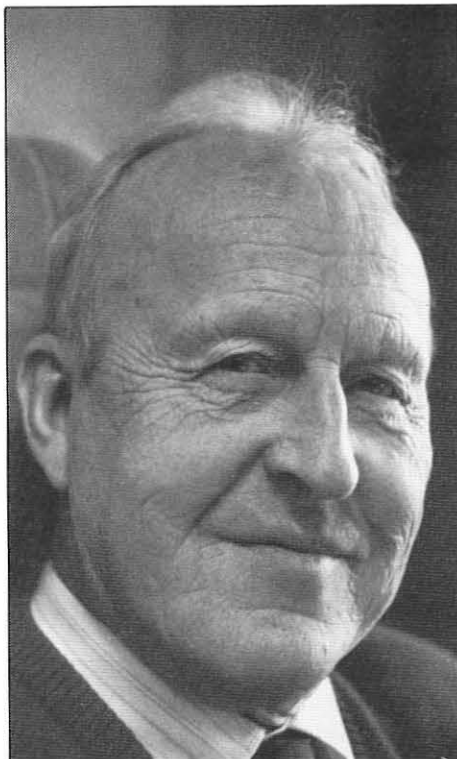
Fylke	Ny inndeling ant. omr.	Inndeling km/omr.	1.1.1981
Østfold	4	462	6
Akershus	5	406	8
Hedmark	9	496	12
Oppland	8*	453	10
Buskerud	7	329	7
Vestfold	3	417	3
Telemark	4	570	8
Aust-Agder	6	306	6
Vest-Agder	4	546	6
Rogaland	6	470	7
Hordaland	5	699	8
Sogn og Fj.	6	509	6
Møre og Ro.	9	396	13
S.Trøndelag	7	508	9
N.Trøndelag	6	551	9
Nordland	10	518	11
Troms	6	577	9
Finnmark	6	460	6

Til sammen 111 473 144

* planlegges redusert til 7.

Som kjent var saken om områdeinndelingen i Aust-Agder oppe for noen år siden. På grunn av lokal motstand mot forslaget som gikk ut på å redusere fra 6 til 4 områder, mente departementet at antall områder burde være som før hvis det ikke kunne oppnås enighet lokalt. Vegdirektøren har nå bedt vegsjefen vurdere områdeinndelingen på nytt. Dette arbeidet er i gang.

Vegkontoret har skrevet til 12 fylker som i noen år har hatt en reduksjon av antallet områder. Fylkene ble spurt om hvilke erfaringer de har hatt i disse årene. Spesielt ble de spurt om de hadde hatt negative erfaringer og om de "angret". De svar vegkontoret har fått, er stort sett bare posi-



tive, både når det gjelder økonomi og andre viktige forhold.

De politiske myndigheter stiller stadig krav til vegvesenet om mer rasjonell drift, altså "mer ut av krona". Entreprenørene vil gjerne "overta" vegvesenet, og hevder at vegvesenet ikke er konkurransedyktige.

Hvis de ansatte ønsker å konkurrere med entreprenørene, må de innse, og godta, at forandringer kan være nødvendige noen ganger. Hvis det forlanges at vegvesenet ikke skal kunne forandres, må det innses at etaten vil miste fler og fler av arbeidsoppgavene. Som det vil være kjent for mange, arbeides det nå med en ny organisering av vegkontorene. De forandringer som er foreslått vil bli store, bl. a. vil enkelte stillinger bli foreslått fjernet.

I det arbeid som pågår med områdeinndelingen i Aust-Agder, blir flere alternativ vurdert. Ett alternativ går ut på 4 områder, 2 områder vil altså gå ut. Disse 2 områdene kan være I-4(Åmli) og I-6(Valle) eller I-4 og I-5(Evje).

En reduksjon til 4 områder vil ikke berøre svært mange av de ansatte. Vegvesenet har ikke regnet med noen reduksjon i bemanningen som en direkte følge av færre områder. Det vil bare bli tale om at arbeidsplasser kan bli flyttet fra en kommune til en annen. Når slik flytting blir aktuell, vil vegvesenets ledelse ved forhandlinger med de ansatte søke å finne best mulige løsninger på eventuelle problemer.

Det har desverre allerede gått poli-

tikk i saken. Politiske organer fatter vedtak før saken er utredet. I slike saker ligger - som kjent - avgjørelsesmyndigheten sentralt, og de lokale politiske organer har bare uttalerett.

Det er spesielt uheldig at en arbeidstakerorganisasjon går ut med en resolusjon før saken er utredet og eventuelle konsekvenser for de ansatte er klarlagt. Dette kan bare ha som resultat at det gode samarbeidet innen vegvesenet blir skadelidende.

Noen år tilbake måtte fylkesvegnettet i Aust-Agder reduseres med 33 % som følge av en ny inntektsordning. Reaksjonen omkring i fylket var sterk, og språkbruken dramatisk. Det ble hevdet at reduksjonen av fylkesvegnettet ville bety "svartedauden for de indre bygder" o. s. v. Det skulle vise seg at kommunene fikk flust med penger til de nedklassifiserte vegene, og at en del av bevilgningen til disse vegene brukes til andre formål. Enkelte kommuner er nå til og med i gang med å "privatisere" de samme vegene. De skal altså overlates til dem som bor langs vegene.

Spørsmålet om områdeinndelingen er en svært viktig sak for vegvesenet, og da ikke minst for vegvesenets stilling i tiden framover. En reduksjon i andre fylker har ført til positive virkninger for vegvesenets arbeid, og skadevirkningene for de ansatte synes små. Det burde derfor være mulig å oppnå enighet innad i Aust-Agder vegvesen om saken.

Nye informasjons- tavler for fjellovergangene

Nye fiberoptiske varselkilt er satt opp for å varsle om forholdene ved fjellovergangen Hovden-Haukeli. Det ene skiltet står ved Valle vegstasjon, det andre ved brøytebommen på Hovden. Den gamle varseltavla er flyttet til Bjæen, av hensyn til oppsitterne her, forteller overingeniør Torbjørn Frøysnes. De nye tavlene viser om vegen er åpen, om det er kolonnekjøring eller om den er stengt. De har også stor skrift i grønt for åpen, rød for stengt og oransje for kolonnekjøring. Tavlene kan styres fra brøytestasjonen på Haukeli. Det er også satt opp skilt ved Valle vegstasjon som viser tilstanden for rv. 45. De nye skiltene har kostet bortimot 200.000 kroner.

Planavdelingen:

– Miljøhensyn får økt betydning

- Avdelingen er tilført en ny stilling som prosjektleder for E 18. I og med at Finn Ole Jørgensen er engasjert som prosjektleder til 1993, ble det ledig plass for en vikar. En velkvalifisert sivilingeniør, Ola Olsbu, tiltrer ved årsskiftet. Han har vært ansatt ved vegkontoret i Telemark, forteller plansjef Harbo Colbjørnsen.

- Plansituasjonen er fortsatt anstrengt. Vi har en rekke store og tunge oppgaver både på kort og lang sikt, selv om vi ser en del lyspunkter nå: Både Øyestad og Grimstad har gått inn for vårt forslag til linjeføring for E 18 Rannekleiv- Temse, etter mye strid og protestaksjoner. Saken går nå til Vegdirektoratet for godkjenning. Tilsvarende gjelder for Arendal øst-vest, med godkjenning av vårt forslag både fra kommunen og fylkesutvalget.

- Anleggsfolk ønsker seg bedre planer...

- Vi kunne ønske bedre tid på alle planer, slik at kvaliteten ble enda bedre. Det hender f.eks. at det skjer ras fordi vi ikke var klar over at det var problematiske grunnforhold. Å komme så langt at vi kan utarbeide fullkomne planer anser vi umulig med de ressurser vi har. Når det gjelder byggeplaner og detaljprosjektering er det oppgaver like mye for anleggsavdelingen som for oss.

- Vi har et godt samarbeid på avdelingen og føler at medarbeiderne gjør en stor innsats for løse de oppgavene vi har. Om noen føler vi burde gjøre mye mer, så er svaret at vi har begrenset kapasitet og må prioritere. I forbindelse med kommuneplanleggingen må vi nå legge fram planer for vegtraseer som vi ikke regner med blir bygd ut før neste århundre. Det gjelder f.eks. Lillesand, som vi har arbeidet mye med.

- Målsettingen å bygge ut E 18 til motorveg er et greit utgangspunkt, vår oppgave er utnytte ressursene på en slik måte at vi kan løse denne oppgaven så raskt som mulig.

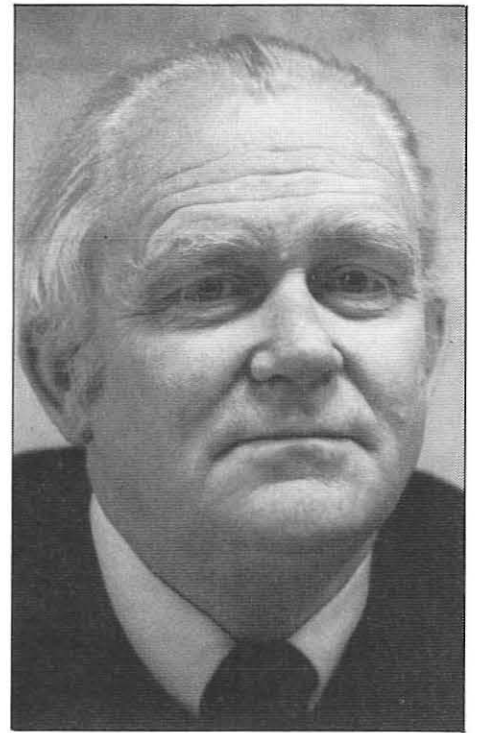
- Det er vår oppgave å ta alle mulige hensyn med vår planlegging. Etter hvert har vi skaffet kunnskaper som går langt ut over det som gjelder veg-

bygging i tradisjonell forstand. Miljøhensyn kommer stadig sterkere inn bildet og krever økt innsats fra vår side. I Vegdirektoratet er det etablert en egen miljøavdeling og vegkontorene skal følge dette opp. Hos oss skal etableres en tverrfaglig miljøgruppe. Finn Ole Jørgensen blir planavdelingens representant og gruppas koordinator.

I årene framover må vi legge mer vekt på miljøet langs vegene. Vi må være forberedt på miljøaksjoner som vi har hatt for E 18 og for Blødekjør. Debatten har i stor utstrekning vært saklig der aksjonsgruppene har vektlagt sine argumenter og vi være. Konklusjonen hittil er at vi har vunnet fram med vår linje. Vi har også et stort ansvar for trafikksikkerheten.

- Vegplanleggingen drives stadig ut fra ustrakt og økende bruk av personbil. Kan det fortsette slik?

- I dette århundre i hvert fall vil personbilen spille en sentral rolle på kom-



munikasjonssektoren i Norge. Etter hvert må vi akseptere at problemene på miljøsidene blir så store at vi må finne andre mer miljøvennlige løsninger. Boligutbyggingen må skje slik at enhetene blir store nok til å danne grunnlag for en god kollektivtrafikkdekning. Den spredte bosettingen si har vent oss til, gjør et kollektivtilbud ulønnsomt å drive. Vi må også være forberedt på at det stadig vil bli dyrere å bruke personbil.

Vedlikeholdsavdelingen:

– Frykter brøyte – sammenbrudd

- Vest-Agder var best i landet og Aust-Agder kom på andreplass på landsbasis i undersøkelsen av publikums syn på vintervedlikeholdet av våre veier. Det er interessant, selv om vi må ta alt med en klype salt. Men selv om bilistene var tilfreds, var det mange ting de satte fingeren på og som vi bør se nærmere på, sier vedlikeholdssjef Kjetil Nylund.

- Både på landsbasis og lokalt kom det fram mye negativt om bruk av salt. På bakgrunn av det er det gjennomført en informasjonskampanje om salting på vegene. Personlig tror jeg ikke jeg hadde våget å ha denne jobben om vi ikke kunne bruke salt. Svenskene har gjennomført forsøk som viser at saltet har stor betydning for sikkerheten. I Tyskland, der piggdekk er forbudt, og i

Alpene, pøser de ut med salt, her bruker vi svært lite i forhold.

- Ellers er jeg opptatt av budsjett-situasjonen, at vi har midler å jobbe med, er viktig. Nå er jeg litt bekymret, det ser ut til at vi får noe mindre enn det jeg mener det er behov for. Vi må satse på de vegene som har mest trafikk, det bekymrer litt.

- Videre er jeg redd for at vi ikke får brøytet vegene skikkelig om vi får en vinter med store snøfall igjen. Vi er helt avhengig av private brøytekontrakter. Bileierne sliter for å holde det gående, og får lite oppdrag fra oss ut over brøytingen. Når det ikke snør, får de bare forberedskap, og det kan de ikke leve av. Når det også er vanskelig med andre oppdrag, blir bileierne utpint og det går ut over standarden på

Anleggsavdelingen:

– Dristigere tilbud i hard konkurranse

- Anleggsavdelingen gjør mye godt, vi har topp motiverte og dyktige folk både i oppsynet og i driften. Samfunnet forlanger nå at vi også kan dokumentere at vi er dyktige. Flere anlegg skal drives etter egenregikalkyle, d.v.s. at vi må levere inn tilbud på egne arbeider. Med stor ledighet blant entreprenørene og til dels dumpingpriser er det vanskelig for oss å konkurrere. Vi er pålagt å øke prosenten av egenregikalkyler, målet er 15 pst. i -92, vi må vise at vi er konkurransedyktige, sier anleggssjef Kjell Birkeland.

Våre folk er topp motivert og minst like dyktige som ansatte hos private entreprenører. Entreprenørene har større fleksibilitet når det gjelder maskiner, vårt opplegg med egne maskiner kan være mer stivbent. Vi må videre operere med priser som går i balanse, de private kan gamble litt. Som markedet er nå, får vi mange av de samme problemene som de større entreprenørene.

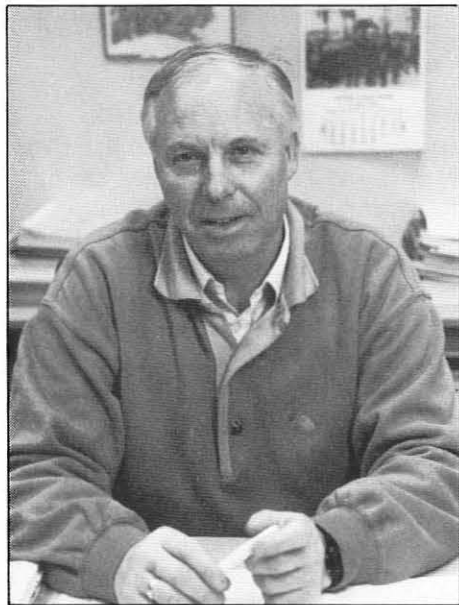
Det så vi i forbindelse med Gjørme bru på Tømse-Bie-anlegget. Der la vi inn tilbud på lik linje med andre. Laveste tilbud var 1,5 mill., vi lå på ca. 2 mill. Vi var ikke dårligst, men over halvparten lå lavere, samtidig som flere store entreprenører lå over oss igjen. Et mindre firma fikk jobben, som er utført tilfredsstillende og rimelig.

Kanskje har vi vært litt for lite dristige, vi må nok venne oss til å arbeide med mindre marginer, være litt tøffere og være villig til å risikere tap. Dagens situasjon har ført til skjerping av konkurranselysten, våre folk liker ikke å tape, og føler selv at de er like gode som andre. Vi skal legge inn nye tilbud, og jeg håper vi skal få vist at vi kan vinne i åpen konkurranse. Hadde markedet vært som for 3-4 år siden, kunne vi utvilsomt godt hevde oss.

- Det jeg ikke liker, er at bevilgningene til maskinkjøp etter hvert blir så lave at det bare rekker til å erstatte maskiner for vedlikeholdet. Anleggsmaskinene slites ned og blir ikke

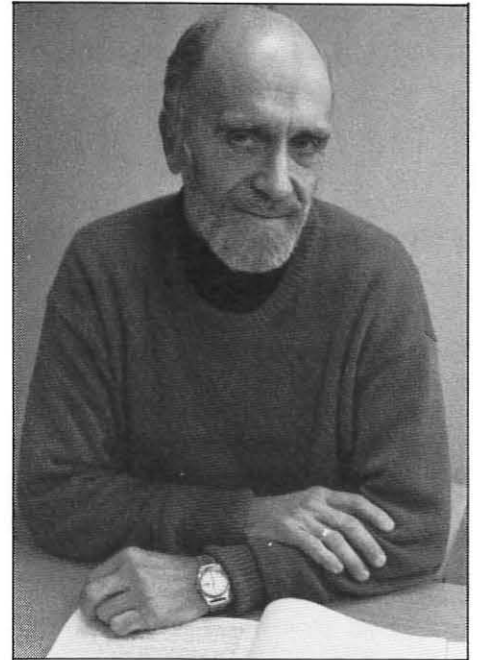
fram til tiltak, da vi fikk en ulykke med svært alvorlig utfall. Vi hadde oversikt over ulykker med personskaide, men var ikke klar over at det hadde vært en masse påkjørsler uten at mennesker kom til skade. Det viste seg at over 200 rådyr og 70 elg var kjørt i hjel over en tiårsperiode på en strekning i Grimstad. Mange dyr ble påført lidelser og det var betydelige materielle skader. De kjørende slipper vanligvis med en støkk, men så skjer det en ulykke med fatalt utfall. I avdelingsplanens målstyringsprosjekt hadde vi satt av i underkant av en million kr i fylket til sikring mot vilt. Det enkleste og billigste er å rydde et større område langs vegen, men i mørket, da drøyt halvparten av ulykkene skjer, er det mindre effektivt. Dette kan være et nytt argument for å gjennomføre prosjektet "belysning av hele E 18".

Gjerder er et annet tiltak som skal lede dyrene over vegen på steder som er mer oversiktlig, eventuelt belyst når det er mørkt. Andre fylker, og svensker, har arbeidet mye med disse problemene, og noen studiebesøk vil nok



utstyr og biler. I tillegg skjærer vi ned på egen maskinpark. Den dagen vi får en skikkelig snøvinter, er jeg redd for at materiellet bryter sammen.

Viltulykkene har vi vært klar over en tid, vi hadde arbeidet for å finne fram til løsninger sammen med viltneimndene og grunneiere for å finne



erstattet med nye maskiner. Dette påfører mange stress. De gule maskinene er jo selve symbolet på vegvesenet. Vi arbeider med å få til en fornuftig overgang til andre jobber i vegvesenet, og forsøker å "markedsføre" det som noe positivt. Men for folk som liker å bygge vegger er det ikke så enkelt å se på en ny jobb som en utfordring med nye muligheter.

