

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN
AUST-AGDER



Sørlands- porten

Vegmerking

Maling av
kantlinje pågår

PC 71783

SOMMER -92

Hvor i all verden...



Dagens bilde er fra ca. 1910 og er tatt på en av dagens mest trafikerte innfartsårer til Arendal. Svingbroen til høyre på bildet danner grense mellom to av det "gamle" Arendals tidligere kommuner. Svaret finner du annet steds i avisen.

Adm.avd.: **Nye personer i nye oppgaver**

Arne Holt, som har vært en skattet medarbeider gjennom hele 48 år, gikk som kjent fra borde 1. mai i år. I forbindelse med hans avgang er det blitt en del endringer på personalsiden som det er viktig å merke seg:

JOHN EINAR MYHREN overtar som leder av fellestjenesten etter Holt. I tillegg til sentralbord, resepsjon, postekspedisjon, arkiv, trykkeri, bibliotek og skrivetjeneste, får han også ansvaret for husets drift.

Innkjøpssjef Odd Bjørn Rørendal frigjøres dermed fra denne oppga-

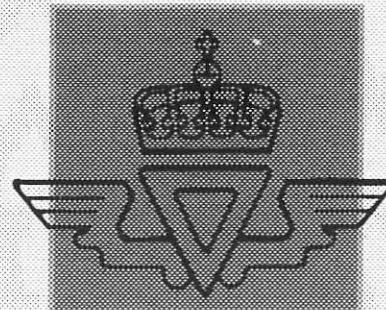
ven fra samme tid.

BENTE KJENNDALLEN overtar J. E. Myhrens oppgave som saksbehandler for personalsaker knyttet til utedriften og oppsynet. Hun vil fortsatt også ha hånd om pensjonssaker og sommerjobber.

AASE LIV LAUVLAND overtar B. Kjenndalens oppgave som sekretær for AMU og kontaktperson for bedriftshelsetjenesten. Hun har også overtatt ansvaret for bibliotek-tjenesten.

Hold fast på fylkesgrensen!

Vår yngste generasjon er tydeligvis ikke interessert i å fjerne fylkesgrensen mot vest. Her gjelder det å holde fast ved det som er, og klamre seg til eksisterende grense, - som på Aust-Agders "tak" mellom Setesdal og Sirdal.



Sørlands-Porten

Nr. 2 juli 1992

Bedriftsavis for Statens Vegvesen, Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret, Postboks 173, 4801 Arendal

Redaksjonsutvalg: T. Conradi, H. Colbjørnsen, J.G. Andersen, K. Nylund, R. Tidemann, T.R. Rasmussen, M. Krogh.

Reportasjer: Mads Krogh og Ottar Johansen.

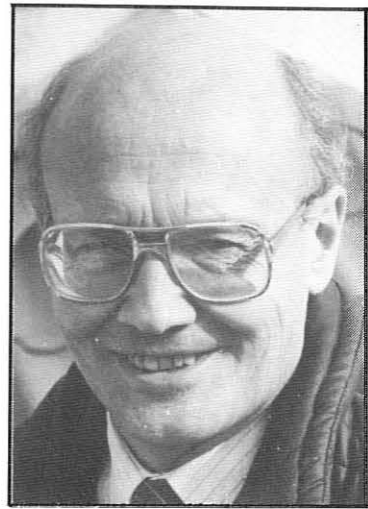
Redigering, lay out, sats og ombrekking: Ottar Johansen, Frilanserne på Sørlandet

Repro, montasje og trykk: Mæland Offset a.s.

Opplag: 900

Vegsjefen har ordet:

-Nå gjelder det å holde det gående



- og håpe på bedre tider

Maskinforvaltningen er i støpeskjeen. Fra og med 1992 forutsettes at vi skal komme ut i balanse eller med overskudd - og med utlei-priser som tilsvarer prisene i det private marked. Dette er hard kost nå som markedet er såvidt presset. Vi er da også spente på hvordan det vil gå.

De ansatte ved vegsentralen har i denne forbindelse stilt en rekke gode og gjennomarbeidede spørsmål som går på framtidig drift av maskinavdelingen.

Noe fyllestgjørende svar er det vanskelig, eller nærmest umulig å gi. Enkelte holdepunkter kan det likevel være.

Størrelsen på maskinparken vil være avgjørende for virksomheten ved vegsentralen. Med de sterkt presede utlei-priser det nå opereres med i markedet, må vi gjøre regning med ytterligere reduksjon av maskinparken og redusert virksomhet ved vegsentralen. Dermed kan vi komme i den situasjon at vi må over i mindre lokaler.

På den annen side ønsker vi å ha en maskinpark for opprettholdelse og videreutvikling av vår kompetanse og beredskap, samt utgjøre en konkurranseregulerende faktor. Vi må derfor satse på bruk av egne maskiner - så langt de er konkurransedyktige - og samtidig prøve å få inn verkstedoppdrag utenfra.

Nå gjelder det å holde det gående og håpe på bedre tider - og eventuelt høyere eiendomspriser.

