

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN, AUST-AGDER
Nr. 1 1991

Sørlands- porten



God Påske!

Rv 39

Midt i februar bet kuldegradene seg godt fast på indre bygder av Aust-Agder. Vegvesenets arbeidslag lar seg ikke stoppe av det. Varmedresen holder mål, selv når termometeret synker ned mot 20 minus. Karene vet å kle seg mot kulda. Inne i gravemaskin og dumper er det lunt og godt, og med ski-VM på øret er ikke livet verst, selv om det spraker av kulde utenfor.

På skrenten

Borvognfører Bjørn Rune Johansen og formann Arne Valheim har en luftig jobb på fjellskrenten ved Herefossfjorden. Både borvogn og mennesker er sikret med solide tau, ellers hadde det ikke vært mulig å arbeide.

opprustes

Verre er det med maskinene. Kompressoren protesterer mot å starte, propanforvarmeren vil ikke riktig virke. Knuseverket melder pass ved 15 minus. Stål blir sprøtt og brister. Det er under slike forhold ting går i stykker. Dager går uten at det blir gjort stort mer enn å reparere og få start på maskinene. Det er surt.

På rv 39 langs Herefossfjorden er rekorden i vinter minus 23. I skyggen under det bratte fjellet er det ingen hjelp å få fra sola, og i år var det jevnt kaldt i første halvdel av februar. Likevel har arbeidet gått jevnt framover med boring om ettermiddagen og lading og skyting hver formiddag. Bortsatt fra at store fjellblokker en gang tok med seg hele fyllinga som den gamle vegen lå på, slik at den nye vegen måtte sprenges lenger inn i fjellet, har arbeidet gått etter planen.

Det gikk ikke så mange dagene før fønvind og vårsol gjorde livet lettere og behageligere for anleggsgjengen på Herefoss.

22500 kubikkmeter fjell

Oppsynsmann Eldar Setekleiv styrer anlegget Stien-Slettene, 2,3 kilometer, fra sin lune kontorbrakke. Anlegget startet i fjor. I løpet av tre vintersesonger skal det sprenges ut i alt 22 500 kubikkmeter fjell. Fra desember til påske skal det tas ut 9000 kubikk. Resten blir stående igjen til neste vinter.

Anlegget er kalkulert til totalt 7,8 millioner kroner. I år skal det gjøres arbeider for 2,6 millioner, neste år vil det gå med 4,1 million.

Strekningen Stien-Slettene er en av de smaleste og mest svingete på rv 39, og i hele fylket. Den er bygd på 30-tallet, og går langs Herefossfjorden dels på en smal fylling, dels sprengt inn i fjellet som stuper bratt ned i fjorden. Trafikken er ikke så stor, men en god del tungtransport, vesentlig tømmerbiler, trafikkerer vegen daglig. På de smaleste partiene er det ikke plass til å passere, så det gjelder å kjøre så sakte at en kan stoppe i tide. Oring og ising fra fjellet kan også gjøre vegen farlig glatt.

10 tonns akseltrykk

Rv 39 fra Birkeland og nordover er blitt betydelig utbedret i senere år, og den skal bli enda bedre, lover Setekleiv.

Til sommeren skal en liten kilometer av vegen langs fjorden gjøres ferdig. De siste halvannen kilometer av anlegget skal fullføres i 1992. I 1992 skal det foretas forsterkningsarbeider ved Herefoss og i området ved Gauslåklevene. I 1992-93 skal strekningen Svenes-Åmli forsterkes slik



at hele rv 39 tåler 10 tonns akseltrykk. Det er satt av 11,5 mill til utbedring av rv på strekningen Svenes- Åmli.

Sikkerhet tar tid

- Det er ikke farligere å arbeide på et anlegg som dette enn på andre anlegg, men det går med en god del tid på ekstra sikkerhetstiltak, sier Setekleiv. Både maskiner og folk må sikres, og det går med en god del tid på rensking av fjell før vi kan arbeide videre etter å ha skutt ei salve. Fjellet er greit å sprengre, men det er mye arbeid å få rensket det godt. Under sprenging må trafikken stenges ca. en time. Dette er bekjentgjort og skiltet, og byr ikke på særlig problemer.

Borriggen til værs

For å komme gjennom den høye fjellskjæringen, må ulike metoder tas i bruk. Noen ganger må det bygges veg for å komme opp i høyden med maskinene. Mot slutten av februar var det ikke annen råd enn å sende bud på Transportservice og en solid kran for å løfte borriggen på fem tonn opp på fjellhylla 15-20 meter over vegnivå. Borvognfører Bjørn Rune Johansen hadde en ganske stri tørn utpå den bratte skrenten før det var sprengt ut så mye at han hadde sikker grunn å arbeide på.

Skytebas Arne Valheim fyrer av forsiktige salver for at ikke all massen skal havne utpå isen, Ole Nicolai Rydningen fører gravemaskin og Kjell Risbruna kjører knuseverket, innleid fra Klodeborg pukkverk. Her lagres også den delen av massen



som skal brukes til bærelag på den nye vegen, mesteparten av den utsprengte steinen går selvsagt direkte på vegfyllingen. Når anlegget er ferdig, vil en av de vanskeligste vegstrekningene i fylket være historie.



Skytterkongen på den siste gravemaskin

Skytterkongen fra 1989, vinneren av landsskytterstevnet i Kristiansand, Ole Nicolai Rydningen, troner høyt i sin gravemaskin på anlegget Stien-Slettene på Herefoss.

Han begynte i vegvesenet i -74 og har hatt forskjellige jobber: kjørt gravemaskin et par perioder, bore-rigg en stund, han har vært skytebas, og han har kjørt forskjellige maskiner. Han er ansatt som maskinfører på anleggsavdelingen, en av de få som er igjen.

Nå kjører han den eneste, og kanskje den siste, som er igjen av Vegvesenets selvgående gravemaskiner, en Caterpillar 225, som er gått langt, men stelt pent med av den tidligere føreren, Gunnar Martin Lilletveit, på Evje.

- Maskinen er så fint holdt at den er som ny, selv om den har gått over 8000 timer, 1700 timer regnes som et årsverk.

- Hva tenker du på når du sitter bak spakene, nye bragder på skytterbanen eller?

- Jeg satser fortsatt på skytingen som en seriøs hobby, og bruker så mye tid på det som jeg har lyst til og forpliktelser ellers tillater. Men på jobben må jeg tenke på å gjøre arbeidet rasjonelt, jeg må passe på trafikken og prøve tenke litt i forskudd for hver operasjon. Gravemaskinkjøring har ikke noe med skyting å gjøre, selv om det kan være presisjonsarbeid. Vanlig lastning er ikke så krevende, mens grøftepuss, rørlegging o.l. krever presisjon. Det er nødvendig å være våken, det går ikke å sitte og drømme.

- Hvordan går det med skytingen?

- Det går vel bra, sist helg ble jeg nr. 2 i landsdelstevnet, etter omskyting om førsteplassen, der jeg tapte med ett treff! Ellers blir det karussellstevner, Myrkongestevnet på Evje og et stevne i Mykland, og sørlandsmesterskap i feltskyting, en av de siste helgene i april. Det blir skyting så godt som hver helg fram til 1. september, med litt fri i juli. Da tar jeg gjerne en fottur på heia med fiskestang.



Sørlands- Porten

Bedriftsavis for Statens
Vegvesen, Aust-Agder
Adresse: Vegkontoret,
Postboks 173, 4801 Arendal

Redaksjonsutvalg:
J. G. Andersen, K. Nylund,
S.H. Søndena, R.
Fremmerlid, R. Tidemann,
T.R. Rasmussen, J.E. Myhren,

Redaksjon: Mads Krogh, Ottar
Johansen

Redigering, lay out, sats og
ombrekking: Ottar Johansen

Repro, montasje og trykk:
Mæland Offset, Arendal.

Opplag: 900

Forsidebildet:

Et par uker i februar var det skikkelig vinter, og vegfolk i utedriften fikk erfare hvor vrang en kompressor kan være når termometret viser 23 grader minus. Bildet, fra anlegget Stien-Slettene på Herefoss, er ment som en påminnelse mens påskesola steiker i bakkene!

Områdeinndelingen

I 1984 gav Vegdirektoratet nye retningslinjer for organisering av vedlikeholdsdriften. Første fase i dette arbeidet gikk ut på å utarbeide en plan for områdeinndeling, driftsbygninger og ressursbehov i vedlikeholdsområdene.

Vedlikeholdsområdene skal utvikles til å bli selvstendige administrasjonsheter innen gitte rammebetingelser. Det skal være et mål å få gjennomført en desentralisert organisasjon med nødvendig delegering av myndighet og ansvar.

Vedlikeholdsområdene skal ivareta intern effektivitet og produktivitet og dessuten gi publikum og de lokale myndigheter den service som det er naturlig for en trafikkrettet etat å legge opp til.

Valget av områdestørrelse må skje på grunnlag av en analyse i hvert fylke med avgjørende vekt på å oppnå så rasjonelle og økonomiske enheter som mulig. Størrelsen av områdene kan ikke standardiseres, men bør reguleres innen ramme av 400 til 750 km. Geografiske forhold kan i spesielle tilfelle gjøre det nødvendig med avvik i begge retninger.

Spørsmålet om inndelingen var sist oppe i 1987. Vegsjefens forslag om reduksjon av antall områder fra seks til fire ble da stilt i bero etter at Vegdirektoratet og organisasjonene i møte 27. juni 1987 ikke ble enige. Bakgrunnen for konklusjonen var at samferdselsministeren i interpellasjon i Stortinget hadde uttalt at hvis det ikke kunne oppnås enighet lokalt, skulle områdeinndelingen være som før. Siden det ikke var mulig å oppnå lokal enighet, var i realiteten saken avgjort.

Sommeren 1990 bad Vegdirektoratet oss på nytt om å utrede spørsmålet om antall vedlikeholdsområder i Aust-Agder. Dette er gjort, og vårt forslag går ut på en reduksjon fra 6 til 4 områder. De 4 områdene er Akland, Skarpnes, Birkeland og Valle.

På de vegstasjoner som legges ned, må det fortsatt inntil videre være en form for garageanlegg/depoter som vil være basis for arbeidslagene og biltilsynets tjenester. Våre konsulenter har beregnet besparelsen til ca. 20 mill. kr over en 15-årsperiode.

Et nytt kombinasjonsanlegg for biltilsynet/vedlikeholdet på Stoa prøver vi å få inn på budsjettet for 1992 med fullføring i 1994. Dette vil bli en form for basisanlegg med moderne teknologi til støtte for vedlikeholdet i kystsonen.

Spørsmålet om eventuell ytterligere reduksjon av antall vedlikeholdsområder vurderes på nytt når forholdene tilsier det.

Forslaget om reduksjon av vedlikeholdsområdene har vært ute til høring i organisasjonene, og saken vil bli tatt opp med Vegdirektoratet før vi går videre med den.

Harald Gjerstad

Innhold:

s. 2: Rv 39 Stien
Slettene
s. 4: Skytter-
kongen
s. 5: Områdeinn-
delingen
s. 6: Ny adm.sjef
s. 8: Laboratoriet
s.10: Vegsjefens
budsjettforslag
s.12: Sommer-

undersøkelsen
s.13: Med et våkent
blikk
s.14: Inclinometer
s.15: Sirupssnippen
s.16: Betong
s.19: Innkjøp
s.20: Fylkespolitiker
på veien
s.22: Når
vegvesenet sier nei

s.24: Nytt
lønnssystem
s.25: Hvor er dette
s.26: Frem fra
glemselen
s.28: Meteogram
s.29: Austegder i
ski-VM
s.29: Franksson
leder av
pensjonistforeningen
s.30: Påskekryst
s.32: Det store lodd

Anne Sofie Samuelsen fikk jobben som admsjef:

—Nye tider og nye ut- ford- ringer

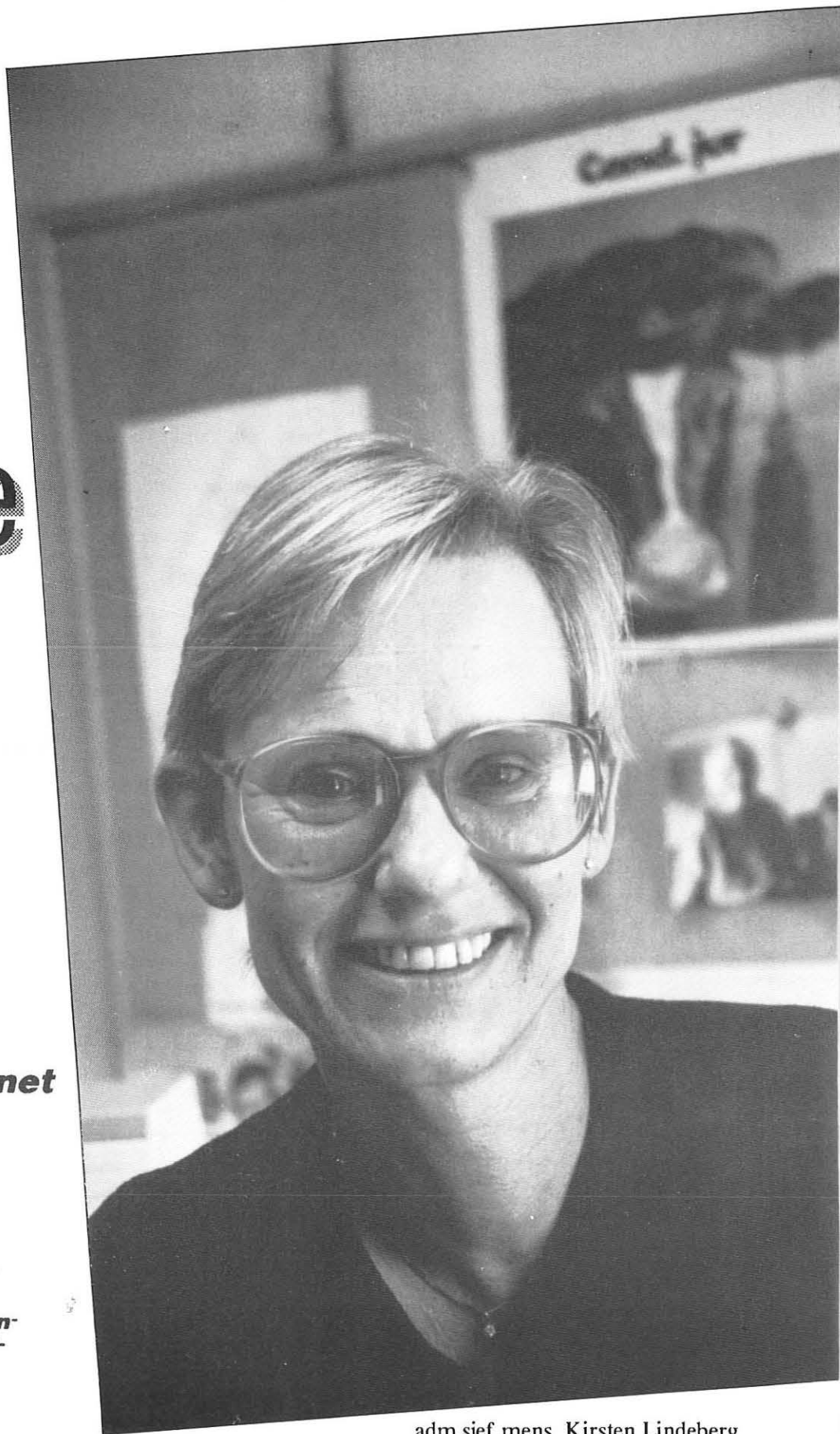
for alle i Vegvesenet

15. februar kom det melding fra Vegdirektoratet om at Anne Sofie Samuelsen var ansatt i to års vikariat som administrasjonssjef ved Aust-Agder Vegkontor.

Sørlands-Porten hadde saken under oppsikt. Like før redaksjonens avslutning oppdaget vi, på selveste 8. mars, at en ny kvinne hadde fått tit-

telen administrasjonssjef på dørskiltet: Anne Sofie Samuelsen, tidligere personalkonsulent, er blitt

adm.sjef mens Kirsten Lindeberg har permisjon for å prøve seg som kontorsjef i Grimstad kommune. Jobben som personalkonsulent er forløpig ubesatt.



Det var 12 søkere, derav sju interne, tre av søkerne var kvinner. Anne Sofie Samuelsen ble innstilt, og etter nøye vurdering ansatt av Vegdirektoratet.

- Jeg er glad for at ansettelsen ble behandlet på vanlig måte og at jeg ikke fikk jobben bare fordi jeg satt beleilig til, sier den nyansatte. I forbindelse med permisjoner har hun har flere ganger tidligere fungert i stillingen, og da Lindeberg fratradte, overtok hun automatisk jobben. Overgangen er dermed ikke blitt så stor at noen har funnet grunn til å gjøre noe nummer av det før Sørlands-Porten banket på døra på selveste kvinnedagen.

- Til sammen har jeg fungert i stillingen over et år. Det som er nytt for meg er at jeg nå kan sette i verk mine egne ideer, og at jeg får mer tyngde til å gjøre det.

Hun tok juridisk embedseksamen i 1980 og arbeidet deretter tre år i Miljøverndepartementets naturvern-avdeling. 1. januar -84 begynte hun på vegkontoret som leder av personalseksjonen.

- Både Kirsten og Tone Kolbens-tvedt var her allerede. Kirsten som administrasjonssjef og jeg som personalkonsulent var nok noe helt spesielt i Vegvesenet i hele landet. Vi deltok på de fleste sentrale konferanser der de andre vegkontorene stilte med to menn, bare Aust-Agder sendte to kvinner. Det er klart vi ble lagt merke til, det kan jeg trygt si, jeg husker spesielt en gang alle admsjefer og personalkonsulenter fra region vest møtte toppledelsen i Vegdirektoratet. Etter hvert er jeg blitt så vant til å jobbe i mannsmiljøer at jeg ikke tenker over det i det hele tatt.

- Ennå er det vel noen som mener at kvinner ikke kan ha greie på verken vegbygging eller vegtrafikk?