Største oppgaver neste år blir avslutningen av Tømse-Bie med åpning til høsten, 12. sept er satt som foreløpig dato. E 18 Tveite-Rømyr fortsetter for fullt. I Valle har vi nettopp begynt bygging av ny bru. Dette arbeidet vil fortsette hele året. Her valgte vi nest laveste tilbud, som vi fant var best totalt sett.

være nyttig. På spesielt utsatte strekninger vil vi også vurdere å sette opp mye større blinkende skilt som varsler fare. Bilistene må lære seg til å sette ned farten ved varselskiltene, ikke bare fortsette i full fart, som nå.

En interessant sak som er under utredning i Vegdirektoratet, er vaktssentraler med døgnkontinuerlig vakt hele året. Det har vært antydning en vaktssentral i samarbeid med Vest-Agder. Det er allerede etablert et samarbeid i fylket med politiet, som gjelder beredskap angående vinterforhold, ikke minst salting, m.m. Det holdes også faste møter med politiet. Det arbeides med å få til ordening med at politiet melder fra ved ulykker som tilbakeføres til vegforhold. Biltilsynet rykker ofte ut ved ulykker, og skal i så fall informere vedlikeholdet. Ellers skal en person fra vegstasjonen rykke ut. Får vi en ordening med heldøgns vaktssentral, vil den stå for nødvendige utrykninger.

Biltilsynet:

Dårligere standard på bilparken

-Arbeidet for å få til en ny biltilsynsstasjon kombinert med ny vegstasjon på Stoa er fortsatt en hovedsak for oss, sier biltilsynssjef Jens G. Andersen.

Det er spesielt uteplassen som byr på problemer i dag, tomte er for liten for å få til en skikkelig løsning på biltilsynets mange behov: forskjellige typer kontroll, motorsykelprøver, for vektkontroll, for prøvekjøring av tunge kjøretøyer, parkeringsareal m.m. Nå foregår dette om hverandre, noe som gir en uheldig blanding av ulike typer trafikk.

De akutte behovene for kontorplass er løst ved brakker begge ender av stasjonen på His. Men det er bare en nødhjelp som gjør at stasjonen kan fungere.

Andersen er ellers opptatt av Bjørvik-utvalgets rapport om omorganisering av vegkontorene, i det nærmeste halvår blir dette en sentral debatt ved alle avdelinger. I følge rapporten blir hovedstrukturen i biltilsynet ikke endret, men det foreslås at stasjonene organiseres i to seksjoner i stedet for tre, kjøretøy og trafikk. Den nåværende kontorseksjonen foreslås delt mellom kjøretøy og trafikk. Et lite sekretariat skal ta seg av edb, økonomi, personalsaker o.l. Det fins ikke noe fasisvar, saken krever en grundig behandling, som vil foregå fra nyåret og fram til sommeren. Omorganiseringen skal gjennomføres i -92.

En annen viktig sak er målstyring, som nå skal gjennomføres i sin fulle konsekvens. Medvirkning i målprosess, gjennomføring, styring, oppfølging av konsekvenser og resultatansvar kommer mye sterkere inn enn idag.

Revisjonen av veg- og vegtrafikkplanen er en viktig oppgave også for biltilsynet.

- Vi har hatt meget god utvikling i det siste og har oppnådd mye gjennom de systemer vi har. Produktiviteten er god, og vi er kommet langt i retning av målstyring. Vi har også arbeidet mye med servicesiden, bl.a. med desentraliserte biltilsynstjenester ved Akland vegstasjon. Vi vil starte liknende forsøk på Birkeland neste år.

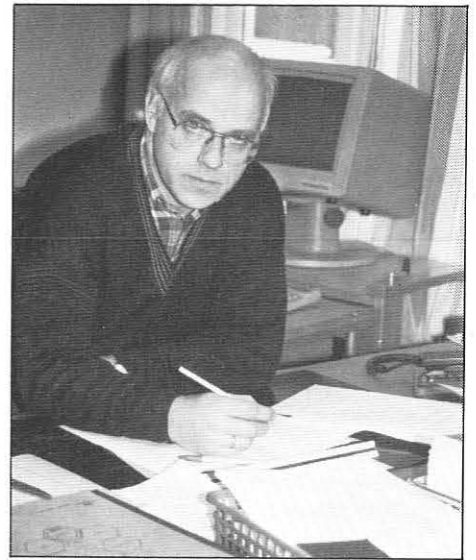
Brannen natt til 2. pinsedag i kontrollhallen førte til en stans på ca. 1 mnd. Brannen påførte skader for over

en halv mill. En ny ordning med kontroll av eldre kjøretøyer ved eierskifte, er innført i samarbeid med de private verkstedene, som kan utstede en tilsandsrapport. Kjøretøyer som ikke har en slik rapport, blir kalt inn til kontroll ved biltilsynet.

I biltilsynet satses det på systematisk opplæring, spesielt myntet på nyan-satte, men også for andre ansatte.

Ansettelsen av Arild Aanonsen gir biltilsynet anledning til å gi kjøreskolene en håndrekning ved omlegging av opplæringen etter nye regler. Føreropplæringen fase 2 legges om. Dette krever mye arbeid neste år. Alle førerprøvesensorer skal på et tre ukers kurs for å øke sin kompetanse.

Som i landet ellers registreres det

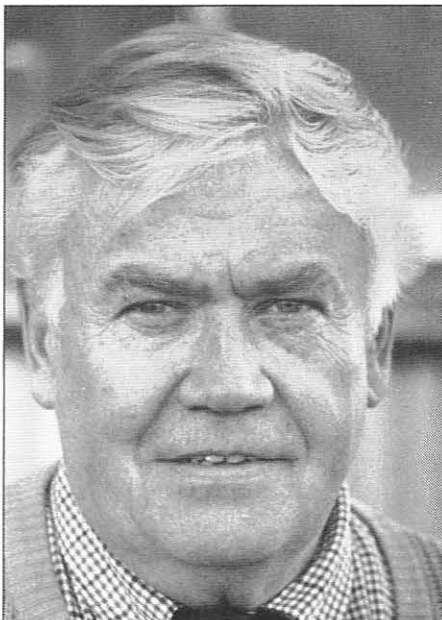


bare halvparten så mange nye biler som i toppårene midt på 80-tallet. Det innebærer at bilparkens gjennomsnittsalder økes, og at standarden reduseres. Når økonomien er vanskelig blir folk også tilbakeholdne med kostnader til vedlikehold. Det kan føre til dårligere teknisk standard og stiller større krav til at vi opprettholder en god kontroll, sier biltilsynssjef Andersen.

Maskinavdelingen:

Nedtrapping – nye maskiner bare til vedlikehold

- Maskinavdelingens framtid er uvis, og det resulterer i uro blant våre ansatte, totalt ca. 30 personer. Vegsjefen har nedsatt en "tenkegruppe" for å se hva som kan gjøres for våre folk.



hva som kan gjøres for våre folk. Gruppen har vært i funksjon et halvt års tid og består av driftssjef Olav Dukefoss, vedlikeholdssjef Kjetil Nylund, hovedtillitsmann Paul Løvdal, NITO-tillitsmann Anders Noddeland, anleggsoppsynsmann Sigurd Kløvfjell, og undertegnede, sier maskinsjef Herman A. Cappelen.

Det går i retning av en nedtrapping av avdelingen. Dette gjelder særlig maskiner til anleggsdriften, der vegvesenets egne maskiner møter hard konkurranse fra private maskineiere. I "tenkegruppa" er det enighet om at det fortsatt må satses på nødvendige maskiner til vedlikehold. Avdelingens nyinnkjøp konsentreres om dette.

Det synes også klart at avdelingens bemanning skal nedtrappes. Med overvekt av ansatte i de høyere aldersgrupper, vil dette i stor utstrekning kunne skje ved naturlig avgang. Videre kan det bli aktuelt å tilby arbeid i andre avdelinger, vesentlig vedlikehold.

Omorganisering av Vegdirektoratet

Fra 1. juli i år er det foretatt en rekke endringer i Vegdirektoratets organisasjon. Organisasjonsendringene består i følgende:

1. Toppledergruppen er redusert til tre: vegdirektøren, teknisk direktør og administrasjonsdirektør.
2. Det er opprettet en ny Miljø- og trafikksikkerhetsavdeling i stab under vegdirektøren.

3. Det er bygget opp en hovedstruktur knyttet til områdene plan/ anlegg, drift og trafikant/ kjøretøy. Konsekvensene av disse endringene er at anleggskontoret på tidligere driftsavdeling nå er en av funksjonene på den nye Plan- og anleggsavdelingen.
4. Den nye Driftsavdelingen er styrket gjennom opprettelsen av to nye kontorer: Kontoret for trafikantinformasjon og Kontoret for trafikstyring.

(forts. fra s. 12)

Vegsjefen har lovet at ingen vil bli oppsagt.

- Vi har en dyktig stab som driver et førsteklasses og allsidig reparasjonsverksted. Verkstedet opererer med en timepris på 260 kroner, mens private verksteder tar fra 320 til 435 kroner. Vi mener videre at en rekke av våre maskinkategorier kan konkurrere med de private. Dette gjelder mindre biler, gravemaskiner og kompressorer. Når det gjelder dumpere, dozere og knuseverk ligger vi omtrent på samme nivå som private. Lastebiltransport gjør de private billigere, mens vår langtransport er "bra butikk".

- På bakgrunn av dette er det ikke vanskelig å skjønne at det er ganske mye bitterhet over at vi av politiske årsaker ikke får adgang til å investere i nye og moderne anleggsmaskiner etter hvert som vår maskinpark avskrives. Vi "leier ut" maskiner for 30 mill. kr. årlig, og mener vi burde få anledning til avskrivning etter vanlige regler, slik at vi kunne investere i nye maskiner etter hvert som de gamle slites ned. Det får vi ikke. Dette fører til at vårt tilbud av maskiner etter hvert forringes. Vi arbeider stadig for å få mer å kjøpe nye maskiner for, men må se i øynene at de politiske myndigheter foretrekker å satse på privateide maskiner i anleggsdriften.

For en dyktig mekaniker eller en verksmester med lang erfaring vil det heller ikke være særlig tilfredsstillende å bli tilbudt en stilling som f.eks. maskinfører i vedlikeholdsavdelingen.

Både vegsjefen og vegdirektøren har uttalt seg positivt om maskinavdelingene. Vi er forberedt på at de blir nedtrappet, men de vil ikke bli nedlagt. Vi trenger egne maskiner for å opprettholde en beredskap.

Vegdirektoratets nye organisasjonsstruktur har spesielt tatt hensyn til følgende forhold:

- Sterkere vektlegging av miljø- og trafikksikkerhetshensyn.
- Bygge opp en hovedstruktur og ster-

kere samordning rundt resultatområdene planlegging og vegbygging, vedlikehold og trafikkavvikling, trafikant og kjøretøy.
- Styrke arbeidet med den trafikkrettede drift av vegnettet.

VEGKONTORENE FORESLÅS OGSÅ OMORGANISERT

Som en videreføring av omorganiseringen i Vegdirektoratet, besluttet Vegdirektøren i april 1990 å vurdere også vegkontorenes framtidige organisering. Det ble nedsatt et utvalg med vegsjef Kjell Bjørvik, Telemark, som leder, og som la fram sin innstilling overfor vegdirektøren 1. november. Utvalget hadde som oppdrag å vurdere behovet for endringer samt foreslå hvordan endringene eventuelt skal gjøres. De kom fram til et forslag som fordeler vegvesenets ansatte på fire ansvars- og resultatområder pluss et femte "serviceorgan".

Det foreslås å opprette et resultatområde som skal forestå den overordnede planlegging av vegnettet, et som skal detaljplanlegge, kjøpe grunn og bygge vegene, et som skal vedlikeholde vegene og et som skal ta seg av bilenes tekniske standard og bilførerens ferdigheter.

Dette innebærer en betydelig re-

duksjon av antallet avdelinger i forhold til dagens situasjon på en del vegkontorer. Minst blir virkningen i biltilsynet, men biltilsynet skal i sterkere grad framstå som en del av vegvesenets øvrige virksomhet.

Servicefunksjoner som brukes av alle eller flere avdelinger legges inn under "intern administrasjon og service", men gruppen foreslår at maskinvirksomheten på grunn av sin størrelse organiseres i en separat "serviceavdeling".

Utvalgets forslag ble diskutert på vegsjefmøtet 22. november, hvor det kom fram en rekke kommentarer. Etter behandling i møte med hovedorganisasjonene 6. desember, vil det bli laget et endelig mandat med problemstillinger og rammer for arbeidet på vegkontorene. Vår vurdering skal være ferdig innen 1. juli 1991, og en eventuell organisasjonsendring skal være gjennomført innen 1. april 1992.

Hvordan vår organisasjon vil være etter 1. april 1992, er det derfor for tidlig å si noe om i dag. Men utvalgets innstilling er interessant lesning, og 35 eksemplarer er nå fordelt til de forskjellige avdelingene og samtlige tjenestemannsorganisasjoner.

Kirsten Lindeberg, administrasjonssjef, slutter i Vegvesenet for å begynne som kontorsjef i Grimstad kommune. Hvorfor? Vegen!



Kvinnelige "antenner" nyttig i vegvesenet

Det er ikke lett å bli klok på kvinner. Vi prøver å gjøre alt så godt vi kan. Åpnet vi ikke Sørsvann- Rannekleiv i 1985, Aust-Agders beste og fineste veg, for at Kirsten skulle komme så raskt og lett som mulig fra Grimstad og hjem igjen. Men det var ikke godt nok. Hun forlater oss, etter åtte gode år, herav fem som admsjef.... Nå ja, en jobb i vegvesenet er jo ikke noe ekteskap, selv om noen er mer trofast mot jobben enn mot ektefellen.

- Jo, si det gjerne sånn. Nå bruker jeg 25 minutter for å komme til og fra, i den nye jobben sparer jeg 22 minutter hver veg. Med den barnepass-ordning vi har for tida, er de minuttene

helt avgjørende. Det er den problematiske kombinasjonen småbarnsmor/ledende stilling. Kristian er blitt 3 år, han var planlagt og sterkt ønsket, et såkalt "prøverørsbarn", og nå prøver vi igjen. Barn og familieliv betyr mye. Jeg opplevde at fikk tvillinger, født to og en halv måned før tida. Den ene døde, det preger en, på godt og vondt, en lærer seg selv å kjenne, at intet blir helt slik som en venter, vi kan ikke selv bestemme hvordan livet skal bli. Kristian er blitt et bortskjemt krapyl på 3 år, og krever sitt. Når avstanden er så pass lang, blir det vanskeligere å stikke opp på jobben om kvelden og ta en ettermiddagsøkt. Det betyr at jeg ofte går hjem med bunker på pulten som jeg ikke får tatt. Det blir lettere ved bo i Grimstad, bare 10 minutters gange fra jobben.

- Men kontorsjef i storkommunen Grimstad med dårlig økonomi og stadi-ge utskiftninger i administrasjonen blir vel ikke akkurat noen hvile-

stilling - du skal jo også fungere som rådmann inntil den stillingen blir besatt?

- Nei, hvilestilling blir det nok ikke, jeg vet ikke om jeg går til noe bedre i det hele tatt, sier Kirsten.

- Lar det seg egentlig gjøre å forene en lederstilling med rollen som småbarnsmor?

- Det gjør det, men du må finne deg i å leve med litt dårlig samvittighet. Det gjelder å finne den rette balansen. Det er jo slik med noen av oss jenter at vi vil jobbe, gjerne i en ledende stilling, og da må vi innrette oss så godt som mulig. Jeg var sterkt i tvil om jeg skulle søke, og jeg visste heller ikke om jeg hadde sjanse til å få jobben. Da jeg forsto at jeg lå godt an, tenkte jeg at det kan være en interessant erfaring å arbeide i en kommune, tidligere har jeg for det meste vært ansatt i staten.

- Er det trange tider i vegvesenet,



så er det vel ingenting mot den trengsel vi ser på kommunesektoren?

- Det er ikke så lystelig i vegvesenet, men kommunene har enda dårligere råd, da jeg var til intervju i Grimstad, ble det ikke lagt skjul på at det sto dårlig til med økonomien.

- Går du opp i lønn også?

- Ja, til å begynne med, men fagsjefene i vegvesenet vil snart komme opp på samme lønnstrinn. Så det er ikke lønna som avgjør.

- Har vegvesenet vært en god skole?

- Ja, for det første ble jeg som eneste kvinne kastet inn i en veletablert ledergruppe. Jeg ble godt motatt, det var et fint miljø, og det ble stilt samme krav til meg som til alle andre. Vegvesenet er en etat som vil noe, fokus rettes etter hvert på klare mål, med resultatoppfølging, og det satses på opplæring og organisasjonsutvikling, i den siste tid også på lederopplæring. Like etter at jeg hadde begynt, kostet de på meg Statens forvaltningshøgskole. Der lærte jeg aller mest om meg selv som leder. Viktig var det også å komme inn i et miljø med folk fra andre etater som kunne se vegvesenet fra utsiden. Faglig ansvarlig var Gudmund Hernes, vår nye forsknings- og undervisningsminister. Det var et bra nivå på undervisningen.

- Offentlig sektor er på defensiven, det kreves mer privatisering. Hva sier du til det?

- Det er sunt med konkurranse og at det stilles krav. Men i et land som Norge kommer vi ikke unna en del byråkrati. Etter omstendighetene mener jeg Norge har et bra byråkrati, og jeg er ikke engstelig for at offentlig sektor skal dø. Men der vi ikke er gode nok, er det sunt at det blir stilt krav. Byråkrati i forhold til politikere er spennende, og det regner jeg med å komme enda nærmere inn på livet i Grimstad, det skal det bli interessant å få erfaring med. Offentlig virksomhet er et spennende samspill, som jeg tror på, hvis alle parter er seg sitt ansvar bevisst.

- I ditt tiltredelsesintervju (Sørlandsporten nr. 3-85) snakker du vakert om betydningen av intern informasjon, en åpen tone innen avdelingen og avdelingene i mellom. "Selv synes jeg det er interessant å arbeide når man aner helheten i det man driver med. Kan man klare å bedre forholdene her, tror jeg det øker trivselen for den enkelte", sier du. Er du fornøyd med tingenes tilstand etter fem år i stolen?