Det planlagte kombinasjonsanlegg biltilsyn/drift på Stoa bør være et prosjekt som gir oss større fleksibilitet i en vanskelig tilpasningsperiode.

På administrasjonssiden opplever vi at det åpnes for nye engasjementsstillinger for kortere perioder på 2 til 4 år for å avhjelpe arbeidsledigheten. Dette er en mulighet vi ønsker å utnytte for i første rekke å skaffe oss en planreserve. Vi opplever til stadighet at tilsynelatende problemfrie vegprosjekter plutselig skjærer seg og blir liggende i årevis.

Behovet for kompetanse er også i ferd med å forskyve seg. Ved en oppsamling av enkelte ledige stillingshjemler og en forskottering av fremtidige ledige stillinger, ser det nå endelig ut til at vi kan få dekket stillingsbehovet på informasjons - og EDB - siden.

Fortsatt god sommer!

Harald Gjerstad

INNHold:

- s. 2: Nye personer, nye oppgaver
- 3. Vegsjefen har ordet
- 4. Brukerundersøkelsen
- 5. Sommeråpning
- 6. Byggestart øst-vest
- 7. Ny støyskjerm
- 8. Minst sykefravær
- 9. Vedlikehold av bruer
- 10. Stille asfalt
- 12. Åpning av Norsk Vegmuseum

- 15. Krøsus
- 16: Frodige vegkanter
- 21: Likestillingsplan
- 22: Haslestad vektstasjon
- 24: Maratonmannen
- 27: Oldfunn
- 28: Vestlandske Hovedveg
- 29: Plaststriper med problem
- 30: Sørlands-Sporten
- 32: Vegmester blir pensjonist
- 33: Nye vegnavn
- 34: Kryssord
- 36: Ny merkebil

Aust-Agder på andreplass

– bare slått av Vest-Agder

Trafikantene er best fornøyd med vegvedlikeholdet i Agder og Rogaland. Den siste brukerundersøkelsen for vintervedlikehold, med utdeling av spørreskjemaer 4. mars, viser at Aust-Agder stadig er blant de beste i landet, en god nummer to, bare slått av Vest-Agder, med Rogaland på tredjeplass.

Ansvarlig for undersøkelsen i Aust-Agder, avdelingsingeniør Tor-mod Frøysnes, er svært godt fornøyd med resultatet:

- Driftsavdelingens mål er en vedlikeholdsstandard på 2,0 etter undersøkelsens skala. Vi ligger på gjennsnittlig 1,96 for de tre områdene som er undersøkt, Skarpnes, Evje og Valle. Sist var vi helt på topp, nå var Vest-Agder et hestehode foran.

Vi har vært blant de beste siden brukerundersøkelsene ble startet vinteren 1990. Det skyldes nok at vi har satset på forhold som folk legger merke til og er opptatt av: vedlikehold av asfaltdekkene, skiltvedlikehold, kantoppmerking med refleks på brøytestikkene og rengjøring av kantstriper, skilt, og refleks.

Frøysnes vil gjerne berømme vegarbeiderne som sto for gjennomføring av undersøkelsen i felten. De stilte i "uniform" og opptrådte meget profesjonelt og korrekt, sier han.

Brukerne har ved tidligere undersøkelser vært sterkt negative til salting av vegene. Denne misnøyen er blitt noe mindre ved årets undersøkelse. Det kan ha sammenheng med at det nå brukes noe mindre salt. Innstillingen til bruk av piggfrie vinterdekk er noe mer positiv enn tidligere, selv om 92 prosent ennå kjører med piggdekk. 50 prosent sier seg svært eller ganske villig til å kjøre piggfritt. Forholdene på kommunale og private veger oppgis som største hindring mot å kjøre piggfritt.

Skarpnes vedlikeholdsområde

kommer best ut av undersøkelsen, med vedlikeholds nivå 1,89. Evje får 1,97 og Valle 2,04. Valle var med i undersøkelsen i 1991 og deltok nå som kontrollområde. Årets resultat er en forbedring fra forrige vinter.

- At innlandsdistriktene ligger noe bak kysten, kan ha sammenheng med at folk i grisgrendte strøk er mer opptatt av vegene enn av folk som bor nærmere kysten. I undersøkelsen er det også en viss fare for at folk blander sammen vegstandard og vedlikeholdsstandard, slik at strøk med dårligere veger ikke når toppresultater i undersøkelsen.

I undersøkelsen spørres det også om spesielle vegstrekninger som kan by på problemer. Her har flere av trafikantene pekt på rv 39 (tidl. 12) gjennom Skomedal og Frøysnes, enkelte partier mellom Ose og Helle og ved Gylfi. På Rv 403, Birketveit - Vest-Agder grense klages det på ujevnheter og setninger i vegdekket. Dette skal justeres i år. På rv 41 (tidl. 9) klages det over telehiv. En del fylkesveger med dårlig standard er også nevnt.

Hele 84 prosent av trafikantene mener vedlikeholdet er svært bra eller bra. Bare tre prosent mener det er mindre bra eller dårlig. Yrkes sjåførene er enda mer tilfreds, 97 prosent mener vedlikeholdet er brukbart, ganske bra eller svært bra.