- Det faller jo på sin egen urimelighet, det er jo like mange kvinner som bruker vegnettet som menn. En fylkesordfører et sted i landet la ansvaret for dårlige og hullete vegger på de mange kvinnene som er kommet inn i kommunestyrene. Han påsto at de bevilget penger til barnehager i stedet for til vegger. Det er vel mulig at kvinner prioriterer annerledes enn menn, men vi har også evnen til å vurdere de ulike samfunnsinteresser slik at

vegene blir tilgodesett.

- Hvilken utfordring ser du i den nye jobben?

- Først og fremst å tilpasse adm.øk-avdelingen til et målstyringssystem med større delegering og større resultatansvar i den enkelte enhet. Utfordringen består også i å få alle til å føle at de er med og drar det samme lasset, få til motivasjon for de ulike oppgavene og bedre informasjonen i avdelingen slik at alle får en bedre forståelse for alle oppgaver som avdelingen har. Jeg ønsker også at hele avdelingen skal gjennomsyres av holdningen at vi er en servicefunksjon som er til for fagavdelingene.

I vår avdeling må vi nøye vurdere om vi jobber med de riktige oppgavene og om vi utfører disse på riktig måte.

Fortsatt ser jeg det som en stor utfordring å bedre den interne informasjonen i hele vegvesenet.

- Føler dere i admøk-avdelingen dere uglesett av de andre avdelingene fordi dere "ikke gjør noe", verken planlegger, bygger eller vedlikeholder vegger?

- Nei, alle ser nødvendigheten av en administrasjons- og økonomi-avdeling.

Forholdet til tjenestemannsorganisasjonene er hun også opptatt av. Hun ser på avtaleverket som et redskap til å løse saker før de er blitt problemer.

- Jeg tror på både uformelt og formelt samarbeid med tjenestemannsorganisasjonene.

- Alle tegn tyder på at vegvesenet går mot urolige tider, noe som vil prege arbeidssituasjonen også for en admsjef?

- Bevilgningene til vegformål påvirker arbeidsstokken. Vi ser mange spøkelser, ny områdeinndeling og andre ting påvirker vår bemanningssituasjon. Det må understrekes at det aldri hittil har vært på tale med noen oppsigelser, det er et utgangspunkt som vil stå fast. Bemanningssendringer vil foregå ved naturlig avgang eller ved flytting til andre avdelinger. Personlig tror jeg at forandringene snarere vil gjøre at det blir mer utfordrende og interessant å jobbe i vegvesenet. Vi nærmer oss en markedsorientering, også i staten stilles det krav til effektivitet,

og produktivitet. Det må virke mer motiverende for hver ansatt.

- I senere år har vi hatt et skikkelig hardkjør mot offentlig virksomhet, er det ikke for mye av det gode når f.eks. et sykehus får ros for høy effektivitet, mens personalet sjukmeldes og pasienter sendes hjem halvfriske?

- Jo, de som kjenner til offentlige systemer vet at det stilles strengere og strengere krav, hver eneste beslutning møter flere hindre enn tidligere.

I Vegvesenet har vi også fått pålegg om reduksjon av stillingshjemler og følt at det har ført til hel- sebelastninger

for mange av våre ansatte. Loyaliteten overfor arbeidsplassen er enestående.

Skal vi effektivisere virksomheten, må vi være klar over konsekvensene for "pasienten". Myten at vi i offentlig sektor ikke gjør noe, er nok begravd for mange år siden.

- Hvordan er den nye admsjefen når hun ikke er på jobb?

- Litt sliten, mamma til to, spiller i et jenteorkester av og til, et brassband med bare jenter. Trompet, det låter riktig ille, men vi sa likevel ja til å spille på Gla'caféen på 8. marsfest. For mange år siden spilte jeg i korps, først Stinta skolemusikk, senere studentorkestret "Corpus Juris". Det var for øvrig her jeg traff min Harald. Det begynte med hornmusikk.

- Er du et munstrasjonsråd?

- Jeg var med på revyen på julebordet i fjor. Bl.a. spilte jeg noen forferdelige fanfarer på trompeten, med øreklokker for å skåne mine egne ører. Noen ganger, når det blir for alvorlig, kan jeg ta på meg en klovnerolle. Ellers er jeg ganske kjedelig og saklig og snakker litt for mye. Men jeg har en god sans for humor, sier admsjefen, og haster til konferanse i Tromsø.

Tobarns-
mamma,
spiller
trompet
i et jente-
band

Laboratoriet

-med vegen under mikroskopet

Kontroll av asfaltkvalitet er den største oppgaven for veglaboratoriet på Skarpnes. Jobben er nødvendig for å sikre at innkjøp av asfalt for 20-30 millioner kroner årlig er av avtalt kvalitet. Mens asfalten legges, tas det systematisk prøver. Holder ikke kvaliteten mål, skel prisen reduseres i samsvar med inngåtte avtaler.

Som regel er kvaliteten bra, men det hender at regningene reduseres med noen titusener. Det mest graverende var da prisen for en større vegstrekning ble redusert til det halve! Det viste seg senere at dekket bare holdt halvparten av normal tid og at avslaget dermed stemte godt med dekkets virkelige verdi.

Oppsynsmann Knut Hagelia på laboratoriet, og hans stab, har jevn pågang av arbeid hele året igjennom, men som regel er det en liten topp på forsommeren. Da Sørlands-Porten besøkte laboratoriet på Skarpnes, foregikk undersøkelser av isopor fra letttylling på Temse-Bie, leireprøver fra Longum, med tanke på framtidig E 18-utbygging, pukk for bærelag fra rv 39 på Herefoss, betong fra forskjellige steder og asfalt av siste årgang.

Tre faste kontrollører sikrer prøver fra asfaltlegging gjennom hele sesongen. En rekke forhold har betydning for asfaltens kvalitet, komprimering, bindemiddelinhold, steinkvalitet- og størrelse.

Asfaltprøvene gjennomgår flere prosesser og ender til sist i sine enkelte bestanddeler slik at kvaliteten kan dokumenteres med stor presisjon.

For oppsynsmann Hagelia er det ikke noe som heter norsk gråstein. Når han skal vurdere om stein egner seg for vegbygging og asfalt, ser han først etter glimmerinnhold. Stein med glimmer har ikke nødvendig styrke.

- God stein skal være både hard og seig og tåle piggdekkslitasje. Det-

te er særlig viktig på E 18, der trafikken er stor. På mindre trafikkerte veger er ikke piggdekkslitasjen avgjørende for dekkets levetid, og vi kan tillate oss å bruke noe dårligere steinkvalitet, til noe lavere pris. Det samme gjelder stein til bærelag. Vi har nå analysert stein som tas ut ved anlegget på Herefoss, og funnet at den er godt egnet til bærelag på vegen. Dermed slipper vi kostbar transport av pukk.

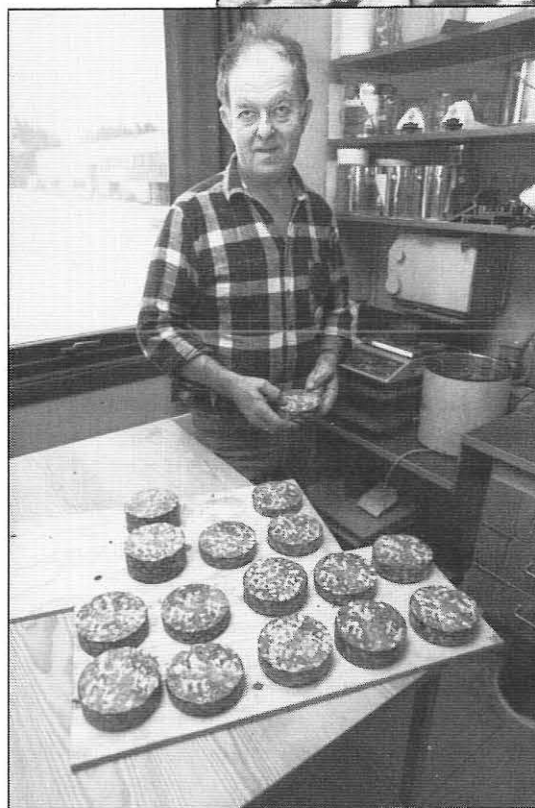
Isoporprøvene fra Temse-Bie var derimot ikke helt bra. Bæreevnen var ikke i samsvar med spesifikasjonen.

Veglaboratoriet er velutstyrt i forhold til det arbeidet som skal gjøres. Ved analyse av stein tyr Hagelia til et stereoskopisk mikroskop samt enkel håndredskap. Glimmer ser han lett gjennom mikroskopet. Videre undersøker han krystallformer, ser om krystallene lett lar seg spalte, eller om de henger sammen med sterke bindemidler.

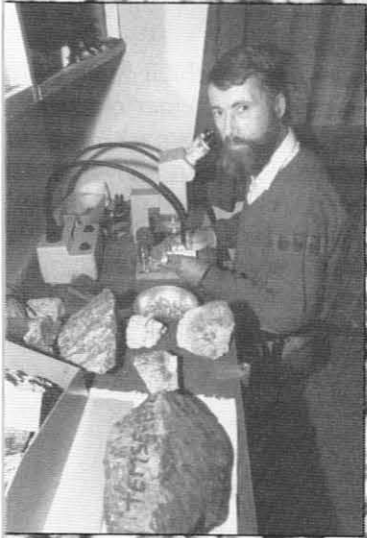
Betongprøvene får herde 28 dager i et vannkar før de settes under press i et egnet apparat helt til de knekker og bruddstyrken kan leses av. I vårt område er det mest gneis, men også gabro og amfibolitt i ulike kvaliteter. Mange steinarter er brukbare til vegbygging, egenskapene varierer sterkt fra sted til sted. I distriktet er det mye dårlig fjell - problemet er høyt glimmerinnhold.

Hagelia vil gjerne legge inn et godt ord for Maskinsentralens avanserte knuseverk. For tida er det ikke i drift.

- Det er et godt knuseverk som kan levere god kvalitet. Hvordan det er med prisen, har jeg ikke full oversikt over, og det er så stort at det er litt tungvint å flytte på. Men kvaliteten er førsteklasses, og sammen med et frittfallsblandeverk, som kan leies inn, kan det også produsere enkel asfalt som vil være velegnet for veger med mindre trafikk.



Framtidens vegger: Strengere krav til kvalitet



Overingeniør Helge Pedersen er leder av laboratoriseksjonen, som nå sorterer direkte under driftssjefen. Organisasjonsplanleggingen som er i gang vil også ta opp laboratoriets plass, hvor det havner til slutt, er ennå ikke klart.

Laboratoriet fungerer som et serviceorgan for planavdelingen og driftsavdelingene. Laboratoriet driver geotekniske grunnundersøkelser og kvalitetskontroll av materialer og utført arbeid. En viktig oppgave er å sikre at innkjøpt asfalt og ferdigbetong holder den kvalitet som er spesifisert og avtalt. Det gjøres årlig innkjøp for flere titalls millioner. Er ikke kvaliteten som avtalt, skal det

trekkes i prisen. Det er opp til laboratoriet å dokumentere kvalitetsmangler. Prøver tas systematisk, og blir deretter analysert ved laboratoriet på Skarpnes.

Overingeniør Rolf Tidemann er geotekniker. Tre oppsynsmenn, en for grunnboring, to for teknisk kvalitetskontroll, åtte formenn og spesialarbeidere, tre på grunnboring og bæreevne målinger, fem på teknisk kvalitetskontroll, utgjør resten av den faste staben.

I planleggingsfasen spiller geoteknikk en viktig rolle, både for linjeføring og dimensjonering. Dette har en tendens til å krype over i anleggsfasen, alle forhold er sjelden hundre prosent klarlagt før bygge-

start. På anlegget Temse-Bie har det vært geoteknisk arbeid helt til nå. Uforutsette forhold dukker opp, planer må endres.

- En viktig oppgave er å unngå ras. Vi har ikke hatt egen geoteknisk saksbehandler mer enn tre års tid, og synes vi har fått mer tak på det nå. Raset i Tveitehallingene, skyldtes "gamle synder".

Når det gjelder geoteknikk samarbeides det nært med det sentrale veglaboratoriet, som har topp kompetanse på de fleste områder. Pedersen håper på at dette tilbudet vil fortsette.

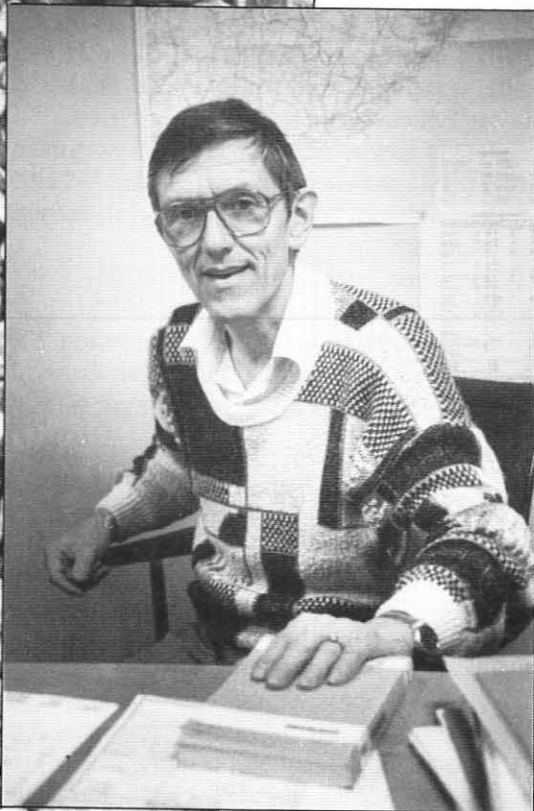
- Geoteknikk er alltid vanskelig, kompromisser er nødvendig, det er jo grenser for hvor mye en kan koste på av undersøkelser. Erfaring spiller en stor rolle. Veglab sentralt har enormt erfaringsmateriale, og er en god støtte.

Laboratoriet bygger sitt arbeid på Håndbok 018, Vegbyggingsstandard. Det er selve "bibelen", der står det meste som er nødvendig å vite. En ny revidert utgave ble nylig lagt fram av Vegdirektoratet på Tyholmen hotell, etter flere års arbeid.

- Av de høringsutgaver jeg har sett, skal det stilles strengere krav på en rekke områder. Sterkere og dyrere konstruksjoner som varer lenger, er en gjennomgangsmelodi, med mindre stein og grus, mer asfalt og sementstabiliserte løsninger på hovedvegene.

Det er viktig å få forståelse for at det som var godt i 70-åra ikke er godt nok for 90-åra. Vi skal huske på at belastningen på vegene har økt sterkt.

Pedersen har vært 26 år i vegvesenet og opplevd en betydelig utvikling i kvalitet og kvalitetskontroll. Tidligere var det mer tilfeldig hvilke løsninger som ble valgt, det ble ikke alltid verken billigst eller best. Utviklingen har vært rivende, og fortsetter i høyt tempo.



VEGSJEFENS FORSLAG TIL STATSBUDDSJETT

Vegsjefen har i samsvar med retningslinjer fra Vegdirektoratet utarbeidet forslag til statsbudsjett for 1992. Vegdirektoratet har bedt om at vegkontoret utarbeider et budsjettforslag som sendes til politisk behandling i fylket.

Dette forslag skal bygge på økonomiske planrammer fra Vegdirektoratet. Det skal inneholde forslag til fordeling av veginvesteringene med marginalforslag, og gi informasjon om mål og ressursbruk innen Vegvesenets øvrige ansvarsområder.

Budsjettforslaget har allerede fått bred omtale i lokalpressen, så vi skal innskrenke oss til å plukke ut noen detaljer.

ADMINISTRASJON

Det er ikke forventet avgang eller tilgang på stillinger i forhold til dagens situasjon.

NYE LOKALER BILTILSYN-VEGSTASJON

Romprogram for anlegget er utarbeidet. De totale kostnadene er stipulert til 29 mill. + 0,5 mill. til tomtekostnader, biltilsynsdelen er beregnet til å utgjøre 18,3 mill..

TRAFIKANT OG KJØRETØY

For 1992 foreslås en tilpasning av kjøretøykontrollen slik at tungbilkontrollen holdes på 1990-nivå mens kontrollen av lette kjøretøy utvides. Avgasskontrollen er godt i gang og vil bli utvidet ytterligere.

RIKSVEGVEDLIKEHOLDET

Vegsjefens forslag til fordeling av vedlikeholdsrammen er på 95 mill. kroner.

Rammen er fordelt med:

- 38,2 mill. kr. til trafikkrettet vedlikehold
- 34,6 " " " strukturelt vedlikehold
- 5,5 " " " utbedringer
- 14,9 " " " felleskostnader inkl. reserve på 1,9 mill. kr.
- 1,8 " " " andre avdelinger

MASKINFORVALTNING OG DRIFTSBYGNINGER

I budsjettforslaget er ført opp et behov for maskiner og utstyr på 10,0 mill. kr. hvorav 1 ny oppmerksommaskin til 3,0 mill. kr. skal benyttes sammen med to andre fylker.

Til driftsbygninger er ført opp et behov på 9,7 mill. kr. til ny vegstasjon-biltilsynsstasjon på Stoa.

PLANLEGGING

Planlagt ressursbruk for planlegging i 1992 er satt opp slik:

Egen innsats kr. 15,5 mill.

Konsulenttjenester. " 3,5 "

Av prosjektene som er foreslått bevilgninger til i 1992, mangler bl. andre følgende detaljplanvedtak eller godkjent reguleringsplan:

E 18 Gang-og sykkelveg Søndeled

Rv. 12 Frøysnes

Rv. 410 Arendal øst-vest.

RIKSVEGANLEGG

I oversikten er vist hvorledes vegsjefen har foreslått anvendelse av riksvegmidler/investeringer i 1992. Kartskissen på neste side viser lokalisering av investeringene.

FYLKESVEGER

Statens andel til forsterkningsarbeider og distriktsutbygging er 15,0 mill. kr. for hele vegplanperioden. Av dette er 5,0 mill. kr. gitt som statstilskudd til Brokke-Suleskard og de resterende 10,0 mill. kr. skal brukes til forsterkning av fylkesvegene.

