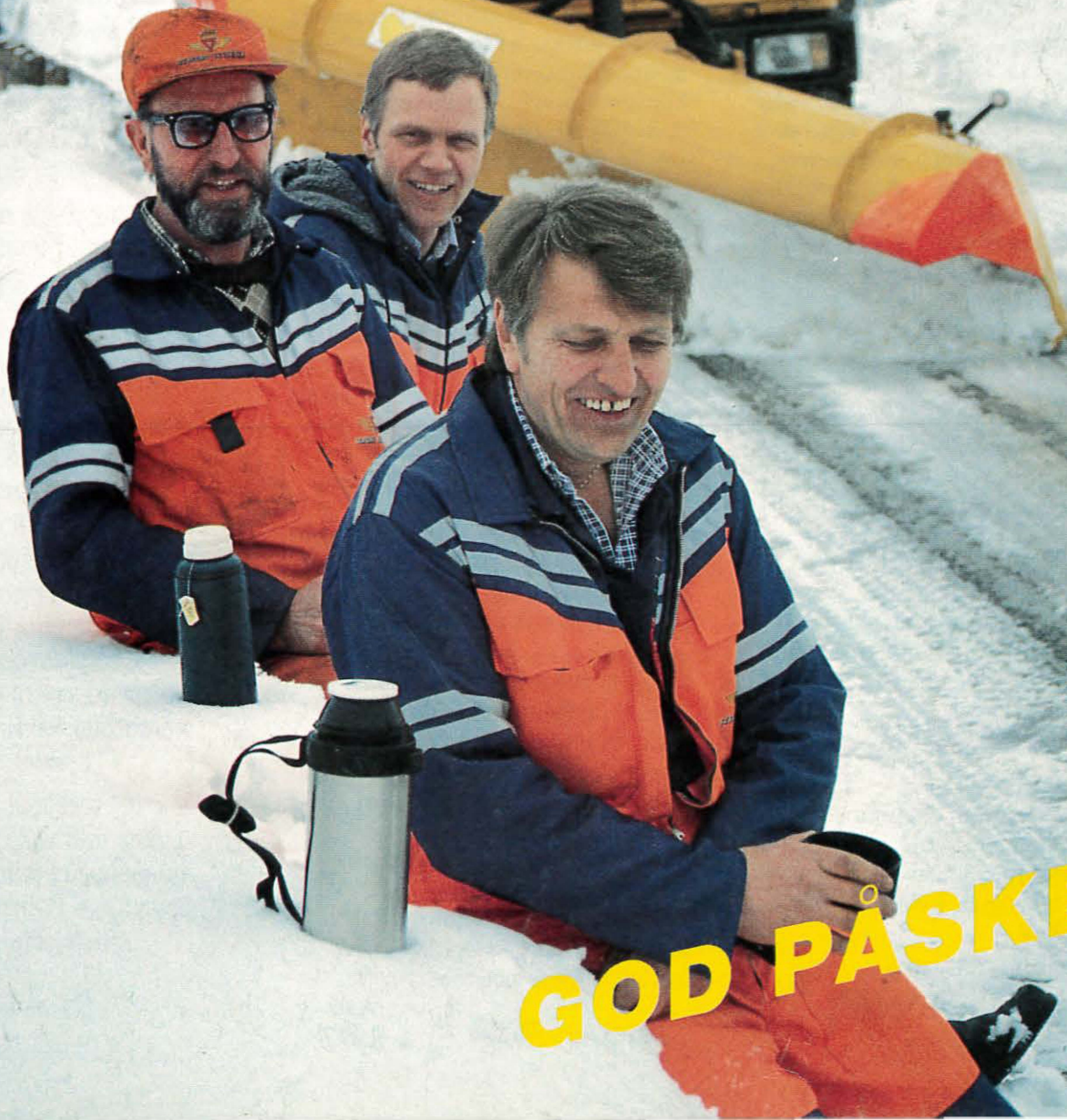


BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN,
AUST-AGDER

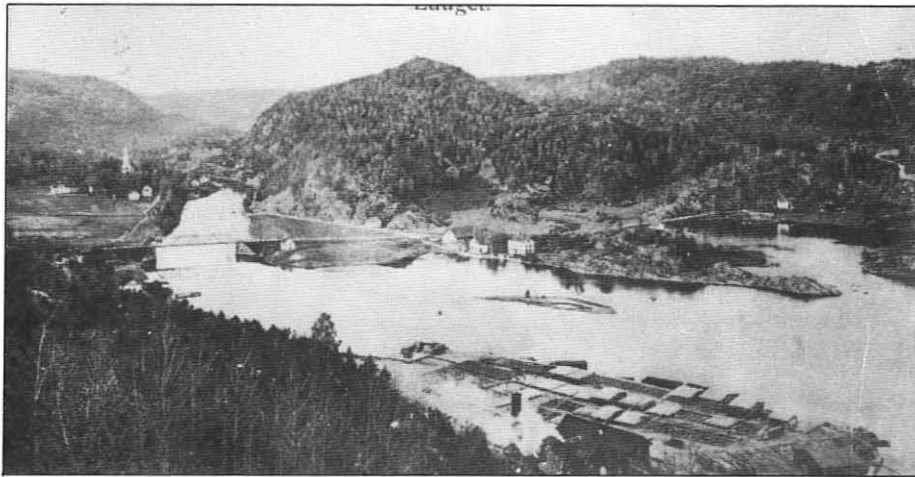


Sorlandsporten

Nr. 1 APRIL 1992



GOD PÅSKE!



HVOR I ALL VERDEN...

Bildet denne gang er tatt øst i fylket, antagelig mellom 1905-1910. Brua til venstre på bildet knytter sammen en nåværende riksveg på begge sider av elva. Det store sagbruket i forgrunnen skulle vel også kunne gi en pekepinn om hvor vi er?

Handlingsplan for likestilling i Aust-Agder Vegvesen:

Arbeidsplass for begge kjønn



Utvalgets leder
Jens G. Andersen

følgende representanter:

Fra ledelsen:

Jens G. Andersen, leder

Trine Conradi

Øystein Lien

Anne Sofie Samuelsen (vara)

Fra hovedsammenslutningene:

Aud Lisbet Jørgensen (YS)

Inger Jørgensen (vara)

Øystein Tobiassen (AF)

Nils M. Rakvåg (vara)

Ole Selås (kartellet)

Bjørn Ljøstad (vara)

Aase Liv Lauvland er sekretær

Vegsjefen har i samråd med organisasjonene oppnevnt likestillingsutvalg for Statens vegvesen. Aust-Agder. Utvalget består av

for utvalget.

Alle ansatte har ansvar for å arbeide for reell likestilling i etaten. Et spesielt ansvar hviler på linjeledelsen og arbeidstakerorganisasjonene. Likestillingsutvalget skal fungere som et støtteledd, og være rådgiver/pådriver for dette arbeidet

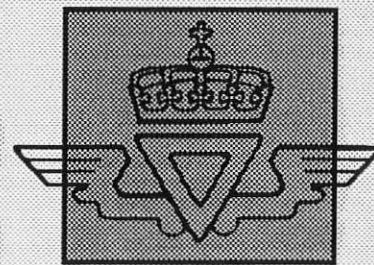
For å fremme likestilling i vegvesenet, må vi arbeide for at flere kvinner kommer inn i alle typer stillinger hvor de er underrepresentert. Dette kan gjøres på lang sikt gjennom styrt rekruttering. Skal vi imidlertid oppnå resultater på kortere sikt, må vi satse på en utvikling av de kvinner som allerede er i etaten. Målet må være å fremstå som en attraktiv arbeidsplass for begge kjønn.

Utvalget har utarbeidet et forslag til handlingsplan for likestilling for Aust-Agder vegvesen. Planen gjelder for to år (1992/93) og av mange oppgaver er kartlegging av hinder for reell likestilling i vegvesenet prioritert, og forutsettes gjennomført i 1992. Vi vil komme tilbake til en nærmere presentasjon av planen når den er ferdig forhandlet med arbeidstakerorganisasjonene.

Av totalt 295 ansatte i Statens vegvesen, Aust-Agder, er 51 kvinner. I tekniske stillinger har vi idag ingen kvinner, og det bør vi forsøke å gjøre noe med...

AaL

Sørlands-Porten nr. 1 -1992



Sørlands-Porten

Nr 1 april 1992

Bedriftsavis for Statens Vegvesen, Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret,
Postboks 173, 4801 Arendal

Redaksjonsutvalg: J. G.
Andersen, T. Conradi, F.O.
Jørgensen.

Reportasjer: Mads Krogh og
Ottar Johansen

**Redigering, lay out, sats og
ombrekking:** Ottar Johansen,
Frlanserne på Sørlandet

Repo, montasje og trykk:
Møland Offset a.s.

Opplag: 900

Omslag:

Du milde vinter – er et hovedtema for dette nummeret av Sørlands-Porten. Vi måtte helt til rv. 45 for å finne normal vinter i år. Her møtte vi det opplagte påskemotivet: brøytebilførerene Thorleif Haugen Soltun og Bjarne Voldseth, sammen med vegmester Pål Haugen. (1. side)

På E 18 – anlegget Rømyr – Lunde traff vi 23. mars brugjengen i sving med støyping av Ramleth bru. (Siste side)

VI GRATULERER!

60 år:

27.10. Lyngmyr, Oddmund

02.11. Bjormyr, Arne

18.12. Strand, Arvid

21.12. Seiersnes, Leif

65 år:

20.10. Wilson, Peter A.

10.11. Jensen Tveit, Gunhild



Målstyring og resultatrettet ledelse

Målstyring og resultatrettet ledelse skal legges til grunn for drift av Statens vegvesen. Temaet har derfor stått sentralt i Vegdirektoratets ledelsesutviklingsprogram for 1990-92. I midten av februar var ledergruppene i Østfold, Vest-Agder og Aust-Agder samlet til en 2 dagers konferanse i Kristiansand. Samlingen hadde som mål - blant annet - å lage en plan for videreføring av målstyring i hele organisasjonen.

Det vi skal rapportere på av måloppnåelse til Vegdirektoratet er fastlagt, og systemet er under videre utvikling. Hvordan målstyringsar-

beidet skal legges opp lokalt, står til det enkelte vegkontor. For vårt vedkommende har vi utviklet en strategisk plan (handlingsplan) for vegplanperioden 1990-93 som sammen med de årlige budsjetter danner grunnlaget for årsplanene for hele vegkontoret og avdelingene. Våre årsplaner for 1993 er den 3. i rekken.

De planer som foreligger er i stor grad utarbeidet av ledersjiktet. Etter denne "prøveperioden" ønsker vi nå å gå videre utover i hele organisasjonen. Hvordan dette skal gjøres må vi ta stilling til etter hvert, men poenget er å få fram gode tanker og ideer for fortsatt utvikling av etaten. Målformuleringene må utarbeides i fellesskap på de ulike nivåer.

I forbindelse med utarbeidelsen av de fylkesvise bidrag til Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1994- 97 har Vegdirektoratet utarbei-

det forslag til strategiske mål, som skulle "brytes ned" til fylkesnivå. Dette er gjort i vår besvarelse. Som et eksempel på målformulering kan jeg nevne: "E 18 skal ha vegbelysning".

Stortinget skal behandle NVVP 1994-97 våren 1993. Deretter er det vår tur igjen. Da skal vi på grunnlag av Stortingsbehandling og korrigerte strategiske målformuleringer fra Vegdirektoratet utarbeide vår handlingsplan - med målformuleringer for perioden 1994-97.

Det er fortsatt en del tid å gå på her. Men i mellomtiden har vi årsplanen(e) for 1993. Da bør vi være med flest mulig av oss.