(forts. fra side 15)

- Nei, det er nok blant de områder der jeg ikke har innfridd forventningene. Jeg var og er opptatt av at folk skal få mer informasjon om vesenet de jobber i og på den måten kan se sammenheng i hele systemet. Intern informasjon er et stikkord, og vi er ikke bra nok i vegvesenet Aust-Agder. Sørlands-Porten er ett redskap. Vi har også snakket mye om, og håper å få til et enkelt "månedssnytt". Noe faller også på en enkelte avdelingsleder, men det er nok ikke så lett å sørge for at f.eks. en maskinfører på Evje skal unngå å få nyheter om vegvesenet først gjennom avisene. Da jeg var ny i jobben, sa Kjell Birkeland at vegvesenet kan være en ensom arbeidsplass. Det gjorde inntrykk på meg. Og jeg har sett at det er riktig. Noen steder er vi mange sammen hver dag, men vi har også mindre anlegg, med privatisering og mye innleide maskiner, med kanskje bare en formann, det samme i vedlikeholdet, med små arbeidslag, Dette stiller store krav til bedriften og måten den ledes på.

- Hva har du fått utrettet på fem år?

- I min stilling er det kanskje ikke så lett å måle. Men jeg tror jeg har fått gjort noe. Når det gjelder intern informasjon innenfor egne rekker, er det vel skjedd litt, og jeg tror vel også at ledergruppa er blitt litt annerledes, fordi jeg er jente.

For fem år siden var det en annen tid, hele vegvesenet var annerledes. Vi hadde også nettopp fått ny vegsjef. Det er en lettere tone på fagsjefmøtene nå enn for 5-10 år siden. Mye skyldes vegsjefen, en fin sjef, positiv til arbeidet som en admøkavd. skal drive. Han er opptatt av å utvikle organisasjonen og vil gjerne være med på nye ting som vegdirektoratet ber oss sette i gang. Han er grundig og setter seg skikkelig inn i en sak. Og han er positiv til jenter i ledende stillinger! Han hadde heller ingen innvendinger mot at jeg gikk over til 80 pst. stilling som småbarnsmor, bare jeg ellers gjorde jobben min. Vegsjefen er flink til å bakke opp jenter.

- Er du en av disse knallharde karriereskjennene som gjemmer seg bak en søt og blid fasade?

- Jeg vet nok hva jeg vil, og kan være bestemt. Husk du er ikke

admsjef hjemme, sier mannen min av og til. Men det skader vel ikke med en blid fasade om en ikke er hardere innenfor enn mannfolka. En ting tror jeg jenter er flinkere til enn mennene: Vi har mer følsomme antenner i forhold til andre ansatte, vi er flinkere til å "være" om folk trives eller ei. Og er det noen som ikke trives i jobben, får vi dem ikke med på å dra et felles lass.

- Synes du vi bruker for mange penger på vegbygging- og vedlikehold?

- Nei, det synes jeg ikke. I grisgrendte Norge betyr vegene såpass mye at vi bør satse på vegutbygging. I Aust-Agder burde vi satse mer på å bygge ut E 18 til motorvegstandard gjennom hele fylket. For næringslivet er en skikkelig gjennomfartsåre av stor betydning. Jeg synes politikerne også burde satse mer på det.

**- Ikke noe
galt i å
være uenig
og
diskutere**

- Nå som du slutter, kan du vel si din hjertens mening om vegvesenet...

- I det offentlige et av de beste stedene, med klart definerte arbeidsoppgaver og klare mål. Vi har et godt fagdirektorat å støtte oss til, og mange dyktige folk ansatt, faglig dyktige og opptatt av å gjøre en skikkelig jobb. Etter dagens forhold en ikke så helt gal økonomi som også tillater å

gjøre arbeidsplassen litt trivelig for de ansatte. Mange synes de ikke tjener bra nok. Det kan diskuteres, vi har jo andre goder, bl.a. gode muligheter for etterutdannelse på ulikt nivå.

- Ja, dere hadde jo nettopp kurs med samlivspesikologen Jack Herlof-sen. Det er ikke alle som har råd til å flutte seg med slikt?

- Vi hadde kurs i kommunika-sjon. I våre årsplaner inngår at le-derteamet skal tilføres kunnskaper om mellommenneskelige forhold. Vi valgte å engasjere Jack Herlofsen til et endagsseminar for ledere og mellomledere på Helmershus. Vi har brukt Herlofsen også tidligere. Han har mye å tilføre. F.eks. sier han at vi må lære å leve med uenighet. Vegve-senansatte, som andre sørlendinger, bør være flinkere til å se at det er ikke noe galt å være uenig og ta en skikkelig diskusjon. Det kan godt

være bruduljer, bare de kommer fram i lyset. Det er en tendens i vår mentalitet å kose seg litt med sin misnøye. Det har jeg vært opptatt av i disse fem årene, få røkt ut misnøyen og få den opp i lyset. Noe av det verste er når folk sier at alt er greit, men så er det ikke det likevel. Vi er for redde for ha ta en krangel, det er noe skummelt å være uenig. Det er for vanskelig å innrømme at vi har tatt feil.

Sier admsjefen, som mener åtte år i vegvesenet kan være nok, i denne omgang. I Grimstad kommune blir hun heller ikke til pensjonsalderen, tror hun. Mange velger å bli i samme jobben hele livet, men det passer ikke for juristen fra Grimstad:

- Jeg ønsker også å bo på Sørlandet og må innrette andre ting i livet etter det, slik vil det være i hvert fall en stund nå.

Og når hun ikke administrerer i Grimstad kommune, skal hun ta seg tid til korsang og holmeturer med mann og barn. Sånn sett er hun en typisk sørlending.

Prosjektleder for E 18 til-93:

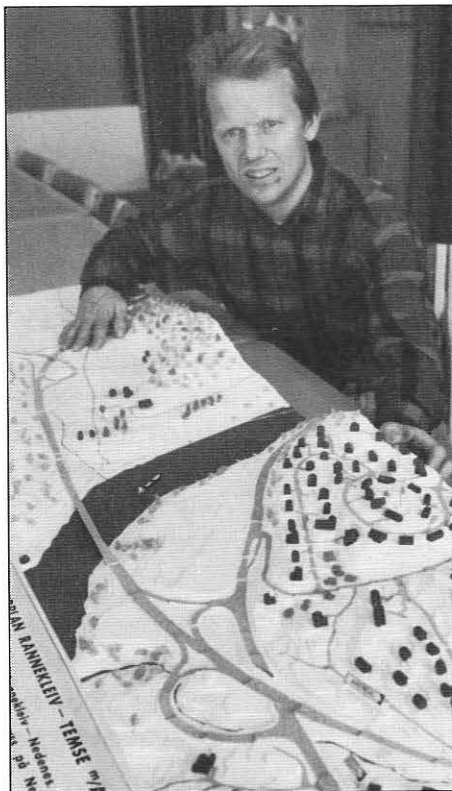
Full fart for motorvegen gjennom Aust-Agder!

Overingeniør Finn Ole Jørgensen har i lang tid hatt planlegging av E 18 som en hovedoppgave. Men han har også hatt andre jobber. Nå har han permisjon fra sin faste stilling og er engasjert som prosjektleder for E 18 – med ansvar for prosjektering av E 18 som motorveg gjennom hele Aust-Agder. Jørgensen blir erstattet med en vikar mens han konsentrerer seg om videreføring av hovedvegen gjennom fylket. Prosjektleder engasjementet er tidsbegrenset til ut 1993.

- Strekningen Rannekleiv-Temse er nå klarert med de berørte kommunene, og skal til politisk behandling i fylket. Kommunene har sluttet seg til vegvesenets syn, og det virker som om løpet er lagt, sier den spreke orienteringsløperen.

- Utpå vinteren regner vi med at Vegdirektoratet fatter den endelige avgjørelse om linjevalg. Til våren er vi klar til neste skritt: da starter vi for fullt med detaljplanlegging. Det skal utarbeides reguleringsplan, noe som er noe nytt for oss og som vi vil arbeide etter framover. Tidligere har vi arbeidet i henhold til vegloven, nå skal vi planlegge vegene etter plan- og bygningsloven, vegloven oppheves endelig i 1994. Rannekleiv-Temse skal dermed fremmes som reguleringsplan, og ikke som detaljplan etter vegloven. Og kommunen blir reguleringsmyndighet, ikke vegvesenet. Vi skal imidlertid gjøre jobben, som før.

Markarbeid i forbindelse med reguleringsplanen skal utføres sommerhalvåret -91 og planen gjøres ferdig ut over vinteren slik at den kan sendes til behandling, med omtrent samme



rundtur som hovedplanen. Traseen er bestemt i hovedplanen, uttalelser, klager og innsigelser vil i denne omgangen gå på detaljer.

- Planarbeidet blir ikke mindre interessant ved at miljøkravene er skjerpet og at lokalsamfunnene engasjerer seg for å bevare miljøverdier. Vi er interessert i å ta hensyn, og vil kople inn landskapsarkitekt i større grad for at resultatet skal bli så godt som mulig. Vi er også pålagt av Vegdirektoratet ta mer hensyn til miljøet langs vegen.

- Når kan det bli byggestart?

- 1995 har vært antydnet. Reguleringsplanen skal behandles, deretter skal det utarbeides byggeplan som et internt arbeidsdokument, og det skal ordnes med grunnverv, så vi har ikke direkte god tid. Dette vil bli hovedoppgaven i prosjektperioden.

E 18 gjennom Lillesand har gitt mye arbeid for Jørgensen. Kommunen

har satset på å få ferdig kommuneplan innenfor stramme tidsrammer. Linjeføring for E 18 er et viktig element i kommuneplanen og vegvesenet må "henge med på lasset". Kommunen har råkjørt litt, mener Jørgensen, og det har preget hans arbeidssituasjon. Det har vært sterke meninger og dramatiske folkemøter og vegvesenet har måtte forsvare sine interesser. Kommunen engasjerte til sist et konsulentfirma til å utarbeide en konsekvensanalyse for ulike alternativer. Da konsulentfirmaet kom til at vegvesenets alternativ var det beste, ble det snakket om at analysen var et bestillingsverk fra vegvesenet.

- Men vi har jo ingen bakenforliggende hensikter, vi ønsker den løsning som totalt sett er best for samfunnet, så langt vi kan se.

- Det blir neppe aktuelt å bygge E-18 gjennom Lillesand før ut i neste århundre, men fordi kommunen ønsket å forsere kommuneplanen, ble vi tvunget til å ta stilling til trasevalg nå, en oppgave som har vært arbeidskrevende. For vår del ville vi heller prioritere E 18 gjennom Moland, bygging av denne strekningen ligger nok nærmere i tid. Voie-Stølen og Brokelandsheia-Akland er aktuelle alternativer å planlegge i min periode som prosjektleder. Og vi vil prøve å klarlegge våre linjevalg slik at vi unngår de problemer vi fikk i forbindelse med kommuneplanen i Lillesand.

Hovedpoenget med mitt engasjement er at jeg skal konsentrere meg om E 18. Det er et sterkt ønske fra vegsjefen å få klarert trasevalget Aust-Agder så fort som mulig. Drømmen er hovedplan for hele E 18 gjennom fylket i løpet av to år, sa vegsjefen på personalseminaret nylig, da det var spørsmål om hva som kunne gjøre det triveligere å arbeide på vegkontoret. Det ønsket går nok ikke i oppfyllelse, men Finn Ole Jørgensen lover å gjøre så godt han kan.



Millioner til
forsering
av E-18?

– Det er antydnet at vi kan få ekstra midler som gjør det mulig å åpne E 18-parsellen Lunde- Tveite et år tidligere enn planlagt. Vi er klar til å kaste om på våre planer, men må ha beskjed raskt. En slik forsering vil være gunstig samfunnsøkonomisk, sier anleggsjef Kjell Birkeland.

– E 18 Temse-Bie er også kommet langt. Store deler av vegen er asfaltert, men mye betongarbeid gjenstår. Åpningen er satt til september neste år. Spørsmålet om vi kan åpne før ferien vil bli vurdert.



500 kilo dynamitt laget veg i vellinga!

Rømyr- Lunde kunne vært ferdig et år før planen

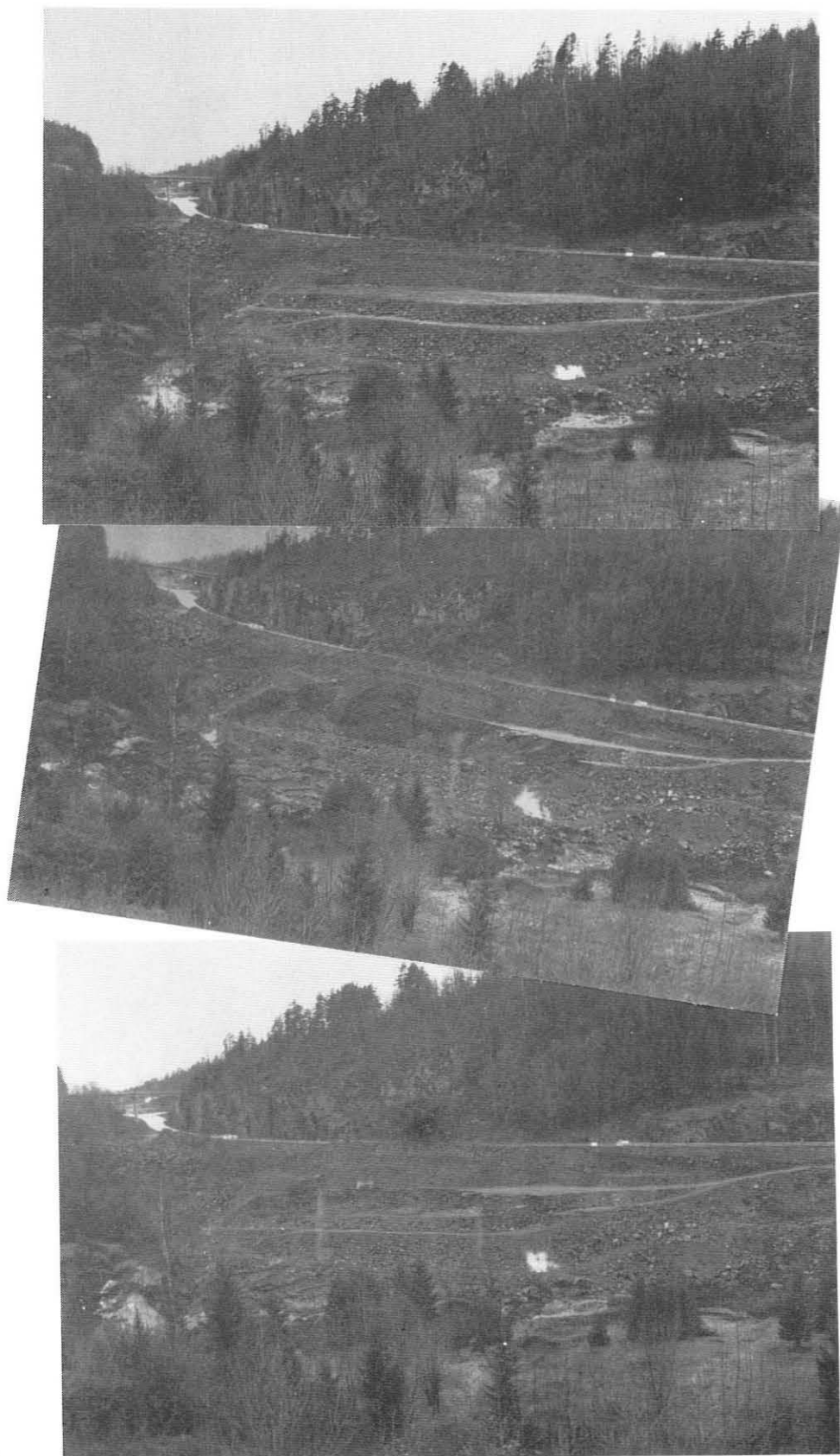
Spenningen var til å ta og føle på. Mange hadde sett seg et ærend til Tveitehallingene fredag 16. november. Kloke hjerner hadde regnet og beregnet. Praktikerne mente det burde vært minst dobbelt så mye dynamitt! Om et øyeblikk får vi svaret: sirena går, det braker dumppt i lia, det går et øyeblikk, så siger det som er igjen av vegen pent og rolig ned. Helt uten dramatikk.

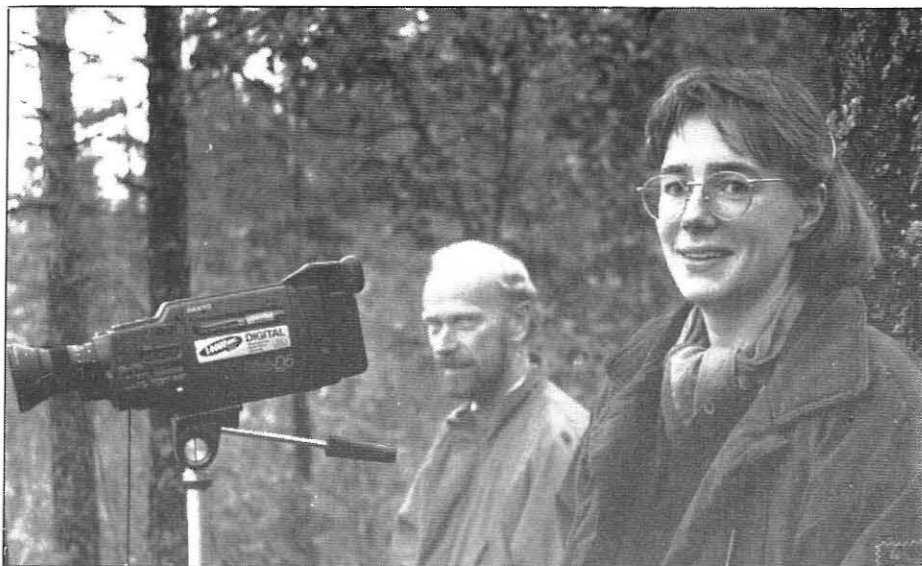
- Perfekt, jubler oppsynsmann Sigurd Kløvfjell, og smiler triumferende til den sjarmerende geotekniker Gunvor Baardvik fra veglaboratoriet i Oslo.

Raset i Tveitehallingene 2. oktober har bydd på en god del ekstraarbeid for E 18-anlegget. Det viste seg at deler av grunnen besto av et leirlag på inntil 16-17 meter. Under påfylling i forbindelse med utvidelse av vegen, sviktet leiren og ble "kvikk", som en flytende masse uten bæreevne, og fyllingen raste ut i hundre meters lengde.