Fylkesvegnettets lengde pr. 1. januar 1993 er anslått til 984,1 km. Til fylkesplanen for Aust-Agder 1992-95 har vegsjefen utarbeidet en fylkesvegplan. Målsetningen i planen er følgende:

Dårlige fylkesveger -ferdig ombygd i 2005

Gang-og sykkelveger -ferdig utbygd i 2005

Forsterkning (10 tonn på ca. 80%) ferdig innen 2005. For å oppnå denne målsetning må etter vegsjefenes beregninger den årlige bevilgning til fylkesveger økes med ca. 20 mill. kroner.

Sigurd Kløvfjell fortsatt leder
av N. V. F. avd. 79 A-A.

Ny håndbok

158 Målstyring - Veiledning 0036
sider

Håndboken beskriver målstyringssystemet i Statens Vegvesen og de rutiner som er knyttet til planlegging, budsjettering og resultatoppfølging. Den gir råd og forslag til hvordan den årlige planlegging kan følges opp. Interesserte utenfor vegvesenet kan kjøpe håndboken fra Håndboksekretariatet for kr. 20 pr. eks. + forsendelse.

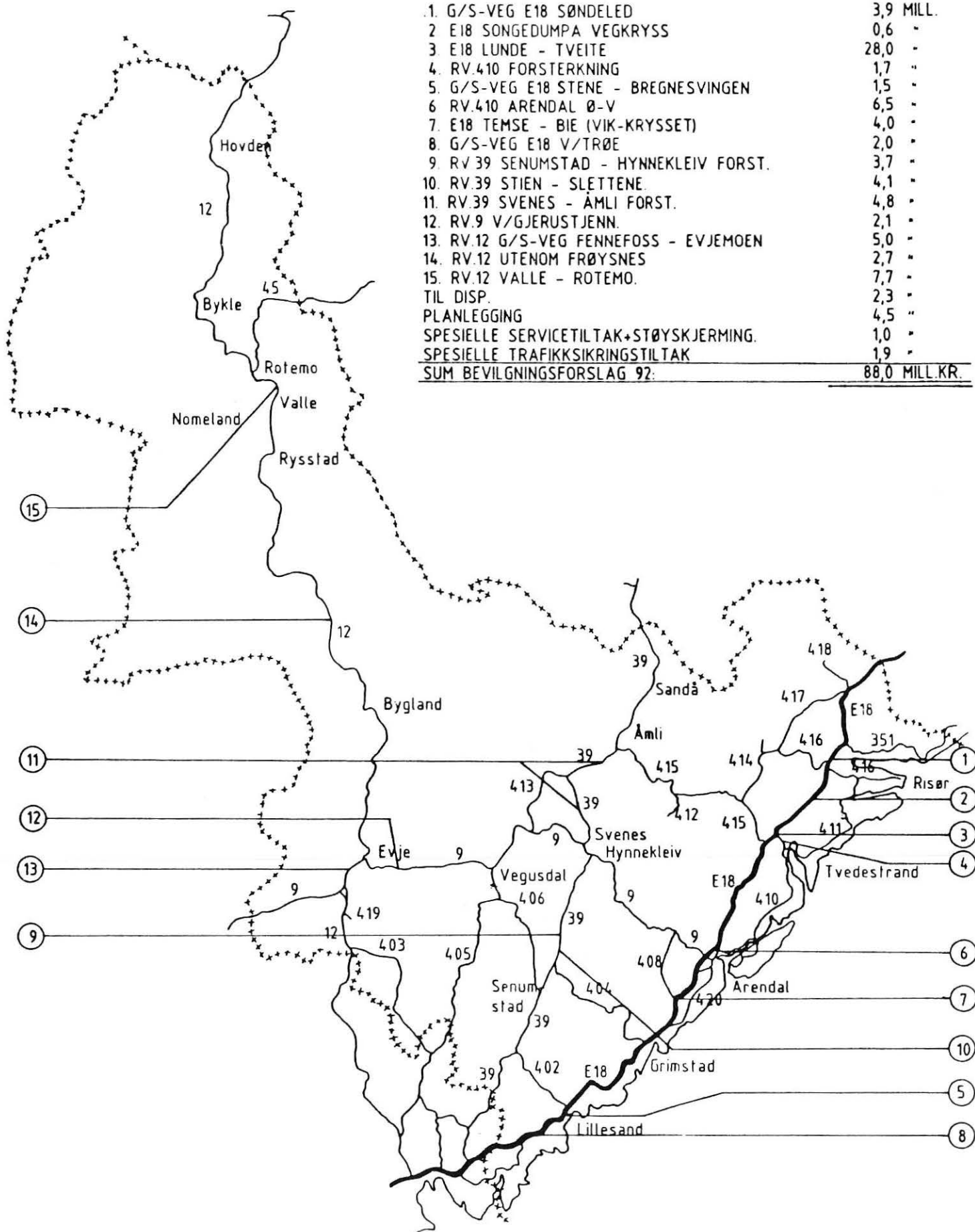
På sitt årsmøte har N. V. F. avd. 79 Aust-Agder valgt følgende tillitsmenn:

Leder: Sigurd Kløvfjell
Nestleder: Pål A. Haugen
Sekretær: Anders H. Hermansen
Kasserer: Johan A. Johansen
Styremedlemmer :Sigmund Bäsland,
John Geir Smeland, Bjørg Ljøstad
Hovedtillitsmannsutvalget:

Sigurd Kløvfjell, Pål A. Haugen,
Anders H. Hermansen
Representanter tilsettingsråd:
Olav Evensen, Bjarne Solberg
Varamenn: Magnar Ellefsen, Gustav
Guttormsen
Representanter tilsettingsråd ITT-
gruppa:
Bjørg Ljøstad, Olav Evensen
Representant AMU: Knut Hagelia

INVESTERINGER 1992.

1. G/S-VEG E18 SØNDELED	3,9 MILL.
2. E18 SONGEDUMPA VEGKRYSS	0,6 "
3. E18 LUNDE - TVEITE	28,0 "
4. RV.410 FORSTERKNING	1,7 "
5. G/S-VEG E18 STENE - BREGNESVINGEN	1,5 "
6. RV.410 ARENDAL Ø-V	6,5 "
7. E18 TEMSE - BIE (VIK-KRYSSET)	4,0 "
8. G/S-VEG E18 V/TRØE	2,0 "
9. RV 39 SENUMSTAD - HYNNEKLEIV FORST.	3,7 "
10. RV.39 STIEN - SLETTENE	4,1 "
11. RV.39 SVENES - ÅMLI FORST.	4,8 "
12. RV.9 V/GJERUSTJENN.	2,1 "
13. RV.12 G/S-VEG FENNEFOSS - EVJEMOEN	5,0 "
14. RV.12 UTENOM FRØYSNES	2,7 "
15. RV.12 VALLE - ROTEMO.	7,7 "
TIL DISP.	2,3 "
PLANLEGGING	4,5 "
SPESIELLE SERVICETILTAK+STØYSKJERMING.	1,0 "
SPESIELLE TRAFIKKSIKRINGSTILTAK	1,9 "
SUM BEVILGNINGSFORSLAG 92:	88,0 MILL.KR.



Undersøkelsen av sommervedlikeholdet: **Aust-Agder best i landet!**

Bilistene er godt fornøyd med sommervedlikeholdet på vegene i Aust-Agder. Dette gikk fram av vår melding i siste nummer av Sørlands-Porten. Der kunne vi også fortelle at Aust-Agder kom på andreplass på landsbasis i undersøkelsen av vintervedlikehold. Etter at undersøkelsesresultatet er bearbeidet på landsbasis, viser det seg at Aust-Agder kommer ut helt på topp i sommerundersøkelsen, sammen med Troms!

- Dette er en fin anerkjennelse fra trafikantene til alle som arbeider i vedlikeholdet, ikke minst dem som står for arbeidet i marken, sier overingeniør Tormod Frøysnes. Vi må ta det som en utfordring å fortsette på samme høye nivå, legger han til.

- Er det noe spesielt ved undersøkelsesresultatet du har festet deg ved?

- Litt overraskende er det vel at bilistene har omtrent den samme utrygghetsfølelsen når de kjører på sommervegene som på vinterføre. Mange har anført at de føler seg utrygge når de kjører på smale og svingete veger. Dette har vel ikke direkte noe med vedlikeholdet å gjøre, men henger mer sammen med vegenes generelle standard og kurvatur, og at det medfører en viss utrygghetsfølelse å ferdes i trafikken.

Som ved vinterundersøkelsen viser sommer/høst-undersøkelsen at et stort flertall av bilistene mener den generelle tilstanden på riksvegnettet er svært bra eller ganske bra. Hele 84 prosent av svarene viser dette. Bare to prosent mener standarden er mindre bra eller dårlig.

Bilistene er mindre tilfreds med standarden på fylkesveger og kommunale veger. Bare 35 prosent fant disse svært bra eller ganske bra, mens hele 23 prosent mente de var mindre bra eller dårlige.

92 prosent mente veggrepet om høsten er tilfredsstillende og 90 prosent var fornøyd med vegens forløp i

mørke. 90 prosent var også fornøyd med skilting/merking i mørke.

Hele 83 prosent av trafikantene opplever fare for påkjørsel av dyr, en av fire sier de opplever dette ukentlig, mens 58 prosent sier av og til.

73 prosent av trafikantene opplever fare på smale og svingete veger og 66 prosent føler utrygghet på grunn av svake vegkanter.

19 prosent har oppgitt at de har vært utsatt for uhell som kan tilbakeføres til vegmessige forhold.

De mener at sporete eller dårlig vegdekke er den største årsaken til problemer, og hele 93 prosent har svart at utbedring og fornying av vegdekke er svært viktig.

Trafikantene er også fornøyd med ryddingen av vegetasjon og siktforholdene både langs vegstrekninger og i vegkryss.

77 prosent har oppgitt at midtlinja er helt avgjørende eller av stor betydning for om de velger å kjøre forbi eller ikke.

Utbedring og fornying av vegdekke og økt bruk av kantstolper med refleks står høyest på ønskelista over

Iderik avd.ing. på planavdelingen!

Avdelingsingeniør Øystein Tobiassen har mottatt en premie på kr. 8000 for forslag om merking av datautstyr m.v.

Forslaget går ut på å brennmerke utstyr med et stempel med tekst "Statens vegvesen Aust-Agder" En slik merking er enkel og rimelig å gjennomføre.

Merking av datautstyr anses i dag viktig for å forebygge tyverier. Planavdelingen gratulerer med premien, og vil på vegne av forslagsnemnda oppfordre andre ansatte i vegvesenet med gode ideer om å sende inn sine forslag.



forbedringer for trafikantene i Akland distrikt, mens bilistene i Åmli legger mest vekt på fornying av vegdekke og bredere asafaltert vegskulder.

På spørsmål om det er strekninger eller punkter som det er vanskelig å kjøre om sommeren eller høsten, har Akland- trafikantene pekt på strekningen Eidbo-Borøy, rv 411 Tvedestrand-Bossvik, rv 351 Søndeled-Stabbestad, E 18 Søndeled-Akland og SSS-vegen

I Åmli nevnes Rv 413 Dølemo-Myklandsdalen, rv 9 Evje-Arendal, spesielt strekningen Evje-Vegusdal, rv 415 Fiane-Ubergsmoen og rv 39 Åmli-Dølemo-Svenes.

Både i Åmli og på Akland har bilister vært utsatt for uhell som de mener har sammenheng med at vegen er svingete og smal, hull i vegbanen og svake vegkanter/skuldre. For Akland pekes det også på dårlig sikt og for Åmli hull og steinsprut fra vegbanen.

For Akland nevnes også stor sommertrafikk på smale veger og vegarbeid som årsak til problemer. I Åmli nevnes vannplaning på grunn av spor, feil dosering i enkelte svinger og skarpe kurver.

På rasteplassene klages det både i Åmli og på Akland over at søppeldunkene ofte er fulle, og at det ellers er mye søppel på rasteplassene. Det er ønske om flere toaletter og hyppigere og bedre renhold. Det er også ønske om flere rasteplasser. I Åmli pekes det på at rasteplassene er for små for store kjøretøy.

En ny brukerundersøkelse av vedlikeholdsstandarden på vegene under vinterforhold ble gjennomført 6. mars. I Aust-Agder omfatter undersøkelsen denne gang Birkeland vedlikeholdsområde, med utdeling av skjemar på Bakken, ved Roresanden og på E 18 ved Nørholmen, og Valle vedlikeholdsområde, med utdeling i Bykle, i Valle og på Bygland. Åmli vedlikeholdsområde er med også denne gang, for å se om det er forandringer i trafikantenes syn fra forrige undersøkelse.

"Med et våkent, kritisk blikk på trafikksystemet"

Ha et våkent kritisk blikk på trafikksystemet vårt!

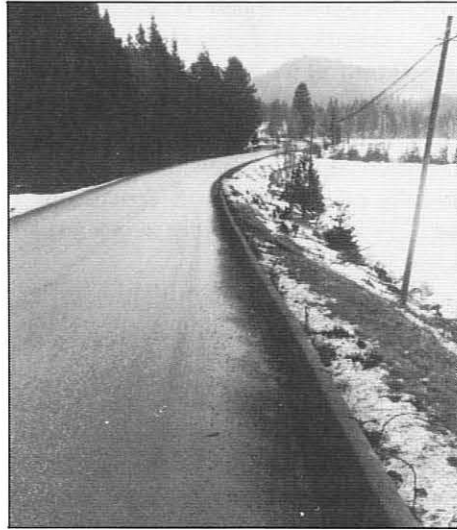
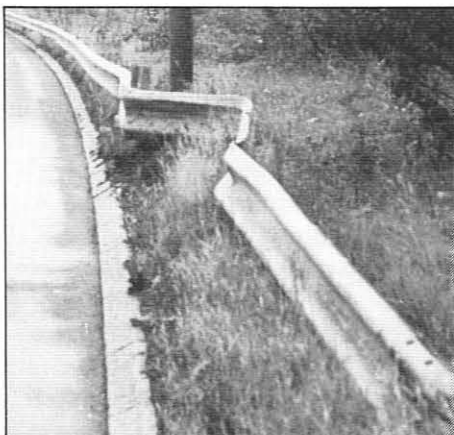
Vegdirektoratets vedlikeholdskontor ga ifjor ut et hefte hvor det bl. a. etterlyses et våkent kritisk blikk mot vegutstyrets tilstand.

"MED ET VÅKENT, KRITISK BLIKK PÅ TRAFIKKSYSTEMET - registrering og utbedring av feil og mangler-"

er et hefte som først og fremst har som mål å spre kunnskaper om hvor viktig det er at vegen og det trafikktekniske utstyret fungerer tilfredsstillende og ser ordentlig ut.

Det er viktig at ALLE ansatte i vegetaten, spesielt innen vedlikeholdet, har et våkent kritisk blikk som går ut over snevre ansvarsområder og blindhet gjennom lokal kjennskap. Et ryddig veg-og trafikkmiljø er også en trafiksikker veg, og en veg som trafikantene liker å bruke. Målet ved utarbeidelsen av heftet har vært tosidig. Det skal virke motiverende og gi nye ideer. Heftet er beregnet på Statens vegvesen, kommunalt ansatte og andre som arbeider med trafiksikkerhet. Heftet tar sitt utgangspunkt i et enkelt system for registrering av feil og mangler ved vegnettet, forhold som kunne vært bedre utført og oppgaver som burde vært utført etc. Målet er at de som oppdager slike feil skal rette dem opp snarest eller melde fra til den som er ansvarlig. Feil og mangler ved vegen eller ved trafikkregulerende skilt og andre tiltak kan skape usikker trafikkavvikling og ulykker. Eksempel på dette kan være:

- * trafikkskilt som er ødelagt eller har for dårlig refleks
- * misvisende vegoppmerking og feilplasserte trafikkskilt
- * for lave vegrekkverk, farlige



rekkeverkender, skadede rekkverk

- * sikthindrende trær og busker, snøopplag
- * feilplasserte master eller farlige stolper
- * vann som renner over vegen

Erfaring viser at feil og mangler er lette og overse, kanskje spesielt for lokalkjente, og at mange ikke er klar over hva som faktisk kan være farlig. Det er viktig at alt trafiksikkerhetsarbeid baseres på kunnskaper og ikke på tro og personlige meninger. Alle ansatte i vegvesenet har et ansvar for å ha et våkent kritisk blikk og rette opp eller rapportere forhold som krever utbedring, og vedlikeholdet har et spesielt ansvar.

Feilene bør rettes straks dersom dette er mulig, eller registreres. Rapporteringen kan skje skriftlig eller muntlig. Nødvendige opplysninger er:

- * stedfestelse
- * hva som er galt
- * forslag til hva som må gjøres
- * navn og dato
- * tilbakemelding

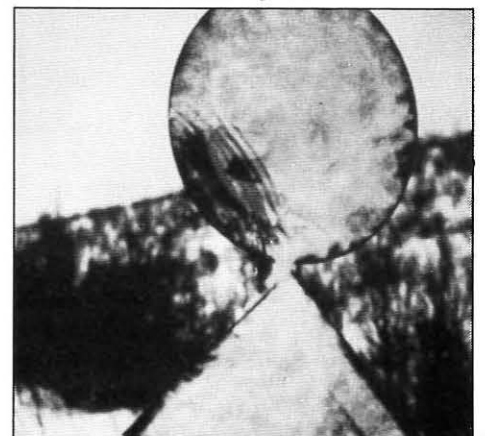
Rapportering skjer vanligvis til den vegstasjon vegen sorterer under.

I heftet finner vi at oppdelingen av de vanlige forekommende feil/mangler er gjort i følgende temaområder:

- * Trafikkskilt
- * Vegoppmerking
- * Kantstolper
- * Vegrekkverk og gjerder
- * Arbeidsvarsling
- * Asfaltering, asfaltkanter og svake vegkanter
- * Siktforhold
- * Vintervedlikehold
- * Vegtunneler

I heftets avsluttende del er det beskrevet hvilke tiltak som vanligvis gir reduksjon av antallet trafikkulykker. Det er også beskrevet hvilke ulykkestyper som er vanlige i de forskjellige fylkene.