Mars 92/Gj

INNHOOLD

- 2: Handlingsplan for likestilling
Vi gratulerer
Hvor i all verden...
3. Målstyring og resultatrettet ledelse
Arbeidsmiljøutvalget
4. Mindre salting i år
5. Hundretusenere spart
7. "Mot normalt" på rv. 45
Helårsåpent mulig
8. Tøff jobb for brøytejungen
10. Brukerundersøkelsen
11. Observant reparatør
12. NVVP 1994-97
14. Nytt fra Rømyr-Lunde
16. Autosys
17. Biltilsynet med tilbud til lastebileiere
18. Målstyring med resultatoppfølging
20. En million om dagen
22. Attføringsverksted
23. Omfattende årsmelding
Uniformer til Biltilsynet
24. Stiller i Holmenkollstafetten
26. Birkeland bru
27. Systematisering av førerprøvene
28. Før dagen gryr er brua støpt

ARBEIDSMILJØUTVALGET 92/93

Ledelsen og de ansattes organisasjoner har oppnevnt/valgt nye representanter til AMU som dermed får følgende sammensetning for 1992-93:

Fra ledelsen

Medlemmer:

Ass. vegsjef
Olav Dukefoss
Administrasjonssjef
Anne Sofie Samuelsen
Overingeniør
Reimund Nielsen
Stasjonssjef
Helge Skagseth

Fra de ansatte

Medlemmer:

Hovedverneomb./fagarb.
Arvid Strand (NAF)
Hovedtillitsmann
Paul Løvdal (NAF)
Formann
Torleiv H. Åkre (NAF)
Førstesekretær
Torstein Riber (ELF)

Varamedlemmer:

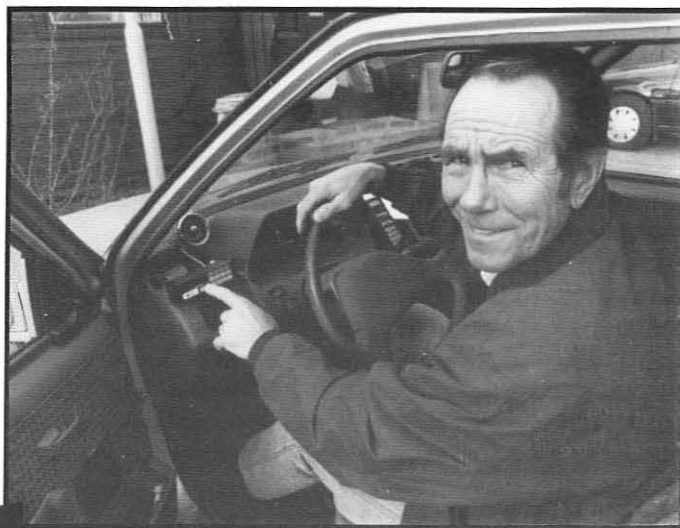
Vegsjef
Harald Gjerstad
Driftssjef
Kjetil Nylund
Plansjef
Harbo Colbjørnsen
Biltilsynssjef
Jens G. Andersen

Varamedlemmer:

Avd.ing
Kai Jørgensen (NITO)
Overingeniør
Finn Ole Jørgensen (NIF)
Avd.ingeniør
Kjell Backe-Hansen (SBF)
Maskinfører
Helge Berntsen (NAF)

VED KYSTEN:

Klokka sju hver morgen, på veg til arbeid, kjører vegmester Kåre Karlsen på E 18 forbi Stoa. Han bremsar så hjulene låser seg - og lesar av et par fintfølende instrumenter som er montert på dashbordet i den kjappe lille Renaulten. Instrumentene viser bilhjulenes friksjon mot vegbanen, dvs om det er glatt på vegen. Friksjonsmålingene inngår i det landsomfattende forskningsprosjektet "Salting - trafikksikkerhet", der Aust-Agder deltar for E 18-strekningen Akland-Grimstad.



- Vesentlig mindre salting i år



Fire ganger i døgnet, kl. 6, 11, 15 og 22 foretar den som har ansvar for beredskapen måling av luftfuktighet og temperatur og av temperatur i vegdekket på faste steder i distriktet. Er det glatt på Woie i Moland, er det grunn til å regne med glatte også andre steder, og salting og eventuell strøing blir satt i verk etter bestemte rutiner.

- Våre tiltak skal ta utgangspunkt i værmelding, de detaljerte meteogrammene som vi får fra Meteorologisk Institutt - og vår kjennskap til de stedlige forhold, sier vegmester Karlsen.

- Friksjonsmålingene hittil i vinter har vist at ved Stoa har det ikke vært glatt på E 18 en eneste gang. Østover har det vært noe glatt, men det har vært svært lite. Dermed har vi langt på veg oppfylt kravet om at det ikke skal være glatt på hovedvegene.

VÅRRENGJØRING

- Vi glemmer fort forholdene fra år til år, nå har vi hatt fem nedbørsfattige og milde vintre. Men jeg kan ikke huske noen vintre med så lite snø og kulde som i år. Det har ført til betydelig omlegginger i vedlikeholdets arbeidsoppgaver. I stedet for snørydding og skraping er vi i full gang med vårrengjøring av vegene, feiing og spyling. Desember er vanligvis den måneden som medfører størst kostnad til vintervedlikehold, og julemåneden hadde jo også siste år temperaturer og forhold i nærheten av det normale.

- I vinter har vi saltet vesentlig mindre enn i fjor. Likevel er kostna-

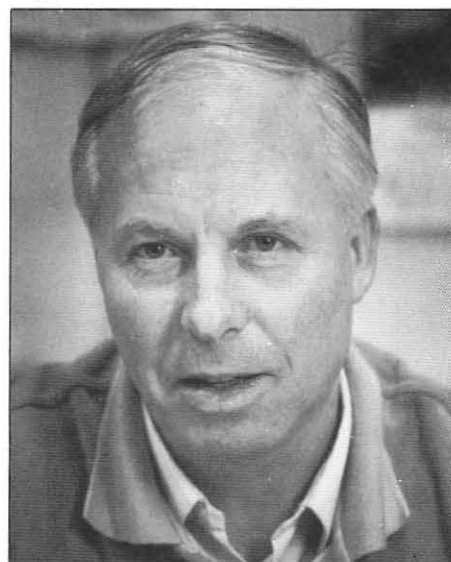
dene til vintervedlikehold blitt betenkelig høye. Det henger bl.a. sammen med avskrivning av kapitalutgifter til saltløsningsanlegget på Moy Moner. På E 18 går 65 prosent av utgiftene til salting, så selv om det ikke har vært snø, blir det snakk om store beløp med dagens krav til standard. Vasking av kantstolper og brøytestikk, som vi har drevet mye med i vinter, koster også penger. Det spørs om vi ikke må vurdere standarden opp mot kostnadene - etter min oppfatning er bilistene villig til å akseptere noe glatte en gang i mellom, og heller avpasse kjørehastigheten etter forholdene.

I vinter har vedlikeholdet også vært ute med kvistkutteren og ryddet bort greiner som som har stukket ut i veien. Det har også blitt tid til en del manuell rydding langs vegene.

- Det er ikke vanskelig å finne på oppgaver, selv om det er mildt og bart, men med det maskinutstyr vi nå bruker, blir vi nok på sikt nødt til å vurdere bemanningen i vedlikeholdet.

DEKKSLITASJE

- Alt i alt har dette vært en grei vinter sett fra vegmesterens synsvinkel. Det eneste minuset er slitasjen på vegdekket. Teleløysing flere ganger i løpet av vinteren sliter mer på dekket enn om det er konstant tele - og piggdekkene sliter mye på den bare asfalten, sier vegmester Karlsen.



Driftssjef Kjetil Nylund:

- Mange tror vi sparer så veldig mye penger på disse snøløse og milde vintrene. Dessverre går det likevel mye penger. Vi må betale lastebileierne vi har kontrakt med for å være i beredskap. Dette skal utgjøre omkring 40 prosent av det de ville fått for brøyting i en normal vinter. De må være tilgjengelig i tilfelle det skulle komme snø, og vi må betale dem for å være på plass når vi trenger dem.

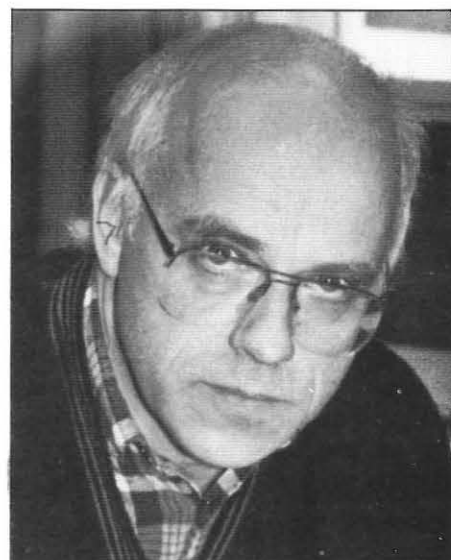
- Med værforhold som nå får vi også store utgifter til strøing og salting. Temperaturen pendler ofte rundt null, vi får nedbør og våte veier, som fryser når temperaturen plutselig synker til under null.

- Piggdekk på bar asfalt gir også stor slitasje på vegdekket. Vi får også teleløysing flere ganger i løpet av vinteren, særlig ille for folk som bor langs en fylkesveg uten fast dekke.

- Så alt i alt har jeg vondt for å tro at vi på lang sikt tjener noe på det milde vinterklimaet. Rent umiddelbart virker det nok som om vi får mindre utgifter, men det viser set at utgiftene bare blir overført til andre prossesser. Vegene skades mer enn vi er klar over. Som driftssjef ønsker jeg meg gammeldagse vintre, med kaldt, stabilt vær. Som jeg tidligere har gitt uttrykk for, er jeg også bekymret på vegne av lastebileierne som skal tre til om vi virkelig får en snøvinter igjen. Med

dagens lave inntektnivå er jeg redd for at de ikke makter å holde et fullgodt teknisk nivå på materiellet, slik at de ikke vil klare belastningen om vi får en snøvinter igjen.

Driftssjefen kan ellers fortelle at vegberedskapen skal samles ved fem vegtrafikkentraler med døgnvakt. Aust-Agder hører til Rugtvedt i Telemark, som omfatter fylkene fra Buskerud til Vest-Agder. Den nye beredskapen er drøftet på et møte nylig. Nylund regner med at det fortsatt vil være nødvendig med en lokal beredskap, og håper at den nye vegtrafikkentralen ikke vil medføre for store kostnader. Den nye sentralen skal være operativ 1. juni.



Biltilsynssjef Jens G. Andersen:

- Det uvanlige vinterværet berører ikke oss så sterkt, men problematikken piggdekk/ piggfrie dekk er jo svært aktuell. Som forholdene har vært i vinter, ligger det svært godt til rette for å kjøre piggfritt.

- Når det gjelder bilparken, er det klart at salting kombinert med fuktig og mildt vær øker rustproblemene. Her vil kaldt og tørt vær selvsagt være å foretrekke.

- Trafikksikkerheten i sin alminnelighet blir også berørt. Bar veg gir bedre veggrep, men dermed er det grunn til tro at hastigheten også øker, så det kan nok slå ut begge veier.

Du milde vinter...



Vegmester Pål Haugen og brøytesjåførene Thorleif Haugen Soltun og Bjarne Voldseth ved fjellovergangen Rotemo-Dalen. I år har de klart å holde veien åpen - bare en gang var det nødvendig med kortvarig stenging.

I INNLANDET:

- Hundretusener spart på snøbrøyting

Vegmester Pål Haugen, Valle vegstasjon:

- Første april regner vi oss ferdig med vintervedlikeholdet. Etter den tid er det bare enkelte dager oppe på fjellovergangene vi kan vente snøfall av betydning. I fjor måtte vi ut og brøyte 21 - 22 april, men slikt er unntak. Når påska er over, regner vi med at det skal være greit. Ved utgangen av mars er vi ferdig med vinteren, i hvert fall i lavlandet.

Ved kysten har det ikke vært vinter i år. Hva med innlandet - og høyfjellet? Vi kjørte til Valle for å høre om det hadde vært vinter der.

Ved Byglandsfjord så vi antydning til snø på de høyeste toppene. Men veien var bar, tørr og fin helt fram til vegstasjonen i Valle. For sikkerhets skyld spurte vi først om vinteren nå er definitivt over - store snøfall i slutten av mars/begynnelsen av april forekommer vel. Vi pratet med vegmester Haugen 20. mars - og kan selvsagt ikke garantere at snøen ikke laver ned når dette leses. Men hvordan har vinteren så langt vært i Setesdalen i år, Haugen?

VINTEREN KOM TIDLIG

- Den startet tidlig med mye uvær som endte med at vi måtte stenge Brokke - Suleskard rundt 10. november. Så fikk vi en fin måned til omkring 15 desember. Fram til jul- og nyttårshelga var det dårlig vær igjen med mye snø og slaps. Si-

den har vi hatt det fint i lavlandet, med stort sett bar veg. Enkelte små snøfall har bare gitt noen få centimeter med snø.

MYE SAND - LITE BRØYTING

Temperaturen har imidlertid ligget mye rundt null, med frost på morgensida, noe som har krevd strøing. Vi har strødd betydelig mer enn i fjor, rundt 3000 kbm sand, ca. 50 tonn med salt på høsten, da det var en del rimfrost.

Hvis vi ser på snøbrøyting, så har vi brøytet totalt 3000 km mindre i år enn i fjor, fram til 1. mars, det er bare omkring to tredjedeler av det vi brøyter en normal vinter. Det er særlig i de nedre deler av området, i Bygland og Valle, at det har vært lite brøyting i år. Værskillet går omtrent ved vegstasjonen i Valle, ser det ut til. Nord for Valle har forholdene vært bortimot normale.