Likevel er det ganske mange som sier de har hatt uhell på grunn av vegen, hele 23 prosent, mens 61 prosent sier de av og til eller hver uke føler utrygghet på vinterføre. På

disse spørsmålene ligger Oslo lavest, på landsbasis for øvrig ligger Aust-Agder blant de laveste i landet.

97 prosent sier de er fornøyd med brøytingen på riksvegene. Når det gjelder forhold som skaper problemer, oppgis 61 prosent tilsøling av frontrute og lykter.

Det er stadig betydelig motstand mot salting. 66 prosent sier at salting er uønsket - her svinger tallet fra 49 i kyststrøk til 82 prosent i innlandet. Yrkes sjåførene ser mer positivt på salting: 39 prosent mener salting er ønskelig.

Trafikantene er gjennomgående svært godt fornøyd med skiltingen, minst fornøyd er de med skiltingen av avstand.

Hvilke tiltak skal det satses på dersom det blir avsatt mer penger til vedlikehold er et spørsmål som har gitt interessante svar:

- **kantstolper/brøytestikk med refleks ønskes av 78 prosent.**

- **sandstrøing ønskes av 75 prosent.**

- **mer salting kommer dårligst ut, bare 22 prosent mener det er ganske eller svært viktig. 81 prosent av yrkes sjåførene ønsker mer sandstrøing, mens 38 prosent av dem ønsker mer salting.**

Når det gjelder fylkesveger og kommunale veger er vedlikeholds nivået en del lavere, går det fram av undersøkelsen. Men også her kommer Aust-Agder på en andreplass etter Vest-Agder, med resultatet 2,50.

30. september i år skal det holdes en ny undersøkelse av sommervedlikeholdet. Her skal Skarpnes, Evje og Birkeland vedlikeholdsområder delta. Det er ikke bestemt i hvilken utstrekning det skal være brukerundersøkelser i tida som kommer. Undersøkelser hvert tredje år kan være aktuelt for å følge utviklingen.

- Bevilgningene til vedlikehold avgjør om det er mulig å opprettholde det høye vedlikeholds nivået også i framtida, sier Frøysnes, som ser brukerundersøkelsene som svært verdifulle. De forteller klart hva publikum ønsker, og er en god rettesnor for driftsavdelingens arbeid.



Kan kjempfresen "Big John" gi tidligere sommeråpning?

Brokke-Suleskar-vegen, fjellovergangen mellom Sirdal og Setesdal, er populær. Aust-Agder vegvesen er utsatt for et konstant press om holde vegen åpent for helårstrafikk. Fra turistnæringen og fra kommunene i Setesdal kommer det stadig henvendelser om dette. Vegmesteren i Valle, Pål Haugen, uttalte i forrige nummer av Sørlands-Porten at det er et økonomisk spørsmål hvor lenge vegen skal holdes åpen og at det heller ikke er umulig å holde helårsåpent dersom det bevilges penger til det.

Driftssjef Kjetil Nylund ser det ikke som realistisk å diskutere helårsåpent på høyfjellsvegen:

- Det løpet var kjørt da traseen ble fastlagt. Vegen er bygd som en sommerveg. Skulle det ha vært en helårsveg, ville vi ha satsset på andre, og mer kostbare traseer. Dette er en realitet som folk må finne seg i.

- Men siden vegen er blitt en større suksess enn noen hadde ventet, bør vel også vegvesenet strekke seg så langt som mulig når det gjelder å holde den åpen?

- Vegen er blitt en stor suksess, noe vi i vegvesenet også setter pris på, etter all turbulens omkring prosjektet i byggefasen. Nå som vi har fått vegen i drift og folk er godt fornøyd, vil vi presentere den som en fin og god veg. Vi har satsa mye på å gjøre det så pent som mulig ved å beplante skråningene, og i år skal vi legge asfalt ut på gruskantene slik at det blir lettere å vike for møtende trafikk.

- Vi arbeider også med tidspunktet for åpning og stenging. Når det gjelder stenging for vinteren er det neppe noe å gå på, det blir rundt midten av november,

vi garanterer åpent fram til 1. nov. I praksis så klarer vi holde åpent til 15-20. nov. Da begynner det å bli såpass tøft der oppe at vi ikke kan ta sjansen lenger.

Vi har ansvar både for trafikantene og for våre egne folk som skal arbeide der. Husk på at vegen går helt opp i 1000 meters høyde med de vind og snøforhold som det gir.

Da vegen ble åpnet, garanterte vi i utgangspunktet 10. juni som åpningsdato for sommersesongen. I år åpnet vi 27. mai. Hvis vi gjennomsnittlig åpner rundt 20. mai, blir det en god del tidligere enn vi har lovet. Så jeg synes vi har gjort en god innsats så langt. Åpningstidspunktet

"Ikke aktuelt å diskutere helårsåpent på Brokke-Suleskar"

avhenger også av Vest-Agder, som må rydde sin del av vegen.