For Aust-Agders vedkommende finner vi at utenfor tettsteder er utforkjøringsulykker et spesielt problem, mens for tettsteder er problemet størst når det gjelder møteulykker, -sammen med utforkjøringsulykker. Heftet-som burde være aktuelt for de fleste av oss-kan fås ved å henvende dere til vedlikeholdsavdelingen.



INCLINOMETER-SYSTEMET

- et avansert måleutstyr

Inclinometersystemet er et meget avansert måleutstyr for registrering av horisontalforskyvninger. Forsøk ved NGI har vist avvik mindre enn +/- 0,5 mm ved 5 påfølgende målinger i et fast 15 meter langt firkantør.

Inclinometermålinger kan nyttes til:

- . kartlegge bevegelser i naturlig terreng
- . bevegelser i og under fyllinger
- . bevegelser i og under landkar

- . bevegelser i skjæringer
- . bevegelser i støttemurer
- . bevegelser i jordarmeringskonstruksjoner
- . bevegelser i permanente spuntkonstruksjoner
- . kontroll av pelehellinger ved bruk av stålørspeler

Her i fylket har vi idag to slike inclinometermålinger "på gang", nemlig på anlegget E 18 Temse-Bie og E 18 Rannekleiv-Temse v/Rannekleiv bru.

Ved samvittighetsfull kalibrering

og måling i felten, kan man regne avvik med en nøyaktighet bedre enn +/- 2,5 mm ved rørlengder på 10-30 meter.

Montasjeeenhetene består av aluminium firkantør, 5 fot lange, 50 x 50 mm ytre tverrsnitt, 3 mm veggtykkelse. For hvert firkantør behøves et skjøtestykke, bortsett fra det første hvor spiss blir benyttet. Ved montering forbores med 2"-2 1/2" hull, størrelsen avhengig av jordartens fasthet. Rørene presses ned til ønsket dybde ved hjelp av egnet nedpressingsutstyr (bortraktor).

Inclinometeret leveres bl.a. med 2 fots hjulavstand og tungt lodd (0-6) Inclinometeret senkes i firkantøret ved hjelp av kabel og påmonteres koplingsplugg. En nedføringstrinse for kabel er nødvendig for å feste inclinometeret nøyaktig i de forskjellige måledybder. En frekvensteller med mulighet for tilkopling til batterier måler bl. a. endringer i strengens svingefrekvens.

Inclinometeret er en presisjonsmåler bygget for å registrere vinkelen mellom det plan målerens hjul befinner seg på og vertikalplanet. Hjulene beskriver måleplanet, fjærene med de små hjulene sørger for at måleren presses inn mot måleplanet. Det fritthengende loddet er i en ende fast forbundet med målerkroppen via en flat stålfjær parallell med måleplanet. To "svingende strenger" er innspente, en på hver side av stålfjæren. To magnetsystemer sørger for impuls og registrering av svingningene i strengene.

Danner så måleplanet en vinkel med vertikalplanet, vil loddet p. g. a. gravitasjonen bøye stålfjæren, og dermed endre strekket i de to strengene. Det fører igjen til endringer i strengenes svingefrekvens, som registreres på frekvenstilleren. Ved å måle begge rørsidene oppnår man større nøyaktighet, og dessuten kan eventuelle feilregistreringer lettere finnes. For hver dybde som måles i firkantøret får man med to strenger til sammen fire separat avleste frekvenser.



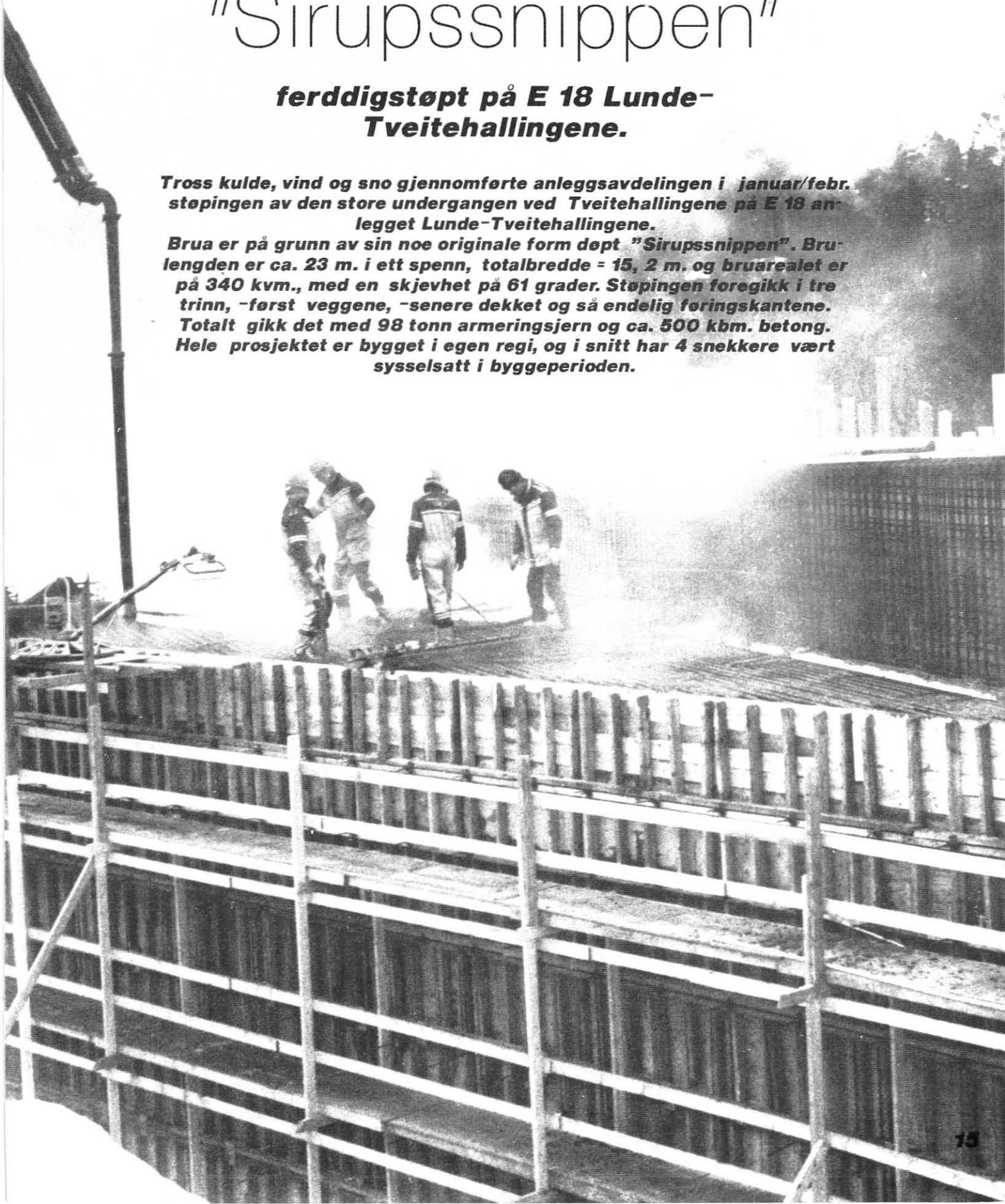
BETONG

"Sirupssnippen"

**ferddigstøpt på E 18 Lunde-
Tveitehallingene.**

Tross kulde, vind og sno gjennomførte anleggsavdelingen i januar/febr. støpingen av den store undergangen ved Tveitehallingene på E 18 anlegget Lunde-Tveitehallingene.

Brua er på grunn av sin noe originale form døpt "Sirupssnippen". Bru- lengden er ca. 23 m. i ett spenn, totalbredde = 15, 2 m. og bruarealet er på 340 kvm., med en skjevhet på 61 grader. Støpingen foregikk i tre trinn, -først veggene, -senere dekket og så endelig føringskantene. Totalt gikk det med 98 tonn armeringsjern og ca. 500 kbm. betong. Hele prosjektet er bygget i egen regi, og i snitt har 4 snekkere vært sysselsatt i byggeperioden.



BETONG

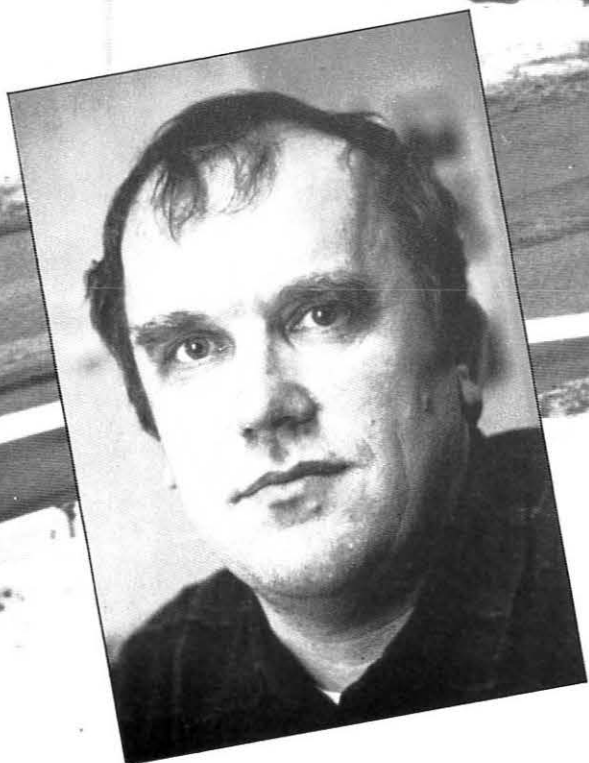
"Vitenskap uten fasitsvar"

Overingeniør Åvald Bakken er anleggsbestyrer for bru- og betongarbeid. Bru- og betong utgjør gjerne 15-20 prosent av kostnadene ved et veganlegg, og er gjerne også de mest synlige delene av et anlegg. Arbeidet krever nøyaktighet og omtanke. Når det er støpt, kan arbeidet ikke forandres.

- En kan nesten ikke få kontrollert nok. Foran en storstøyp er det nok litt nerver inne i bildet, heldigvis har vi til nå ikke hatt uhell. Vi er

nokså sikre på det vi gjør, og det må vi være. Skulle en forskaling på et storanlegg ryke, er det en kostbar affære.

Bru- og betongprogrammet fram- over er hektisk: Bie bru på Temse- Bie er i full gang. Det er siste større betongarbeid på dette anlegget. I tillegg kommer en del murer og støyskjermer. På Rømyr-Lunde gjenstår ennå store bruarbeider. Tveitehallingene bru, populært klart "Siprussnippen", er ferdig støpt, her



pågår nå en del mindre arbeider. To bruer til skal bygges. Her blir -92 det store bruåret. Storelva bru, kryssingen av Storelva, blir den største og mest interessante. I Valle arbeides det for fullt på Einang bru, som er satt ut til en privat entreprenør.

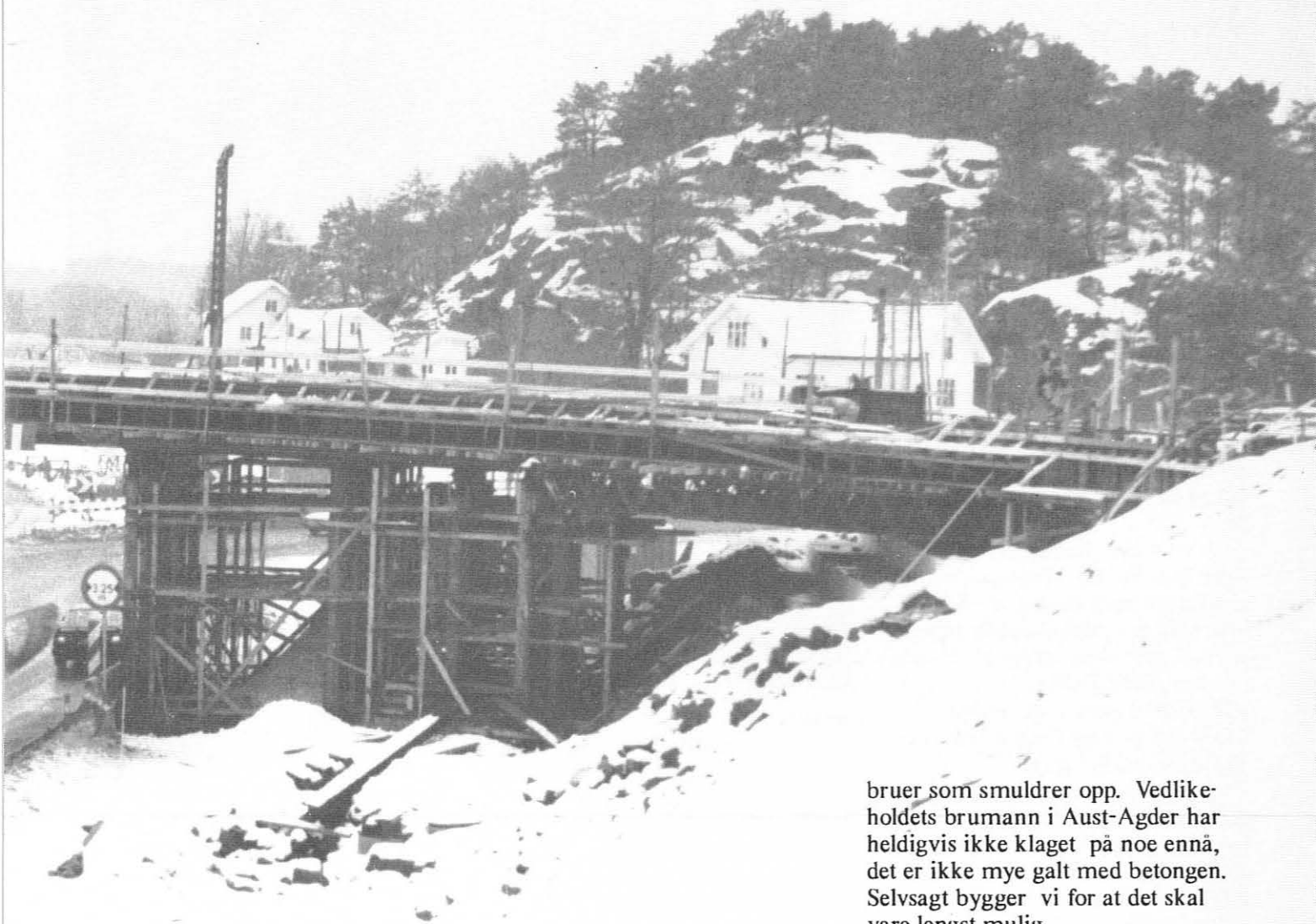
Egne folk har mer enn nok å henge fingrene i, og Bakken regner med at det blir nødvendig å sette bort en del av bruarbeidet på Rømyr-Lunde også.

regi, resten vil bli bygd av entreprenører. Det er klart det er delte meninger om dette. Men slik blir det, så langt jeg kan se nå.

- Av store oppgaver i framtida ser jeg fram til Rannekleiv bru - den store kryssingen av Nidelva i forbindelse med E 18 Rannekleiv-Temse. Sunde bru var også en interessant oppgave, med mye betongarbeid.

kurs i betongteknologi ved NTH, og lærte det siste nye på området, men ennå er en del uklart.

Ennå er det noen fagfolk som sverger til den gammeldagse metoden, da det var om å gjøre å bruke mest mulig vann. Vi må likevel tro at det nye er best. I vårt distrikt ser det ut til at det vi har bygd i senere år, holder mål. Men det er noen eksempler nordfra med forholdsvis nye



For øyeblikket er tre egne brulag og en privat entreprenør i sving, det tredje laget er opptatt med muring av gangbru i forbindelse med bygging av gang- og sykkelveg på Saltrød.

- Forarbeidet, fundamentering, forskaling og armering er nesten hele jobben, når vi støyper bør alt være riktig. Vi har en fin gjeng ute egendriften. Hva framtida vil bringe, er uvisst. Som det ser ut nå, blir det bare to bru- og betonglag i egen

Betongkvalitet i dag er en vitenskap, det holdes kurs for å formidle de siste nyvinninger. Problemet er imidlertid at de lærde strides om en del ting, de kan ikke gi klare svar på alle spørsmål, forteller Bakken. Betongarbeidet er blitt mer innviklet, kravene til kvalitet er blitt strengere.

Parolen nå er minst mulig vann i betongen, tilsetningstoffer må til for å gjøre den så smidig at den kan støpes. Det er mye holde greie på, herding, kulde, tildekking må vurderes nøye. I fjor deltok Bakken i

bruer som smuldrer opp. Vedlikeholdets brumann i Aust-Agder har heldigvis ikke klaget på noe ennå, det er ikke mye galt med betongen. Selvsagt bygger vi for at det skal vare lengst mulig.

Åvald Bakken overtok ansvaret for brubyggingen i 1975. Første oppgave var ny E 18 utenfor Arendal. Utdannet som bygg- og anleggsingeniør i Grimstad og fikk deretter jobb i Buskerud. Søkte seg til Aust-Agder, og fikk den ledige jobben som brumann. Siden har han tatt en rekke kurs og blitt Aust-Agders bruekspert

- Jeg trives med jobben. Bruarbeidet er variert, det er alltid noe nytt med nye problemer og nye løsninger. Veldig interessant, sier Bakken.

BETONG

– Spennende å støpe bruer

Forskalingsarbeidet er så godt som ferdig. Nå er det armering som står på programmet for betong- og brulaget på E 18 Temse- Bie. Det er flere ukers arbeid før støping kan foregå, forteller oppsynsmann Jørgen Hushovd, ansvarlig for det siste større betongarbeidet på dette anlegget. Når Bie bru er ferdig, gjenstår bare støping av noen murer og støyskjermer.

Hushovd begynte som oppsynsmann for bruarbeid i 1969 - før den tid hadde han vært arbeider på en del bruanlegg. Han har ikke lenger tall på de bruer han har vært med på.