"Mot normalt" på rv. 45

Valle vegområde har også ansvar for vintervedlikehold av rv. 45 Dalen-Rotemo, som går 17 km inn i Telemark. Dette er en værhard og snørik fjellovergang i 800 meters høyde. Aust-Agder gjør jobben for Telemark her, mens telemarkingene tar seg en tilsvarende værhard fjellovergang, 11 km på strekningen Hovden-Haukeligrend.

- På rv. 45 har det vært i underkant av normalt, men i så stor høyde har det vært både snø og kulde. Nå er snødybden 90 centimeter. I vinter har vegen bare vært stengt en gang, natta mellom 4. og 5. januar, og det er mindre enn normalt.

HUNDRETUSENER SPART

Hvis vi ser på brøyting og vintervedlikehold totalt, har vi spart inn 2-300.000 kroner på den milde vinteren, trass i at vi har hatt større utgifter til strøing. Dermed har vi greid oss noenlunde brukbart med de reduserte bevilgningene til vedlikehold.

Også for to år siden var det mildt og lite snø i Setesdal, men i fjor var det en mer normal vinter for hele distriktet, sier Haugen.

- Hva driver dere med på vegstasjonen når dere ikke er opptatt med snørydding?

- Vi har drevet en god del med skogrydding og viltrydding, arbeid som jo gir mer varige resultater enn snørydding.

TELEHIV PÅSKEPROBLEM

- Påsken nærmer seg - hva tenker vegmesteren på i den forbindelsen?

- Det som ofte kan være et problem ved påsketid, isete og sporete veg, har vi ikke når påsken kommer så sent som i år. Det som er et problem nå, er telehiv, noe folk klager mye på. Det er jo plagsomt når folk kommer med tungt lasta biler. Vi kan ikke gjøre annet enn å anbefale dem å sette ned farten. Vi har prøvd å lappe på det verste, men telehivene er så mange at vi ikke kan greie alt.



-Helårsåpent mulig på Brokke-Suleskar

- Hva med Brokke-Suleskard - den nye turistvegen over høyfjellet til Sirdal?

- Jeg skal innpå og se på forholdene neste uke. Så skal vi ha møte med Vest-Agder og diskutere når det kan passe med åpning, sier vegmester Pål Haugen.

Da jeg var oppe og så i slutten av januar, var det svært lite snø. Men dette området ligger vestvendt, og på strekningen Haukeli-Røldal ligger det et par meter snø. Jeg kan tenke meg at forholdene er omtrent som ifjor, og da åpnet vi 13. mai.

VOLDSOM PÅGANG

Det er en voldsom pågang fra turist-

næringen både i Setesdalen og i Rogaland for å få vegen åpnet. Mange kan ikke forestille seg hvordan det er på en slik høyfjellsovergang, og tror det er like snøfritt der som i lavlandet. I fjor ble det uvær som førte til at vi måtte stenge igjen 2-3 dager etter at vi hadde åpnet.

Personlig mener jeg vi bør åpne omtrent på samme tid som i fjor, slik at vegen i hvert fall er åpen til 17. mai. Det er ennå uvisst om Vest-Agder vil være med på det.

- Trafikken på Brokke-Suleskard er blitt betydelig større enn ventet - den er blitt fylkesveg og det er dem som mener den skal bli en riksveg. Hvordan ser du på dette?

HELÅRSÅPENT MULIG

- Det er klart at vegen er populær. Når vi freser den opp om våren, kommer folk i hopetall for å se hvor langt vi er kommet. I fjor var det sterke protester da vi ventet med å slippe trafikken på en helg for at vegen skulle tørke litt opp. Vi kunne kanskje holde vegen lenger åpen om høsten om vi ville, fram mot jul, men vi har ikke bevilgninger til det.

- Hva ville det bety for dere om vegen ble klassifisert som riksveg?

- Til fylkesveg får vi 17000 kr pr km til vedlikehold, til riksveg 36000. Det er jo en merkbar forskjell. Det er også noen som mener vi burde holde helårsåpent, noe som fra vår side er mulig, så sant det bevilges penger til det. I perioder med stabilt vær vil det ikke by på tekniske problemer, men i perioder med snø og vind ville vi være nødt til å holde stengt.

Tøff jobb for brøyte- gjengen på rv. 45

- Denne jobben kan være tøff i styggevær, sier maskinfører Bjarne Voldseth, en av de fem som deler på brøytingen av rv. 45 Dalen-Rotemo.

Han troner høyt i den kraftige brøytebilen, men når snøfall og storm setter inn og gjør sikten så dårlig at det ikke går å se fra det ene brøytestykket til det neste, føler han seg ikke alltid så høy i hatten.

- Hva gjør du da?

- Kjører på "gefylen", det er ikke annet å gjøre. Under normale forhold er jobben grei. Vi fem har vakt hver vår uke fra fredag til fredag. Er forholdene slik at vi ikke greier jobben alene, tilkaller vi de andre.

Brøytekjørerne på rv. 45 har gode hjelpemidler. Meteorogrammet gir nøyaktige og pålitelige forvarsler - i tillegg er det en værstasjon ved vegvesenets hytte, Bjørnevassbu. Værstasjonen kan brøyterne ringe opp hjemmefra, og få oppgitt vindstyrke, vindretning og temperatur. Ved å

sammenholde disse dataene kan de danne seg et ganske nøyaktig bilde av forholdene, og dermed vite når det er nødvendig å rykke ut.

- I går viste videogrammet at vi kunne vente snøvær mellom kl. 3 og 6 i natt. Det stemte perfekt - og kollega Thorleif Haugen Soltun kunne være på plass med brøytebilen før vegen var blåst igjen.

- Ved langvarig snøvær og vind kan det bli lange økter. For noen år siden kom det et snøfall som var så voldsomt at tre brøytebiler snødde inne på strekningen. Det var ikke trivelig. Det var full orkan og det kom 25 cm snø i løpet av kort tid. I dag ville det ikke skjedd, da hadde vi vært bedre forberedt.

Mens det snør, er brøytebilen den mest tjenlige redskap. Det er sjelden de kjører den store fresen under nedbør.

- Når været retter seg, må vi ut med skrape og fres. Vi bruker å si at det er i godvær vi må stelle vegen - det er jo logisk.

Voldseth har kjørt brøytebilen

på rv. 45 i 11 år. Han er ikke bare begeistret for jobben:

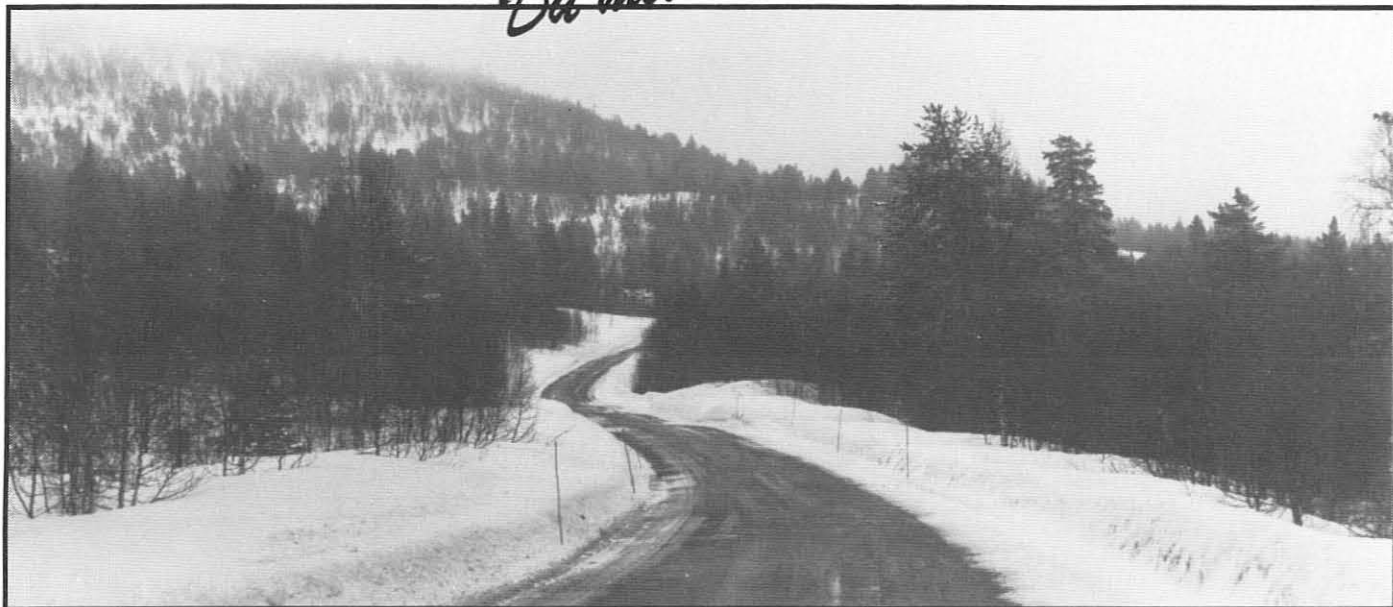
- Det er en belastning både fysisk og psykisk - det kan bli lange økter og det er et ansvar som tynger. Aller verst er det når forholdene er slik at du mener du kan reise heim, men likevel ikke kan være helt sikker på at været forverrer seg og du burde fortsatt å brøyte.

Påsken 1988 gikk det et 200 m bredt snøras over vegen på rv. 45. Dette viser at brøytegjengens respekt for de ekstreme vinterforholdene på strekningen er vel begrunnet. Det var etter denne hendelsen at Telemark vegvesen kostet oppsettning av værstasjonen ved Bjørnevann.

Du milde vinter...



Brøytesjåfør Bjarne Voldseth må hamle opp med naturkreftene på rv. 45.



Brukerundersøkelsen:

Positive reaksjoner på refleks, skog – og viltrydding

Vegmester Haugen har nettopp fått inn resultatene fra vinterens brukerundersøkelse:

- Det er mange som klager på telehiv, men alt i alt er brukerne mer fornøyd i år enn i fjor. Da oppnådde vi en indeks på 2,09, i år havner vi på 2,04. Driftssjefen mener vi bør tilstrebe 2,0 på riksvegene, så vi er jo ikke så langt unna. Vi kan registrere en viss bedring også på fylkesveger og kommunale veger.

På plussiden har brukerne pekt på skog- og viltrydding som en stor forbedring, utbedring med grøftesprenging på strekningen Valle-Rystad er blitt godt mottatt, og mange setter pris på at vi har begynt med refleksbrøytstikk. Positive reaksjoner er det også på den nye vegen fra Bykle til Byklestøylane.

SALTING UØNSKET

På minussiden er det mange som har kommentarer til brøyting og strøing. Meningene er delte, noen mener vi brøyter og strør for mye, andre mener for lite. Når det gjelder salting, er de fleste enig: salting ønsker de ikke. Denne misnøyen har slått tydelig ut på indeksen. Telehiv har jeg allerede nevnt. I Valle sentrum er det misnøye med skilting av avkjørselen fra den nye vegen - næringslivet har mistet mye

handel når bilene kjører rett forbi. Byklarane derimot er voldsomt positive, de sparer inn et par kilometer. Den nye vegen har en flott linje. For gjennomgangstrafikken er det en stor fordel.

Vegstasjonen i Valle er bemannet med 10 mann i utdriften, to oppsynsmenn, en på kontoret og en på verkstedet. Rv. 45 brøytes av egne folk, resten av brøytingen utføres av 7 brøytere på kontrakt.

- Hva er det ellers som ligger en vegmester på hjertet?

- Jeg kan vel skryte litt av samarbeidet med anleggsavdelingen. I forbindelse med de store utbyggingene i fjor fikk vi leid ut både utstyr og mannskap, noe som har hjulpet på vedlikeholdsbudsjettet. I år så det noe mørkt ut, men vinteren har vært bedre enn ventet, så det ser ut til at vi kan klare det likevel. Når det gjelder anlegg, skal strekningen fra vegstasjonen til Rotemo gjøres ferdig etter påske.

Videre utbedring av rv. 12 skal i følge NVVP 94-97 skje på strekningen Langeid - Helle. Det setter vi stor pris på - det er en dårlig strekning med mye telehiv.

Ellers ønsker jeg meg en pott på noen hundretusen årlig til småutbedringer, grøftesprenging, forbedring

av kryss o.l. Vi liker å kunne gjøre synlige forbedringer ut over det vanlige vedlikeholdet. Det behøver ikke koste så mye heller, men brukerundersøkelsen viser tydelig at publikum setter pris på det. Brukerundersøkelsene er i det hele tatt svært nyttige og vi studerer dem nøye. Vi setter inn tiltak der det blir rettet kritikk. I fjor så vi f.eks. at høvlingen var for dårlig, nå har vi satt inn to høvler i området.