Å rydde vegen for snø om våren er en jobb som tar tre ukers tid med den redskap vi disponerer, vår egen snøfres som brukes på Bjørnevannsvegen, og en større fres som vi leier fra Telemark. Den går normalt på Haukelifjell. Vi begynner gjerne brøytingen omkring 1. mai, og det bør vi neppe endre noe særlig på. Med brøytekanter helt opp i ni meter, er det nok fornuftig å la sola gjøre litt av jobben før vi begynner.

Vegdirektoratet har i en tid vært på utkikk etter nye arbeidsoppgaver for en berømt storfres, den såkalte "Big John", som har gått på Saltfjellet. Der er det ikke lenger bruk for den, og Telemark vegvesen, som vi samarbeider nært med om brøyting på Hovden - Haukeligrend og Bjørnevannsvegen, er interessert i å overta kjempen fra Saltfjellet. Da kan det også bli aktuelt for oss å leie "Big John" for innsats på Brokke-Suleskar. Vi skal nå drøfte dette nærmere med Telemark og Vest-Agder. "Big John" kan være akkurat det vi trenger for å gjøre unna snøbrytingen på en tredjedel av den tid vi nå bruker over fjellet. Så der

står saken. Vi har gjort det klart at vi ikke kan påta oss større utgifter til ryddingen enn nå, men hvis arbeidet kan gjøres raskere, kan vi betale en høyre timepris på maskinen, som eventuelt skal mo-

derniseres før den overføres til vår del av landet.

Det ville være god PR for vegvesenet om vi kunne klare åpne tidligere, men det er under forutsetning at det gjøres på en forsvarlig måte. Det vi gjør, må kunne forsvares økonomisk og sikkerhetsmessig.

I turistsesongen går det over 1000 biler i døgnet over Brokke-Suleskar-vegen. Kostnadene ved å brøyte opp vegen om våren er ca. 140.000 kroner.

Byggestart for Arendal øst-vest til vinteren:

- Stort og komplisert anlegg til 102,8 mill

Med en bevilgning på 42,7 mill for 1993 nærmer det seg byggestart for Arendals nye øst-vest-forbindelse i tunnel fra Barbudalen til Myrene. Forarbeidene til anlegget begynner allerede til vinteren, med omlegging av vann-, kloakk- kabler og ledninger, og ny adkomst til stasjonsområdet. Videre vil bygging av Barbudalen bru bli bygd, som skal forbinde tunnelen med Barbudalsvegen. Det skal også bygges forskjæringer for tunnelåpningene i Barbudalen og på Myrene.

Selve tunnelanlegget vil starte etter sommerferien 1993, og åpning av den nye forbindelsen blir trolig høsten 1994, om det ikke blir bevilget midler til å forsere anlegget, forteller avdelingsingeniør John Baasland, som på forsommeren ble engasjert som anleggsbestyrer, etter intern utlysning.

Anlegget er stort og komplisert og byr på en del problemer som må løses på beste måte. Tunnelen skal bygges under en by med tett bebyggelse, med de restriksjoner som det innebærer. Selv om grunnforholdene er grundig undersøkt, kan de geologiske forholdene by på uventede vansker. Ved sprengingen må det tas hensyn til bebyggelsen.

BLØDEKJÆR PROBLEMOMRÅDE

- De største problemene frykter vi i Blødekjær-området. Her krysser tunneltraseen med en overdekning opp til gatenivå på ca 10 m. Endringer i grunnvannsnivået kan gå ut over stabiliteten på eldre bebyggelse som er fundamentert på treflåter e.l. Vi går ut fra at grunnvannet i Blødekjær ligger på to nivåer, et høyere lengst nord, og et noe lavere i den nederste delen. Dette skal kartlegges ved grunnvannsmålinger. De geologiske forhold vil også bli undersøkt ved hjelp av seismisk tomografi.

Undersøkelsene så langt viser at kryssingen av Blødekjær-området

vil gå gjennom en fjellrygg. Om det viser seg å være mye løsmasse, må denne stabiliseres. Baasland regner med at tunnelen må forsterkes ved forinjeksering og utstøpning i denne kryssingssonen.

- Men det er jo sprengt tunneler både på Kystveien og fra jernbasteasjonen til Torvet, så vi er ikke ukjent med de geologiske forholdene

i området.

Byggeplan for anlegget, utført i samarbeid med veglaboratoriet, vegdirektoratet og konsulenter, skal være ferdig i august. Deretter skal det utarbeides driftsplan, tidplan, kvalitetsplan og kontraktsforslag som grunnlag for utlysning av anlegget på anbud.

RYSTELSER REGISTRERES

Før tunnelsprengingen kan begynne, skal det utarbeides tilstandsrapport for alle hus over tunnellen. For sprengingsarbeidet vil det bli angitt grenseverdier for rystelser i grunnen. For å overvåke rystelser må det settes opp et antall måleapparater. Ansvarsforholdene ved eventuelle rystelseskader vil være klare: er rystelsene under spesifiserte grenseverdier, er det vegvesenets ansvar, er de over grenseverdiene, må entreprenøren betale.