- Brua over Reddalskanalen, Ågre bru, ble fin. Men den fineste å se til, etter mitt skjønn, er Stølen bru. Men det mest spesielle arbeidet jeg har vært med på, er Hammeren bru over Nidelva, der stålkonstruksjonen ble fraktet på lekter opp elva og montert på stedet. Vi støpte dekket oppå.

Jon Sandberg er formann og leder arbeidet ute på brudekket. Han har lang erfaring fra bruarbeid, men det blir likevel ikke rutine, det er ikke to bruer som er like, sier han, og får medhold av sin medformann, Johan Åsheim, som er enda eldre i tralten, og skal ga av med pensjon til sommeren.

Mister dyktige folk

- Det er et minus for oss at vi stadig mister de dyktigste og mest erfarne folkene, sier Sandberg. De går til ledige jobber i vedlikeholdsavdelingen, som kan by på sikrere framtidsutsikter og bedre betingelser for arbeidstid og reise til og fra arbeidsstedet.

Selv har Sandberg nettopp fått beskjed om at han har fått en ledig jobb på skiltlageret, av helsemessige



grunner.

- Bruarbeidet er trivelig. Vi ser at det gir resultater, og vi liker å flytte på oss. Men vil føler oss utsatt i konkurransesituasjonen i forhold til de private entreprenørene. Vi mener vi gjør en god jobb. Det er trist stadig å høre at vi ikke kan konkurrere. Vi har ordnede forhold på alle områder, skikkelig riggplass med forskriftsmessige brakker o.s.v., mens de private kan knipe inn på mange områder i trange tider.

Bruarbeidet er ganske slitsomt, vi har ennå ikke sett oss råd til å gå til anskaffelse av byggekran. 40-50 tonn armeringsjern må bæres ut på brua. Det fører til en del belastningsskader.

24 timer i trekk

Fundamentering, forskaling og armering er den største delen av jobben. Selve støpingen gjøres unna på en dag og en natt i en strekk. Den

siste støpingen tok 24 timer.

- Selve støpingen er ganske spennende. Det er hardt arbeid, både for rygg og armer, selv om betongen pumpes direkte fra betongbilen. Forskalingen må tåle en belastning på flere hundre tonn, ryker den, er alt tapt. Heldigvis har det aldri skjedd hos oss. Og når støypen er gjort, er vi fornøyd.

"Noen må gjøre jobben"

Åsheim har 25 års erfaring som brubygger. Han var bl.a. med på å bygge Javnes bru og Gjermundnes bru i Åmli.

Han vet godt hva han skal drive med til høsten: hobbyen har i lengre tid vært knivskrift og knivslirer utskåret i utsøkte tresorter. Med jevne mellomrom kan han legge et nytt knivstell på bordet i brakka, til alles beundring. Med bolig på Selåsvatn driver han også en god del med fiske.

Mye å tjene på anbud og lokale rabattavtaler

Vegvesenet i Aust-Agder kjøpte i 1990 utstyr og materialer for 73 mill kr. Innkjøp for 16.1 mill ble styrt ved sentrale avtaler, kjøp for 18 mill ble styrt ved lokale avtaler, mens kjøp for 20 mill ble foretatt lokalt uten at det var inngått spesielle rabattavtaler, forteller innkjøpssjef Odd Bjørn Rørendal. Det er inngått rabattavtaler med 83 leverandører i fylket.

- De sentrale avtalene er det ikke noe vi kan gjøre med. Når det gjelder lokale innkjøp, er det et mål å øke andelen av lokalinnkjøp med rabattavtaler samtidig som færre innkjøp gjøres uten avtale.

Den største posten på vegvesenets handleliste er asfalt. I -91 skal asfaltkjøp for ca. 20 mill ut på anbud.

Andre store innkjøp gjelder ferdigbetong, forskalingsmaterialer og drivstoff til kjøretøyer.

Innkjøpsseksjonen er pålagt å sende alle innkjøp over 150.000 kr ut på anbud. En viktig del av innkjøpssjefens jobb er å informere om prosedyrene for innkjøp, anbud m.m. Dette har gitt gode resultater. I fjor ble 51 innkjøp satt ut på anbud. Hittil i år er det bedt om anbud på 23 innkjøp.

- Jeg regner med at vi bør ligge på omkring 100 anbud i året for å dekke de aktuelle større kjøp.

Det er betydelige beløp å tjene på anbud på innkjøp. Rørendal kan vise til flere eksempler: Trykkimpregnerte rekkverkstolper har vært kjøpt dels lokalt, dels fra et firma i Kirkenær. I sommer meldte en svensk leverandør seg på markedet. Vanlig anbudsprosedyre ble fulgt, og prisen gikk ned fra 71 kr pr. stolpe til under 50 kr. Med til historien hører at anbudet gikk til en norsk leverandør.

Anbud for brøytestikk for sesongen 90-91 ble sendt ut sammen med Vest-Agder for å oppnå en større mengderabatt. Resultatet ble

en prisreduksjon på 20 prosent. Stikkene ble kjøpt fra Thailand.

Transport av løs leca ble også sendt på anbud. Det er bare en produsent, som transporterer varen til havn. Transporten går med båt til nærmeste havn og derfra med bil til det aktuelle anlegg. Gammel pris på transport fra Grimstad havn til Bie var 12 kr. pr kbm. Etter en anbudsrunde endte prisen på kr. 6,90 hos en lokal lastebileier. For transport av 5000 kbm ble det mange kroner spart.

Å sende en sak ut på anbud krever en del arbeid, men Rørendal har alle alle skjemaer på data, og hjelper til med utfylling, anbudsgrunnlag o.s.v. ut fra en kladd fra den aktuelle saksbehandler.

- Det største problem er at folk kommer til meg dagen før de skal ha en vare. Leverandørene må få en rimelig frist på å levere inn anbud.

Jeg har nok ikke vært flink nok til å si fra om at det er nødvendig å komme en måneds tid før varene skal brukes. Her gjelder det å bruke driftsplanene.

- Er du en knallhard forretningsmann?

- Nei, vi skal ha noen å handle med i framtida også, det er viktig for Vegvesenet at vi ikke tyner folk i konkurs. Vi er ikke tjent med at vi står igjen med en leverandør til slutt, da er jo konkurransemomentet borte.

- Merker du de dårlige tidene i næringslivet?

- Markedet er blitt hardere, prisene går ned. Entreprenører gir inn anbud som de umulig kan tjene penger på. Ved en anbudåpning ble det sagt av vinneren burde kondoleres i stedet for å gratuleres.

Vegvesenet betyr mye for næringslivet idistriktet. Pålitelige betalingsrutiner er et sterkt argument i forhandlinger om rabattavtaler, forretningsfolk kan stole på at de får oppgjør i rett tid. Men Vegdirektoratet har gitt beskjed om at betalingsfrist på 30 dager skal utnyttas.

Det er gitt greie retningslinjer fra Næringsdepartementet, om alminnelige innkjøpsvilkår, generelle regler, renteberegninger, fakturagebyr m.m. Det skal f.eks. gjøres kort prosess med krav om fakturagebyr: et ferdigtrykt standard brev avviser slike krav og gir klar beskjed om at det ikke skal handles mer med vedkommende firma om ikke kravet frafalles!

Det er også en del som prøver seg med renter ut over det morarenteloven tillater.

I 1987 betalte vegkontoret 156.100 kr i renter, i 1988 var det nede i 14.000, i -89 9000 kr. og 1990 bare 2500. Mange penger spart ved påpasselighet og klare linjer.

Rørendal ble "pådytta" jobben som innkjøpsleder i -82 som en bigeskjeft. Nå utgjør oppgaven 70 pst. av en hel stilling, og arbeidet er så lønnsomt at det betaler seg mange ganger.



Jakob Olaus Mo, fylkespolitiker.

**Medlem av fylkestinget siden 1975, fylkesutvalget siden -79, ble reno-
minert på første plass og er klar til å ta fatt på en ny periode.**

**Bygningsingeniør av fag, arbeider som byggeleder for prosjekter i
Aust-Agder og Vest-Agder. Engasjert som fylkespolitiker og gruppe-
leder for Arbeiderpartiet i 60 prosent stilling, med fast kontortid på
fylkeshuset hver tirsdag og torsdag, og en dag til innimellom.**

Enstemmig vedtak i fylkesutvalget:

Områdestasjon på Stoa må ikke føre til nedlegging av vegstasjoner

- Under fylkesutvalgets behandling av vegsjefens forslag til budsjett for riksveger i 1992 ble det bedt om en orientering om den nye områdestasjonen som planlegges bygd på Stoa. Budsjettforslaget behandles først i fylkesutvalget og går så til fylkestinget, som gir sin vurdering av vegsjefens budsjettforslag før det innarbeides i forslaget til statsbudsjett. Det som fra min side var maktpåliggende å få avklart, var om den nye områdestasjonen vil få konsekvenser for vegstasjonsmønsteret i fylket for øvrig, sier Jakob Olaus Mo, gruppeleder for Arbeiderpartiet.

- Vegsjefen svarte at for sin del så han på sikt for seg kun en vegstasjon i Valle ved siden av områdestasjonen på Stoa. Dette er i strid med de vedtak som fylkesutvalget tidligere har gjort om vegstasjonsmønsteret i fylket, så sent som i februar i fjor. Dersom vegsjefens antydninger skulle bli fulgt, så ville fire vegstasjoner bli nedlagt: Akland, Åmli, Birkeland og Evje. Den situasjonen kunne ikke jeg godta, av mange årsaker, men først og fremst fordi det etter mitt skjønn ikke er lenge siden det er bygd opp vegstasjonsmønsteret i fylket som vir-

ker etter hensikten og som jeg ikke kan se nye momenter for å endre.

Det er snakk om å yte service i distriktene og opprettholde statlige arbeidsplasser, samtidig som jeg er innforstått med at 2-3 av vegvesenets stasjoner i arendalsregionen må rasjonaliseres og at det bør løses ved at det bygges en ny stasjon på Stoa.

Derfor fremmet jeg følgende forslag:

Fylkesutvalget forutsetter at områdestasjonen som skal bygges på Stoa ikke får negative konsekvenser for driften ved de øvrige vegstasjoner i fylket.

Fylkesutvalget sluttet seg enstemmig til forslaget, og dette standpunkt ble oversendt Stortinget.

- Vegvesenet møter stadig politikernes krav om rasjonalisering og konkurransedyktighet. Mener du at distriktshensyn må gå foran?

- Mitt svar er: jeg kan ikke skjønne at vi så langt har nok erfaringer med drift av vegstasjonene i fylket til å gå til et så drastisk skritt som å redusere til to. Det må en atskillig lengre tidsperiode før en slik vurdering skal ha noen mening. Jeg er klar over at alle ansatte i vegvesenet er innforstått med at de til

enhver tid må se kritisk på sin virksomhet, og vurdere om arbeidet kan utføres annerledes og om bevilningene kan brukes på en mer fornuftig måte.

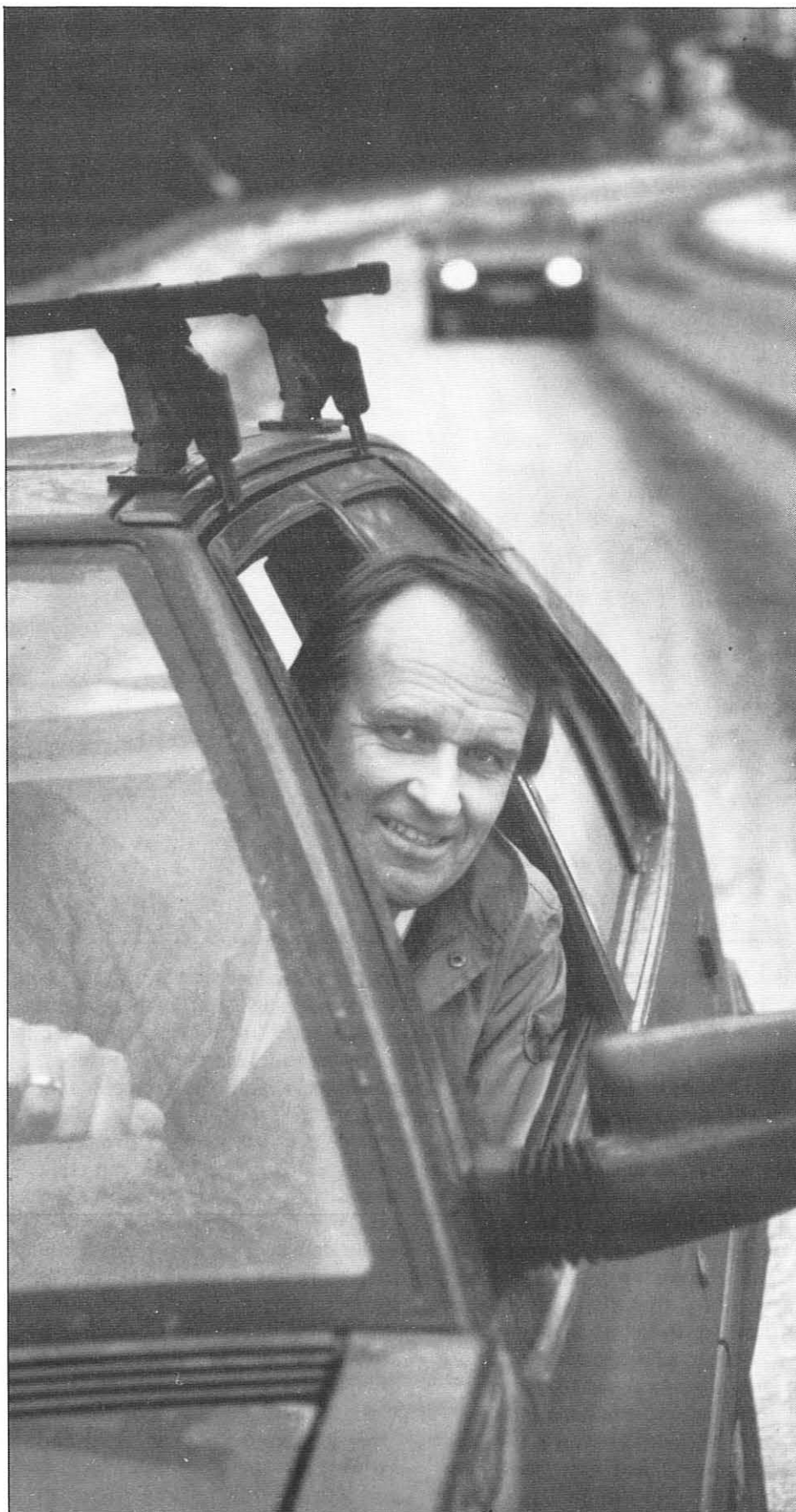
- Hvilken betydning har vegstasjonene for distriktene?

- Betydningen er stor, først og fremst for den tjenesten vegvesenet skal gjøre i distriktene. Det er i distriktene vi har de lengste vegstrekningene. Det er viktig at vegvesenet har sine stasjoner der arbeidet skal gjøres. Stasjonene har også stor betydning for sysselsettingen i distriktene. Vegstasjonene betyr svært mye for kommuner som Åmli, Evje og Risør.

- Men kan vegvesenet være konkurransedyktig samtidig som det skal tas hensyn til sysselsettingen i distriktene?

- Distriktsmessige vurderinger må tillegges vesentlig vekt, ikke alt kan regnes i penger og ut fra markedsmessige vurderinger. Og vegstasjonsmønsteret må få leve i mange år før vi kan si at det ligger en vesentlig rasjonaliseringsgevinst i å redusere antallet vegstasjoner til to.

- Tidligere har det vært snakk om å legge ned to vegstasjoner. Hva sier



du til det?

- Det er heller ikke realistisk, og rådene fra ulike konsulenter varierer. For et par år siden var det Valle som skulle nedlegges, så kom en ny konsulentvurdering, og da var det Evje som skulle legges ned. Min påstand er at både politikere og ad-

ministrasjon skal arbeide for å beholde det mønster vi har i dag. Først om 7-8-9 år er jeg villig til å være med på en evaluering. Ligger det en vesentlig rasjonalisering i å etablere en områdestasjon på Stoa, så har jeg ingen innvendinger mot det, så lenge det ikke griper inn i vegstasjons-

mønsteret for resten av fylket.

- Du er også en flittig vegbruker, hvordan ser du på vegvesenets innsats?

- Som vegbruker synes jeg Vegvesenet gjør en glimrende jobb med de ressurser og det personell som står til disposisjon. Vegvesenet har dyktige fagfolk på alle nivåer og jeg har nesten aldri opplevd problemer når jeg ferdes langs vegene. Mitt inntrykk er at de ansatte gjør god faglig innsats nærmest til alle døgnets tider, vaktordningene sikrer at jobben blir gjort når det er nødvendig. Det er en kvalitet i en tid med krav til effektivitet og rasjonalitet som vi bør sette pris på.

Mo bor på Birkeland, og kjører ca 35000 km i året, i hovedsak i eget fylke, i Setesdal og på E 18. Han kjører klart mesteparten i tjeneste, men bruker vegene mye også i fritida, bl.a. i forbindelse med skiturer. Han tilbringer som regel minst en time på vegen hver dag, tur retur Birkeland-Arendal tar en time og femti minutter. Den turen må han ta 2-3 ganger hver uke.

- Jeg er godt fornøyd med E 18, men det er ennå enkelte partier som må forbedres. Jeg er ikke så veldig tilhenger av fart, og foretrekker å starte fem minutter tidligere enn å holde stor hastighet. Så jeg higer ikke etter de store fartsstrekningene.

- Er du fornøyd med utbyggingstempoet for E 18?

- Utbyggingstempoet virker relativt gjennomtenkt. Tveitehallingene er ferdig, og om ikke lenge åpnes ny motorveg mellom Bie og Temse. Fortsetter det i samme tempo, vil vi om ikke for mange år ha en god standard på E 18 gjennom fylket.

E 18 er en viktig transportåre for næringslivet, i tillegg til jernbanen, som kanskje vil få en viktigere rolle i framtida både for gods og passasjerer.

- Du nevnte Setesdalen, her er det ikke fullt så bra?