ERFARING FRA HØYFJELL

Haugen har vært vegmester i Valle ca. 4 år nå. Han begynte i vegvesenet i 1975 etter noen år for private entreprenører. Fra 82-87 var han ved anleggsavdelingen i Hordaland. Der var det tøffe forhold med rasfarlige strekninger i Hardanger. På rv. 12 er det lite å klage på i forhold, mener han. Han var også en del på Haukeli og var bl.a. med på å legge ut sprengladninger f.eks. å sprengte bort rasfarlige snøskavler om vinteren. Her fikk han verdifull erfaring med høyfjellsoverganger.

Nå trives han i hjembygda Valle, der han bor på et småbruk like ved vegstasjonen.

- På vegstasjonen er vi en grei gjeng, med godt samarbeid, sier vegmesteren i Valle.

Observant reparatør sørget for oppklaring av dynamittyveri

Kl. 0600 om morgenen lørdag 4. januar oppdaget reparatør Oddvar Lindbekk at det hadde vært innbrudd i vegvesenets dynamittlager på Mørlandsmoen.

Begge de to adskilte lagerrommene i "betongbunkeren" var tømt for nærmere 50 kg dynamitt og ca. 70 elektriske tennere.

Lageret - som ligger godt skjult - er omgitt av et høyt nettinggjerde. Både nettingdøra og dørene til lagerhuset var forsvarlig boltet og låst med kraftige hengelåser, som alle var klippet over.

Vegmester Kåre Karlsen uttaler at det fullt og helt er Oddvars fortjeneste at innbruddet ble oppdaget og varslet så raskt. To ganger i uken, og i alle ferier har han påtatt seg å sjekke dynamittlagre, anleggskontorer og brakker innenfor distriktet. Dette er en fast rutine som er kommet i stand bl.a. etter en avtale med anleggsoppsynsmennene Olav Evenesen og Helge Knutsen Asdal.

I tillegg sørger Oddvar for å tømme lagrene rundt på anleggene

for dynamitt før feriene, og samler sprengstoff og tennere i et lager hvor det er inninstallert tyverialarm.

Selv om politi og lensmann ble varslet omgående, var det svært få spor å finne etter tyvene, bortsett fra enkelte fingeravtrykk. De fryktet at ekstremistiske grupperinger kunne stå bak, og at disse kanskje hadde til hensikt å skaffe et eget lager.

Men allerede den 9. januar kunne lensmannsbetjenter fra Moland lensmannskontor pågripe to mistenkte menn på 25 og 27 år, som kort etter innrømmet dynamittyveriet som skjedde nyttårsaftnen. De forklarte at de hadde avlagt to besøk ved lageret. Først stjal de ca. halvparten av dynamitten, for så å forsyne seg med resten 2 dager senere.

Mesteparten av tyvegodsset ble funnet og tatt i forvaring. Men i følge Oddvar manglet det allikevel ca. 50 tennere og 19 kg dynamitt.

Oddvar Lindbekks initiativ og rutinemessige kontrollvirksomhet, som stort sett utføres utenom ordinær arbeidstid, ble nok en medvirkende årsak til at tyveriet ble oppdaget så raskt og tyvene pågrepet.

Det mente også vegmester Kåre Karlsen, som takket Oddvar for jobben, og overrakte blomster på vegne av vegvesenet. I ettertid mener Karlsen at lageret på Mørlandsmoen kanskje ikke egner seg til slik lagring, og overveier å overføre det til andre, mere egnede lagre i de indre kommuner av fylket.



Vegmester Kåre Karlsen takker Oddvar Lindbekk for god innsats med et håndtrykk og en blomsterhilsen.

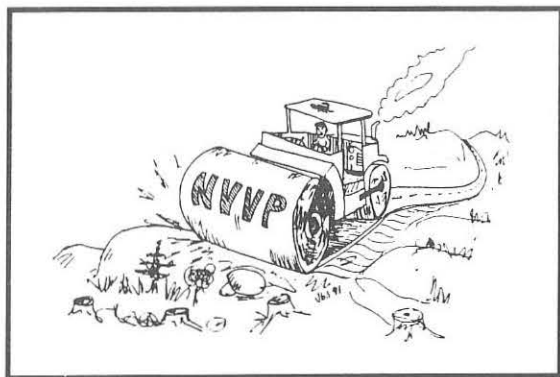
Aust-Agders forslag til Norsk Veg- og Vegtrafikkplan for 1994-97 er nå ferdig og oversendt Vegdirektoratet. Som grunnlag for utarbeidelsen av planen satte Vegdirektoratet en rekke minimumsmål som fylkene skulle oppfylle.

Minimumsmålene er knyttet til tillatt aksellast, til miljø - hvor vegtrafikkstøy, luftforurensning og miljøsoner er det sentrale, til reduksjon i antall skadde/drepte, og til vedlikeholdsstandarder (Så-standard for trafikkrettet vedlikehold). Vegplanforslaget vårt oppfyller minimumsmålene som er satt, med unntak av målet om minimum 10/8-tonns tillatt aksellast på alle riksvegene i løpet av perioden.

For riksvegene :

- 411 strekningen Laget - Bergendal
- 413 Myklandsdalen - Bås
- 417 Renstøl - Bråten

har vi satt målet til 8 tonn tillatt aksellast.



LANGSIKTIGE MÅL

Av mer langsiktige mål har vi for fylket satt opp følgende:

- E18 bygges ut til motorvegstandard innen år 2010.
- Riksvegene 9, 12, 39 og 415 bygges innen 2010 ut med en så høy standard at trafikkantene kan beregne sin reisetid ut fra en gjennomsnittshastighet på 60-70 km/t.
- Langs følgende strekninger (lengre enn 5 km) skal det innen 2010 være gang- og sykkelveger, eller alternati-

**NVVP 1994-97
ER FORELØPIG I
MÅL - OG RUL-
LERER VIDERE!**

ve vegruter med tilfredsstillende forhold for de myke trafikkantene:

- E18 Våje - Tjore.
- E18 Tingsaker - Glamslandsvegen.
- 9 Strømsbu - Frølands verk.
- 12 Valhall - Evje krk.
- 407 Strømmen - Vik.
- 410 Øvre Gartha - Arendal sentrum.
- 420 Torsbudalen - Øygardsdalen.

INVESTERINGSSTRATEGIER

I vegplanen skulle det vurderes to forskjellige investeringsstrategier. I den ene har vi prioritert minimumsmålene som er satt til de ulike miljømålene, og brukt resten av investeringsrammen til å fullføre

ny E18 fra Rannekleiv - Nedenes - Temse. (Alternativ B i planen).

I det andre alternativet (alt. A i planen) har vi prioritert minimumsmålene for miljø tilsvarende, men i tillegg tatt med en del prosjekter ute i distriktene. Resten av rammen brukes også her til E18 prosjektet Rannekleiv - Nedenes - Temse. I dette alternativet vil vi imidlertid ikke kun-

ne ferdigstille denne parsellen før i 1998.

Vi har valgt å anbefale alternativ A overfor Vegdirektoratet. Dette utfra at vi mener det gjenstår strekninger på riksvegene ute i distriktene som har så dårlig standard med hensyn til miljø, trafikkikkerhet og framkommelighet, at det ikke vil være forsvarlig å velge en strategi som vil føre til at disse prosjektene utsettes ytterligere.

ØKONOMISKE RAMMER

Planen bygger på en totalramme på 745,2 mill kr. Til Drift er det avsatt 396 mill, noe som er en viss økning i forhold til den perioden vi er inne i nå. Kravene til standard øker, og nye oppgaver som Driftsavdelingen skal ta hånd om, blir flere og flere. Selv om rammene er økt, vil det likevel måtte foretas prioriteringer og reduksjoner på enkelte oppgaver.

Rammen til investeringstiltak er på 330 mill kr. Dette er tilnærmet samme nivå som vi har til disposisjon i inneværende periode. Rammene fra



NYTT/AKTUELT

Staten til utbedring av fylkesvegene er økt. Totalrammen til disse tiltakene er nå 19,2 mill kr.

Vi har et totalt investeringsbehov for å nå målsettingene på hele 2,26 milliarder kr. Av dette utgjør fullføring av E18-utbygging til motorvegstandard 1,35 milliarder. Med dagens investeringsrammer på 330 mill kr i hver vegplanperiode, er det ikke mulig å nå målene. Fram til år 2010 må rammene økes med 235 mill kr i hver periode - også i 1994-97 - dersom dette skal være mulig. Dersom vi ikke får 565 mill kr i 1994-97, vil vi måtte ha omtrent en dobling, eller 313 mill kr ekstra i de 3 vegplanperiodene fra 1998 til 2010 for å nå målene.

Den videre behandlingen av vegplanen vil vise om vi får gjennomslag for våre problemer og behov.

TRAFIKANT OG KJØRETØY
For biltilsynets virksomhet er det i planen foreslått tiltak som skal forbedre publikumsservicen og tilgjengeligheten av biltilsynets tjenester.

Det er også foreslått tiltak som skal forbedre trafikksikkerheten og standarden på kjøretøyparken ved økt kontrollvirksomhet.



Investeringsprogram- 1994 - 97

Alternativ A som vi anbefaler. Investeringsramme 330 mill 1991-kr.

1 Mindre utbedringer	8,0	21 405 Kattheia	3,0
2 Sp. trafikks.tiltak	12,0	22 406 Senumstad - Stemlona, forst.	0,8
3 Kollektivtiltak	3,0	23 411 Bergendal - Eidbo, forst.	0,5
4 Spesielle miljøtiltak	12,0	24 E18 Rannekleiv - Nedenes - Temse	101,9
5 Servicetiltak	2,0	25 E18 Belysning	15,0
6 Planlegging	22,0	26 9 Vegusdal - Evje, forst.	2,3
7 Til disposisjon	10,0	27 420 Stølen - Vik, forst.	2,0
8 E18 Longum - Stølen, G/S	4,0	28 406 Senumstad, fri høyde	0,4
9 E18 Risdal - Stølevegen, G/S	3,0	29 410 Engekjærdalen	3,0
10 9 Tingbergheia - Evje, G/S	2,5	30 39 Utenom Herefoss	7,0
11 12 Hornnes, G/S	2,5	31 9 Tveit	5,0
12 12 Dåsnes, G/S	3,5	32 9 Åneland kleiver	10,0
13 12 Bygland - Neset, G/S	2,6	33 12 Skomedal syd	2,2
14 402 Lillesand - Viadukten, G/S	1,0	34 12 Hellesteinen	2,1
15 409 Pusnes - Skilsø, G/S	1,5	35 12 Langeid - Besteland	12,0
16 410 Dyvika - Krøgenes, G/S	2,0	36 9 Blakstad bru (oppstart)	8,2
17 414 Myra - Skisenteret, G/S	1,0		
18 415 Svinvika - Ubergsmoen, G/S	6,0	Sum ramme	330,0
19 410 Arendal Øst-Vest	48,0		
20 405 V-A grense - Vegusdal, forst.	8,0		
			OO og RN



- Mi hær vel et sabla godt det herre anlegget nå!

- Mi hær vel et sabla godt drag på det herre anlegget nå!

Anleggsbestyrer Ragnar Fremmerlid gliser sitt breieste glis og oppsynsmennene Sigurd Kløvfjell og Magnar Ellefsen stemmer i - forseringen av Rømyr-Lunde-anlegget går etter planen. Åpningsdato er ikke oppgitt ennå, men i anleggsavdelingens årsplan går det fram at anlegget skal være fullført innen første november. Anleggsledelsen antyder at åpningen kan skje et par uker før dette.

- Men å få et anlegg til 42,5 mill kr. i havn et år før planen, det er et helsikes kjøp, legger Fremmerlid til. I stedet for at anlegget nærmest skulle gå i vinterdvale, har vi svære brukarbeider i gang og har ellers drevet med pussing og planering. Selv om vinteren har vært eksepsjonelt fin, må vi ta et visst hensyn til årstiden og være forberedt på brå værromslag.

Anleggsbestyreren kan likevel slå fast at det blir sommerferie i år, i hvert fall to uker. Så har han da også fått det vinterværet han ba om i siste nummer av

Sørlands-Porten!

- Det er svært til standard dere holder på de nye E18- strekningene nå, jeg ser de driver med vasking av fjellskråningene i dag?

- Det er Tvedestrand brannvesen som spylet fjellet rent for løs småstein.