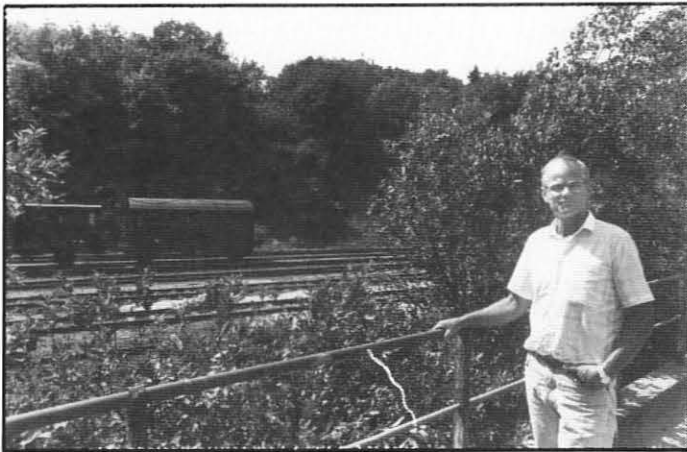
I anbudsinnbydelsen vil Baasland også be om beregninger for drift av anlegget i to skift. Skiftordningen er ennå ikke bestemt. Dette må bl.a. tas opp med de kommunale myndigheter.

HVEM VIL HA 150000 kbm. STEIN?

Ennå er det flere løse baller i lufta som må tas ned før alt er klart, sier Baasland. Et uavklart spørsmål



285 meter ny type støyskjerm er satt opp ved Langsæveien.



Anleggsbestyrer John Baasland ved øst-vest-forbindelsens tilknytningspunkt i Barbu.

er hva som skal gjøres med overskuddsmassen, 150000 kubikkmeter stein. Tidligere var det snakk om å benytte massen til videre utfylling av Barbubukt. Det ser nå ut til å bli aktuelt å kjøre en del av massene til et planlagt industrianlegg i Myra-Bråstad-området. Uansett må plassering av overskuddsmassene avklares, og Baasland vil nå gå ut med tilbud til offentlige eller private som kan avta store kvanta steinmasse.

Som det nå ser ut, ligger aktuelle avtakere nord/vest for Arendal. Av hensyn til transporten av massen er det derfor naturlig at hoveddriften av tunnelen skjer fra Myrene-siden.

Masser som eventuelt skal fylles i Barbu-bukt vil bli tatt ut fra Barbu-siden. Baasland regner også med at entreprenørens hovedriggplass og anleggskontor blir plassert på Myrene.

Selv om anlegget bare vil ligge noen få hundre meter

fra vegkontoret, skal vegvesenet etablere sitt eget anleggskontor for anleggsledelsen. Om dette blir på Myrene-siden eller på Barbu-siden, er ennå ikke avgjort.

Totalbudsjettet for den nye øst-vest-forbindelsen er 102,8 mill. kr. regnet i -93-kroner. Det skal sprenge totalt 1435 m tunnel, 900 m på hovedtunnelen, det resterende på de to rampene som skal føre opp i dagen i Blødekjær.

RUNDKJØRING I BARBU

Tilknytningen ved Barbudalen bru blir ved rundkjøring. I følge siste revisjon av reguleringsplanen, som nå er til behandling, skal det

anlegges rundkjøring midt på via-dukten ved jernbanestasjonen. Dette gjør det mulig å bygge ny og bedre adkomst til stasjonen.

BARBUDALSVEIEN STENGES

I deler av anleggsperioden blir det nødvendig å stenge Barbudalsveien for trafikk. Transporten av masse vil nok by på en del problemer for trafikken i området. Baasland kan ikke nå si noe om hva anlegget vil bety for Arendal og distriktet når det gjelder arbeidsplasser for lokale anleggsfolk og transportører. Tunnelarbeidet vil foregå med datastyrt bormaskin som ikke krever stor betjening. Men massetransport vil kreve flere lastebiler i skytteltrafikk. Det er imidlertid på det rene at det store anlegget vil gi økonomiske ringvirkninger for distriktet, selv om entreprisen går til et av de landsomfattende entreprenørfirmaene.

INFORMASJON

Vegvesenet vil legge stor vekt på informasjon til huseiere og andre som blir berørt av anlegget i forskjellig grad, understreker Baasland, som er godt i rute med arbeidet og klar til å takle de problemene som vil oppstå under marsjen på et så stort og komplisert anlegg midt inne i Arendal by.

Ny skjerm reduserer trafikkstøy

Prototypen på en ny type støyskjerm ble i en lengde av 285 meter "avduket" på innfartsåren til Arendal mellom Harebakken og Langsæ i mai måned. Ideen til den nye støyskjermen kommer fra markedssjef Jacob Noddeland ved Skarpnes Cementstøperi i Øyestad.