For å komme ned til fast bunn, ble det borret ned 47 totoms stålrør. Disse ble ladet med tilsammen nærmere et halvt tonn dynamitt. Sprengingen skulle gjøre det gjenværende leirlaget "kvikt", slik at fyllmassen kunne presse den flytende leiren ut og stabilisere seg på solid grunn. Planen lyktes fullt ut.

Oppsynsmann Magnar Ellefsen kan ellers opplyse at anlegget Lunde-Rømyr går etter planen. Konflikten i forbindelse med Lunde-gårdene er løst i samsvar med vegvesenets ønsker, etter mindre justeringer som gjør den omstridte kryssing av E 18 noe mindre





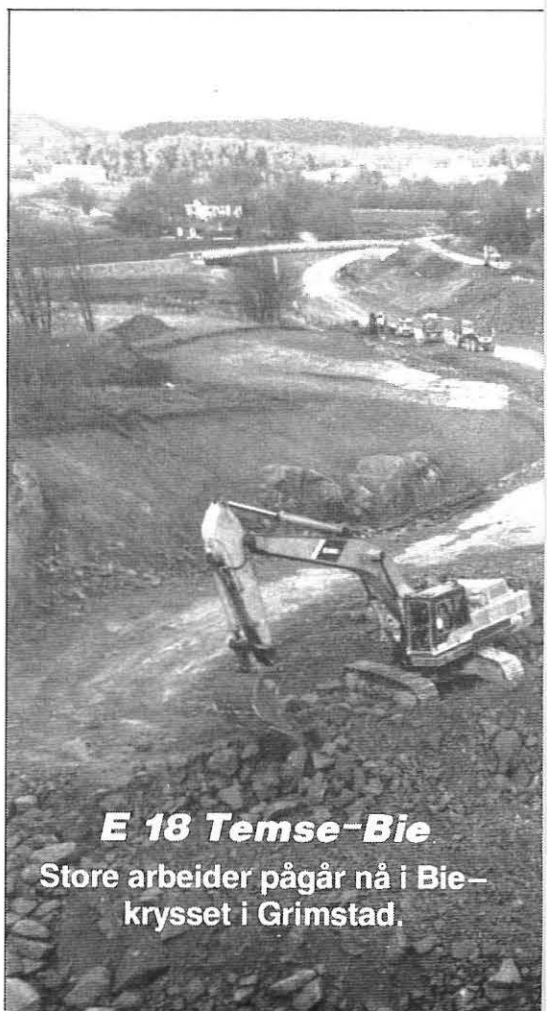
Geotekniker Gunvor Baardvik og Sigurd Kløvfjell overvåker eksplosjonen. (over) Roger Jonskås, 18, har korttidsjobb på Rømyr-Lunde. Skytebas Jon T. Johnsen, Ivar Halvorsen og Eivind Ottersland har ladd - og Johnsen fyrer av. (under)



framtrepende i terrenget.

Store deler av vegen er "trauet" ut og planert. En opp til 20 meter høy fjellskjæring på Tveite-sida av anlegget gjenstår. Her skal det også bygges en kryssende bru. Forskalingen av Tveitehallingene bru, en stor oppgave, er i god gang. Etter planen skal det støypes i januar. Det er antydnet at det vil bli en stans i arbeidene i mars. Fra våren av blir første oppgave kalkstabilisering på de flate områdene ved Ramleth fram mot Storelva.

- Hadde vi hatt ti millioner ekstra, kunne vi gjort anlegget ferdig et år før planen, sier Ellefsen, en ekstrabevilgning er antydnet, og anleggsstyrken håper på det.

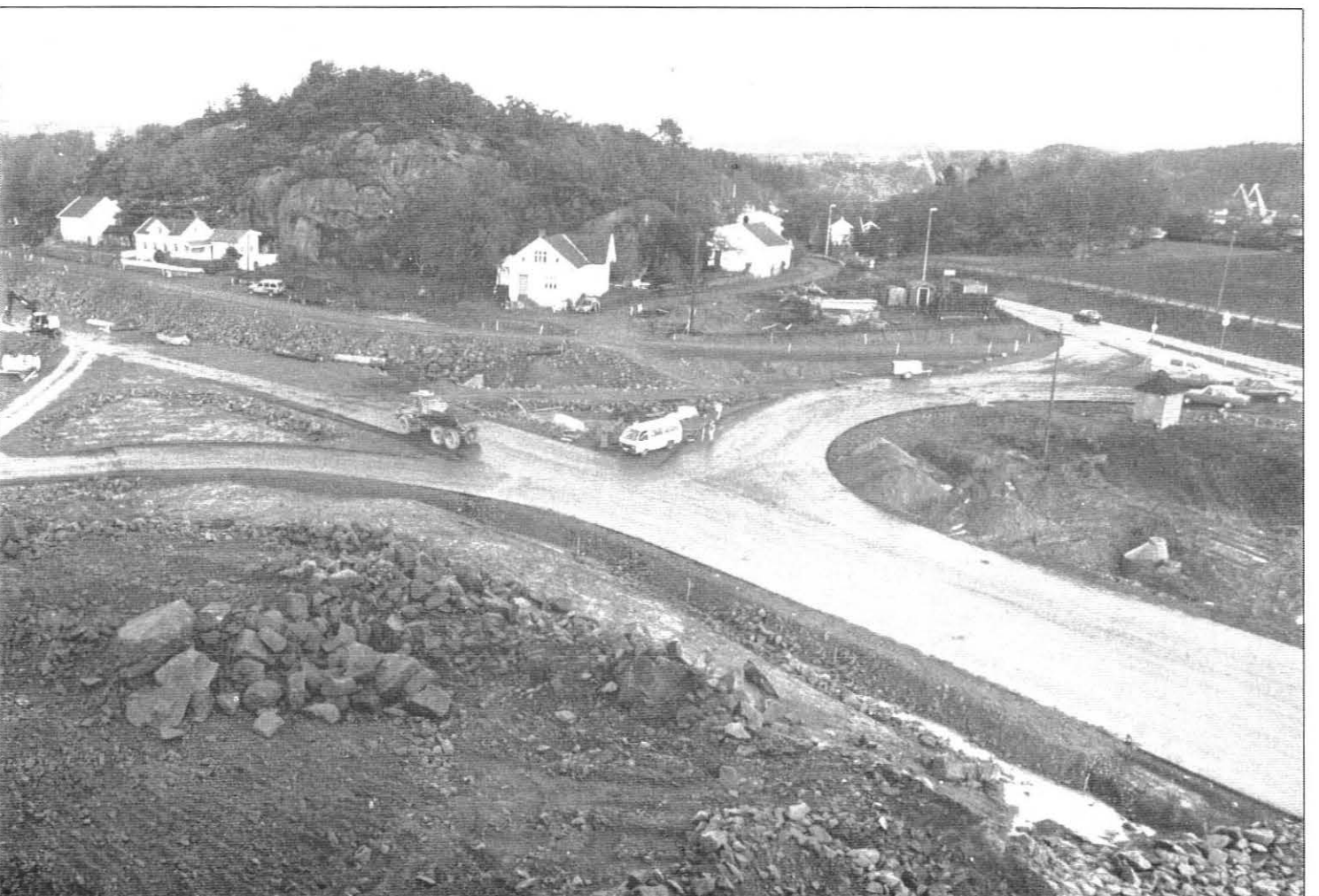


E 18 Temse-Bie

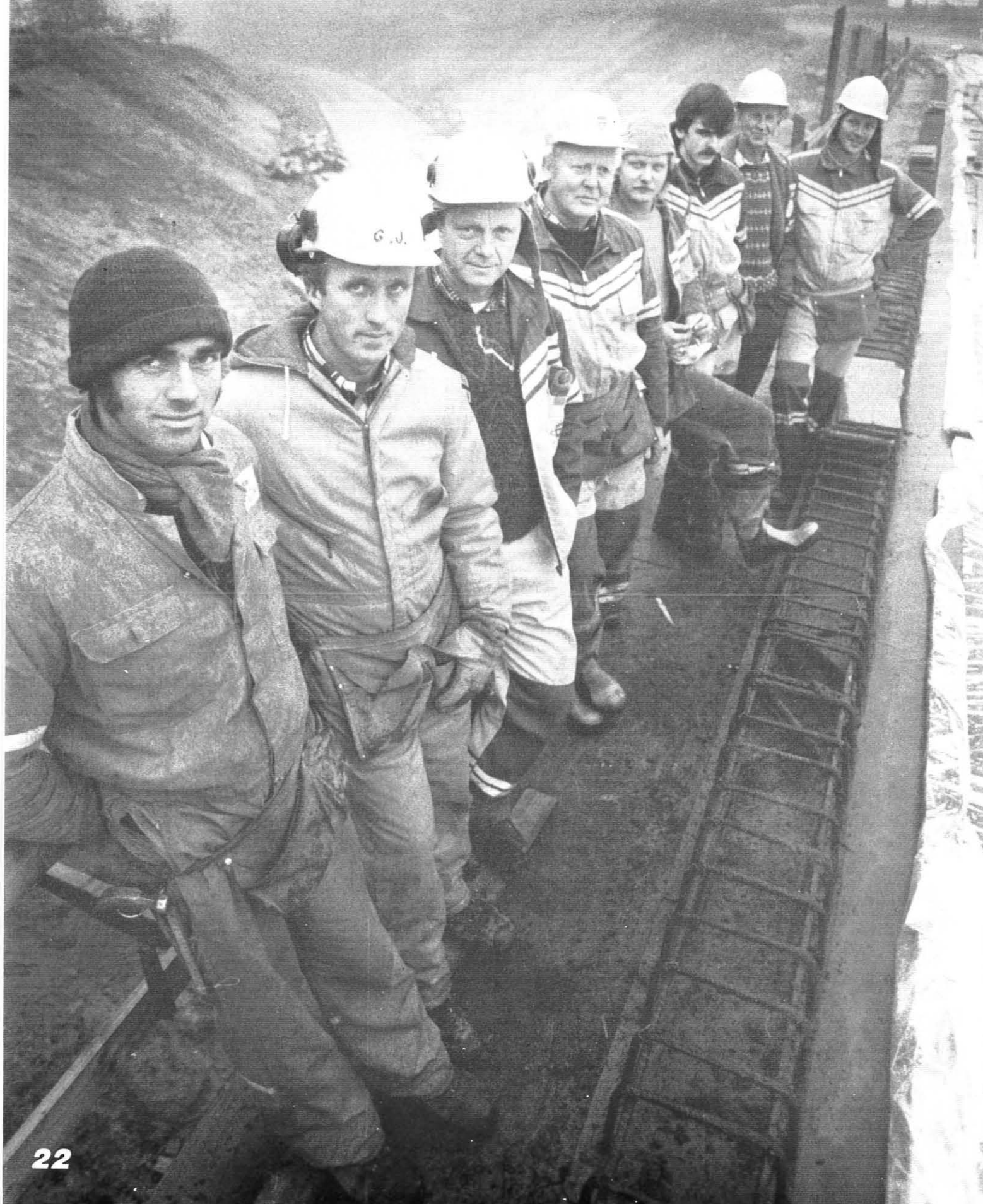
Store arbeider pågår nå i Bie-krysset i Grimstad.



E 18 Rømyr-Lunde
En god del fjellarbeid gjenstår.



Brugjengen på Tvedestrand
Halvor Aasland, Gunnar
Oddbjørn, Asmund, Erling, Håkon,
John, Kenneth, Stene, Hans, Trivind,
Bjelleras, Jørgen, Hushovd, og formann
Jon Sandberg.



Temse – Bie burde vært åpnet i år!

– Vi burde ha åpnet i år, hadde vi hatt mer penger, kunne vi gjort vegen ferdig et år tidligere enn planlagt, sier oppsynsmann Sigmund Baasland på E 18 – anlegget Temse – Bie. Åpningsdag er satt til 12. september 1991, men det kan bli aktuelt å diskutere om trafikken kan slippes på før ferien, så vidt vi forstår.

Ferdig asfaltert

3 kilometer av hele parsellen, totalt 3,7 km, er ferdig asfaltert med bærelag. Bare toppdekket gjenstår. Ved å asfaltere etter hvert som vegen ble bygd, er det gjort betydelige innsparing på massetransporten på anlegget, sier Baasland. Dumpere og lastebiler har kunnet holde langt høyere hastighet, og førerne har sluppet å skumpe fram og tilbake på grovplannert steinfylling. Denne metoden byr også på andre fordeler, og har vært for lite brukt hittil, mener Baasland.

Det som gjenstår av vegbygging, er vesentlig utformingen av Bie Kryss og sammenspleisingen av den nye vegen i østre del av anlegget. Spedalen bru er nettopp bygd ferdig av egne folk. Biekrysset blir i to plan, og her blir det en stor betongbru som betongsseksjonen nettopp har tatt fatt på.

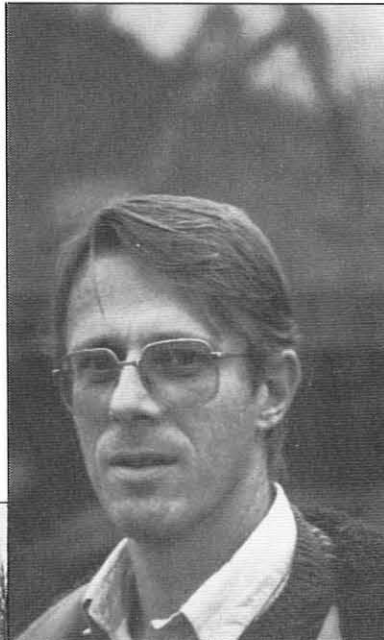
Egen regi

Hele anlegget, minus Gjømle bru, er bygd av vegvesenet i egen regi. Gjømle bru ble satt ut på anbud og vegvesenet la inn anbud basert på egenregikalky-

le. Vegvesenets anbud lå betydelig over laveste anbud, og ble dermed ikke akseptert.

- Totalt sett tror jeg samfunnet tjener på å bygge i egen regi, så lenge ressursene til detaljplanlegging er så begrenset. I denne situasjonen kunne vi risikere at private entreprenører ville prøve å sko seg på store tilleggsregninger. Det er vel ikke tvil om at vi burde brukt større ressurser på en bedre detaljplanlegging, nå blir det slik at byggemøtene går med til detaljprosjektering og ikke prosjektstyring og analyser av økonomien. Så lenge vi har små ressurser til å utarbeide byggeplaner, mener jeg totalt sett at vi kommer best ut ved å bygge i egen regi.

I slutten av november var det fire gravemaskiner og fire dumpere i sving på anlegget, to av dumperne var egne maskiner, resten innleid. På hele anlegget er det sprengt ut 87.000 kubikkmeter fjell og gravd ut 222.000 kubikkmeter masse, hele 50.000 kubikkmeter mer enn det som står i planen. Dette illustrerer Baaslands poeng i avsnittet over.



Landskapsarkitekten pryder E 18 Temse – Bie

En million kroner er avsatt til landskapspleie i forbindelse med byggingen av E 18 Temse-Bie. Landskapsarkitekt Kari Huvestad er engasjert for å vurdere hvilke tiltak som lar seg gjennomføre innenfor en slik ramme. Hun har fått anledning til å bruke et par hundre tusen i tillegg, bl.a. med tanke på tiltak i forbindelse med edellauvskogreservatet i Sæveli.

- Jeg har laget et utkast og det ser ut til at det er mulig å få til en god del. Jeg har valgt å prioritere de store vegkryssene. Der er de største inngrep, særlig i Biekrysset, og det er også det vanskeligste å behandle. Landskapsmessige tiltak skal ikke bare gjøre det penere, men skal også lede trafikken riktig. I min plan vil jeg bruke vegetasjon, en trerekke, og beplantning med farger for å gjøre trafikantene oppmerksom på krysset.

Krysset i Spedalen er mer landlig, med jorder, furutrær, et myrområde og landbruksarealer. Her gjelder det å ta vare på mest mulig av kulturlandskapet.

- Jeg kunne gjerne vært med i planfasen, neste gang får jeg kanskje anledning til det. Det behøver ikke koste så mye, og det kan redusere utgiftene til landskapspleie etterpå.

- Vi skal huske på at avkjørselskryssene fra E 18 er byenes velkomstport. I stedet for de hvitmalt trafikkøylene på Harebakken burde vi ha beplantning og blomster. Trafikkmessig er det ingen hindring, sier Huvestad, som har arbeidet for vegvesenet flere ganger tidligere, bl.a. med E 18 forbi dyreparken i Kristiansand.

- Vegmiljøet en er viktig del av vårt daglige miljø, bilistene bruker vegen hver dag, understreker hun.



Aktuelt og matnyttig kurs i miljøkontroll

- Kurset i miljøkontroll var aktuelt og matnyttig, det var nyttig å få frisket opp våre kunnskaper, og vi er godt fornøyd med kurset, sier kjøretøyinspektør John Åge Bjørndal, som deltok sammen med Harald Solberg-Jacobsen, Per Knutsen, Roald Dypvik, Nils Marcussen og Nils Magne Rakvåg fra biltilsynet i Aust-Agder. I tillegg var det deltakere fra Vest-Agder, totalt deltok 15.

Kurset ble holdt 21. og 22. november under ledelse av overingeniør Hans Skjelbred fra biltilsynet i Sør-Trøndelag, som har holdt tilsvarende kurs flere steder i landet og er en av

etatens fremste eksperter på drivstoff og miljø.

Skjelbred gikk grundig gjennom de teoretiske sidene ved miljøskadelige utslipp fra kjøretøyer og til slutt ble bruk av måleutstyr gjennomgått i praksis.

- Måleutstyret er pålitelig, men det krever kyndig betjening, sier Skjelbred. Apparatene måler samtidig CO₂ og HC-utslipp. Utstyret er transportabelt og drives av et lite elaggregat. Det kan bare brukes i den varme årstida. Men nye forskrifter for støy og forurensing fra kjøretøyer ble innført 1. 9. i år, så tidspunkt for kurset passet likevel bra.

Aina tok gull, Finn Ole sølv!

Sterkt austagderinnsats i årets VM i orientering

Sørland – Sporten

Årets vegmesterskap i orientering gikk på Hommersåk ved Sandnes i regi av Rogaland vegvesen. Finn Ole Jørgensen ble nr. to i sin klasse, slått med et fattig sekund av Bjørn Alsaker fra Rogaland, som hadde fordelene av hjemmebane. Finn Ole tok nederlaget med godt humør, blir det meldt. Aust-Agder-guttene gjorde samlet sett en god innsats. Ragnar Fremmerlid bl nr. 4, Wilfred Ånonsen nr. 5, Øystein Lien nr. 7, Jan Sandberg nr. 17 Knut Hagelia nr. 20. Det var 32 deltakere i klassen.