Bygging av Storelva bru og de to kryssende bruene Ramleth bru og Tveite bru er de store arbeidene som nå gjenstår på anlegget. Ved Storelva bru, som er satt bort til privat entreprenør, er pelingen av de store brufundamentene fullført - brua skal være ferdig 15 august.

SPARER MYE PÅ DEN FINE VINTEREN

- Det fine vinterværet betyr store besparelser for oss, sier betongoppsynsmann Arne Jonskås, jeg vil anslå at brukarbeidet vil ta 20-30 prosent lenger tid om vi må måke snø til stadighet, tine opp det som er frossent og passe oss for glatt underlag. Nå har jeg drevet med utearbeid i 37-38 år, men aldri har jeg opplevd en vinter som denne, legger han til.

Metertykke betongpeler over Storelva

Grunnforholdene ved E 18-traseens kryssing av Storelva ved Lunde har vi tidligere omtalt i Sørlandsporten. Leirbunnen på stedet beskrives som meget "kvikk". Brua over elva skal bygges på stålpelelert fylt med armert betong, men for at den 60 tonn tunge pelingsriggen kunne kjøre ut på elvebredden, måtte grunnen stabiliseres med kalkpeling.

Nå har pelingsmaskinen vært utpå og gjort jobben sin, under oppsyn av Tor Bjørklund.

- Maskinen har slått ned foringsrør med en diameter på 1,2 m gjennom leirlaget og 3 m ned i den faste morenemassen under, forteller Bjørklund. Inni foringsrørene skal det være en stålpelelert med en meters diameter som skal fylles med armert betong. Å slå ned foringsrørene slik at de blir plassert riktig på millimeteren, er ikke enkelt. Enkelt har det heller ikke vært å få tømt foringsrørene for stein og grus. Men nå er jobben gjort, og resten av bruarbeidet regner vi som ganske kurant.

Bjørklunds oppgave er bl.a. å kontrollere at pelene står på tilstrekkelig fast grunn. Det gjør han ved hjelp av millimeterpapir festet til pelene - og oppmålingskikkert. Når det slås med 6 tonns vekt fra en fallhøyde på 1,10 m og pelen ikke synker mer enn en halv millimeter i slaget, er det bra, sier oppsynsmannen.

drag på

Fra kl. 8 23. mars til fram på morgensiden dagen etter foregikk støpingen av Ramleth bru, der Laget-vegen krysser den nye E 18. Trass i truende regnbyger gikk arbeidet helt etter planen. 350 kubikkmeter betong gikk med til den 59,5 m lange brua. Etter støpingen skal brua stå og herde en uke, så skal det tres spennkabler gjennom hylser som er støpt inn i dekket. Disse skal spennes opp og bære bruspennet nesten som en hengebru. Dermed spares mye armeringsjern. Så kan forskalingene rives. Det skal legges isoporfylling i begge ender av brua, støpes betongdekket oppå. I siste halvdel av mai kan trafikken på Laget-vegen settes på brua, slik at den nye E18-traseen, som nå har tatt lokaltrafikken, kan fullføres.

Brugjengen flytter fra Ramleth bru direkte over på Tveite bru, som vil være under arbeid 2-3 måneder. Deretter skal det bygges støyskjermer langs store deler av anlegget.

- Det har vært fullt kjørt etter at det ble bestemt å forsere anlegget - vi har kjørt på knallhardt for å bli ferdig, sier Jonskås - og jeg synes arbeidet har gått veldig bra.



Av kons. I. Jørgensen

AUTOSYS er navnet på det EDB-baserte registrerings- og arkiveringssystemet som Biltilsynet benytter. Systemet er tatt i bruk trinnvis i løpet av de fire siste årene, og vi står nå foran gjennomføringen av hovedtrinn 4, - salgsmeldinger.

Når dette er gjennomført, vil vi som ledd i den maskinelle behandlingen av salgsmeldingene få automatisk utskrivning av varselbrev, purringer og avskiltingsbegjæringer. For at dette skal fungere stilles det store krav til korrekt forståelse og innlegging av mottatte salgsmeldinger. Det er Biltilsynet som har ansvaret for at den daglige oppdateringen av Autosys skjer raskt og korrekt, slik at opplysningsinnholdet er pålitelig for brukerne.



Gunn Edit Martinsen demonstrerer Autosys for Sigbjørn Glad

IKKE BARE BILTILSYNET BRUKER AUTOSYS

Det er ikke bare Biltilsynet som er brukere av Autosys. Mange offentlige etater er "tunge" brukere av data fra registeret. Også noen "private" brukere henter opplysninger. Alle disse brukerne får bare de opplysninger fra registeret som det er gitt tillatelse til bl. a. ut fra hensynet til personvern.

Av brukere utenom Biltilsynet kan nevnes politiet, Toll- og avgiftsdirektoratet, Forsvaret, skattemyndighetene, Statistisk sentralbyrå, forskjellige etater som krever inn bompenge, parkeringsgebyr, gebyr for personlig verneutstyr etc., Transportøkonomisk institutt, Opplysningsrådet for veitrafikken, trafikksikringselskapene m. fl.

Etter gjennomføringen, som

foreløbig er fastsatt til mandag 25. mai 1992, vil hele landet nærmest bli å betrakte som en stasjon. Papirer for omregistrering kan leveres på forskjellige steder i landet, uavhengig av hvor vognkortet tas ut.

Varselbrevene til nye eiere skal heretter sendes ut sentralt, men med avsenderadresse og tlf. nr. til det lokale biltilsyn. Vognkort skal imidlertid fortsatt sendes fra den biltilsynsstasjonen hvor kjøretøyet er registrert. Det skrives ut maskinelt slik det har vært gjort de siste årene.

Biltilsynet Arendal har siden 1985 benyttet et internt dataprogram i "Fics" til maskinell utskrivning og varselbrev, purrebrev og inndragningsbegjæringer, altså akkurat det som Autosys hovedtrinn 4 nå kom-

mer til å ivareta. Bruken av "Fics" i registreringsammenheng vil derfor opphøre. Ansatte i Biltilsynet er naturlig nok spent på hovedtrinn 4. Publikum kommer neppe til å merke noen stor forskjell.

HVEM FORTJENER LIKESTILLINGSPRIS

Likestillingsprisen i Statens vegvesen skal for første gang deles ut på vegsjefmøtet i 1993.

Den kan tilfalle enheter eller enkeltpersoner som har vist oppfinnsomhet, kreativitet og nytenking i likestillingsarbeidet i etaten.

Har du et godt forslag for å fremme likestilling i vegvesenet, så ta kontakt med likestillingsutvalget på vegkontoret. Navn på disse finner du annet steds i avisen.

BILTILSYNET MED FORNUFTIG FORSLAG TIL LASTEBILEIERE:

Bestill tid for kontroll av bilen når det passer for dere

- Kontroll av tyngre kjøretøy har de siste årene vært en prioritert oppgave for biltilsynet, sier avd. ing. Nils Magne Rakvåg.

- Det vil det også bli i årene fremover, og har medført at alle tyngre kjøretøy over 3 år er inne til kontroll med ca. 1 års mellomrom.

- Får disse lastebileierne innkalling til faste tider, eller har dere tatt i bruk andre rutiner?

- For mange er det vanskelig å møte til kontroll når en blir innkalt, f.eks. på grunn av arbeidsoppdrag og andre forhold. Dette har medført at vi har fått en del frafall på timer som er avtalt.

- Hvordan har dere løst dette problemet?

- Vi har gått ut med et tilbud til lastebileierne i Aust-Agder der vi ønsker å gjøre en avtale med hver enkelt om når på året det passer med kontroll ut fra arbeidsoppdrag etc. Bil og henger som går sammen kan også kontrolleres sammen, men det må altså en avtale til. På den måten håper vi å kunne utnytte eventuelle stille perioder hos hver enkelt til kontroll. I helt spesielle tilfeller kan det også være aktuelt å utføre kontroll på kveldstid eller lørdag. Dette må avtales med oss på forhånd.

- Hva med ferietiden i juli måned?

- I juli blir det ingen kontroll av tyngre kjøretøy p.g.a. ferieavviklingen. Vi må også ta forbehold om det viser seg at mange ønsker kontroll på samme tidspunkt. Men dersom lastebileierne ønsker en avtale med oss om årlig kontroll, kan de ta kontakt med oss på tlf. 041 11440, sier Rakvåg.

- Har dere fått noen tilbakemelding fra lastebileierne etter at dere gikk ut med dette tilbudet i mars måned?

- Ennå er det for tidlig å si hvordan vårt tilbud vil bli mottatt, men grossistfirmaet O. G. Ottersland på Stoa ved Arendal har allerede svart positivt.

På vår forespørsel svarer grosserer Christopher Ottersland at de er meget glade for henvendelsen fra Biltilsynet.

- Vi disponerer 9 biler hvorav 4 er rene vogntog. Bilparken er under-

lagt en enorm kontroll, bl.a. blir det utført rulleprøver to ganger årlig. På denne måten reduserer vi risikoen for ulykker. Med den nye ordningen - som vi er meget takknemlige for - kan vi etter avtale med biltilsynet få kontrollert bilparken når det passer oss. Og vi har allerede fått satt opp dataer med måned, ukedag og klokkeslett for slike kontroller, sier en meget godt fornøyd grosserer Christopher Ottersland.



Avd. ing. Rakvåg og hans kolleger er klar til å ta i mot lastebiler til kontroll på bestilling.

1991 var det første prøveåret med VIRKSOMHETSPLANLEGGING. Hovedhensikten med planleggingen er å få bedre målstyring med resultatoppfølging av vegvesenets virksomhet.

Basis for planleggingen er i første rekke:

Norsk veg- og vegtrafikkplan – De årlige budsjettene.

Plansettet består av: Strategisk plan for

A–A vegvesen (4–årsperioder)

Årsplan for A–A vegvesen

for 1 år Avdelings/

seksjons-

plan for

1 år.

Målstyring med resultatoppfølging

Strategisk plan danner grunnlaget for en egen plan for hvert av årene i perioden (årsplan). I arbeidet med årsplanen for 1992 er det lagt vekt på budsjettforslag, tildeling og erfaringer med tidligere planer.

Årsplanen er utformet slik at den omfatter de arbeidsmåler grad av måloppnåelse skal rapporteres til Vegdirektoratet (perioderapporter). Den skal danne utgangspunkt for avdelings/seksjonsplaner for 1992, og det er denne vi skal ta for oss her.

Målstrukturen for Statens vegvesen er delt i fire hovedmål:

HOVEDMÅL NR. 1:

GOD FREMKOMMELIGHET

.tilfredsstillende vegstandard for all biltrafikk, herunder godstrafikk og kollektivtransport, fotgjengere og syklist.

.Lave transportkostnader

.God regularitet

.Medvirke til hensiktsmessige

kjøretøy for person- og godstrafikk.

HOVEDMÅL NR. 2:

.Bekjempe trafikkulykkes antall og skadeomfang

.Arbeide for trygghet for alle som ferdes i trafikken

HOVEDMÅL NR. 3:

.Forvalte naturressursene og

miljøgrunnlaget ut fra et allsidig og langsiktig perspektiv

.Bekjempe luft- og støyforurensning

.Ta hensyn til natur og bomiljø

.Legge grunnlaget for godt ferdselsmiljø på våre vegger

HOVEDMÅL NR. 4:

.Betjene og informere publikum, organisasjoner og næringslivet

.Samarbeide med publikum, organisasjoner og næringslivet

.Samarbeid med, og yte bistand og gi råd til fylker og kommuner.

I årsplanen for 1992 finner vi bl.a. følgende arbeidsmål for Statens vegvesen i Aust-Agder:

HOVEDMÅL NR. 1:

GOD FREMKOMMELIGHET

Innen 1. januar 1993 skal 24 % av andel riksveg være tillatt for 10/10 tonn og 64 % for 10/8 tonn. Det skal gjennomføres 7 000 vektkontroller.

I punktet for nye vegger/ombygging ser vi at følgende planlegging skal gjennomføres:

-E 18: Våje-Stølen. Kommuneplanarbeide.

-E 18: Rannekleiv-Temse. Hovedplan godkjent. Reguleringsarbeide.

-E 18: Grimstad-Lillesand. Kommuneplanarbeide.

-Rv12: Frøysnes. Anke ferdigbehandlet.

Ellers er det rutevise planer for E 18, Rv.9, Rv.12, Rv.39 og Rv.415.

Behovet for geotekniske undersøkelser skal vurderes. Og det skal eventuelt utføres for aktuelle prosjekt, slik at fremdriften ikke sinkes. For samtlige prosjekter på detaljplanstadiet skal det utarbeides planer for oppbygging av overbygningen.