- Der er det ennå mange strekninger som må utbedres, helst så fort som mulig, og i særlig grad strekningen Bygland-Valle. Der er mange partier svært dårlig, en er nødt til å kjøre seint for å komme trygt opp dalen. Jeg tror det er svært viktig at vi ikke forfordeler E 18. Rv 9, 12 og 39 må få sine rettmessige deler av bevilgningene. Næringslivet, og ikke minst turistnæringen er avhengig av at vi har gode veger innover i landet.

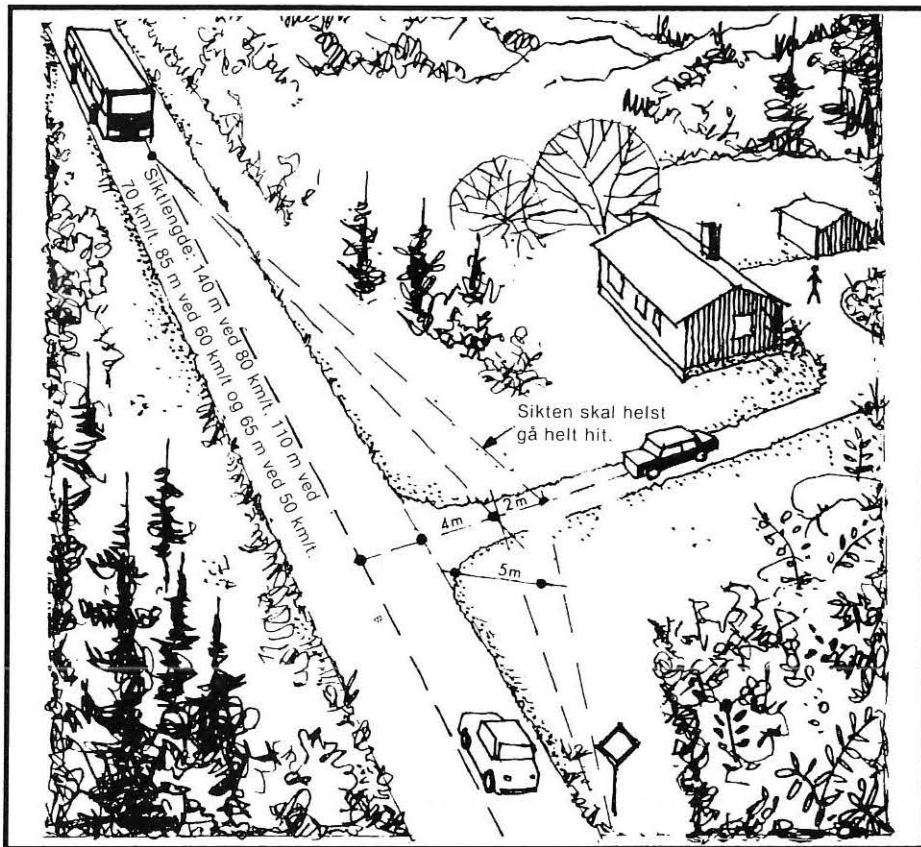
NÅR VEGVESENET SIER NEI...

Norges største nabo er vegvesenet blitt kalt. Hvert år mottar Statens vegvesen om lag ni tusen søknader om avkjørsel til våre riks- og fylkesveger. Vi ønsker de aller fleste velkommen som våre nye naboer: Rundt 80% får innvilget sin søknad om avkjørsel, men vi kan desverre ikke si ja til alle. Og nedenforstående handler om hvorfor vegvesenet av og til er nødt til å si nei.

Mange hensyn å ta

For den som ønsker å bygge hus eller starte en virksomhet er det selvfølgelig av avgjørende betydning at han er sikret adkomst til veg. Vegvesenet prøver derfor å imøtekomme flest mulig av dem som ønsker å etablere nye eller utvide bruken av allerede etablerte avkjørsler til vegene. Men vegvesenets problem er at vi har andre oppgaver å ivareta: Vi har et stort ansvar for at alle som ferdes langs vegen kan ta seg fram på en trygg og sikker måte. Og vi har ansvaret for at trafikken kan avvikles mest mulig raskt og effektivt.

Avkjørsler skaper trafikkulykker. Alle avkjørsler er trafikkfarlige. Selv om en avkjørsel er riktig teknisk utformet og oppfyller kravene til fri sikt, vil aktivitetene i forbindelse



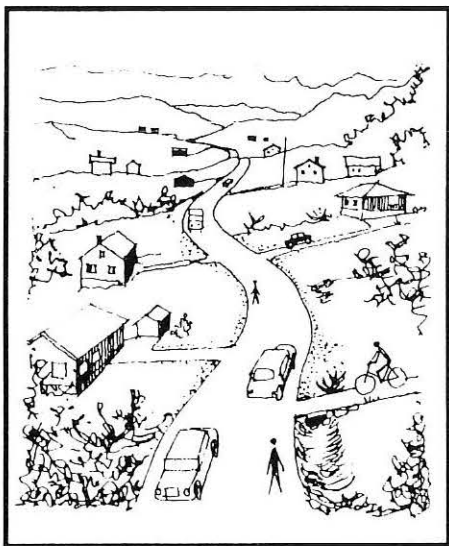
med avkjørslen være en fare i trafikken. Vitenskapelige undersøkelser har meget klart påvist at antall trafikkulykker øker med antall avkjørsler langs vegen. Selv om trafikken er den samme, skjer det mer enn dobbelt så mange ulykker på en veg med mer enn 30 avkjørsler pr. km enn en veg med under 10 avkjørsler pr. km. Hele 16 % av alle politiregistrerte trafikkulykker her i landet skjer i direkte tilknytning til avkjørsler, og det er først og fremst de som selv bor langs vegen som rammes. F. eks. viste en undersøkelse at nesten en fjerdedel av intervjuede husstander langs E 18 gjennom Vestfold var blitt utsatt for trafikkulykke i nærheten av boligen i løpet av en 20-års periode.

Rammeplaner

Ulike veger har ulik betydning når det gjelder å skape et trygt og effektivt transportsystem. Vegvesenets holdning til søknader om avkjørsel er derfor avhengig av hvilken veg det

gjelder. Strengest må vi være på de viktige og sterkt trafikerte gjennomfartsvegene. I samarbeid med de enkelte kommunene har vegvesenet utarbeidet såkalte "rammeplaner for avkjørsler".

Her deles vegnettet inn i fire forskjellige holdningsklasser, alt etter hvor streng vegvesenet må være når det gjelder søknader om avkjørsel. På en del veger vil vegvesenets holdning være "lite streng", dvs. at alle søknader om avkjørsel normalt blir innvilget så sant de tekniske krav til selve utformingen av avkjørselen er oppfylt. På samme måte finner vi veger hvor vegvesenets holdning er "meget streng". Dette er veger som i prinsippet skal være fri for avkjørsler, og søknader vil bare unntaksvis bli innvilget. F. eks. sier det vel seg selv at ingen får tillatelse til avkjørsel direkte til en motorveg. Fylkets vegkontor kan gi nærmere opplysninger om det finnes en slik rammeplan for den kommunen du bor i.



Veger gror igjen

Har du som bilist noen gang irritert deg over nedsatt fartsgrense på tilsynelatende gode veger? Svært ofte er det antall avkjørsler som er årsaken. Når f. eks. en riksveg får stadig flere avkjørsler blir en god landeveg sakte men sikkert forvandlet til noe som likner en boliggate. Resultatet blir en konflikt mellom de som bor langs vegen og de som benytter vegen som gjennomfartsåre. Og for at trafikkulykkene ikke skal øke, må vegvesenet innføre redusert fartsgrense. Kanskje må det også bygges en egen gang-og sykkelveg. Store deler av det norske vegnettet vil "gro igjen" med avkjørsler dersom vegvesenet ikke begrenser antall nye avkjørsler. I dag har en stor prosent av landets riksveger fått redusert fartsgrense, og dette fører til dårlig fremkommelighet, lange reisetider og dyrere transportkostnader for brukerne av vegen. Når en slik vegstrekning først har grodd igjen med avkjørsler, vil eneste løsning ofte være å bygge en helt ny riksveg-for å erstatte den tidligere riksvegen. Dette er en svært kostbar løsning for samfunnet. Når viktige ferdssåre gror igjen, vitner det derfor om dårlig forvaltning av de ressursene som alt er investert i vegen.

En avkjørsel fra eller til-

Det kan vel ikke være så farlig med

en liten avkjørsel fra eller til. Vegvesenet må kunne være litt mindre firkantet, og ta hensyn til de enorme problemene som et avslag vil skape i min spesielle situasjon- er det mange som tenker.

Vi i vegvesenet vet godt at et avslag på søknad om avkjørsel kan sette mange i en vanskelig situasjon, og det er ofte tungt å måtte si nei. Men for oss dreier det seg desverre aldri om en avkjørsel fra eller til. Vi mottar hvert år tusenvis av søknader, og gir vi først tillatelse til en avkjørsel i strid med målet om større trafikkikkerhet og mer effektiv trafikkavvikling, er det kanskje flere tusen andre i en liknende situasjon som også må få ja. Vi må jo behandle alle på lik linje.

Rett til å klage

Dersom du har fått avslag på din søknad om avkjørsel, kan du klage på avgjørelsen til vegkontoret i det fylket du bor. Din klage blir da behandlet av et eget utvalg som er oppnevnt av politikerne i fylket. I de siste årene har nesten tretti prosent av de som benyttet klageretten fått omgjort vegvesenets avslag av denne klageinstansen.

En annen mulighet dersom vegvesenet sier nei til din søknad om avkjørsel, er å søke hjelp av ekspertene på vegkontoret til å finne andre og mer akseptable løsninger på ditt avkjørselsproblem.

Biltilsynet med utvidet servicetilbud

Fra og med torsdag 24. januar kunne biltilsynet tilby flere tjenester innenfor biltilsynets arbeidsområde på vegstasjonen på Birkeland. Vegstasjonen på Akland har hatt dette tilbudet siden april ifjor, og det er håp om å kunne tilby tilsvarende tjenester ved Evje vegstasjon senere i år.

Og det det dreier seg om er følgende tjenester:

- Periodisk kontroll av person- og varebiler (etter timebestilling)

- Etterkontroll av mangler (timebestilling)

- Avlesing og kontroll av kilometer tellere

- Fornyelse og innbytte av førerkort

- Kjøretøyregistrering (begrenset tid)

- Utlån av prøveskilt

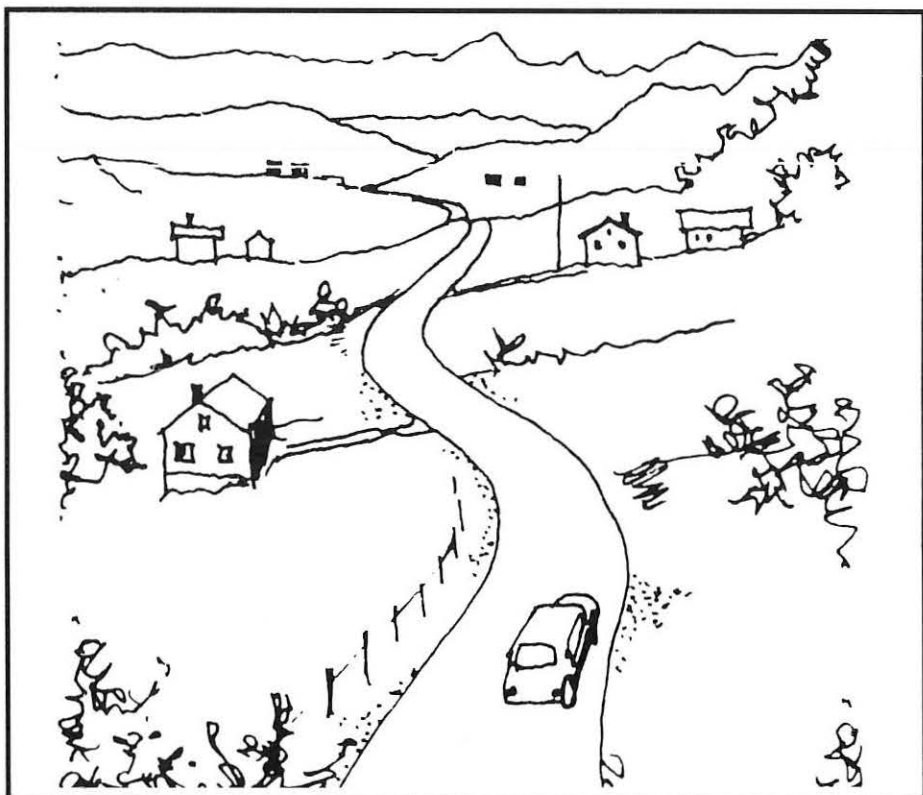
- Opplysningstjeneste, herunder skyldige avgifter

- Innlevering av kjennetegn i tillegg vil

førerprøveavviklingen hver torsdag i Lillesand fortsette som før. Det samme gjelder for teknisk kontroll hver tirsdag og at kjennetegn kan innleveres mandag-fredag.

Kjøretøyparken i Lillesand og Birkeland besto pr. 31. 12. 1989 av ialt 7466 kjøretøy, herav 4596 person-og varebiler. Dette tilsvarer 11,7 % av kjøretøyparken i fylket og 11,6 % av person-og varebilene. De to kommunene har til sammen ca. 12,5 % av fylkets totale befolkning.

I et formular som er distribuert til samtlige husstander i Birkenes, Lillesand og Grimstad Vest tilbyr biltilsynet alle de ovennevnte tjenester, hvor det bl. a. heter at de er innstilt på å gi hver enkelt best mulig hjelp, og håper at de vil ha nytte av tilbudet. Stasjonen er tilgjengelig for rullestolbrukere og er åpen mellom kl. 7-15 fra mandag til fredag.



NYTT LØNNS-SYSTEM I STATEN

Det lønssystemet som brukes i staten idag ble gjennomført i 1976. Etter den tid har det skjedd mange endringer ved at nye stillinger er opprettet og "gamle" stillinger er endret. Systemet er etter hvert blitt uoversiktlig og komplisert.

I løpet av 80-årene har mye skjedd med omorganiseringer og nye styringsformer i staten. Personalpolitikken og lønnspolitikken er

-HVA ER NYTT?

Lønnskomiteen foreslår at hovedlønstabellen (tabell A) forlenges med 3 lønnstrinn på toppen, tilsvarende lønstabellen i det kommunale tariffområdet. Komiteen foreslår at de 10 første lønnstrinnene kuttes ut. (De som lønnes i ltr. 1-10 får lønnen fastsatt som en prosentandel av ltr. 11) Den "nye" lønstabellen får dermed 35 ltr. som benevnes ltr. 1 til ltr. 35.

Lønstabell B utvides fra dagens 24 lønnstrinn til 35 lønnstrinn.

Lønnsplaner og lønnsstiger

a) Stillinger som idag er på stige:

De fleste stillingene som idag er på stige innplasseres i en lønnsramme (Noen stillinger går over til å bli direkteplassert). Det foreslås tilsammen 30 lønnsrammer med forskjellige stiger. Alle lønnsrammene består av grunnstige, alternativ stige og 3 direkteplasseringer. Som eksempel gjengis lønnsramme 1.

Tjenesteansiennitet: 0 2 4 6 8 10 12

Grunnstige	11	14	16	17	18
Direkte plassering	12	15	17	18	19
Direkte plassering	19				
Direkte plassering	20				
Direkte plassering	21				

Alle stillinger som i dag har stige fra ltr. 11-18 plasseres i lønnsramme 1, i første omgang på grunnstigen.

Alle dagens 145 stiger er plassert inn i de 30 lønnsrammene. I noen tilfeller gir det bedring av lønn. Dette er nødvendig for å redusere antall stiger.

b) Stillinger som er direkteplassert på lønnstrinn:

De stillinger som i dag er direkteplassert, gis ordinært 4 lønnsalternativer. Dagens lønnstrinn, samt de 3 nærmeste overliggende. I noen tilfeller slås stillingskoder sammen slik at antall lønnsalternativer blir flere enn 4. F. eks. førstekonsulent som får lønnsalternativ fra ltr. 26 til ltr. 33.