Aina Franksson stilte i K 3, og vant med nærmere 8 minutter over nærmeste konkurrent! Det var tre deltakere i klassen. Totalt var det i det individuelle mesterskapet 100 deltakere. Terrenget var svært vått på lørdagen, ved stafettene søndag noe mer blandet, med mye kratt og glatte stein, ellers var det fine løyper.

I stafetten kom Aust-Agder-laget med Ragnar, Finn Ole og Wilfred på andre plass.

De spreke orienteringsløperne var så fornøyd med innsatsen at det ble diktet følgende "kvad":

Vår vegetat kan skilte med mye og gjengen vi her ser, er stolte og krye For "VM i O-løp", det ble en suksess Finn Ole og Aina, de sørget for det!

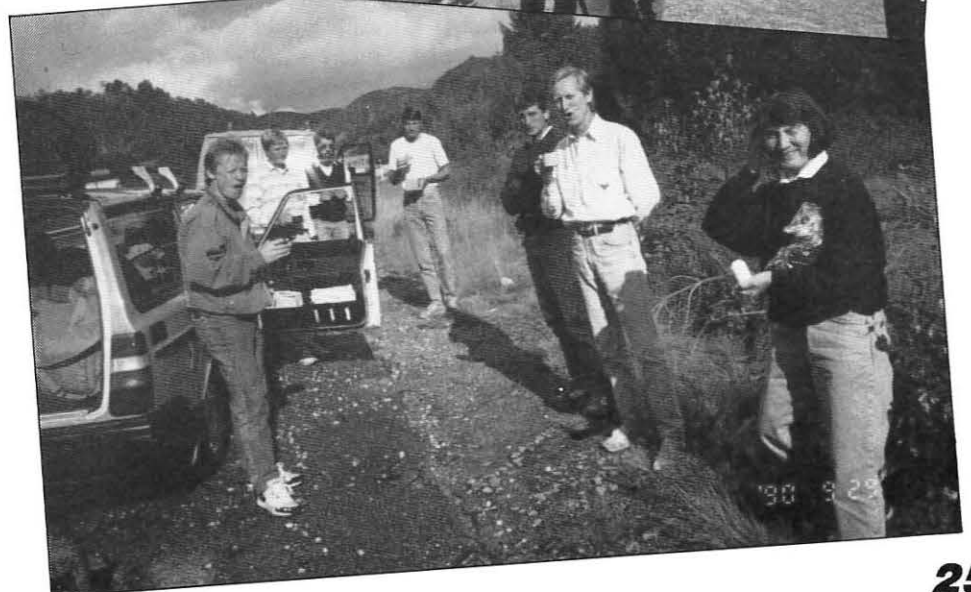
Men ordspråket kan være godt det å ha "det viktigste er ikke å vinne, men som vi vet å delta" -

Så Vehus. start nr. 143, med friskt mot og sinn, du smiler av dysten, om du var sistemann inn.

En velfortjent pause, med kaffe og mat her finner vi gjengen, i munter prat Nå lader de opp - til neste års dyst - Hvem vinner da løpet - vår spådom er tyst!

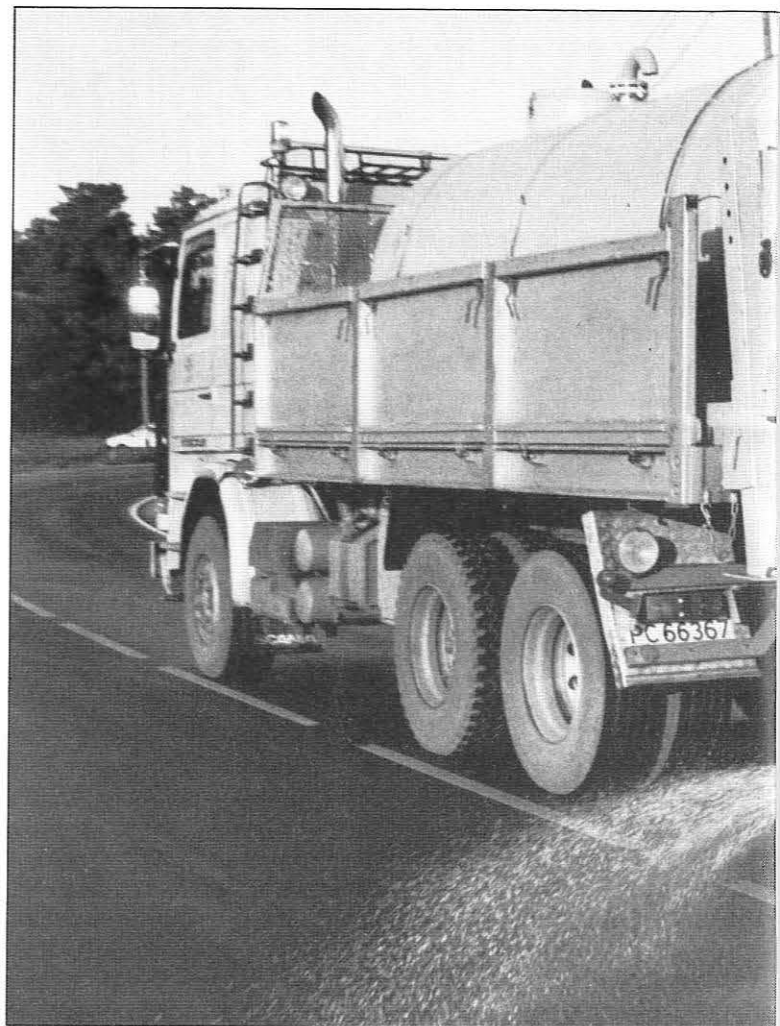
I år stilte to spreke damer på laget Så AAV BIL skal ikke klage - Men jenter våkn opp - for o-løp er toppen, bli med oss i gjengen - få trenet opp kroppen!

Hilsen Finn Ole, Jan, Knut, Øystein, Wilfred, Ragnar, Aina og Ingeborg.



Saltløsning best på vintervegene

Brukerundersøkelsen av vegvedlikeholdet vinteren 1990 viste at på landsbasis er hele 83 pst. av bilistene kritisk til bruk av vegsalt. Bare 17 pst. ønsket salting, yrkessjåførene var mest positive. Undersøkelsen viste også at hele 67 pst. av bilistene opplever utrygghet på vinterføre. Vegdirektoratet har på bakgrunn av dette delt ut informasjonsbrosjyren "Salte fakta" til alle husstander i områder der salting av vegene er aktuelt. Vegdirektoratet har også utarbeidet videoinnslag som sendes på NRK før Dagsrevyen.



I Aust-Agder har vi for lengst fått smake på vinteren, med både frost og snøfall. Skarpsynte har også observert den gule lastebilen som dusjer visse vegstrekninger med mettet saltopplosning i stedet for tørrsalt.



- Målet er å holde vegene isfrie, sier overingeniør Tormod Frøysnes i vedlikeholdsavdelingen. Det betyr at vi må ut med saltvogna før det blir glatt. Med tørt salt på delvis bar og tørr veg fyker opp til 70-80 pst. av saltet vekk fra vegbanen før det begynner å virke. Med saltopplosning får vi utnyttet alt salt som spres ut. Opplosningen virker raskt, virkningen holder seg lenger og gjør det mulig å salte på forhånd når vi venter lave temperaturer og glatte. Vi regner også med at vi kan redusere saltmengden med inntil 50 prosent i forhold til bruk av tørrsalt. Miljøforurensingen reduseres tilsvarende. I vinterseongen 89-90 gikk det ut ca. 1100 tonn salt fra saltlageret på Moi Moner.

Saltløsning i stedet for tørrsalt ble forsøkt i 3-4 fylker i fjor. Resultatene var svært lovende. I Aust-Agder brukes saltløsning for første gang i år på en rekke strekninger:

I vedlikeholdsdistrikt 1-2: På E 18 fra Fiane til Vik, på rv. 9 fra Rundkjøringa til Frolands Verk, på rv. 407 Rannekleiv -

Bjorbekk - Strømmen, rv. 410 Harebakken - Neskil bru, rv. 420 Stølen - Langsæ, fv. 171 Bjorbekk - Stoa og fv. 178 Natvig til krysset med rv. 420 og Asdal til krysset med rv 407.

I vedlikeholdsdistrikt 1-3: E 18 fra Vik til Vest-Agder grense, rv. 39 fra Vest-Agder grense til Birkeland, rv. 402 fra Lofthus til Birkeland, fv. 239 fra Tingsaker til kryss med E 18 og fra Møglestu til kryss med rv. 402.

Ut over dette saltes det med tørrsalt som tidligere.

Overgangen fra høst til vinter er stadig et problem, beredskapen må være etablert slik at is og glatte ikke kommer overraskende. Saltløsning virker med øyeblikkelig effekt og vi må ut på natta, eventuelt seint på kvelden når venter at det kan danne seg islag.

- En annen viktig fordel med løsning er at saltbilen faktisk kan kjøre godt og vel dobbelt så fort som med vanlig tørrsalt, greit 60 kmt. Dermed kommer saltet raskere ut, og det går kortere tid før hele strekningen er saltet. Kjørehastigheten gjør også at saltbilen er til mindre hinder i trafikken.

- Bilistene ønsker sandstrøing.



50 mann klar til innsats når snøen kommer

Mens folk flest får maksimal uttelling av julehelligdager i år, står vegmester Kåre Karlsen og hans stab - og kolleger i fylkets øvrige vedlikeholdsdistrikt - i full beredskap og klar til å tre i aksjon:

- Vi er forberedt på det verste, men hittil tegner det til at det blir som de siste to- tre år, litt kulde, så mildt igjen. Karlsens beredskap omfatter en styrke på omkring 50 mann der private brøytere med kontrakt spiller en sentral rolle. Snøryddere kan kalles ut etter behov. Brøyterne rykker ut automatisk når det er falt en viss mengde snø. De må selv passe på når det kan ventes snøfall.

Når det gjelder sandstrøing, er det inngått avtaler med folk som rykker ut etter ordre fra oppsynet. Både brøytere og sandstrøere har mobiltelefon og kan dirigeres dit de trengs.

- Værmeldinga er en god rettesnor, i tillegg har vi i år fått en lokal og svært detaljert værmeldingstjeneste som varsler været så å si fra time til time halvannet døgn framover. Vi kan ikke stole blindt på dette, men det er en svært god hjelp. Venter vi væromslag, kan vi sende ut saltbilen om kvelden og forhindre at det fryser på. Når det er nødvendig, er det adgang til å benytte forskjøvet arbeidstid for oppsynsfolkene.

- For oss er problemet med glatte komplisert og stressende, det er mye som står på spill og det kan stå om menneskeliv. Målet er at det ikke skal være glatt på hovedvegene, men under våre forhold er det knapt mulig å sikre seg hundre prosent. Vegstasjonens beredskap i helgene består av egne oppsynsfolk, folk som står for salting, en høvelvakt, en som skal renske skilt for snø, en på vegsentralen som kan reparere ploger, i alt fem mann på vakt fra fredag ettermiddag til mandag morgen, videre står 20 brøytere, 15 snøryddere, og 12 sandstrøere klar til innsats etter behov.

Hvorfor kan vi ikke bruke mer av det?

- Vi må fortsette med sandstrøing, men bare under helt spesielle forhold med isdannelse, fortrinnsvis i svinger og bakketopper foran kryss og ved bebyggelse. Det kan også bli så glatt at vi må drive sammenhengende sandstrøing, men i "saltrutene" vil det bare bli brukt sand som et unntak.

Selv om saltløsning er best under de fleste forhold, kan vi ikke ta helt farvel med tørrsalt. Ved store nedbørsmengder og overvann i vegen og omslag til kulde nytter det ikke med saltløsning. Det samme gjelder ved snøfall, issåle på vegen o.l. Da må det brøytes og høvles og deretter må det brukes tørrsalt. Men med klima vi har langs kysten og spesielt langs E 18 regner vi med at løsning kan brukes i hvert fall for 80 pst. av strøingen. Vi ser på bruk av saltløsning som en stor framgang, og ser fram til å ta det i bruk på hele E 18 fra neste år av.

Det er investert for ca. 1,2 mill. kr. i forbindelse med innføring av saltspredning. To lastebiler kan påmonteres saltløsningstank- og spreder. På Moi Moner saltlager er det installert saltblandelegg og en stor lagertank for saltløsning.

*Saltbilen i sving (over)
Overingeniør
Torbjørn Frøysnes,
formann Kåre
Kristiansen og
Dagfinn Myhren
ved
saltløsningstanken
på Moi Moner
(foreg. side).*



Kjør piggfritt i vinter, sier ekspertene. Likevel krafser vi videre med stålkjør på bar asfalt! Bare de mest avanserte våger å satse på de nye vinterdekkene uten pigg. En undersøkelse av bilparken ved Vegkontoret ga klare tall: tre biler med piggfrie dekk, ca. 60 biler med piggdekk!



Flertall for pigg – også i vinter

Vedlikeholdssjef Nylund og stasjonssjef Skagseth har talt varmt i dagspressa for piggfrie dekk. Skagseth bekrefter overfor Sørlandsposten at piggfritt er tingen:

- Vi har kjørt gul bil, Volvo 240, som går i brukskontroll i hele fjor med piggfrie dekk uten problemer en eneste dag. Nå vil vi ikke ha annet. Vi vet også at flere av kjøreskolene kjører piggfritt, uten problemer av noe slag. Vi har notert oss både temperatur og føreforhold, vi har kjørt både ved kysten og inn i landet.

- Vi reduserer asfaltslitassen, og bilen er lydsvak og behagelig å kjøre.

- Men har du en vriene gårdsveg, med dårlig strøing, må jeg nok likevel anbefale piggdekk. På våt asfalt er piggdekk best, ellers er piggfrie dekk fullt på høyden under alle forhold.

Selv drøyde han i det lengste med å legge om, men kjører nå på piggfrie vinterdekk.

Biltilsynet har for øvrig hatt telefonstorm i det siste, folk vil ha sakkyndig råd. Det er tydelig at mange vurderer å gå over til piggfritt. Og noen lurer på om de kan kjøre med pigger på to hjul og to hjul uten, redusere vegslitasjen til det halve, men samtidig ha klør i et knipetak.

- En slik løsning er ulovlig, sier

Skagseth, og for øvrig lite å anbefale. Hvilke hjul skulle i så fall ha piggene, forhjul eller bakhjul? Kombinasjonene god framkommelighet/ dårlig styring, og god styring/ dårlig framkommelighet er jo like håpløse.

På parkeringsplassen ved Vegkontoret fant vi overingeniør Alfred Høyesen, travelt opptatt med å legge om til vinterdekk, uten pigg, mens snøen dalte:

- Jeg har tro på piggfritt. På 50- og 60-tallet kjørte vi jo på sommerdekk, og la på kjettinger når det ble altfor ille. Foreløpig har han ikke tenkt å anskaffe kjetting, han regner med at de piggfrie vinterdekkene skal geie biffen.

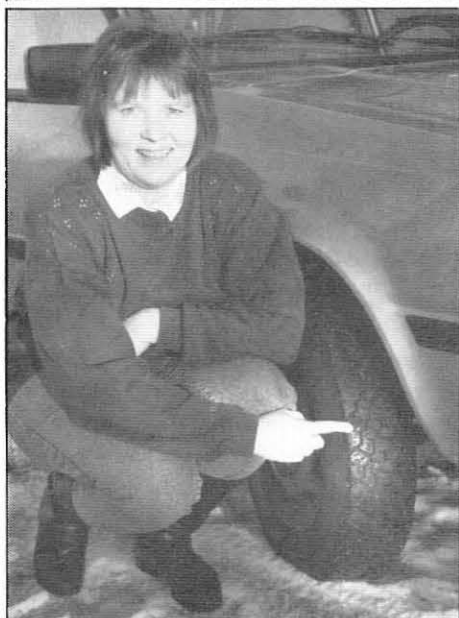
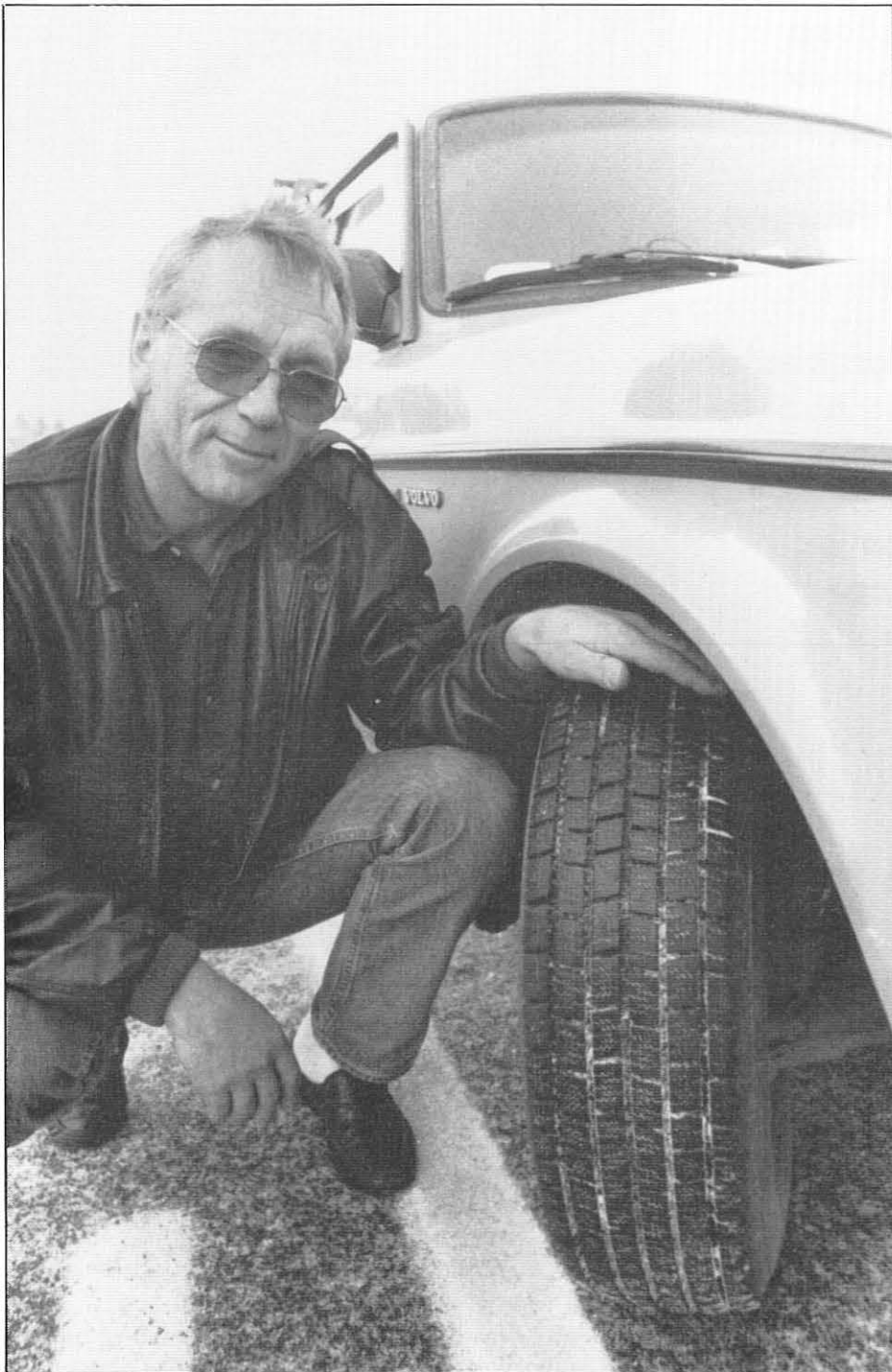
Bjørge Henriksen, vår gamle rattmester, satser fortsatt på piggdekk:

- Jeg har nettopp kjøpt fire nye dekk, med pigger. Jeg stoler ikke på noe annet. Jeg har hytte i Nissedal med noen ganske vriene kneiker. På E 18 kunne jeg nok klart meg uten pigg, men jeg kjører jo andre steder også der det verken saltes eller strøs.