FULLFØRING AV E 18 LUNDE-TVEITEHALLINGENE

Innenfor anleggsdriften finner vi at anlegget E 18 Lunde - Tveitehallingene skal fullføres innen 1. november for 42,3 mill. kr. Det skal utføres forberedende arbeider ved E 18 Songedumpa for 0,6 mill. kr. Anlegget på Rv. 9 ved Gjerustjenn skal fullføres innenfor en ramme på 3,8 mill. kr. På parsellen Kallefoss-Rotemo på Rv.12 skal anlegget fullføres før 1. juli innen en ramme på 3,8 mill. kr. Anlegget Smedbakken-Herefoss skole på Rv.39 skal fullføres i oktober innen en ramme på 1,3 mill. kr. Innenfor samme tidsrom skal også parsellene Stien - Slettene i Herefoss og Mellomtjenn - Hynnekleiv fullføres innenfor en ramme på henholdsvis 3,1 og 2,7 mill. kr. Rv.39 ved Myhre og ved Homdal fullføres i juni.

HOVEDMÅL NR. 2:

HØY TRAFIKKSikkerhet

Ulykkespunktet på E 18 ved Tveitekrysset fjernes ved at ny E 18 åpnes, og trafikken reduseres.

Det skal gjennomføres andre trafiksikkerhetstiltak på 18 steder. Det skal utarbeides plan for oppsett av Automatisk Trafikkkontroll i Arendal politidistrikt med tanke på start i 1993.

5 g/s-vegprosjekter fullføres.

Innenfor en samlet ramme på 11,4 mill. kr. skal følgende gang/sykkelvegprosjekter fullføres:

E 18 Fagertun - Bregnesvingen

E 18 Trøe - Vallesverd



E 18 v/Fjellidalstrand
Rv.12 Fennefoss - Evjemoen
E 18 g/s-bru ved Selde

5520 TEKNISKE UTEKONTROLLER

Listen over tekniske-og andre kontroller er meget omfattende, og vi nevner at det skal gjennomføres: 2350 tekniske kontroller av lette kjøretøy i hall
Stikkprøvekontroll på 2% av alle typegodkjente kjøretøy som ledes til registrering
1780 tekniske kontroller av tunge kjøretøy i hall
2670 tekniske utekontroller av lette kjøretøy
2550 tekniske utekontroller av tunge kjøretøy
3000 brukskontroller forøvrig(eks. vektkontroll)
0,7 årsverk kjøreskoletilsyn.
Innenfor trafikksikkerhetstiltak finner vi også at anlegget E18 Dalen vegkryss skal fullføres og at rundkjøring i Langsækrysset skal påbegynnes med tanke på fullføring i 1993.
Det skal ordnes med større vegrom i forbindelse med vilttrekk ved uttynning og/eller rydding ved ca. 5 km riksveg i tillegg til oppsetting av gjerde.
Det skal arbeides videre med rutiner for kontroll av sikt i private avkjørsler.
8 busslommer og bussnuplasser ved riksveg skal bygges.
83% av utbedringsmidlene (= 2,5 mill. kr.) skal brukes til tiltak som fremmer høy trafikksikkerhet.

HOVEDMÅL NR. 3:

GODT MILJØ

30 boliger skal støyskjermes
Støyreduksjon p.g.a. vegomlegging E 18 Lunde-Tveitehallingene (5 boliger)
Det skal gjennomføres 4000 avgasskontroller av lette kjøretøy

REDUKSJON AV KJEMISKE MIDLER

Bruk av kjemiske midler til vegetasjonsbekjempelse skal begrenses til under autovern og i vanskelig tilgjengelige fjellgrofter.
Vi skal delvis gå over til å bruke trekomponent materiale til vegmerking.
Vi vil vurdere legging av støysvakt dekke på korte partier.

Kortere ventetid hos Biltilsynet



HOVEDMÅL NR. 4:

GOD PUBLIKUMSSERVICE

I årsplanen for 1992 vil satsingen på økt publikumsservice bli lagt merke til. Hør bare:
.Ventetiden på førerprøver skal ikke overskride 14 dager.
.Ventetiden for å få utstedt førerkort skal ikke overstige 20 min. ved personlig fremmøte.
.Ventetiden for å få utført en registrering skal ikke overstige 30 min. ved personlig fremmøte.
.Søknader om avkjørsel eller dispensasjon skal være besvart innen 4 uker.
.Søknader om kryssing med ledningsanlegg skal være besvart innen 3 uker.
.Søknad om kjøretøydispensasjon skal være besvart innen 2 dager.
.Saksbehandlingstiden for henvendelser fra publikum innenfor adm.avd.'s ansvarsområde skal besvares snarest. og som et minimum med foreløbig svar innen 4 uker.
.Biltilsynets tjenester skal tilbys desentralt på Akland og Birkeland på samme måte som tidligere.
.Utstedelse av førerkort og en del andre kontortjenester skal være tilgjengelig på Evje fire ganger i løpet av 1992.

.I 1992 skal det anlegges tømmingsplass for buss-og campingvogntolett ved Evje Mineralpark ved rv 12.
.Alle serviceskiltene på E 18 skal være skiftet ut med ny type.
.Det skal settes opp 12 leskur ved riksvegene
.Det skal tilstrebes vedlikeholds-nivå 2,0(lik "ganske bra") i hht.brukerundersøkelser.
.I løpet av året skal det tilsettes informasjonsmedarbeider i halv stilling.
I tillegg til ovennevnte 4 hovedmål har vi også satt opp et internt hovedmål:

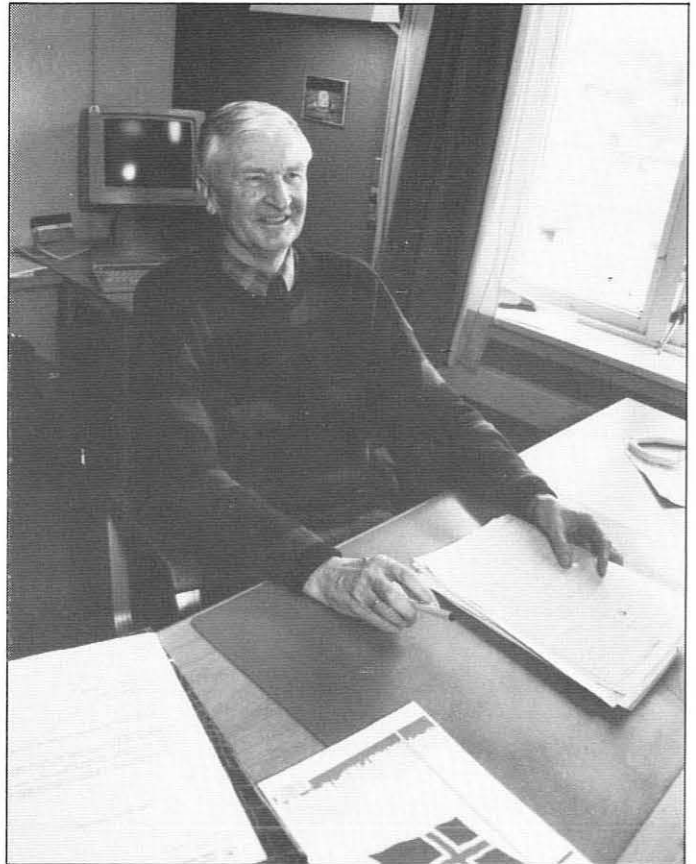
EFFEKTIVE INTERNE FUNKSJONER

Her finner vi en lang rekke interne arbeidsmål som omfatter bl.a.langsiktige planer, egenmaskindrift, arbeidsmiljø, målstyring, kvalitetssikring, personal- /org. utvikling, likestilling, informasjonssystemer, forskning og utvikling.
Dette skal vi komme tilbake til i et senere nummer av bedriftsavisen.

Det må tre mann til å erstatte Arne Holt, sies det spøkefullt i frokostpausen på vegkontoret: en siviløkonom til å ta seg av budsjetter og økonomi, en ansvarlig for fellestjenesten med ekspedisjon, sentralbord, skrivejetteste og bibliotek - og en informasjonskonsulent. Siviløkonomen er allerede ansatt, tenk det var 75 søkere, sier Holt. Første april går han av med pensjon etter 48 år i vegvesenet. Han fyller snart 69.

- Vi er gode til å fleipe i frokostpausen, sånn sett har vi et godt miljø på vegkontoret.

- Jeg begynte som "ekstra-assistent" i 1944 med 150 kr. i måneden, i -45 ble jeg ansatt på regulativlønn, 200 kr. Aldri har jeg hatt så mye penger som da. En ingeniør hadde 3000 kroner i årslønn, det var noe voldsomt, vi hadde 2400. For moro skyld har jeg sett etter - helt til 1958 hadde jeg bare 1000 kr. måneden. Så kom 70-åra med voldsom stigning i lønninger - og priser.



- Vi bruker en million om dagen!

Holts praksis i vegvesenet er mildt sagt variert:

- Jeg har gjort omtrent alt som tenkes kan. Da jeg begynte, var kontoret mye mindre, totalt var vi vel ikke mer enn 15-20 personer. I starten arbeidet jeg med bokholderi, førte kontobøker for alle anlegg på riks- og fylkesveger. Så var jeg en periode kontorleder for maskinavdelingen da den holdt til i Parkveien. Siden kom budsjettene, statsbudsjettet, fylkesvegbudsjettet, langtidsbudsjett og årsbudsjett - det har vært mine hovedoppgaver. Jeg har også vært kontaktperson med saksforberedelse for fylkets samferdselsutvalg, det som før het vegnemnda. Det er disse delene av jobben som den nye siviløkonomen skal overta.

Holt har ikke bare hatt som oppgave å utarbeide budsjettene, han har også vært ansvarlig for at de følges opp - og at de ikke overskrides.

- Vi bruker en million om dagen! Totalt går det med 260-270 mill. i året, dvs en million hver arbeidsdag.

Holt har samarbeidet nært med fem vegsjefer - og "overlevd" fire av dem:

Arne Nilsen, T.H. Resen-Fellie som ble konstituert da Nilsen ble valgt til stortingsrepresentant, Johannes B. Irgens, Bjarne Haugmoen - og nåværende vegsjef Harald Gjerstad.

- Irgens var vegsjef av den gamle skolen. Han hadde autoritet overfor politikerne, og var skvær og grei. Han var vegsjef med stor V. Han var De's med alle ansatte. Dagen etter at han hadde gått av kom han oppom og var dus!

- Han var ikke alltid like grei å ha med å gjøre, har vi hørt?

- Han var myndig, en god leder. Han kunne ta en avgjørelse og sto

på den. Medarbeiderne kunne være trygge på at de hadde vegsjefen i ryggen.

- Jeg har hatt et godt samarbeid med alle vegsjefene og kan bare si at de har vært dyktige, hver på sitt vis.

Moderne veghistorie passerer røyv når Holt forteller:

- Jeg kan godt huske den første store maskinen, en beltegående gravemaskin, som ble brukt under byggingen av Vesterveien, som ble åpnet i 1953. Gjenfyllingen av Kittelsbukt foregikk samtidig. Vi satt på kontoret i Vestervegen og så på det, et imponerende prosjekt. Sandsugeren "Halvor" tok sand fra Hovekilen og sprøytet den ut i Kittelsbukt. Hele bukta var gjenfylt på noen få uker.

- Det er biltrafikkens utvikling som har gjort det nødvendig med utbygging av vegene, vogntog med stort akseltrykk krever forsterking av alle vegger og bruer. Det er en utvikling som det er vanskelig å styre.

Kravet er at transporten skal gå fra dør til dør - det er ikke mulig med båt og jernbane.

Han kan også huske da det var snø om vinteren:

- Vintrene -51 og -54 var vi totalt innesnødd. Den eneste forbindelsen vi hadde var fra Arendal til Vegårshei jernbanestasjon. Vi måtte gå på ski for å komme på jobben. Brøytebilene var ikke sterke nok - de kjørte tandem to og to med en stang i mellom. Belastningen var så stor at bilene fikk akselbrudd og kardangbrudd stadig vekkt. Etter hvert fikk vi sterke, firehjulsdrevne biler, som kan klare alt. Og i det siste har vi jo ikke hatt snø i det hele tatt.

Vegkontoret har vokst i takt med utviklingen i vegtrafikken. Da Holt begynte, var det ingen inndeling i fagområder. Ingeniørene hadde ansvar for hvert sitt distrikt, både anlegg og vedlikehold. Oppsynsmenn sto for det daglige arbeidet. Ingeniøren kunne sette ut en jobb på akkord og komme tilbake to-tre uker senere og se hvordan det gikk. Nå går det så fort at før ingeniøren får snudd ryggen til, så er et helt fjell blåst bort.

På kontoret har han deltatt i datarevolusjonen fra hullkort til PC.