Utviklingen har skjedd i et samarbeid mellom båtutstyringsprodusenten Ertec A/S på Nes Verk, som har sett seg nødt til å tenke i nye baner etter hvert som markedet har sviktet, og Skarpnes Cementstøperi. Skarpnes produserer sementblokkene som utgjør den nedre delen av skjermen mens Ertec står for den øvre delen med herdet glass i aluminiumsrammer.

Fordelen med denne type skjerm er bl. a. at trafikantene beholder utsikten til de omgivelser som er beskyttet av støyskjermen, og at vegvesenet samtidig ser det som et interessant miljøprosjekt.

I følge overing. Finn Ole Jørgensen ved vegkontoret gir disse støyskjermene samme støydemplingsformer. Støyskjermene har en effekt på ca. 10 decibel for de som bor i nærheten. Det vil med andre ord si at støyen blir halvert.

Skjermen er bygget opp av moduler som gjør det mulig å variere mellom stående og liggende trepanel i ulike farger. Man kan velge glass, - eller en kombinasjon av glass og tre. Vedlikeholdsmessig har også systemet sine fordeler i det man med enkle håndgrep kan skifte ut delene.

Det er Skarpnes Cementstøperi

som står for salg og markedsføring av produktene. Firmaet har laget en informasjonsbrosjyre som skal brukes i markedsføringen. Denne skal omfatte hele Sør-Norge.

Aust-Agder vegvesens del av kostnadene til Langsæprosjektet er på kr. 398 000, - eller ca. kr. 1500, - pr. løpemeter støyskjerm. Sammenliknet med andre typer støyskjerm, blir disse noe dyrere, men med innsparinger på vedlikeholdet. Skiftes glasset ut med tre, noe som er tenkt utført på anlegget E 18 Lunde-Tveitehallingene, vil kostnadene bli omtrent som for "vanlige" støyskjerm. I ovennevnte pris er også medregnet utviklingskostnader.

Hittil har vi bare registrert positive uttalelser til prosjektet, som utseendemessig både er blitt pent - og effektivt.

Vegarbeiderne i Aust-Agder har

Friskest i Aust-Agder, heter det i en kort melding i "Vegen og Vi". Den gjelder sykefraværet i vegarbeidsdriften og forteller at Aust-Agder har landets friskeste vegarbeidere, med et sykefravær på 3,7 pst i første kvartral i år. På andre plass kommer Rogaland med 4,4 pst, mens sykefraværet blant vegarbeidere på landsbasis er 7,3 pst. Tilsvarende tall for kontor, biltilsyn etc. foreligger ikke.

minst sykefravær!

- Tallene fra Aust-Agder har vakt oppsikt, og vi har fått flere henvendelser i

den forbindelse, sier verneleder Hans H. Markussen.

- Hva er forklaringen på det lave fraværet?

- Det kan være mange faktorer, men arbeidsmiljøet ute blant folk og informasjon er vesentlige forhold. Det er vanskelig å si noe helt eksakt. Godt arbeidsmiljø, arbeidsmengde, variasjon, selvstendighet, medbestemmelse, opplæring, utviklingsmuligheter og ikke minst samarbeidsforhold, har innvirkning på sykefraværet.

Det er nedsatt en gruppe med, hovedverneombud Arvid Strand, Tor-

stein Riber fra administrasjonen, Knut Hagelia fra laboratoriet, ass. veggjef Olav Dukfoss, avd. ing Kai Jørgensen som skal se nærmere på spørsmålet om sykefravær.

- Her skal vi se på hele vegvesenet, ikke bare vegarbeidsdriften, og prøve å finne fram til tiltak som kan få fra-

været ned. Dette er et ledd i kampanjen som er satt i gang av NHO og LO.

- Et viktig punkt, som vi har lagt stor vekt på i Aust-Agder, er å finne fram til arbeid som egner seg for den enkelte - og variasjon i arbeidsoppgaver slik at vi unngår belastningsskader. Nevnes må også at vi

har startet attføringsverksted på Skarpnes, et liknende er planlagt på Evje vegstasjon.

- Hvis en person har problemer med arbeidet, forsøker vi å finne annet arbeid som passer, i stedet for sjukemelding og uføretrygd.

Bedriftshelse-

tenesten, med den nye bedriftslegen Kåre Åsen, skal drive forebyggende helsearbeid, med tanke på å forbedre arbeidsmiljøet og foreta regelmessig helsekontroll av samtlige ansatte.