- Trives du på vintervegene?

- Jeg har respekt for glatta og føler det samme ubehaget hvert år når det begynner å bli glatt. Folk regner meg for en erfaren bilfører og venter at jeg skal være tøff på glatta. Det er jeg





ikke, jeg kjører forsiktig.

Ingeborg Vehus:

- Jeg vil først høre hva de sier som har forsøkt piggfrie. Jeg satser fortsatt på piggdekk. Vi har en ganske bratt bakke opp til huset, og der er det nok tryggest med pigg. Jeg føler meg ofte utrygg på vinterføre, og setter ned farten når forholdene tilsier det.

Anne Sofie Samuelsen:

- Nå blir det for glatt, jeg drøye sommerdekkene i det lengste, men nå blir det pigg for resten. Men piggene gir nok en falsk trygghetsfølelse. Det kan godt være det blir piggfritt neste gang, naboen kjører på det, og er godt fornøyd. Jeg hadde gode vinterdekk med pigg, og det var ikke aktuelt å kjøpe nye dekk nå

Statens vegvesen

Framført av Gunnar Lien på vegkontoret og biltilsynets julebord. Tekst Bjørg Henriksen, mel: Julekveld i skogen. Se nærmere omtale av revyen på siste side.

Det er vegetatens vise,
som jeg syng vil for "er"
våre goder vil vi prise,
for de blir jo ber' og ber' -
det er "stars and stripes" som
skinner,
når vi ut på vegen står
vakkert skue daglig finner,
der de gul/ oransje står!

Det er caps med lange skygger
det er dresser med litt blått
det er vest, og en som tygger
på en gammel tobaksskrått -
Da med ett så kommer noe
som får arbeidet i sving
en med kunnskapsvett i blodet
og med teknisk ring på fing!

Skytebanen det er plassen,
der vi hovedbasen har
Vi til daglig møter massen,
som på tjen'stereiser drar.
For vi må jo ut på stikking,
sjekke skilter, eller se
med lang kilometerprikking,
får vi overnatting med!

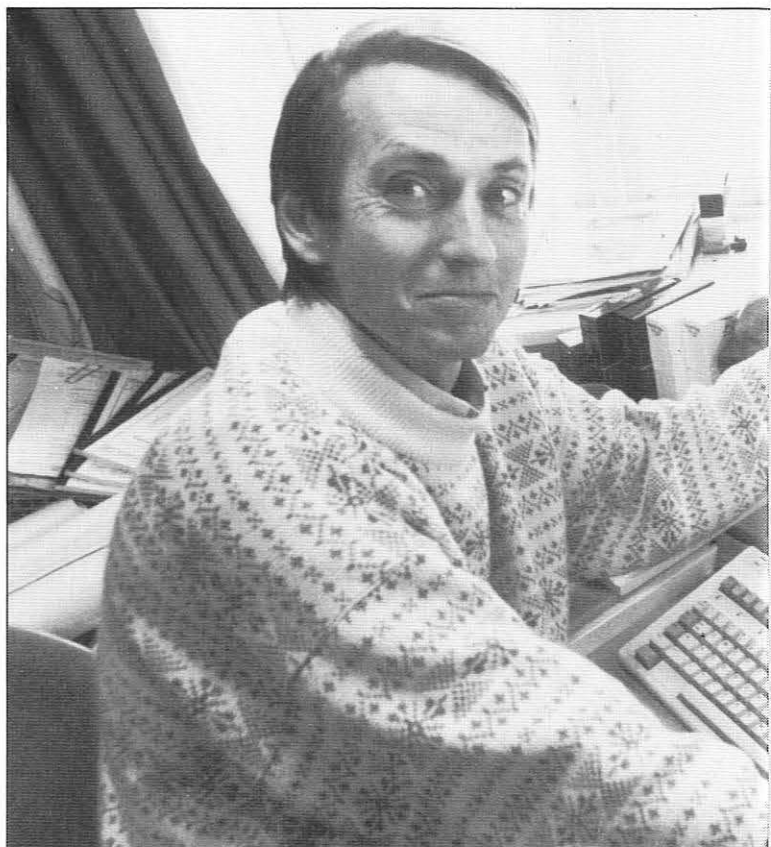
Opp til Hovden det er stedet
Vi med smilet drar i veg
skriver skysregning med glede,
tjener penger i en fei.
Nå kan bilen vår snart byttes,
hvilket merke skal vi ta?
Vennskap med et firma knyttes,
hvor rabatten trekkes fra!

Opp i toppen sitter gjengen,
noe puslete og grå.
Ordner brev og lønn i slengen,
vi i kassa klunk kan få.
Stress til tider der florerer,
noen reiser hit og dit.
Alt av innkjøp krediteres,
tidspress det er gjengens slit.

Hele staben er litt rare,
rase av så mange slag
kurs i selvtillit står klare
om vi trenger slikt en dag -
Men vi står nå på og stresser
både kvinne og hver mann
om vår lønn vi daglig "messer"....
noe folk i Staten kan!

Vegdatabanken er et begrep som man oftere og oftere støter på i vår data-baserte tids-alder. "Banken" – og hva den egentlig er – er omtalt i en egen artikkel i dette nummeret av bedriftsavisen.

– Vi vet at Vegdatabanken består av en rekke registre, og hva inneholder nå disse? Vi retter spørsmålet til vegdatabankleder ved Aust-Agder vegkontor, Lars Espeland, som svarer følgende:



"TVERR" – ET REGISTER I VEGDATABANKEN

-Det er riktig at Vegdatabanken består av en rekke forskjellige registre (ca. 25 pr. idag), bl. a. Vegnettets kilometering, trafikkdata (ÅDT), dekketilstand, ulykkesregister, avkjørselsregister, fartsgrenser på riks- og fylkesveger o.s.v. Et av de aller siste er TVERR, som er et EDB-program for manuell nyregistrering og ajourføring av alle tverrprofiler for en veg. Dette programmet kan brukes både i bil og på kontoret.

-Vi vet at dere har startet opp registreringsarbeidene med TVERR her i fylket, Espeland, men når -og hvordan gjør dere det?

-I Aust-Agder er vi godt i gang med dette, etter å ha startet opp i september måned i år. Vi bruker 2 sjåfører med nødvendig opplæring og har 2 kjøretøyer til disposisjon for disse målingene.

-Hva registrerer dere helt nøyaktig, og hva skjer med datatene dere henter inn?

-Vi registrerer bl.a. vegbredde, skuldre, grøfter, skjæring, fylling og terreng på utsiden som blir lagret i en database. Fra denne tar vi ut ulike datatyper og kombinasjoner av data avhengig av det behov vi har for opplysninger.

-Hvem har nytte av "TVERR"-dataene i det daglige arbeid?-

-Eksempelvis kan vedlikeholdet bruke TVERR ved sin dekkeplanlegging, hvor de får opplyst vegbredder, skuldre

og nødvendige lengder for å regne ut det totalareal som skal dekkefornyes. Planavdelingen kan bruke det ved overordnet planlegging: Vegens standard pr. idag, ønsket standard, differansen mellom dette og dermed hva det vil koste å ruste opp vegen til ønskelig standard.

-Hvordan går dere frem ved registreringsarbeidene?

-Programmet har en rekke standardprofiler som forenkler registreringen, og hvert standardprofil har sitt kode-nummer. Det er laget i alt 28 standardutførelser av de mest vanlige profilene. Standardutførelsene har egne nummer som er gruppert i 5 grupper: Skjæring, Fylling, Halvskjæring/fylling venstre, Halvskjæring/fylling høyre og Bru og Tunnel. Hvert enkelt tverrprofil standardiseres etter ovennevnte nummer og gruppe.

-Hvordan behandles dataene videre?

-Når registreringen er utført manuelt i marken, behandles dataene lokalt før de overføres til den sentrale Vegdatabanken. Samtidig legges dataene over i VEGORAMA, som altså er et grafisk presentasjonsverktøy. Fra dette kan man ta ut aktuelle data og plote de inn på kart, ta ut rapporter i tabellform o.s.v.

-Vilke veger skal registreres på denne måten her i fylket?

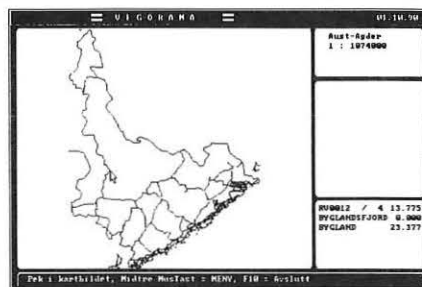
-I første omgang det regionale vegnettet, riksvegene 9-12-39 og 45. I utgangspunktet registreres tverrprofiler



RAMA er laget slik at det er enkelt å bruke, derfor er det "mus"- og menystyrt. Pek på menyen og velg hva du vil gjøre. Det kan sees på som brukernes vindu mot informasjon i Vegdatabanken.

VEGORAMA har et grafisk brukergrensesnitt, det baserer seg på kart-presentasjon av vegnettet. VEGORAMA er idag fylkesbasert. D.v.s. at du ved oppstart får det grafiske vegnettet for ditt fylke opp på skjermen. I tillegg kan du vise konturdata (kyst, elv, vann) og grenser (fylke, kommune) sammen med vegnettet. Om du ønsker det, kan du lett forstørre det området du er spesielt interessert i.

Alle grafiske presentasjoner i VEGORAMA kan også tas ut til en standard HP-plotter. På slik plott kan du også legge inn tilleggsopplysninger i tekst. Figuren viser et eksempel på plott av trafikkmengder for vårt fylke.



På dette vegnettet kan du ved hjelp av ulike funksjoner få presentert veg- og trafikrelaterte data. F. eks. kan trafikkmengder (ÅDT) vises som ulike farger på vegrutene. Andre vilkårlige punkt- eller strekningsbaserte opplysninger som kan relateres til vegnettet via digident, kan presenteres og visualiseres på samme måte. For eksempel kan data registrert ved hjelp av NORDIC-systemet (skilt, grøfter, rekkverk e. l.) presenteres i VEGORAMA. Derved kan du lett få oversikt over vegnettets status/standard.

Det grafiske vegnettet i VEGORAMA er også inngangsnøkkel til mer detaljerte opplysninger knyttet til vegnettet. Du peker ved hjelp av "musa" og får frem detaljer om de fagdata du har valgt. Rapporter fra de ulike fagregisterene i vegdatabanken kan tas ut tilrettelagt for innlesning og presentasjon i VEGORAMA.

VEGORAMA har videre spesialtilpassete funksjoner for behandling av trafikdata. De faste tellepunkt kan vises på vegnettet. Deretter peker du på et tellepunkt, trykker en mustast, og får frem opplysninger om tellepunktet. Dessuten inneholder VEGORAMA en egen funksjon for ÅDT-belegging av vegnettet, og til å kontrollere innholdet på tellefiler fra maskinelle trafikktellinger. VEGORAMA har også funksjoner mot andre fagområder enn trafikk. Registrerte tverrprofil langs en vegrute kan betraktes i VEGORAMA.

Likeledes kan det knyttes bilder eller skisser til vegnettet. Ved å peke på en vegrute, kan man deretter "bla" i disse bildene ved at bildene ett for ett vises på skjermen. En funksjon for oppslag mot ulykkesdata er også utviklet. På vegkontorene har VEGORAMA til nå først og fremst vært benyttet til arbeidet med trafikdata.

De fleksible mulighetene for presentasjon av generelle vegrelaterte data, sammen med de sterkt forbedrede plottmuligheter, har gjort VEGORAMA til et slagkraftig presentasjonsverktøy. På vårt vegkontor er det Lars Espeland som er ansvarlig for bruk og opplæring i VEGORAMA. Kan VEGORAMA være av interesse for deg? Har du tilgang til en PC? Ta i så fall kontakt med Lars Espeland, tlf. (19)866 for ytterligere informasjon.

VEGORAMA eies av Statens Vegvesen, og kan således fritt distribueres innenfor vegkontoret.

for hver 500. meter. Senere skal hver 50. meter registreres, og i aktuelle situasjoner kan vi måtte måle enda tettere.

-Hvor lang tid vil dette ta?

-Måling av 50 meters intervaller regner vi med å ha utført i løpet av de nærmeste 4 årene. Jeg kan avslutningsvis nevne at det arbeides med å koble TVERR med andre registre, f. eks. ÅDT, Ulykkesveger og andre.

- Disse registreringsarbeidene vil fort bli uaktuelle hvis man ikke er påpasselige med å ajourholde dem?

-Ja, det er riktig. Hvert register har fått sin registeransvarlige som må sørge for oppfølging og ajourhold av "sitt" register, og det er meget viktig. Som vegdatabankleder er jeg avhengig av at alle endringer - i eller langs vegnettet - blir innrapportert. Det vil nemlig bli min jobb å koordinere dette og sørge for at registrene er ajour til enhver tid. Men uten nødvendig hjelp fra andre vil dette bli omtrent umulig, sier Lars Espeland til slutt.

VEGORAMA

et PC-basert programsystem

kan være av interesse for akkurat deg!

Vegdirektoratet har utviklet et PC-basert EDB-program som er et nyttig hjelpemiddel for alle brukere av veg- og trafikdata. Programmet heter VEGORAMA, og er sendt ut til alle vegkontor.

Programmet er nært knyttet til Vegdatabanken ved at det har fått sine grunnleggende data derfra, men VEGORAMA kan imidlertid kjøres på en standard PC med grafisk fargeskjerm og mus. VEGORAMA er ment å være et hjelpemiddel for både ledere og saksbehandlere på alle nivåer i etaten som trenger tilgang til veg- og trafikdata. VEGO-

Bilistene fornøyd også med sommervedlikeholdet

Ønsker bedre vegdekke og kantstolper med refleks

Mange bilister ønsker bedre vedlikehold av faste dekker, en del mener vegene har for smale skuldre og for høy asfaltkant mellom vegbane og skulder, det er ønske om mer vegrekkverk, bedre synlighet for skilt og bedre bakgrunnsmerking i svinger. Bilistene ser på kantstolper og brøytestikk med refleks som svært positivt. Alt i alt er de svært godt fornøyd med sommervedlikeholdet på riksvegene, og noe mindre fornøyd med standarden på fylkesveger, selv om de fleste også her mener vedlikeholdet er tilfredsstillende. Dette går fram av en grovsortering av data fra den landsomfattende undersøkelsen av bilistenes syn på sommervedlikehold av vegnettet.

Undersøkelsen ble gjennomført onsdag 10. oktober, i Aust-Agder for områdene 1 Akland og 4 Åmli. Det ble delt ut 500 spørreskjema i hvert område, i Åmli distrikt på rv. 9 Hauglandsheia, i krysset ved Rislandsfeta og på Ubergsmoen, i Akland distrikt ble skjemaene delt ut i Tvedestrand, på Søndeled og i Gjerstad. I hvert område ble det etter loddtrekning delt ut 25 lodd i pengelotteriet til tre av bilistene som hadde tatt seg bry til å fylle ut og sende inn det omfattende spørreskjemaet.

- Svarprosenten var rundt 50, litt lavere enn for undersøkelsen som ble foretatt for vintervedlikeholdet. Bilistene er stort sett interessert, og vi er ganske godt fornøyd med svarprosenten, sier overingeniør Tormod Frøysnes, ansvarlig for gjennomføringen av undersøkelsen.

Dataene som er samlet inn er ennå ikke ferdig behandlet. Vegmester Øystein Lien på Akland har imidlertid kjørt materialet på sin datamaskin og kan legge fram en del tall:

Når det gjelder riksvegene, mener 26,7 prosent at tilstanden på vegnettet er "svært bra", 58,8 prosent sier "ganske bra", og 12,3 prosent "brukbart". Bare 1,6 pst. har svart "mindre bra" og 0,4 pst. "dårlig". Det er innlevert 244 skjemaer.

Når det gjelder fylkesvegene, er det

bare 5 pst. som har svart svært bra, mens 31 pst. har sagt ganske bra, og 44 pst. brukbart.

- Ved vinterundersøkelsen svarte ganske mange at de følte utrygghet når de kjørte på veggen. Det hevdes at de ikke først og fremst følte utrygghet på grunn av vedlikeholdet, men på grunn av vegstandarden på enkelte strekninger. Er inntrykket det samme for sommerundersøkelsen?

- Det har vi ennå ikke full oversikt over. Men er det slik at vegstandarden

får bilistene til å føle seg utrygge, er det grunn til å intensivere vedlikeholdet på slike strekninger. Utbedring og ombygging av alle vegruter koster jo både tid og penger og kan ikke skje på et øyeblikk. Ved at vi blir enda flinkere med vedlikehold av utsatte strekninger, kan vi redusere ulempene for trafikantene, sier Frøysnes.