- Bedriftskultur er i skuddet - hvordan har den endret seg på vegkontoret gjennom årene?

- Arbeidsplassen er blitt mye større - det var mer intimt i gamle dager, vi kjente ikke bare de som var ansatt, men hele familien med kone og unger. Nå kan det gå flere dager mellom hver gang vi ser en person. Men jeg vil likevel si at miljøet er veldig godt, jeg har stort sett gått på jobben med godt humør hver eneste dag, selv om det kan ha vært harde tak.

- Hva skal du nå?

- Nå skal jeg feriere! Jeg har gjennomgått vegvesenets pensjonistkurs og er godt forberedt. Det skal ikke bli vanskelig å få tida til å gå. Jeg har snakket med andre pensjonister som sier de har så mye å gjøre at de lurer på om de må ansette folk! Jeg har hus og en hageflekk som krever vedlikehold, og noen ferieturer blir det nok også. Det er med overlegg at jeg slutter på våren - da er det aldri problemer med å finne på noe å gjøre.

Irgens vakte interessen for veghistorie

Holt har i mange år hatt ansvaret for museale saker ved vegkontoret. Han er invitert til åpningen av Norsk Vegmuseum ved Hunderfossen 22. juni, og regner med å ta turen, selv om det er etter at han har gått av.

- Interessen for veghistorie fikk jeg av vegsjef Johannes B. Irgens, som var en foregangsmann på landsbasis. Jeg var til å begynne med ikke så opptatt av dette, men som en av Irgens nære medarbeidere falt mye av arbeidet på meg, og interessen kom med alderen.

- Irgens måtte kjempe mot mye motstand. Når vegmuseet åpner, er det hans tanker som har vunnet fram. Det var Irgens som tok opp saken, og da vegdirektoratet i 1974 nedsatte et museumsutvalg, ble Irgens formann. Han gjorde selv en stor innsats som historiker, bl.a. brukte han mye tid på å lete fram glemte vegforbindelser. Det var Irgens som fant igjen Vestlandske Hovedveg.

Hvert fylke har en kontaktperson for museale saker. Vi møtes hvert år til en konferanse. Jeg gleder meg til å se hva Norsk Vegmuseum er blitt til. Det skal åpne med en utstilling fra 60-tallet - og på anmodning har jeg sendt inn en del materiale om Tromøy-brua, et av de store prosjektene i vårt distrikt dette tiåret. Det skal bli spennende om noe av det er kommet med i utstillingen.

Av lokale historiske vegprosjekter som Holt har jobbet med kan nevnes gjenoppbygging av Byklestigen, Fänefjell og Fosstveit bru.

- Vi har også registrert og tatt vare på gamle vegskilt. Mange av disse kan vi nå se langs vegene, nymalt og oppusset. Før kastet vi alt sånt når det ikke var bruk for det lenger, nå er det blitt verdifull veghistorie.

- Gjenoppbyggingen av



Byklestigen var et av første historiske vegprosjektene i landet. I 1975 fikk vi en bevilgning på 60000 kr. Irgens forlangte at arbeidet skulle utføres i gamle materialer med trenagler til å holde stokkene sammen. Etter 20 år var anlegget ødelagt av røte, og det var nødvendig med en restaurering av restaureringen. Jeg ringte Riksantikvaren og spurte om vi kunne få tillatelse til å bruke impregnerte materialer. Ikke spør, var svaret. Dermed kunne et arbeidslag sette i gang og legge impregnerte stolper som vil holde betydelig lenger. Jeg synes Riksantikvaten ga et greit svar.

- Fänefjell er også en spesiell historie, her har vi fire epoker av veghistorien samlet på ett sted.

- Bygland bondekvinnelag arrangerer hvert år Fänekleivmarsjen og nå er det ønske om at også den gamle forbindelsen rundt fjellet kan åpnes for publikum, slik at marsjen kan gå langs denne tilbake. På grunn av rasfare er strekningen stengt for all ferdsel. Vi ser nå på saken med tanke på å åpne vegen for gangtrafikk. Det er bl.a. snakk om å få geologer til undersøke forholdene. Det er klart at det ville bli en unik turistattraksjon om vegen langs fjorden også kunne åpnes.



Tusenkunstneren Arvid Vindholmen venter på maskiner - og er klar til å sette i gang i "snekkerboden"

ATTFØRINGSVERKSTED PÅ SKARPNES SNART KLART TIL BRUK

Aust-Agder vegvesen har - og vil få - en del personer som av helsemessige grunner ikke kan fungere i sine opprinnelige arbeidssituasjoner. Disse har til nå enten måttet uførepensjoneres eller overføres til andre arbeidsoppgaver innen bedriften.

I Arbeidsmiljølovens paragraf 13 heter det:

"Hvis en arbeidstaker er blitt hemmet i sitt yrke som følge av ulykke, sykdom, slitasje e.l. skal arbeidsgiveren - så langt det er mulig - iverksette nødvendige tiltak for at arbeidstakeren skal kunne få eller beholde et høvelig arbeid".

Vegvesenet har tatt konsekvensen av dette og nedsatt et omplasseringsutvalg som siden 1990 har arbeidet med dette problemet. På et møte i oktober 1990 fremmet utvalget et forslag overfor AMU om å bygge en omplasseringsarbeidsplass/snekkerbu på Skarpnes. AMU mente dette var en viktig sak, og gikk inn for at ledelsen snarest mulig skulle ta et initiativ i saken.

Omplasseringsutvalget satte ned en komite som skulle arbeide videre med prosjektet for så å komme med en utredning. Komiteen har bl. a. vært på en befaring i Hordaland, hvor de helt siden 1981 har vært i

gang med treningsverksteder rundt i fylket. Dette var imidlertid et såvidt stort apparat at det ikke var sammenlignbart med vårt fylke.

De hadde f.eks. 3 verksteder med en omsetning på ca. 23 mill. kr. /år og beskjeftiget 32 personer.

Imidlertid ble det på fjorårets budsjett avsatt kr. 300.000,- til nødvendige bygningsmessige arbeider på Skarpnes.

Etter at ombyggingen av garasjer til ny "snekkerbod" nå er ferdig, gjenstår et beløp på ca. kr. 80.000,- som det vil være naturlig å bruke til

innkjøp av maskiner/verktøy. Imidlertid er det kalkulert med utgifter på ca. kr. 200.000,- til slike innkjøp, som det må finnes dekning for annet steds.

Man finner det naturlig at beløpet kan "hentes" fra anlegg og/eller vedlikehold som begge i alt overveiende vil være "leverandører" av arbeidstakere og kjøpere av produktene.

Pr. idag er det startet opp produksjon av støyskjermer for anleggsavdelingen. Senere er det aktuelt å utvide med bl.a. produksjon av rasteplussutstyr. I Hordaland er det etter hvert bygd opp en meget omfattende produksjon av bl.a. leskur, rasteplasmøbler, postkassestativer, vegtoaletter, snø-og støyskjermer, arbeidstøy vaskes og repareres, samt produksjon av enkle trykksaker på vegkontorets eget hustrykkeri.

En del av dette kan det vel etter hvert bli aktuelt å starte opp også her, men vi vil i første omgang satse på å komme i gang med 2-3 personer i løpet av året.

Omfattende årsmelding for 1991

Vegsjef Harald Gjerstad presenterte i midten av mars årsmeldingen for Aust-Agder vegvesen 1991.

I sitt forord til meldingen uttaler han bl.a.:

- Vi er nå inne i en periode med stagnasjon og redusert sysselsetting. Dette har bl.a. gitt seg utslag i 1-2% nedgang i trafikken i 1990 - 91.

Fra før ligger vi likevel med et akkumulert vegutbyggingsbehov som ikke tilsier noen redusert investeringstakt.

I 1991 hadde vi på riks- og fylkesvegside en samlet bevilgning på henholdsvis 232,7 og 53,1 mill. kroner. I løpet av året fikk vi for riksvegene et tillegg i form av arbeidsmarkedstiltak, i alt 18 mill. kroner. Dette medførte at E 18 Temse-Bie i

Grimstad og rv.12 Valle - Rotemo kunne åpnes i 1991 - opptil 1 år tidligere enn planlagt.

På vedlikeholdssiden er det en markert utflåting og nedgang i bevilgningene - i tråd med den reduserte trafikkbelastning. Om denne nedgangen vil fortsette i siste del av vegplanperioden, 1992 og 1993, er det selvsagt vanskelig å si noe om.

Når det gjelder trafikkulykkessituasjonen er det en del svingninger i antall drepte og skadde pr. år. Etter relativt gunstige tall i 1987 og 1988, fikk vi en topp i 1990, mens vi for 1991 igjen er nede på nivået for "referanseperioden 1984-86" med 348 drepte og skadde pr. år. Tallene gir klare indikasjoner på at vi ikke kan slappe av i trafiksikkerhetsarbeid

det - og samspillet med berørte etater.

I desember 1991 ga Stortinget klarsignal for rv.410 Arendal øst-vest med en startbevilgning på 6,5 mill. kroner. Anlegget vil bli fullført i 1994.

Stortinget har også vedtatt bygging av ny fellesstasjon for biltilsyn og vedlikehold på Stoa utenfor Arendal. Omkostningene ligger på 30 mill. kroner og skal være ferdig i 1994.

Etter retningslinjer utarbeidet av Vegdirektoratet skal vegkontoret omorganiseres. Med virkning fra 1. februar i år opererer vi med fire resultatområder: Plan, Anlegg, Drift (tidl. vedlikehold) og Biltilsyn, samt assisterende vegsjef.



Stilige uniformer til Biltilsynet

Kontorpersonalet ved Biltilsynet har nettopp tatt i bruk nye, stilige uniformer. Teknisk personell har i lang tid hatt uniformplikt, mens kontorfolket har stilt i "sivil". Uniformene er blitt godt mottatt av personalet, og også av publikum.

Borgny Thoresen, t.v., med elegant lommeørkle, og en pen bukett biltilsynsfolk, under, trives i nye uniformer.

- Det kan være bra at også kontorpersonalet opptrer i uniform, slik at publikum som kommer for å utføre et ærend ser hvem som er i tjeneste. Uniformen gir nok også en viss autoritet som kan være verd å ta med, sier biltilsynssjef Jens. G. Andersen. Det har kostet en del å anskaffe de stilige uniformene, men det er vel anvendte penger, mener biltilsynssjefen.



Vegvesenet stiller i Holmenkollstafetten:

Knallhard kamp om plass på laget!

- Still på parkeringsplassen utenfor vegkontoret mandag klokka fem på tre, ikke tre, men fem på, husk det! Og still i treningstøy og velbrukte joggesko. Beskjeden var ikke til å misforstå: journalistikk av typen "fyk inn og ta et bilde, fiks et par linjer med tekst etterpå", var ikke akseptabel.

Ut fra vegkontoret strømmet sprekingene i treningstøy. I bil gikk turen til Bråstad skole. Her tok sjef-trener Finn-Ole Jørgensen ledelsen og innover i skogen, på mye skogstier bar det for omkring 30 løpssugne vegfolk, bra fordelt på kjønn. Slik har det vært hver mandag vinteren igjennom, forteller Finn-Ole.

Når Holmenkollstafetten starter 10. mai, står Aust-Agder Vegvesen BIL på startstreken for første gang. Laget er godt forberedt på å gjøre en respektabel innsats i bedriftsklassen.

Og mens karene stiller i "vårens vakreste eventyr", har damene meldt seg på i Grete Waitz-løpet, som går dagen før. Mens Finn Ole Jørgensen har vært trener for stafettlaget, har Kjell Birkeland tatt seg spesielt av damene.

- Holmenkollstafetten går over 15 etapper. Vi har meldt på følgende lag:

1. Knut Johansen
2. Ola Olsbu
3. Kjell Pedersen
4. Ragnar Fremmerlid
5. Kjell Birkeland
6. Finn Ole Jørgensen
7. Kai Jørgensen
8. Geir Vidar Olsen

9. Knut Vehus
10. Lars Espeland
11. John Geir Smeland
12. Trygve Johnsen
13. Øystein Tobiassen
14. Anders Noddeland
15. Sigmund Baasland

- Det er knallhard kamp om plassene på laget. Det skal ikke legges skjul på at uttakingskomiteen har vært utsatt for både beskyldninger og press, sier Finn Ole. Vi har svart omgående på kritikken ved å holde testløp. Laget som er påmeldt, er å anse som foreløpig lag, endelig uttak blir gjort i dagene før løpet.

- Ingen skal føle seg trygg, løpsstyrke og stigende formkurve må dokumenteres i testløp like før avreise.

I tillegg til det foreløpige laget, er det også en rangert liste over reserver, samt rangert venteliste for å komme inn på reservelista!