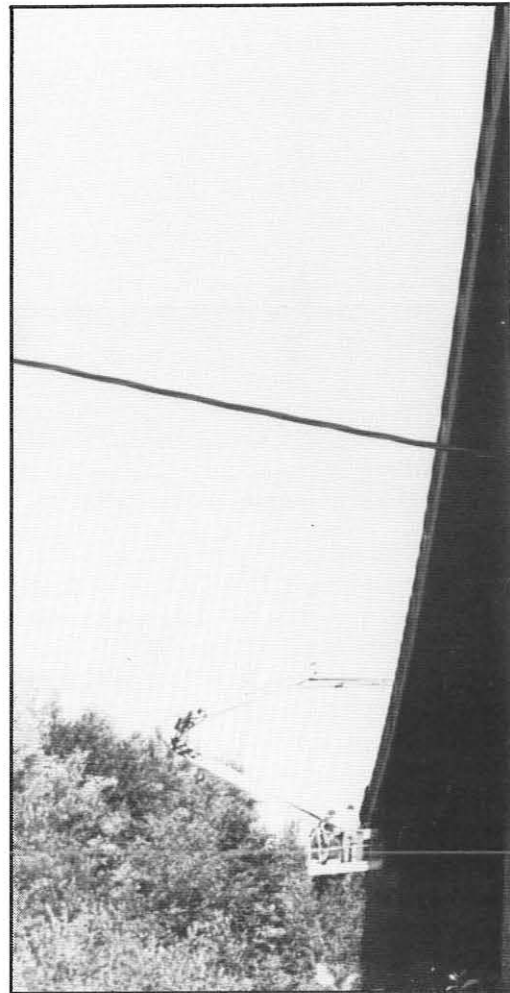
- Tidligere hadde vi en god del eldre vegarbeidere som hadde drevet med tungt manuelt arbeid og pådradd seg muskel og skjelettskader. Nå har maskinene overtatt, og yngre folk har overtatt. Det spiller også inn på fraværet.

Nå kan vi vente å få psykososiale problemer i forbindelse med usikkerhet når det gjelder arbeidsplassen

og fremtida, omlegging, rasjonalisering, konkurranse og privatisering.

- Vi har vel også sykefravær som ikke har noe med arbeidsmiljøet å gjøre?

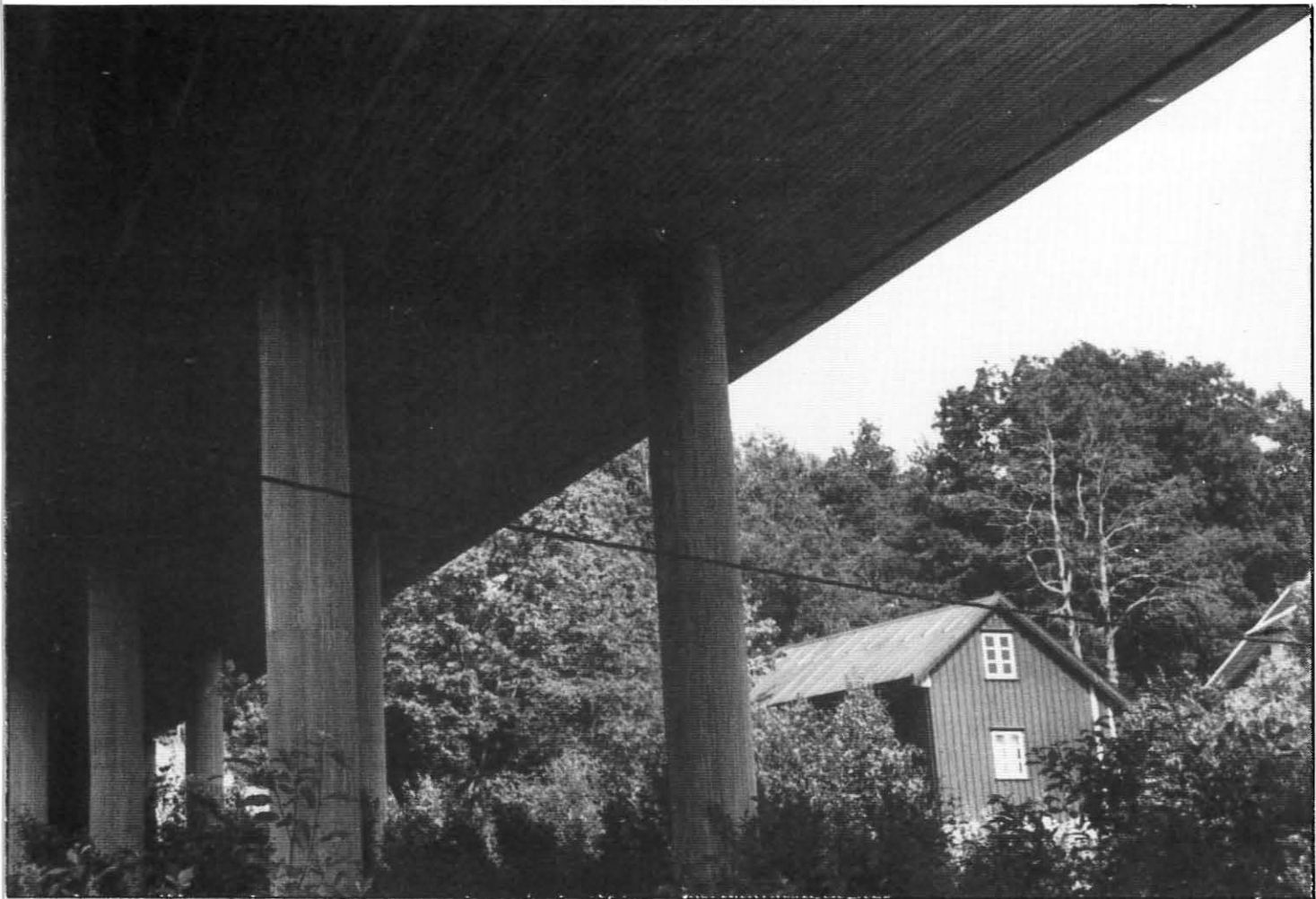
- Det er klart, men er det trivelig på jobben, skal det mer enn en liten forkjølelse eller litt ubehag før de velger å bli hjemme, sier vernelederen.