Når det gjelder undersøkelsen av vintervedlikeholdet på landsbasis, viser det seg at trafikantene i Vest-Agder var mest fornøyd, med Aust-Agder som en god nummer to!



VIKTIGE MILJØTILTAK PÅ RV. 12 MOSDØL-BYKLE-GRØNEMYR

I 1988 ble Bykle kommune gitt tillatelse til å forskuttere riksveganlegget Mosdøl-Grønemyr etter et kostnadsoverslag på 14,0 mill. kroner. Parsellens første 1000 meter går gjennom Bykle sentrum, og er bygget med gang/-og sykkelveg. De neste 1900 meter går utenom sentrum, men med en tverrveg mellom gammel og ny riksveg syd for Bykle rådhus. Bortsett fra noe puss og asfaltslidelag er anlegget fullført i år, og vil koste ca. 11 millioner kroner, –en besparelse på ca. 3 mill. kroner i forhold til overslaget.

Besparelsen skyldes i stor grad at massene i veglinjen var bedre anvendelig enn først antatt, og dermed resulterte i en redusert tilkjøring av steinmasser fra tunneltipp.

Spesielle miljøtiltak

Høsten 1988 ble det arrangert en befaring med riks- og fylkesantikvaren, hvor vi av disse nærmest ble pålagt å arondere skråningene på en spesiell måte. De skulle være "rufsete" og mest mulig lik det naturlige terrenget i Byklegårdene. Murene måtte enten byg-

ges i tørrmur eller forblendes med gråstein. Oppsettingen av disse ble betraktelig billigere enn anslått, selv om de ble bygget helt i tråd med de krav som ble forlangt. Det er derfor ingen betongflater å se fra veggen. Eneste unntak er en undergang mellom boligfeltet og industriområdet ved Sarv som er bygget i ren betong. Resultatet er blitt meget tiltalende, og glir pent inn i den "miljøbevisshet" som også vi i vegvesenet ønsker å delta i.

A. H.



– Livet slutter ikke når du går av med pensjon!

Forberedelseskurs på Eldreakademiet ga positive forventninger

- Vi har nok ikke tenkt så mye på pensjonisttilværelsen ennå, men det er helt sikkert at vi fikk mange positive forventninger etter å ha gjennomgått Eldreakademiet på Gvarvs kurs for vordende pensjonister, sier overingeniør Alfred Høyesen, Magnfred Aslaksen, vegsentralen, og tidligere smed, nå kontorfullmektig Nikolai Lyngroth. De har alle rundt 60 år og etter henholdsvis 40, 45 og 33 år i vegvesenet var de godt kvalifisert til å delta i Eldreakademiets tredje forberedelseskurs for pensjonister for ansatte i vegvesenet fra hele landet. Med på kurset var også oppsynsmann i I 2 Gudmund Mjåvatn, oppsynsmann på anleggsavdelingen Olav Evensen, og oppsynsmann på maskinavdlingen Kjell M. Nilsen, og Anders Vindholmen, snekkerformann på anleggsavdelingen. De to sistnevnte har allerede gått av med pensjon.

Kurset gikk over fire dager, fra 28. til 31. oktober, og ektefellene var invi-

tert. Det travle kursprogrammet hadde også plass til hyggelig samvær. Tre av kveldene var det dans.

- Vi ser nok mer positivt på pensjonsalderen etter kurset enn vi gjorde før. At livet tar slutt og at folk blir sengeliggende straks de går av med pensjon, er myter som ble grundig avlivet. På kurset ble det lagt fram solid statistikk som viser at de fleste kan se fram til 20-25 år med bra helse etter at de har gått av med pensjon.

- Om helse holder, kan det bli mange fine år, dersom vi bare gjør slik som vi lærte på kurset! Mye kommer an på en sjøl. Det var en fint kurs som vi gjerne anbefaler for andre. Denne gangen var det en del som var invitert, men som takket nei til å delta. Det kan de angre på.

Kurset begynte søndag ettermiddag da kommunelegen innledet om alderens betydning både for kropp og sinn, med gode tips for å ta vare på

helsa. Neste dag overtok fysioterapeuten, som manet til gymnastikk. Deretter kom ernæringsseksperten, som også var ekspert i å snakke, og manet til sunn levemåte med mye fisk, ellers var det meste tillatt, men best var det med små og mange måltider. Å gå sulten ble ikke anbefalt*.

Hovedforeleser i to fulle dager var forsker og spesialist på alderdom, pensjoner m.m. - Jeg har aldri hørt på en mann i to dager uten duppe av en eneste gang, sier Høyesen. Han rådet oss til nyte livet og bruke på oss sjøl i stedet for å tenke på arvingene. Bruk pengene til reiser, eller det dere ellers måtte være interessert i, sa han. Han la også vekt på at vi sikret oss en grei bolig å bli gammel i. Den siste dagen fikk vi besøk av en advokat som snakket om arv, testament o.l.

- Fint var det også at foredragsholderne hadde tid om kvelden til samtale. Her Lyngroth, en av dem satt en hel kveld og regnet ut pensjoner for folk.

Er det alltid vegvesenets skyld når det skjer ras?

I de senere år er det blitt mer og mer vanlig at private konsulenter utfører detaljplanlegging for vegvesenet. Untatt er ofte den geotekniske saksbehandlingen. Vanlig praksis kan være at vegvesenet utfører grunnundersøkelser etter anvisning fra konsulenten, som er den som må trekke konklusjonene og fremme forslag til løsninger. "Problemet" med å sette bort slike arbeider til konsulent kan være at denne ikke innehar nødvendig teknisk kompetanse på det geotekniske område, f. eks. til å vurdere leirfyllinger, skråningsstabilitet, isolering o. s. v.

Vegvesenet blir år om annet belastet med en del større eller mindre utglidninger av vegfyllinger eller glidning i skjæringsskråninger. En sjelden gang forekommer større utglidninger som også angår en veg, f. eks. større kvikkleireskred.

I dagligdags språkbruk snakkes det gjerne om ras enten det er utglidning av en vegfylling, steinras fra en fjellside eller et kvikkleireskred.

I de senere år har vi opplevd flere slike "ras" her i fylket, bl. a. på E 18 ved Søndeled, Longum og Tveitshallingene, og rv. 411 ved Miamberget i Tvedestrand.

Ved noen av disse prosjektene har vegvesenet brukt private konsulenter til detaljplanleggingen. En saksbehandling som nevnt innledningsvis har vært benyttet ved enkelte oppgaver. Det vil si at mannskaper fra vegvesenet har utført grunnundersøkelser etter anvisning fra konsulent, uten at etaten har hatt styring med analyser, beregningsutredninger og geoteknisk konklusjon.

Uten å gå nærmere inn på ansvarsforholdet når "uhellet" først har vært ute, må det være tillatt å ta opp problemet med bruk av konsulenter for den geotekniske del av planleggingsprosjektene. Et "diffust" samarbeid vegkontor/konsulent vedrørende geoteknisk saksbehandling er ingen av partene tjent med.

Hvis vegetaten har teknisk kompetanse på det geotekniske område som er bedre enn konsulentene, bør vi som regel utføre denne del av planleggingen



Et eksempel på ras hvor konsulenter har stått for grunnundersøkelsene, mens ansvaret for den geotekniske konklusjon og rettleiding for utføring av anleggsarbeidene har vært noe "svevende".

selv. Et problem med dette kan være mindre bistand fra Veglaboratoriet enn tidligere, bl. a. på grunn av flukt fra etaten.

En formell ansvarsdeling må fremgå ved kontraktinngåelse, slik at

senere eventuelle "uhell" kan tilbakeføres til den ansvarlige, -det være seg vegvesenet selv eller konsulenten som har utført detaljplanleggingen eller deler av denne.

MK

Hvordan få det triveligere på jobben:

Wienerbrød i kantina eller hovedplan for hele E-18?

- Hva skal til for at det kan bli triveligere å arbeide på vegkontoret? Svarene spente vidt: fra wienerbrød i kantina til vegsjefens ønskedrøm: ferdig hovedplan for hele E 18 gjennom Aust-Agder i løpet av to år.

På personalseminar, som holdes av alle bedrifter med respekt for seg selv og sine ansatte, skal alt fram, og ledere og mellomledere ved vegkontoret i Aust-Agder talte fritt og åpent om forholdet til arbeidet da kjendispsykologen Jac Herlofsen var engasjert til en kursdag på Helmershus hotell i høst.

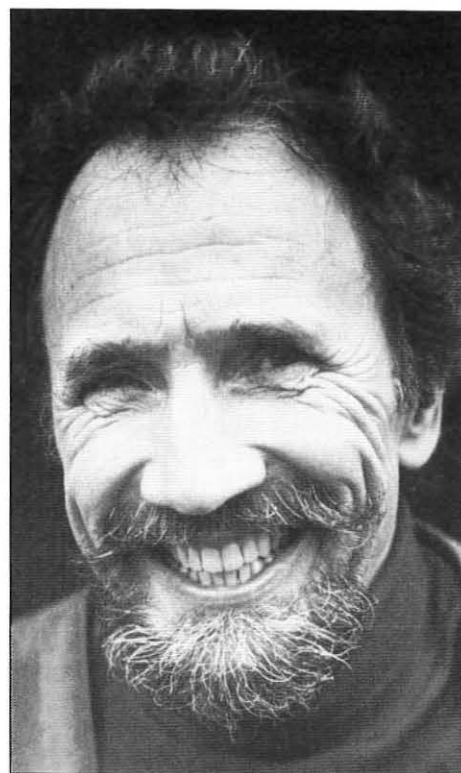
- Jeg har 20 års erfaring fra bedrifter, statlige, kommunale og private, selv har jeg vært ansatt i stat og kommune i 22 år, de siste seks år har jeg drevet med kurs i samliv, og etter hvert mer for bedrifter. Jeg konstaterte at vegkontoret hadde et fint miljø, med god lagånd, og ekte omsorg for hverandre. Ledere kan være negativt kontrollerende. Det skaper vanskelige arbeidsforhold og små muligheter for at to og to kan bli mer

enn fire.

På kurset, som jeg kaller "se og si kurs" la jeg mye vekt på betydningen av å gi kritikk, positiv kritikk er vi også redde for, vi sier ingenting. Vi må trene oss opp til å se og gi ros, en leder må ikke isolere seg på et kontor, folk er avhengig av å bli vurdert. Det verste er å bli oversett. Det er mye bedre å få kjeft.

Uenighet er ingen katastrofe, det er ikke bare sjefen som sitter med løsningene. Det kreves innspill for at to og to skal bli mer enn fire, fem og mer.

Et viktig tips er å unngå å rotte seg sammen og isolere seg på småkontorer, sende lapper og brev tvers over gangen. Like mange drepes av mobbing på jobben som i trafikkuulykker. Et arbeidsforhold likner mye på et ekteskap, mange av de samme kreftene sloss mot hverandre. Det gjelder ikke å holde ut for enhver pris, noen ganger er skilsmisse eneste fornuftige løsning, men det bør skje



med åpent visir.

- Er det forskjell på offentlig og privat sektor?

- Jeg tror at i det offentlige kan en tillate seg å sitte på konflikt mye lenger enn i det private. Konflikter får lov til å gå så lenge at det blir surt og forgiftende. I private bedrifter tvinges de til å ta affære før en konflikt blir

Industrifylling ingen "smittebærer" for spredning av forurensning v/rv 410.

Etter henvendelse fra vegkontoret har Norsk Institutt for Vannforskning (NIVA) i samarbeid med Berdal Strømme A/S utarbeidet et programforslag angående sedimentundersøkelser i Ormevikkilen ved rv 410. Formålet med undersøkelsen har vært å kartlegge om bunnslammet inneholder miljøgifter fra industri-

fyllingen til Arendal Lettmetallindustri A/S, og utstrekningen av denne. Resultatene fra kartleggingen skal danne grunnlaget for utarbeidelse av tiltaksplan, hvor det vurderes hvorvidt vegarbeidene vil vanskeliggjøre eventuelle oppryddingstiltak, eller medføre ytterligere spredning av miljøgiftene.

Undersøkelsene har gitt grunnlag for følgende konklusjon: "Sedimentene i vegtracéen til Saltrød terrasse over Ormevikkilen inneholdt lave konsentrasjoner av bly. Innholdet av kadmium derimot var 10 ganger høyere enn normalt. De påviste verdiene regnes likevel som relativt lave i forhold til verdiene i sedimenter som regnes

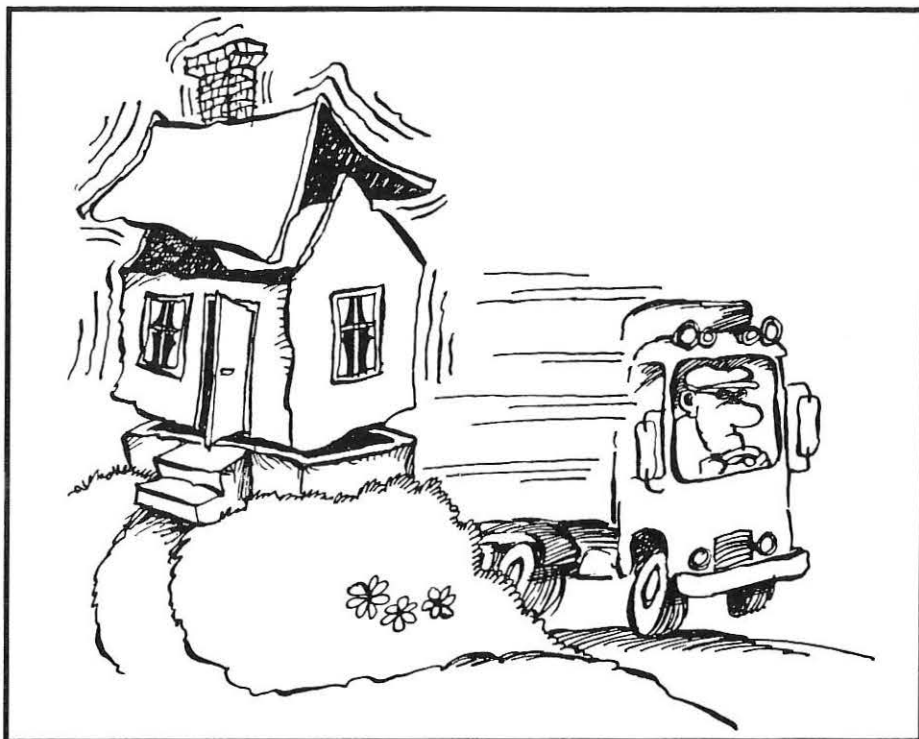
som spesialavfall. Diklormetan, styren og oljeforurensninger ble ikke påvist. Foreliggende analyser tilsier derfor at sedimentene i vegtracéen ikke representerer noen vesentlig kilde for spredning av forurensninger, og at massene ikke kan betegnes som spesialavfall. Eventuelle funn av tønner med avfall o. l. i fyllingen som kommer i konflikt med vegtracéen, kommer ikke inn under denne betraktningen. Dette er eventuelt et problem som Berdal Strømme A/S i brev til SFT foreslår løst ved etablert beredskap under gravearbeidene ved anleggsvirksomheten".

Konklusjonen innebærer at avkjørselen fra nåværende riksveg 410 over Ormevikkilen nå kan bygges som planlagt, etter ca. 4 måneders forsinkelse p.g.a. innkomne protester til fylkets miljøvernavdeling.



Vegvesenet mottar fra tid til annen klager fra huseiere med påstander om vibrasjonsskader/sprekkdannelse av eiendommer p.g.a. trafikkbelastningen på nærliggende, offentlig veg. At slike skader kan oppstå, f.eks. på grunn av økt akseltrykk med derpå følgende tyngre trafikk eller generelt økende trafikk, skal vi ikke stikke under stol. Men bildet kompliseres også av at en bygning eldes og med påvirkning utenfra som gir grunn til visse skader, f. eks. setninger eller sprekkdannelse selv om bygningen ikke er utsatt for vibrasjoner. Det er derfor vanskelig fra gang til gang å avgjøre i hvilken grad skader på en bygning beror på vibrasjoner, alder eller en kombinasjon av disse faktorene.

Vi mennesker er meget følsomme for vibrasjoner og kan lett fornemme selv meget små bevegelser som



VIBRASJONS- SKADER PÅ HUS – IKKE ALLTID BILENES SKYLD

overføres til kroppen. Dette forholdet sammen med en mer bevisst holdning til miljøet omkring oss og en økning av antall tunge kjøretøyer på vegnettet, har i de senere år ført til slike reaksjoner fra enkelte beboere nær veg på vibrasjoner fra vegtrafikken. Av de ulike forhold som påvirker resulterende vibrasjoner fra vegtrafikk har vegbanens jevnhet og undergrunnens beskaffenhet størst betydning. De ugunstigste forhold opptrer ved ujevn veg på bløte, vannrike jordarter (bløtleire) mens veg på faste friksjonsjordarter (grus/sand) og morene gir få vibrasjonsproblemer. Som vibrasjonskilde er det tunge kjøretøy som har betydning, også uten last.

Effektive tiltak for å redusere vibrasjonsvirkninger fra eksisterende veger går i første rekke på å holde en så jevn vegbane som mulig, bl. a. ved å sikre tilfredsstillende bæreevne og utbedre krakkelering og hulldannelse, samt sørge for effektiv fjerning av snø og is vinterstid. Både ved planlegging av en ny veg og ved klager på vibrasjoner fra eksisterende veg

oppstår behov for å kartlegge mulig/eksisterende vibrasjonsnivå. Til hjelp ved utføring av slike målinger foreligger det forskjellig måleutstyr, måleopplegg og tolkning av måleresultater. Hvis en forstyrrelse oppstår på terrengoverflaten i form av sprengning, hjulslag fra vegtrafikk eller pulserende støt fra vibrator, vil denne forstyrrelsen spre seg til omkringliggende terreng i form av spenningsendringer i materialene i undergrunnen. Spenningsendringer medfører også deformasjonsendringer eller vibrasjoner. Vibrasjonen kan påvirke bygningen slik at skader oppstår.

Ved klage fra naboer til eksisterende veg på generende virkning av vegtrafikkvibrasjoner eller påstått skade på bygning, vil det ofte være aktuelt å foreta vibrasjonsmålinger i tilknytning til vegtrafikk i forbindelse med slike klager. Krav som reises mot vegvesenet blir i første ledd behandlet av vegadministrasjonen i fylket. Man har her myndighet til å avgjøre saken innen en økonomisk ramme på kr.

10.000,- Dersom denne grense overskrides, behandles saken sentralt når det gjelder riksveger. I tillegg behandles også en del saker som avslås av fylkene, sentralt (ankeinstans).