Enkelte direkteplasserte stillinger plasseres inn i lønnsrammer dersom det er hensiktsmessig. F. eks. plasseres førstekontorfullmektig inn i lønnsramme 2. (kilde: Nytt lønssystem i staten - en innføring)

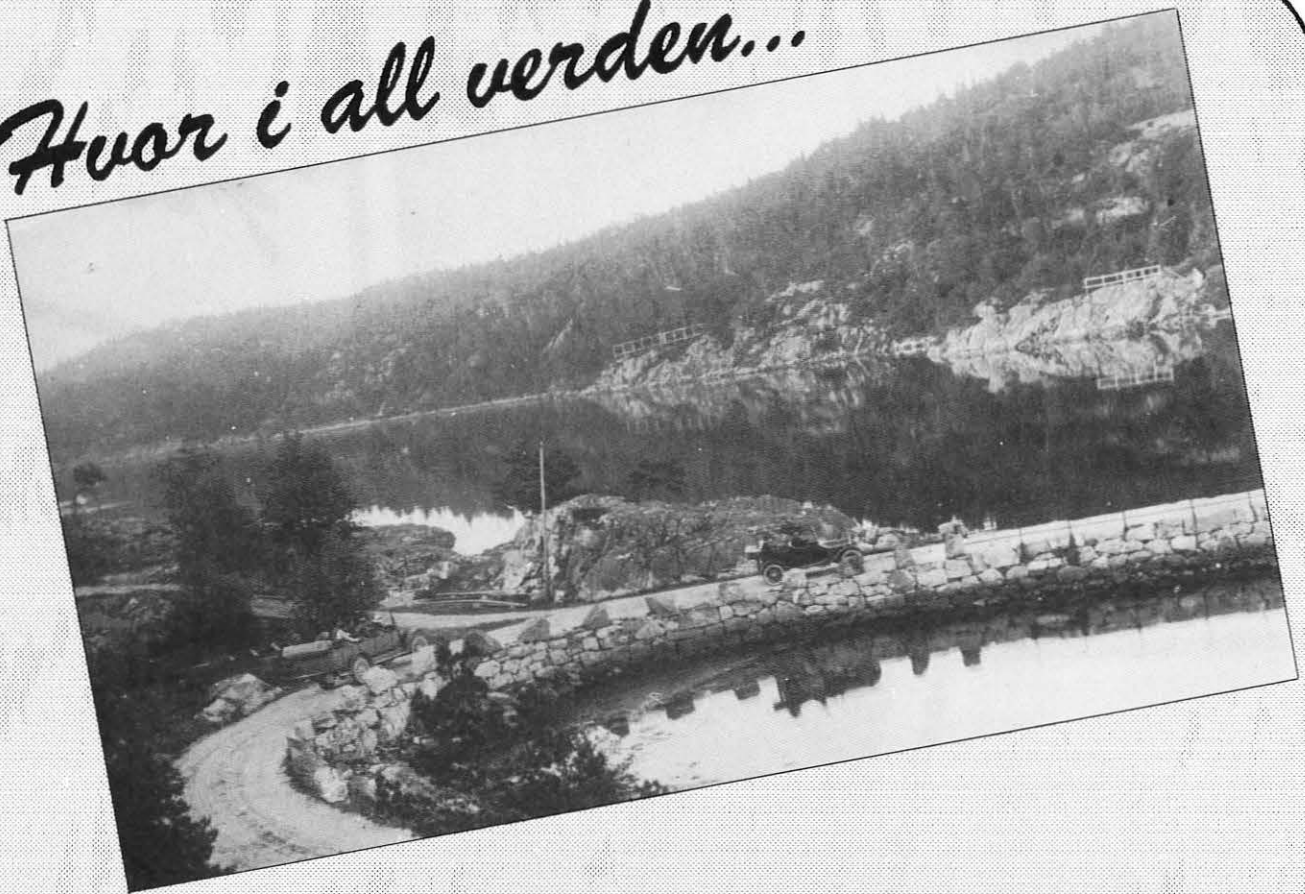
helt sentrale elementer i disse sammenhengene. Større fleksibilitet, desentralisering, målstyring må ses i sammenheng med lønnspolitikken og dermed lønssystemet. Dette var noen av hovedgrunnene til at det ved tariffoppgjøret i 1988 ble avtalt å nedsette et partssammensatt utvalg for å gjennomgå lønssystemet i staten. Komiteen la frem sin innstilling i desember 1990.

PLANLEGGING AV EGEN TID

Noen gode regler for å få mer ut av tiden

1. Etabler en fast daglig rutine. Avsett tidspunkter til rutineoppgaver, f. eks. møter, postlesing, underskriving av brev, m. m.
2. Utfør de ting som krever hjernekapasitet når du er "på toppen". Utfør små ting når din hjerne ikke kan utføre annet enn småting.
3. Sett tidsfrist på alle oppgaver. Overhold tidsfristene. En ting tar den tid som er avsatt til den.
4. Ikke utsett viktige ting som er ubehagelige. De blokkerer din hjerne, nedsetter din kreativitet og forminsker arbeidsinnsatsen. Oppgaver blir sjelden behageligere ved å bli utsett.
5. Utsett ting som ikke er viktige. Mange såkalte problemer har en tendens til å løse seg selv etter en tid.
6. Analyser de avbrytelser du blir utsatt for. Gjør noe for å unngå dem eller forminske dem.
7. Fastsett bestemte tidspunkter hvor du ikke må forstyrres. Be en sekretær eller kollega om å ta seg av telefonsamtaler eller besøkende.
8. Gjør en ting om gangen. Ha oversikt over de neste oppgavene.
9. Planlegg dine telefonsamtaler. Lag et kort notat om hva du ønsker å si og hva du ønsker å vite. Det sparer tid for alle parter og gir grunnlag for bedre kommunikasjon.
10. Når du starter et arbeide, gjør det mest mulig ferdig. De-ler du det for meget opp, mister du sammenhengen og overblikket, og kaster bort tid med "å varme opp" hver gang du starter på nytt.
11. Bruk faste tidspunkter/møter til å drøfte rutinesaker med dine kolleger. Derved slipper dere hele tiden å gå og avbryte hverandre.
12. Vær selektiv. Lær å si nei. Venn deg til å spørre: "Er jeg den rette person til å utføre dette arbeidet?"
13. Gjør det til en regel at du i blant holder regnskap med hvordan du bruker tiden din. Spør deg selv om du kunne brukt den bedre.
14. Utfør arbeidene godt nok. Unngå overdreven perfektjonisme. Da vil du få mer tid til de oppgavene som er viktige.
15. Du blir ikke stresset av det du får gjort, men av tanken på alt det du ikke fikk gjort. Realistisk arbeidsmål hver dag medvirker til å løse problemene med uferdig arbeide. Gjør det til en vane å bli ferdig med minimum "dagens oppgave". Det vil gi deg en følelse av å ha utført noe.
16. Tenk før du handler. Men når målet er klart og midlene innlysende, gjør noe.

Hvor i all verden...



Så mye kan vi røpe at det bildet er fra ca. 1920, -at det er tatt på gamle riksveg 40, og at stedet ligger vest for Grimstad. Da skulle resten være lett! I sin tid kunne man få bildet som prospektkort - fotografert på vegne av Arendal og Omegns bilruter. Kjenner noen til flere detaljer, f. eks. hva trerammene på fjellet i bakgrunnen er for noe, eller annet som kan være av interesse, -så hører vi gjerne fra dere.

OM BIL OG CO 2

Statens forurensingstilsyn opplyser at personbilene i Norge i 1989 sendte ut ca. 4,6 millioner tonn CO₂. Det er ca. 1,6 millioner personbiler i Norge. I gjennomsnitt sender hver enkelt bil altså ut 2,8 tonn CO₂ pr. år. Aust-Agders ca. 36 000 personbiler står for 100 000 tonn årlig!

UTLÅN AV VIDEO

Vegsentralen har fått en video som viser maskindemonstrasjonen under PIARC-konferansen i Tromsø i mars 1990. Videoen viser forskjellige veghøvler, lastebiler, brøyteutstyr, snøfresere o. likn. i funksjon. Interesserte som ønsker å låne videoen kan henvende seg til sentralbordet på Skarpsnes.

T. K. Fløystad

VIBRASJONSSKADER

I julenummeret av Sørlandsporten hadde vi en artikkel om "Vibrasjonsskader på hus-ikke alltid bilenes skyld." Ved en glipp falt kildeangivelsen ut før avisen gikk i trykken. Stoffet er hentet fra NVF-RAPPORT NR. 21:1984. Vi beklager uteblivelsen!

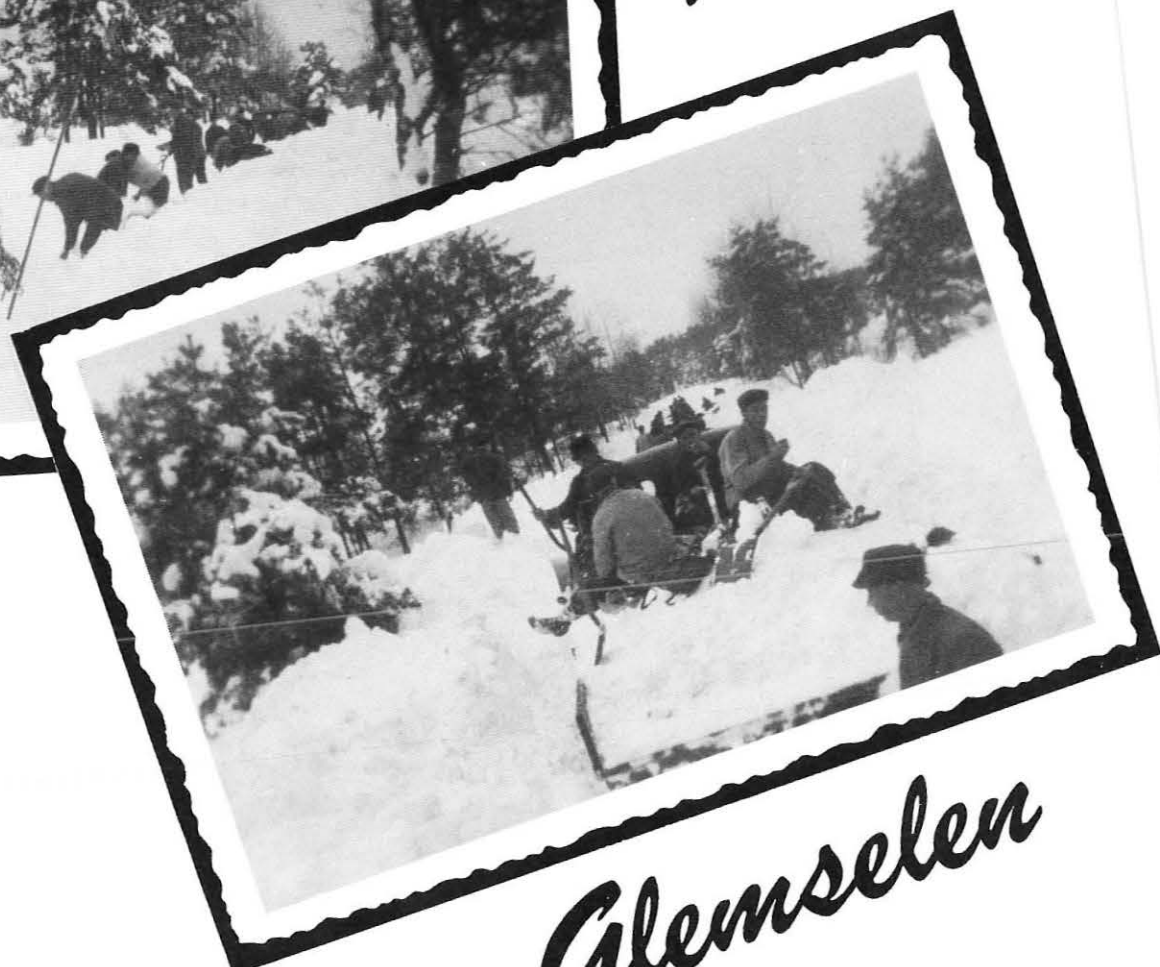


GRATIS PARKE-RING!

Det er som kjent ikke lett å finne en gratis parkeringsplass i Arendal. Men vi vil ikke anbefale andre å gjøre som bileieren på dette bildet, parkere i rabatten ved inngangen til tunnelen på rv. 410 ved Havstad. Riktignok viser skiltet at det kun er forbudt for gående og syklist, så bileieren tror kanskje han har sitt på det tørre, men allikevel---



Frem



fra

Glemsele



Fra tid til annen får redaksjonen tilsendt gamle bilder, - fra arbeidssituasjoner og hendelser som for mange er gått i glemmeboka. Vi vet at presentasjon av slike bilder blir satt stor pris på av våre pensjonister, samtidig som det gir oss en anledning til å arkivere stadig flere "museale" bilder og nytt stoff.

Fra fru Odny Tveide på Saltrød har vi fått utlånt to bilder som viser at det også så tidlig som i 1938 var aktivitet på Mørlandsmoen. Her er det tidligere vegvokter Oskar Tveide (med sixpence) som harper sand og sammen med en ukjent sjåfør laster det ferdige produktet opp på den tidens-ikke av de store - lastebiler.

Sverre Håkonsen fra Trøde minner oss bl. a. om den store snøvinteren i 1954, og kan vise en billedreportasje fra brøytemannskapenes arbeid med snømassene på gamle riksveg 40 ved Borkedalen i Lillesand. Her var det ikke snakk om kraftige brøytebiler og store snøfresere. Vegarbeiderne måtte ta seg frem til arbeidsplassen på ski, ta i bruk håndskuffa og i beste fall få flyttet noe av snøen vekk på lastebiler.

Den samme Håkonsen har også lagt ved 2 bilder som viser til dels store skader på en gravemaskin og vegvesenets lastebil I- 5814 under arbeidene med å sprengne ut den midterste tunnelen på Stamvegen vest for Lillesand. Er det noen som husker flere detaljer fra uhellet, eller andre episoder fra "gamle dager", hører vi mere enn gjerne fra dere.





Kåre Karlsen veksler med Dagfinn Myhren i stafetten.

Vegmesterskapet på ski 1991:

Aust-Agder har nå også markert seg som skifylke

Vegvesenet har nå startet en ny tradisjon. Helga 9. og 10. mars arrangerte Vegdirektoratet det første etatsmesterskapet på ski i flott vinterlandskap ved Frognersetra. Aust-Agder stilte med fem deltakere, som hevdet seg i den ypperste elite.

Borgny Karlsen ble nr. 2 i klassen

over 45 år. Hun hadde nest beste tid totalt. Dagfinn Myhren tok bronse i klasse 45-55 år og Finn Ole Jørgensen tok fjerdeplass i klasse 35-45 år, bare ni sekunder fra sølvmedalje.

I herrestafetten ble det en fjerdeplass totalt på Dagfinn Myhren,

Kåre Karlsen og Finn Ole Jørgensen.

Borgny Karlsen løp på et mix-lag sammen med damer fra Sør- og Nord-Trøndelag. Laget fikk beste tid. Neste år går arrangementet i Nord-Trøndelag, og da stiller vi enda sterkere!

Per Franksson ny leder av pensjonistforeningen

På årsmøtet i Vegvesenets pensjonistforening, som ble avholdt den 22. februar, ble Per Franksson valgt til ny leder etter Bjarne Haugmoen. Det møtte i alt 37 medlemmer og støttemedlemmer. Årsmøtet ble ledet av dirigentene Haugmoen og Franksson, og av den innholdsrike sakslisten kan vi meddele at både årsberetning og regnskap ble enstemmig godkjent.

Av innkomne forslag ble vedtatt at leder av turkomiteen automatisk blir medlem av styret og møter dermed på alle styremøtene.

Etter at de ordinære årsmøtesakene var behandlet, ble ordet gitt til kveldens langvegsgående gjest, Kjell Heggdalstrand fra Norsk Vegmuseum. Foruten å vise lysbilder fra byggingen av museet på Lillehammer, tok han forsamlingen med på en rundtur i Norge og de nordiske land, og avsluttet med å vise en film om "Sommervedlikehold" tatt i Oppland fylke.

Turkomiteens formann, Kåre Møller-Hansen, kunne legge fram to innholdsrike forslag til tur i 1991:

1. Fem dagers tur til Røros
2. Tre dagers tur til Sør/Vestlandet

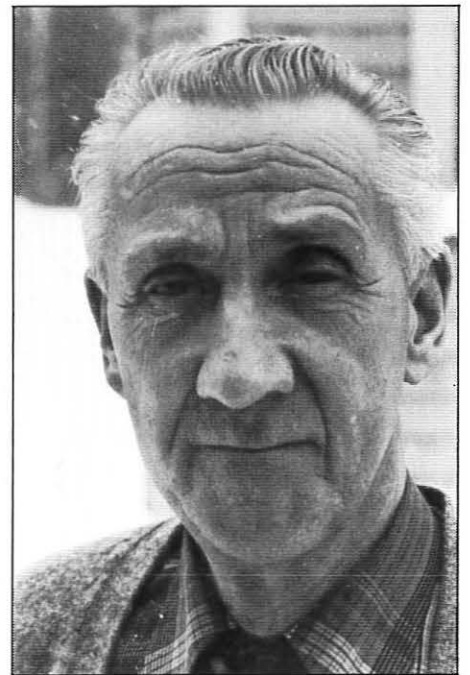
Flertallet var enig i tre dagers tur til Sør/Vestlandet, og turkomiteen fikk i oppdrag å arbeide videre med nøyaktig reiserute, overnatting m.m.

Førstekonsulent Arne Holt hilste fra vegadministrasjonen, og kunne gi den gledelige melding at foreningen var tildelt kr. 8000 av velferdsmidlene.

Franksson takket Bjarne Haugmoen for utmerket formannsjobb, og Haugmoen takket alle medarbeidere i styret for utmerket jobb og ønsket det nye styret lykke til.

Følgende styre ble valgt på årsmøtet:

Leder Per Franksson
Nestleder Johan Johansen
Sekretær Anne Johansen
Styremedl. Kåre Møller-Hanssen



(Leder turkomiteen)

Åge Andreassen
Lillemor Bråten
Kasserer Bjarne Høvik (var ikke på valg)
Turkomite Kåre Møller-Hanssen
Lillemor Bråten
Kristian Kjenndalen
Ingeborg Vehus

CA. 2, 5 MILLIONER TALL GIR OSS ET METEOGRAM

Statens vegvesen/Vegdirektoratet har inngått en kontrakt med Det norske meteorologiske institutt (DNMI) om overføring av meteorogrammer/felter (værvarslingsprognoser) fra DNMI til Statens vegvesen.

Kontrakten medfører at DNMI beregner meteorogrammer 2 ganger pr. dag på spesifiserte geografiske posisjoner hver dag hele året igjennom. Prognosetiden er 42 timer frem fra starttiden 00.

På meteorologisk institutt har Statens vegvesen en datamaskin som hvert fylke har egen fil med de meteorogrammer de har bedt om. Det er

også mulig å hente filer tilhørende andre fylker.

Resultatet av en beregning er prognoser(tallverdier) av værelementene i alle gitte gitterpunktene innenfor et område. Tidsutviklingen blir beskrevet med verdier for hver 3. time fra starttidspunktet (00) til den maksimale prognosetiden, f. eks. 42 timer (+42).

Dette utgjør svært mye data (ca. 2, 5 millioner tall), og det er derfor viktig å fremstille dataene på en oversiktlig måte.