Da treneren i vinter tok seg ferie for å delta i orienterings- VM for veteraner i Australia, forsøkte utfordrerne seg på et kupp: Jørgensen ble fjernet fra lista og flyttet ned på reserveplass, begrunnet med fravær fra treningen og dårlig innsats i Australia (6.plass i A-finalen!). Det gikk en god stund før peket ble oppdaget, til stor munterhet i frokostpausene.

Finn Ole tar sitt igjen på treningene: for å tøyle de aller sprekeste, legger han treningen til ukjente steder - og forklarer ikke løypa nøyaktig. De raskeste tvinges dermed til å stoppe opp og vente på baktroppen - og treneren, som vet veien.

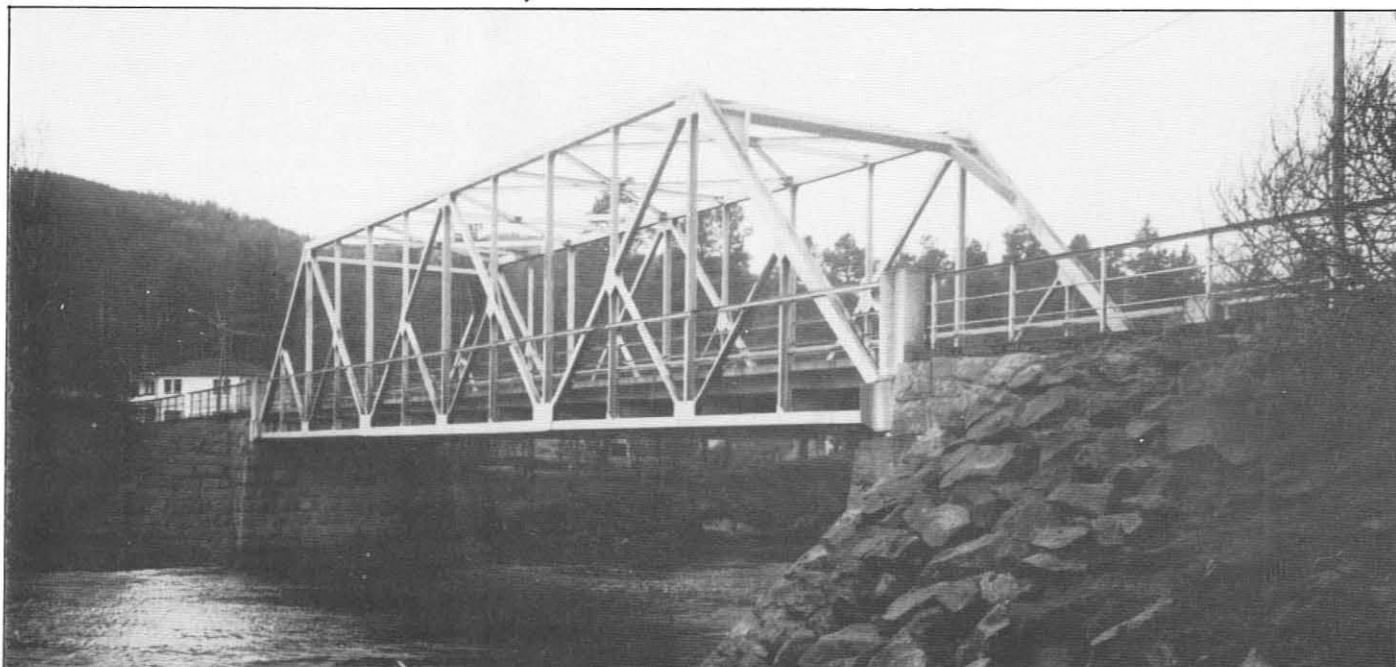
Oppslutningen om fellestreningen har vært god, med opp til 30 stykker, like mange gutter som jenter.

- Hvordan er nivået på laget?

- Så bra at vi kan stille uten å dumme oss ut. Det er målet, og det skal vi greie. Holmenkollstafetten er ikke noe vanlig kuffertløp, de som stiller, trener ganske målbevisst, og satser på å forbedre seg fra år til år. Taktikken vår blir å gå hardt ut og holde følge med teten i vår pulje så lenge som mulig. Så blir det om å gjøre å holde følge i de lettere etappene med utforbakke og hjemlengsel inn mot mål.

- I tillegg til formkurven har vi også lagt vekt på å legge treningturene til trivelige steder, for de fleste ukjente stier. Hensikten er at folk skal bli kjent i nærmiljøet og oppdage de mange fine mulighetene som fins i distriktet. Vi har vært på Hove, på Botne, ved, Ribbervann, Fossbekk, Bråstad og i Myra-området. Som drevne o-folk er Jørgensen og Birkeland eksperter finne trivelige skogstuer å løpe på.

Mens vegvesenet har sine toptrente løperess, var det stor avstand mellom topp og bunn da fellestreningen begynte ved juletid. Noen hadde problemer med å løpe bare noen få meter. For disse har framgangen vært markert. Noen er blitt bitt av basillen og "tjuvtrener" flere ganger i uka. Treneren har selvsagt ikke noe i mot det, skal de forbedre seg og komme opp på et brukbart nivå, må de trene tre ganger i uka, sier han.



Hovedløpet består i dag av en fagverkbru i stål med armert betongdekke, og har en spennvidde på L=38,00 meter.

Bru med under 20 års levetid

Den første Setesdalvegen som ble bygd i 1840-årene lå på vestsiden av Otra i Hornnes og Bygland. Mellom Senum og Byglandsfjord var det en ferjeforbindelse. Det var ingen bruforbindelse mellom Setesdalsvegen og det som i dag er Evje sentrum, eller østsida idet hele tatt i de 2 kommuner.

I 1877 behandlet fylketstinget en søknad fra Evje, Hornnes og Iveland kommunestyre om fylkesbidrag til et "Broanlæg over Otteraaen ved Birkeland med Veiforbindelse til den sæterdalske Hovedvei gjennom Evje østover. Broen med tilhørende Veistykker ligger i Planen for den projekterede Arendals-Sæterdalske Hovedvei, hvori den i Tilfælde vil indgaa, og har i hvert Fald en ikke ringe selvstændig Interesse".

Veginspektøren hadde kostnadsberegnet bru med tilstøtende veg til kr. 9 100,-. Evje Nikkelverk ville bidra med kr. 1 200,-, og fylketstinget ble bedt om å gi kr. 3 000,-, som var omkring 1/3 av overslaget. I vegkomiteens innstilling ble prosjektet beskrevet som "Broanlæg over Otteraaen søndenfor Birkeland med Veiforbindelse mellem den sæterdalske

Hovedvei og Bygdeveien mellom Evje og Faret". Når det gjaldt merkningen om at prosjektet skulle være en del av prosjektet Arendal-Setesdalsveien, fant enkelte medlemmer i komiteen det riktig å bemerke at de hadde ansett dette prosjektet som forlenget oppgitt. Fylkestinget bevilget kr. 3 000,-fordelt på 2 terminer, regnet fra den tid arbeidet ble igangsatt.

Det ble en del tvil om hvor høyt brua skulle legges, og det kom fram et ønske om å heve brubanen med 2 fot. Veginspektør Grøn antok at brua lå høyt nok etter den opprinnelige plan, da den lå 2 fot over den høyeste påviste vannstand etter nivåment utført av kaptein Krag i 1864. Samtidig hadde Grøn tvil om enkelte vannstandsobservasjoner, og foreslo derfor at fylketstinget 1878 bevilget kr. 400,- slik at brua kunne bli lagt høyere. Under sine vurderinger hadde Grøn ved befaring på brustedet tilkalt en husmann som bodde ved vegen nedenfor mølla. Denne mannen tok rekved ved det planlagte brusted, og mente at veden aldri lå så høyt på land at brua ville bli utsatt for flom. To menn fra distriktet erklærte mannen som pålidelig.

Ingeniør Fabricius fikk entreprisen med en kontraktsum på kr. 9 100,- i tillegg kom en del bunnsprengninger i sideløp, kr. 500,-. Entreprenøren påtok seg å heve bruhøyden for kr. 400,-. Bru, som ble bygd som plankebru med buene delvis over kjørebanelen, ble tatt i bruk i 1877.

Våren 1879 ble det en voldsom flom i Otra. Flommen skar seg ved vestre bredd, og det ble nødvendig å legge ei mastebru med 20 fots løp over den rennen som vannet hadde forårsaket. Det ble også andre skader på vegen, og kostnaden til mastebru og vegreparasjon kom på vel kr. 550,-. De største skadene skulle vise seg senere. Under flommen i pinsen 1879 hadde tømmer lagt seg mot brua, og ført til et hardt sidetrykk mot konstruksjonen. Etter store anstrengelser ble brua reddet, men plankebruen tålte ikke det store sidetrykket, og kom ut av sin loddrette stilling. Brua ble avstivet, men det hjalp ikke. Den ble vindskjev, og mistet etter hvert sin bæreevne. I 1890-årene ble det derfor nødvendig med ny bru. Ny bru ble tatt i bruk i 1896. Den første Birkeland bru fikk altså en svært kort levetid, under 20 år.

OD

Systematisering av førerprøvene

Av ped. kons. T. Nilsen

Vegdirektoratets nye standard for den praktiske førerprøven klasse B ble innført i Aust-Agder 2. mars. Den tydeligste endringen er at traseer for prøverprøven er nedtegnet på forhånd. Ved siden av sensors rutekart ligger et vurderingsskjema hvor sensors positive og negative anmerkninger blir notert.

Det legges også vekt på å begrense tilsigelsene fra sensor slik at kandidaten kan planlegge bedre, og kjøre mer selvstendig.

Systemet er snart innført i hele landet, og det skal etter intensjonen gi en kvalitetsmessig bedre førerprøve. Før året er omme, skal samtlige sensorer i biltilsynet ha gjennomgått Vegdirektoratets tre ukers førerprøvekurs.

Forberedelsene i Aust-Agder har pågått siden kurset i Skien i oktober. Foreløpig er ni varierende ruter tilgjengelige for førerprøvene hos biltilsynet på His. Det er en blanding av rene byruter, landeveisruter og kombinerte ruter. Doble ruter er også et alternativ. Da blir to kandidater med i bilen, og kjører hver sin del av ruten.

For fremtiden vil rutene bli jevnlig "vedlikeholdt", og nye alternativer vil komme til.

Til alle endringer knytter det seg en viss spenning. Gjennom godt samarbeid og grundig planlegging er det skapt varierte og gjennomtenkte førerprøver. På sikt håper vi dette vil skape en god arbeidssituasjon for sensorene, og en funksjonell førerprøve for publikum.



Vinner av Jule-Veg-Kryss ble:

Helene-Marie Omdal, adresse 4883 Bjorbekk. Vi gratulerer og sender som vanlig en overraskelse i posten.



Tre kurs om ny håndbok 018

Den reviderte utgaven av håndbok 018 er omsider kommet, etter en forsinkelse på ca. 1 år tilsammen. Da den er innført allerede fra og med 1. januar i år, krever den et raskt innføringsprogram av ganske stort omfang.

Det ble lagt opp til tre 2-dagers kurs, henholdsvis i dagene 18. - 19. mars, 8. - 9. april og et siste kurs 22. og 23. april. I den anledning har Vegdirektoratet utarbeidet en kurspakke i 5 deler:

1. Om 018 Vegbygging

Kap. 0 Generelt

Kap. 1 Forberedende og generelle arbeider

2. Kap. 2 Skjæring i fjell

Kap. 3 Underbygging

3. Kap. 4 Drenering

4. Kap. 5 Vegfundament

51 Dimensjonering av overbygging

52 Materialer og utførelse

53 Forsterkning

5. Kap. 6 Vegdekker

62 Asfaltdekker

63 Betongdekker

Til hjelp for våre lokale forelesere er det laget transparenter til hjelp i undervisningen på innføringskursene. Vi skal senere komme tilbake med mere generelle betraktninger når det gjelder håndbok 018 (vegvesenets "lille bibel").

Sørlands-Porten nr. 1 -1992

Svar på HVOR I ALL VERDEN...

Bildet er fra Laget i Tvedestrand kommune, den gang kalt "Lauget". Brua er forlenget historie, til fordel for ny bru som knytter rv. 411 sammen mellom Laget og Bosvik.

Er det tillatt

Vanligvis trykker vi ikke anonyme innlegg, men gjør et unntak i dette tilfellet.

Innsenderen viser til vegvesenets nye logo og spør om det på sidene, dvs. ute i distriktene, nå er tillatt å gå utenfor fastsatt ramme..





For dagen greyr er brua stoppt...

Ramleth bru på E18 Rømyr-Lunde 23. mars.