Fra rettspraksis kjenner en få tilfeller hvor klage over generende vibrasjoner eller påstand om skade på hus forårsaket av vegtrafikk, har vært fremmet for domstolene. Av de rettsavgjørelser som foreligger, har vegholderen bare i få tilfeller blitt holdt ansvarlig for oppstått skade og/eller pålagt å utbedre vegen.

**JULETREFESTEN
PÅ VEGSENTRALEN
BLIR ARRANGERT
SØNDAG DEN 13.
JANUAR 1991.**

AMTMANNSSVINGEN

Der vegen ned til Tvedestrand tidligere tok av fra E 18 heter vegkrysset som de fleste vet "Amtmannssvingen". Vi har forøvrig Amtmannssvingen også andre steder her i landet, bl. a. ved E 18 like øst for Drammen. Mange har lenge spekulert på hva navnet kom av, og har hatt to teorier. Den ene er at da vegkrysset og svingen var nye syntes man det var så flott at det måtte ha et gjevt navn. Den andre at det kunne ha vært uenighet mellom vegvesenteknikken-og amtmannensfinansene - og at amtmannens syn hadde seiret.

Det viser seg at den første teori er den riktige. Lars Fosstveit, Tvedestrand, har opplyst at hans bestefar, ordfører og stortingsmann Halvor Torjussen Skjerkholt, hadde døpt svingen slik ved avleveringen til ære for amtmannen.

Om parsellen Tvedestrand-Fiane opplyses at den var 4905 meter lang og kostet kr 101350,65, og at arbeidene ble utført i årene 1854-1857. Det var den gang vanlig at når et veganlegg var ferdig, skulle årstallet markeres ved vegen, i fjell eller innhugget i en stein. I fjellskjæringen ved foten av Fjærekleivene er således hugget et merke i fjellet med kongekrone "O" for Oscar I og 1857 som bildet viser. Amtmannen, som altså "Amtmannssvingen" ble oppkalt etter, var da Iver Steen Thomle.

Han var født i Froland i 1812 og var sønn av stortingsmann for Arendal, Erich Andreas Thomle. Iver Steen Thomle gikk først på Arendals realskole, ble student i 1829, "cand. philos." i 1830 med laudabilis præceteris og tok i 1833 juridisk embedseksamen med laud. Etter en kortvarig ansettelse i justisdepartementet ble han i 1835 advokatfullmektig, men kom snart tilbake til departementet hvor han i 1838 ble byråchef og i 1840



ekspedisjonssekretær, kun 28 år gammel. I 1846 utnevntes Thomle til byfogd i Arendal og i 1849 til amtmann i Nedenes.

Under sin embedstid her bodde han på gården Pusnes på Tromøy. Denne eiendommen hadde tidligere tilhørt hans far, Erich A. Thomle. Amtmann Thomle eide på Pusnes et skipsverft, og han var selv skipsreder. Thomle var i 1851 suppleant til stortinget fra Arendal og Grimstad og var i 1857 tilforordnet statsråd under interimregjeringen. I 1860 - etter 11 års virke som amtmann - ble Thomle assessor i Høyesterett, i 1870 dens justitarius, og deltok som medlem av den kjente riksrett i 1884.

I 1887 ble Thomle meddelt avskjed i nåde og tilbrakte sine siste leveår på familieeiendommen Petersborg i Kristiania, hvor han døde i 1889. Thomle innehadde St. Olavsordenens storkors for fortjenstfull embedsvirksomhet.

NY HÅNDBOK FRA VEGDI- REKTORATET

059-Driftsstatistikk-egenmask. Vegdata. Formålet er å presentere inntekter, kostnader, driftsresultat og utnyttelse for vegvesenets egen maskinpark, gi vegkontorene anledning til å sammenlikne data vedr. egen maskinpark med tilsvarende gjennomsnittstall for landet eller data for andre vegkontorer og maskinavd. opplysninger som kan bedre driften av egen maskinpark.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for kr. 80,- + porto.

Elgen viste hvor gjerdet skal stå

Etter at vedlikeholdssjefen hadde bedt om registrering av partier med elg som krysser vegen, ble det tatt kontakt med formennene i viltnerndene i kommunene for å finne fram til aktuelle steder der det er aktuelt å sette inn tiltak.

I vedlikeholdsdistrikt 2 var grunneiere, viltnerndformann, Mykland fra grunnseksjonen og oppsynsmann Mjåvatn på befaring ved E 18. Den ene grunneieren mente gjerdet burde stå der, mens den andre mente det skulle der. Som diskusjonen bølger gikk høyt, kom tre elger ut av skauen, valset tvers over E 18, og dermed var det bestemt at så langt måtte viltgjerdet gå!

Nytt navn i biltilsynet

Arild Ånonsen, 40 år, er engasjert frem til 1. 6. 1991 for å bistå kjøre-



skolene i pedagogisk utvikling av den obligatoriske avsluttende landevegsdelen (Traffikksikkerhetspakka "TS") som ble innført i 1989. Denne pakken er et kurs på 18 timer som inneholder både teori og kjøring. (Hvis noen synes han minner om en annen Ånonsen på Birkeland, så stemmer det!)

Vegmester takker av

Vegmester Jon Høgevoll har gått over i pensjonistenes rekke etter lang innsats i vegvesenet.

Høgevoll var spesielt innbudt til et utvidet vegmestermøte på Evje tidligere i høst. Her ble han behørig takket for alt nedlagt arbeid og overrakt gaver fra vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret og sine vegmesterkolleger.

Høgevoll begynte i Statens vegvesen i Hordaland i 1956. Der var han til fram til 1960 da han flyttet til Aust-Agder. Fra 1968 har han vært vegmester på Evje.

Vi takker igjen for innsatsen, Jon, og ønsker deg lykke til med pensjonisttilværelsen!

Vedlikeholdsavdelingen

Fødselsdager våren 1991:

50 år:

- 4. 2.: Torleiv H. Åkre
- 6. 2.: Einar Tore Halvorsen
- 2. 4.: Roald Dypvik
- 9. 4.: Finn Fjermeros

60 år:

- 10. 1.: Gerd Bjerkenes
- 15. 1.: Hans H. Markussen
- 21. 1.: John R. Kristensen
- 7. 4.: Reidar Leon Lorentsen
- 7. 6.: Torunn E. Kvernevik

65 år:

- 6. 4.: Henry Langemyr
- 8. 4.: Olav Dukefoss

Nyansettelser 2. halvår 1990

Torbjørn Borgi, Vegmester ved Evje vegstasjon
Harald Sangesland, Oppsynsmann ved vedlikeholdsavdelingen, Evje Vegstasjon.

Henrik Duus, Avdelingsingeniør ved planavdelingen, engasjement til 1.7. -92.

Grethe Guttormsen, Renholdsbetjent ved vegkontoret.

Ola Olsbu, Overingeniør ved planavdelingen, vikariat til 1.6. -92.

Knut Erik Dåbu, Formann ved vedlikeholdsavdelingen, Åmli vegstasjon.

Arild Anonsen, Konsulent ved biltilsynsavdelingen, 9 måneders vikariat.

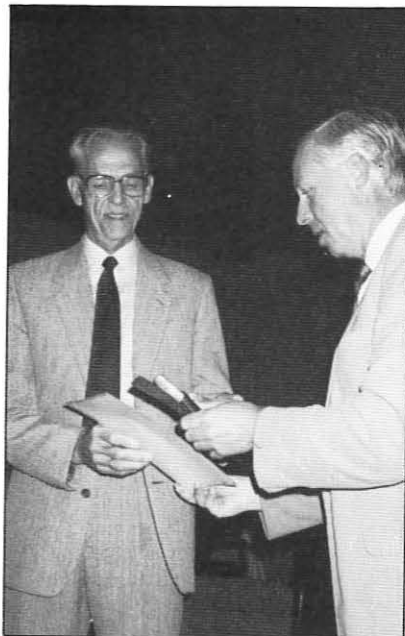
Line Knutsen, Kontorfullmektig ved adm.øk.avd, vikariat til 1.9. -91.

Permisjoner – fratredelser

Johanna Aagre Jomås, permisjon til 15.5. -91.

Kirsten Lindeberg, begynner som kontorsjef i Grimstad kommune 3.2. -91.

Tor Kaastrup, forlenget permisjon fram til 1.6. -92.



Pensjonert vegmester Jon Høgevoll overrekkes kniv og diplom og takkens ord av vedlikeholdssjefen.

Vannrett

- 1 Sa Benjamin Franklin
- 16 Oppfinner
- 19 Vindkastene
- 21 Be
- 22 Fred
- 23 Fase
- 24 Forkort.
- 25 Utmerkelsen
- 33 Pikenavn
- 35 Instrument
- 36 Yrke
- 37 Geniene
- 38 Vasket
- 41 Blomst omv.
- 42 Gammel (fork.)
- 43 Tresort
- 44 Vike, omv.
- 45 Like
- 46 Helle

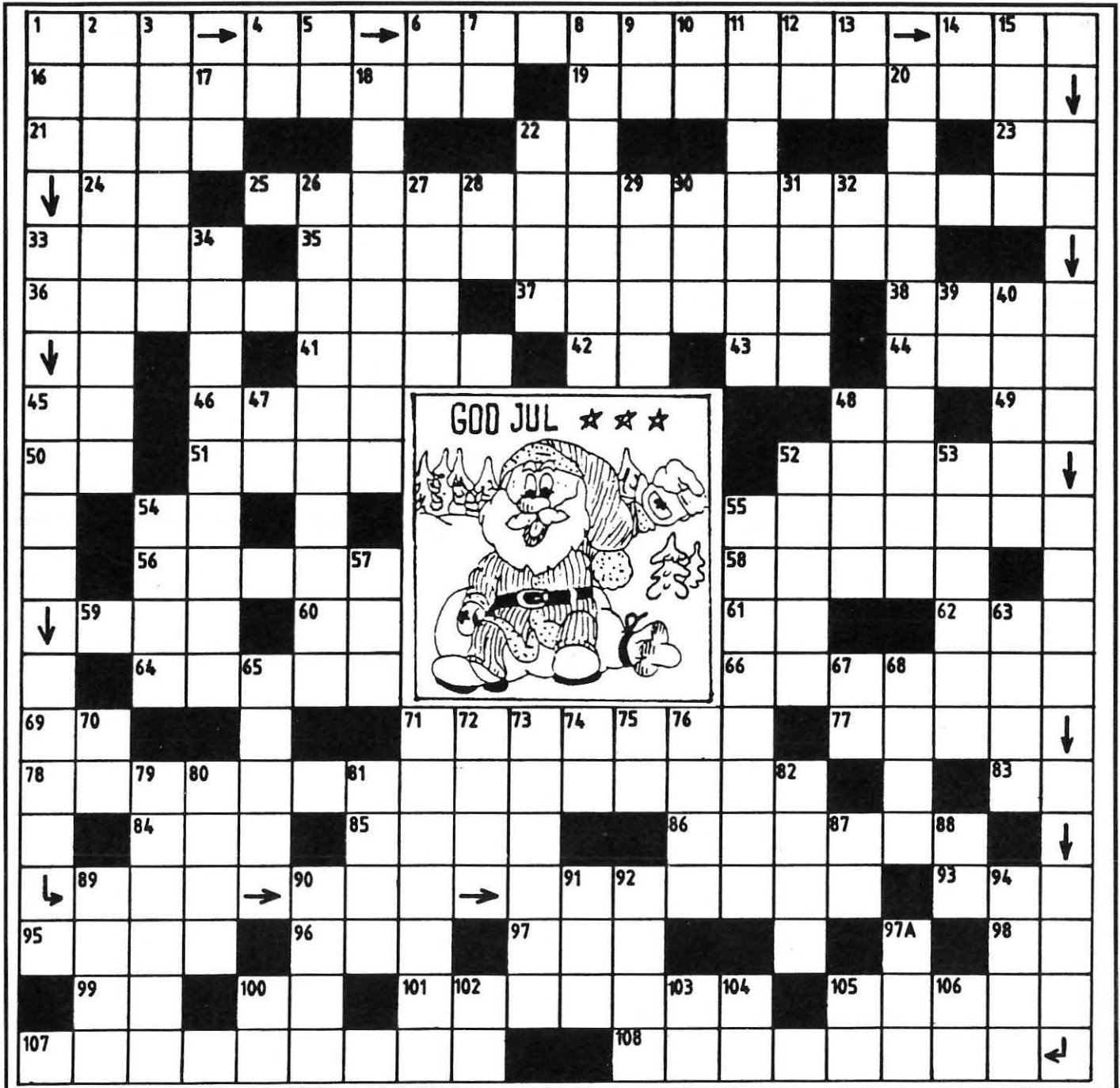
- 59 Ambolt
- 60 Slag, fork.
- 61 Organisasjon
- 62 Tresort
- 64 Fugler
- 66 Stabeis
- 69 Trå
- 71 Skidisiplin
- 77 By
- 78 Farlige for laksen
- 83 Skal
- 84 Fisk
- 85 Ap
- 86 Innehaverne
- 93 Avgift, tidl., fork.
- 95 Mat
- 96 Fugl
- 97 Pronomen
- 98 Ting
- 99 Fork.
- 100 Konj.
- 101 Fosilt brensel
- 105 Farve
- 107 Smøremiddel

Loddrett

- 1 Ordtak
- 2 Evig
- 3 Elv
- 4 Forsikring
- 5 Like

JULE

- 48 Øyne
- 49 Myntsort
- 50 Vektenhet
- 51 "Bolig"
- 52 Nøre
- 54 Ikke
- 55 Tilbøyelighet
- 56 Skarpsinn
- 58 Lett
- 6 Direktorat
- 7 Vokaler
- 8 Kant
- 9 Dyr
- 10 Byge
- 11 By i Europa
- 12 Forstavelse
- 13 Like
- 14 Organisasjon



VEGKRYSS

- 15 Vokalene
- 17 Karakter
- 18 Pyntet
- 20 Unik
- 22 Rettlede
- 26 Kjøkkenutstyr
- 27 Fugl, ømv.
- 28 Tryglet
- 29 Nøl
- 30 Krydder

- 31 Veer
- 32 Pronomen
- 34 Stoffer
- 39 Konj.
- 40 By,
- 47 Bakevje
- 48 Lår
- 52 Stemme
- 53 Stasjon på Sørlandsbanen

- 54 Pur
- 55 "Boplass"
- 57 Gud
- 63 Vanære
- 65 Plagg
- 67 Eksisterer
- 68 Insektet
- 70 Tone
- 71 Dessert
- 72 Snål

- 73 Likevinklet
- 74 Ytre
- 75 Byrå
- 76 Likeledes

- 79 Farvet
- 80 Omgang
- 81 Gud
- 82 Dans
- 87 Like
- 88 Ex officio
- 89 Elv, Europa
- 90 Gryn
- 91 Giftstoff

- 92 Glatt
- 94 Bølgebryter
- 97A Tre
- 100 Tresort
- 102 Strøm
- 103 Naboer
- 104 Ytre
- 105 Uro
- 106 Oljeselskap

Navn:.....

Adresse:.....

Vinneren får tilsendt en overraskelse i posten.
Løsningen må være innkommet 15.1. 1991 og sendes til Sørlands- Porten, Postboks 173, 4801 Arendal.-

"Vegkontoret – vær så god" – revysuksess på julebordet

Vegfolk kan mer enn å bygge veger. At de også kan lage revy, kom nok litt overraskende på mange. Beviset fikk imidlertid alle som deltok på vegkontorets og biltilsynets julebord på Arendal rådhus 24. november.

Etter at middagen var fortært, kunne konferansier Kirsten Lindeberg introdusere revyen "Vegkontoret, vær så god!" skrevet i sin helhet av Bjørg Henriksen og framført av forfatteren sammen med Marianne Geelmeyden Bakkegaard, Tørstein Riber, Jens Martin Holm, Anne Sofie Samuelsen, Gunnar Lien, John Geir Smeland, Kjell Forsetlund, Trine Conradi, Harald Kirkedam, Kjell Backe Hansen, Helge Skagseth, Roald Dypvik, som også trakterte trekkspill og Ragnar Johansen, som spilte piano og imiterte fylkets vegmestere sammen med John Geir.

Jubelen sto i taket fra første nummer, og inspirerte aktørene til å gi alt i framførelsen. Dette må gjentas, var reaksjonen etterpå.

Bjørg Henriksen, medlem av i Tvedestrandsrevyen i 15 år, formann de siste ti år, og skriver de fleste tekstene også der. Tanken på en egen vegkontorrevy ble født på veg hjem med danskeferga etter en bedriftstur for to år siden. Siden var det ingen som våget å snakke om det før i oktober i år da Anne Sofie kom innom en ettermiddag for å snakka om julebordet. Revyen ble brakt på bane. Anne Sofie la saken fram for toppledelsen dagen etter, og fikk klarsignal fra vegsjefen og samtlige etatsjefer til å sette i gang og lage revy, i arbeidstida!

- Det fortjener ledelsen takk for, sier Bjørg. Vegårsheimingen John Geir Smeland, kjent fra bygdekvalder i heimbygda, ble raskt trukket inn. Programmet ble diskutert av Bjørg, John Geir og Bjørg, som i samsvar med dette satte i gang å skrive tekster, og det ble en revy med sju nummer og flott åpning og finale. Et par prøver ble gjennomført, så var det klart for premiere og gallaforestilling. Lyd og lysutstyr ble lånt fra Tvedestrandsrevyen, sammen med et utvalg av kostymer. Ellers ble vegetatenes ulike uniformer utnyttet i revyen med god effekt.

- Det er mye artig å skrive om i vegvesenet, sier Bjørg, hun har lang trening i å se det komiske i hverdagen.

- Men hvordan henger dette sammen, du er jo lønnsleder, tallmenneske og en heller alvorlig person?

- Det passer veldig fint, jeg driver med tall om dagen, og dikter om natta. På sene kvelder når alt er stille rundt meg, da kommer ideene. Skrivninga har foregått på fritid, men øvelsene hadde vi i arbeidstida. Ellers er det riktig at jeg er veldig alvorlig, en skulle ikke tru jeg kunne skrive en revytekst. Jeg er alvorlig til daglig, men kan kose meg med små ting jeg ser og hører, og som senere kanskje kan bli til et revynummer.



Bjørg Henriksen er fra tidligere kjent som rattmester gjennom flere år. Nå nøyer hun seg med Tvedstrand Arendal tur retur hver dag, ca. 30 km hver veg, mens tankene går og - og pønser ut revynummer.