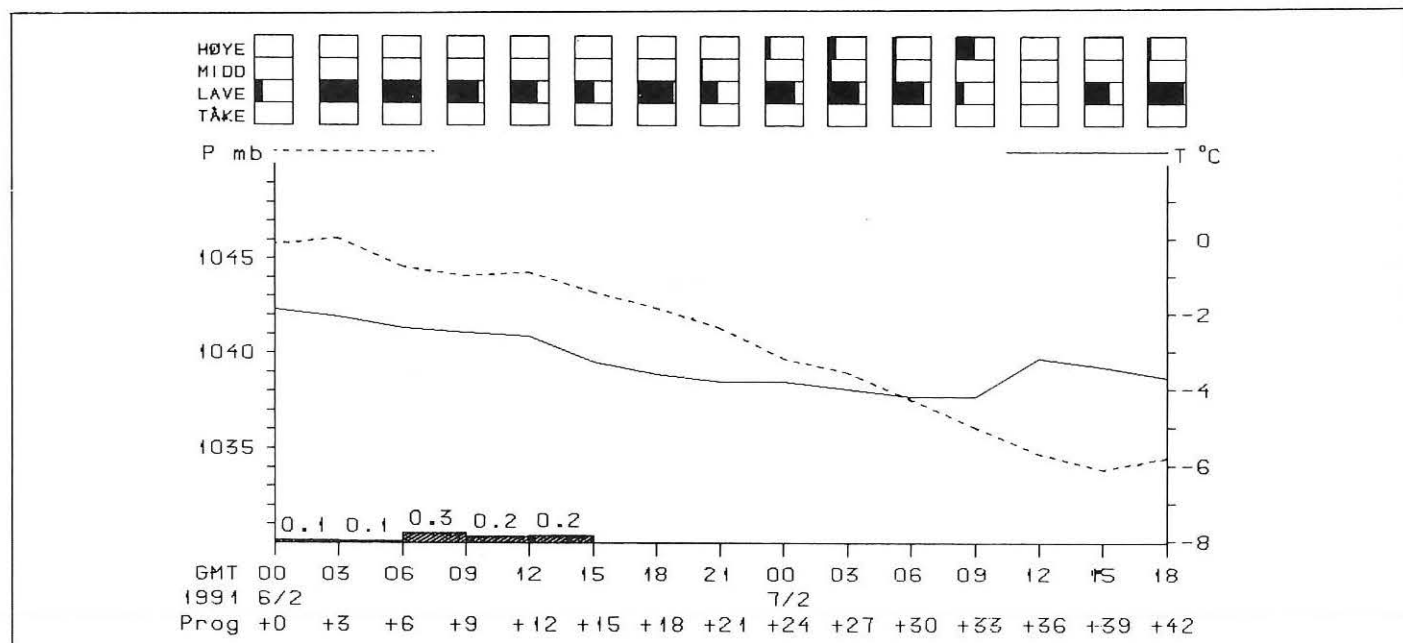
Meteorogrammene legges ut på fylkesfiler etter behov og oppdateres senest kl. 06 og 18 hver dag.

DNMI leverer programvare som gjør det mulig å vise nevnte produk-

ter på PC. Her i Aust-Agder har vegvesenet tatt systemet i bruk fra 1991, og har opprettet 14 spesifiserte geografiske posisjoner:

1. E 18 Kråkevann
2. E 18 Vik
3. E 18 Våjekleivene
4. E 18 Østerholtheia
5. Rv 415 Hovde bru
6. FV 271 Mjåland bru
7. FV Felle
8. RV. 9 Hinnebu
9. RV. 9 Åneland
10. RV. 9 Bjørndalen
11. RV 403 Ivedal
12. RV 12 Ellingstjønn
13. RV 12 Gylia
14. RV 12 Berdalsbru

Dette er meteorogram som viser



hvordan været skulle bli ved E 18 Våjekleivene i tiden 6. 2. kl. 00 frem til 7. 2. kl. 18. Skjemaet viser nederst navnet på den posisjon prognosen er interpolert til. Vinden er angitt som en vektor med retning inn mot fir-kanten i ene enden og med tverrstreker i andre enden. En lang strek angir 10 knop og en kort strek angir 5 knop vindhastighet. Den horisontale aksene er tidsakse. Nærmest aksene står klokkeslettene i GMT, deretter år, dag/måned og nederst antall timer (f. eks. +12) fra prognosens starttidspunkt. For å regne om fra GMT til norsk tid må de angitte klokkeslettene økes med 1 time om vinteren og med 2 timer i sommerhalvåret.

Nedbørsmengden (mm vannhøyde) i 3 timer er gitt som søyler. Høyden av søylene øker med nedbørsmengden, som også er angitt i tall(mm/3 timer) på toppen av søylene.

Lufttrykket (P) ved havets overflate angis av den stiplede linjen. Aksene til venstre viser verdiene i millibar

(mb). Heltrukken linje angir temperaturen (T) 2 meter over modellens terreng. Verdiene kan leses i grader celsius på aksene til høyre. Skydekket er angitt i prosent i 4 høydenivåer. Helt overskyet (100%) er vist ved at hele ruten er svartet. De fire høydenivåene er:

HØYDE: 5000 m over bakkenivå
MIDD: 5000-1500 m " "
LAVE: 1500-50 m " "
TÅKE: 50-0 m " "

Prognosen stemte meget godt for dette tidsrommet. Nedbøren mellom kl 06 -15 den 6. 2. var en realitet, selv om TV kvelden før kunne melde om lettskyet, pent vær uten nedbør.

Vedlikeholdsavdelingen kan stort sett si seg fornøyd med de mottatte værprognosene hittil. Et lite minus har vært avvik i de faktiske og de oppgitte temperaturmålingene.

Første hedersbevisning fra vedlikeholdet

Det var under festmiddagen på vedlikeholdskonferansen på Tormod Frøysnes delte ut vedlikeholdets første hedersbevisning til Jonn Reidar Kristensen.

Det hersket ingen tvil om hvem som skulle motta prisen, for, som TF sa, "Ja, Jonny, du er sånn en likande kar, du pusler og steller hos oss - en takk for din hjelp, at du lasset vårt drar - du fortjener en heder, vår "floss"!



Avtale med NSB reisebyrå

Statens vegvesen Aust-Agder har inngått en samarbeidsavtale om bruk av reisebyråtjenester. Avtalen forplikter ansatte til å bruke NSB reisebyrå ved bestilling av reiser og opphold i forbindelse med arbeidet.

Bestilling av reiser og opphold foretas på NSB reisebyrå i Arendal, tlf. 23764. Den vanligste måten betaling foregår på, er at vi tar ut forskudd hos kassereren, og betaler direkte til reisebyrået. Det er også mulig at NSB reisebyrå sender regning til vegkontoret.

Reisebyrået skal hjelpe oss med alle spørsmål om reise og opphold. Ta kontakt, og be dem komme med forslag til hvordan reise og opphold kan ordnes på raskest og rimeligst måte.

Innkjøpsseksjonen,
Odd Bjørn Rørendal

Håndbøker fra vegdirektoratet

155 -VALSEBETONG
Veiledning 0076 sider.

Håndboken omhandler produksjon, transport og utlegging av valsebetong. Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken fra Håndboksekretariatet for kr. 31, - pr. eksemplar + forsendelse.

157 -FERJESTATISTIKK
Vegdata 0284 sider

Ferjestatistikken er utarbeidet på grunnlag av trafikkoppgavene ferjeselskapene hver måned sender Vegdirektoratet via Vegkontorene. Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for kr. 93, - pr. eksemplar + forsendelse.

VINNER AV JULEKRYSS

Av 17 innsendte besvarelser ble følgende trukket som vinner av julekryssordet: Stein Brændholen, Jederveien 4 A-Jeløy. Vi gratulerer!

Vannrett

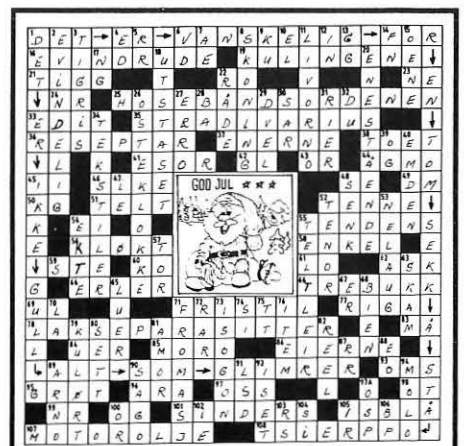
- | | |
|----------------------------|--------------------------|
| 1 Bildet | 58 Mynt |
| 13 Avfall | 60 Fryse |
| 16 Motormerke | 62 Bib. person |
| 17 Idioten | 63 Vegsentralen |
| 18 Trette | 64 Nisse |
| 21 Nektelse | 66 Prester! |
| 22 Merkedag | 67 --- radio |
| 24 Vekst | 68 Vegen |
| 25 Gi | 69 Spjære |
| 27 Vokalen | 71 Sjødyr |
| 28 Tirre | 72 Vanskelige |
| 29 Øyner | 73 Sted i Aust-
Agder |
| 31 Banke | 76 Voksen |
| 32 Fugl | 77 Trenden |
| 33B Ukjent | 82 Legemsdelen |
| 34 Vokaler | 83 Redskap |
| 35 Aust-Agder
kvinner | 86 Stu |
| 42 Roald Knutsen | 87 Stadiet |
| 43 Slagsted | 89 Mål |
| 44 Røys | 90 By |
| 45 Bib. navn | 91 Varemerke |
| 46 Person fra
Midtøsten | 93 Forkortelse |
| 48 Blomst | 94 Spasere |
| 49 Klokke | 96 Læresetninger |
| 50 Naboer | 98 Bli samde |
| 52 Forkortelse | 101 Ofret |
| 53 Sprengstoff | 103 Drikk |
| 55 Våpen | 104 Ledd |
| 56 Skråning | 105 Området |
| 57 Ikke | 107 Slektinger |
| | 110 Rom |
| | 111 Morkent |
| | 112 Drikk |
| | 113 Svi |

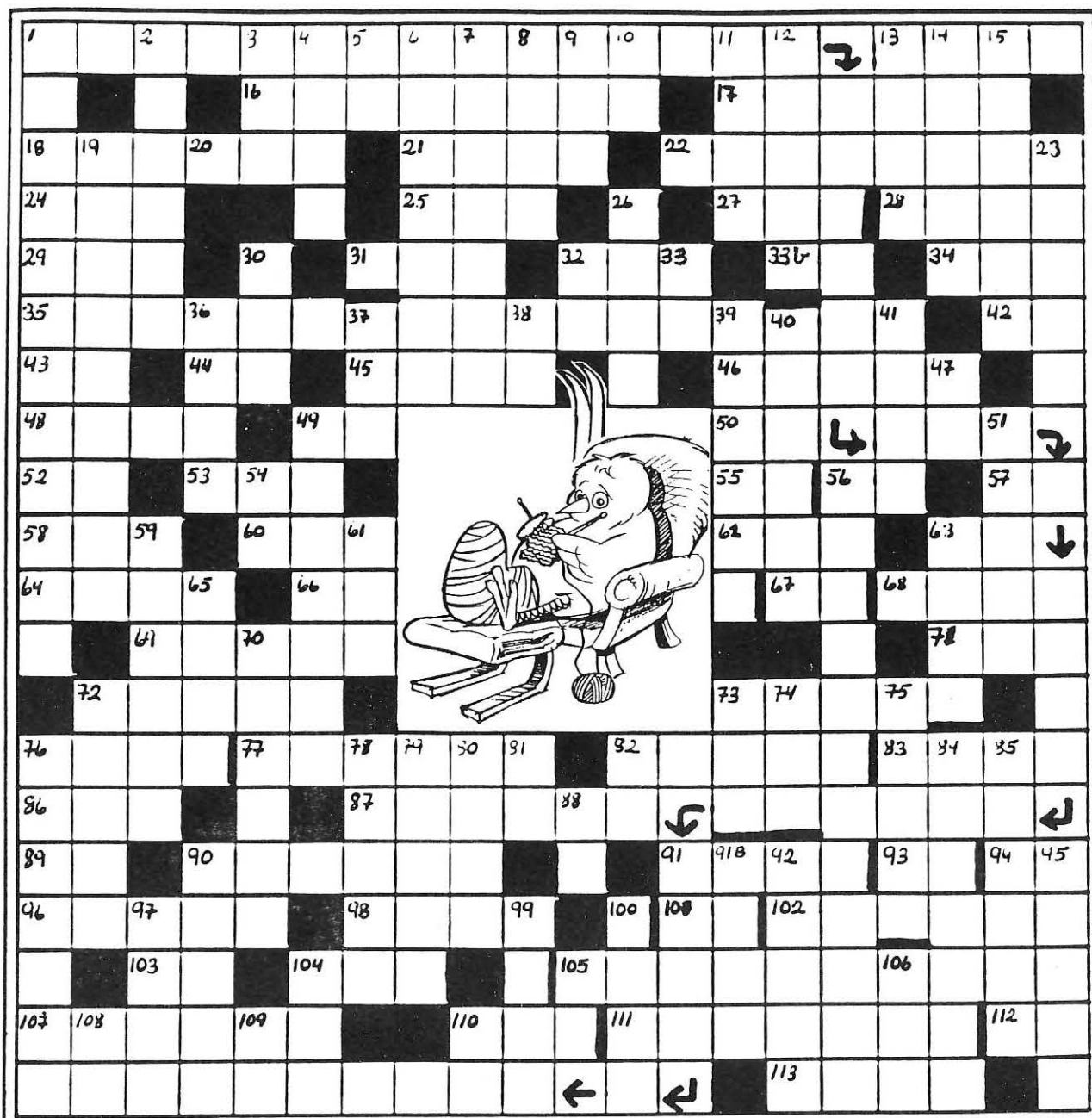
BANKGIRO	
KJØPT AV FOR AVREIENING	
0 2. 01. 91	
GIR TIL DEN SPAREBANK	
HOS DENNE AVDELING	
MOTTAKERENS NAVN, ADRESSE/POSTNR./STED	
Satans Vegvesen Aust-Agder Dokument 173 4801 Arendal	
TE BANKKONTONR (11 SIFTER)	REFERANSENH
0625 05 9231	+5063489453

KJÆRT BARN-

At "kjært barn har mange navn" er et ordtak vår kasserer Aina Franksen kan underskrive på. Blant haugevis av bankgiroblanketter som ankommer kassererkontoret daglig, fant Aina for en tid tilbake en giro som var stemplet i Grimstad Sparebank, og med følgende navn på mottager: Satans Vegvesen, Aust-Agder. Kanskje fra en bilist som klager på saltingen, hva vet vi?

PÅSKE





VEG-KRYSS

Loddrett

1 Finnes det mange av på Stoa

- 2 Fjern
- 3 Åre
- 4 Glød
- 5 Pronomen
- 6 "Himmel"
- 7 Stilling
- 8 Lem
- 9 Tanke
- 10 Øyne
- 11 Eske
- 12 Guttenavn

- 13 Guttenavn
- 14 Profeter
- 15 Stikk
- 19 Lidelsen
- 20 Preposisjon
- 23 Arr
- 26 Gi ly
- 30 Fisk
- 32 Like
- 33 Bekreftelse
- 36 Idiot
- 37 Arter
- 38 Kjemisk tegn
- 39 Dekke

- 40 Insektet
- 41 Uavgjort
- 47 Båt
- 49 Panoramaet
- 51 Sy
- 54 Tall
- 56 Viktig avd. i Vegvesenet
- 59 Bedrift i Aust-Agder
- 61 Spise
- 63 Urne
- 65 Dyr
- 70 Snakker

- 72 Lede
- 73 Armé
- 74 Legemsdel
- 75 Eng
- 76 Retningslinje
- 78 Pronomen

- 79 Dalsidene
- 80 Anlegg
- 81 Rekke
- 82 Avis
- 84 Prestere
- 85 Besvimte
- 88 Byge
- 90 Reim
- 91b Falt
- 92 "Snakket"
- 95 Plass

- 97 Slektning
- 99 Trell
- 100 Stedsnavn
- 104 Trekke
- 105 Idag
- 106 Organisasjon
- 108 Vokaler
- 109 Voks
- 110 Tigg

B. Eide/1991

Navn:.....

Adresse:.....

Vinneren får tilsendt en overraskelse i posten. Løsningen må være innkommet innen 15. 4. og sendes til Sørlands-Porten, Postboks 173, 4801 Arendal.

Det store lodd:



Alle drømmer om påske på Bjørnevassbu!

Etter 40 år i Vegvesenet har verkstedformann Helle luell i år vunnet det store lodd: påskeferie på Bjørnevassbu!

I år hadde det meldt seg 80 søkere, forteller hyttesjef Odd Bjørn Rørendal. Trekningen ble foretatt i to vitners nærvær. Det er ikke mange vegfolk som er så heldig å få feire påske på Bjørnevassbu, det lar seg rett og slett ikke gjøre at alle, en gang i livet, kan få en hel påske på hytta. Derfor holdes det loddtrekning hvert år etter bestemte regler: alle ansatte kan legge inn en loddsett. I tillegg kan det legges inn en ekstra loddsett etter hvert ti års ansettelse. Dermed blir sjansen større for folk med lang

ansiennitet, men ingen er helt sikker på å få hytta.

Og når en har vunnet en gang, kan vedkommende aldri mer delta i lotteriet! Vegvesenet leier også ut to leiligheter ved gamle Valle vegstasjon. Også disse er populære i påsken, med stor etterspørsel. Mange foretrekker disse framfor hytta. De er velutstyrt med innlagt kaldt og varmt vann, dusj, elektrisitet og tv. Det er bare ti minutters biltur fra vegstasjonen og opp til det fineste påskefjell.

Bjørnevassbu har en langt enklere standard, med utedo, brønn og kun et solsellepanel på taket for å gi elektrisk lys. Etter

ombygging for en del år siden er den imidlertid i god stand, og den svarer tydeligvis perfekt til vårt bilde av ei ekte påskehytte.

Overingeniør Åvald Bakken besøkte hytta for første gang vinterstid en week-end i mars. Han var svært begeistret over hyttas standard. Det var imidlertid snøvær og kuling hele tida, og dårlige forhold for uteliv. En tur til skisenteret Halbjørnsekken på Skafsåsida var vellykket. Der var det mindre værhardt.

- Jeg hadde meldt meg på til påska også, av gammel vane, men vant ikke. Drømmen er å ha den i påska. Jeg vant Valle en gang og det var veldig fint med små unger. Men Bjørnevassbu er likevel det vi drømmer om.