Landsomfattende konferanse om bruvedlikehold:

Vegsalt, sjøsprøyt og CO fra eksosutslipp tærer hardt på våre betongbruer. Millionverdier står på spill, det arbeides intenst for å finne fram til vedlikeholdsmetoder som kan sikre bruene. Saken gjelder ikke bare økonomi, men også sikkerhet. Bruene er til nå bygd for å vare i 50 år. Trangere økonomiske tider gjør det ønskelig å fordoble levetiden.

Disse spørsmål, og en rekke andre, ble drøftet på konferansen i praktisk bruvedlikehold som ble arrangert i Arendal 18. og 19. juni. Deltakerne kom fra hele landet. Behovet for en landsomfattende konferanse ble anmeldt ved en regional konferanse i Oslo i fjor.



Hvordan utbedre millionskader fra salt og CO ?

En arrangementskomite med ansvarlig for bruvedlikehold i Aust-Agder, avd.ing. Odd Rønnestad og hans kollega fra Vest-Agder avd. ing Odd Steinar Holt sto for opplegget i samarbeid med vegdirektoratets brukontor og veglaboratoriet.

- Konferansen var meget vellykket. Men ennå står det mye arbeid igjen før problemene er løst. Kloridinntrenging i betong er et stort problem først og fremst på Vestlandet og i Nord-Norge, med fokk fra sjøen. Et fylke som Nordland har en utgift på 68 mill årlig til vedlikehold av bruer. Men også vi har problemer med salt, i form av vegsalt, forteller Rønnestad.

Skadene skal dokumenteres og vurderes, metode, utstyr og materialer for vedlikehold og reparasjon skal velges. En større undersøkelse for å avdekke omfanget av kloridskader på bruer er nå i startfasen. I tillegg til kloridskader skal undersøkelsen også ta opp karbonatisering av betong. Karbondioksyd fra lufta trenger inn i porevannet i betongen og fører til oksydering av armeringsjernet. Det er grunn til å tro at undersøkelsen vil avdekke skader som løper opp i flere hundretalls mill kr.

- Det satses enormt på finne fram til metoder for reparasjon av disse skadene. Alle vegkontorer samarbei-

der om dette. Det har vist seg at de materialer vi har brukt til reparasjon ikke holder mål i vårt tøffe klima. På konferansen ble det derfor nedsatt en arbeidsgruppe for å prøve å komme fram til et utvalg materialer som kan anbefales. Vi vil se på tynnmembraner og sementbaserte materialer. Vi ønsker materialer som slipper fuktighet ut, men som ikke slipper inn forurensninger. Det er ikke så lett å få til.

I Aust-Agder er et konsulentfirma i full gang med tilstandsvurdering og inspeksjon av 12 bruer: Blakstad bru, nye Sunde bru, Østre Solborg bru, Høvåg bru, Tromøybrua, Laget bru, Vippra bru, Moisund bru, Snaresund bru, Indresund bru og Justøy bru.

På konferansen var det befarings til en del aktuelle bruer i Arendal. Turen gikk med båt på Nidelva, og bød i tillegg på sightseeing i Arendals skjærgård og servering av reker med tilbehør. I det fine sommerværet ble dette et populært innslag i konferansen for de 25 bruansvarlige som deltok.

Forsøk med drengasfalt som absorberer motor- og hjulstøy – men er virkningen varig?

Vegvesenets miljøsatsing kommer til uttrykk på alle områder. Reduksjon av støyplagen er et av satsingsområdene. Støyskjermer er en løsning på problemet, en annen kan være bruk av asfaltdekke som gir mindre støy. Etter ønske fra Vegdirektoratet og Statens Forurensningstilsyn ble det på forsommeren, som et forsøk, lagt en kilometer med et nytt støysvakt asfaltdekke på strekningen Helle-Rykene på E 18. Det nye dekket skal gi en reduksjon i støynivå på tre decibel, dvs. at støyen reduseres til det halve. Dersom den nye asfalten holder det den lover, kan det f.eks. være aktuelt å bruke denne asfalttypen som et alternativ til bygging av støyskjermer.

Drengasfalten, som den nye asfalten betegnes, har større hulrom med luft enn vanlig asfalt. Disse hulrommene absorberer en betydelig del av støyen, mens vanlig asfalt reflekterer støyen ut til omgivelsene.

Vegdirektoratet og Statens forurensningstilsyn overvåker forsøket med målinger av støynivået. Ingeniør Jens Lofthaug fra konsulentfirmaet Vianova har ansvaret for målingene:

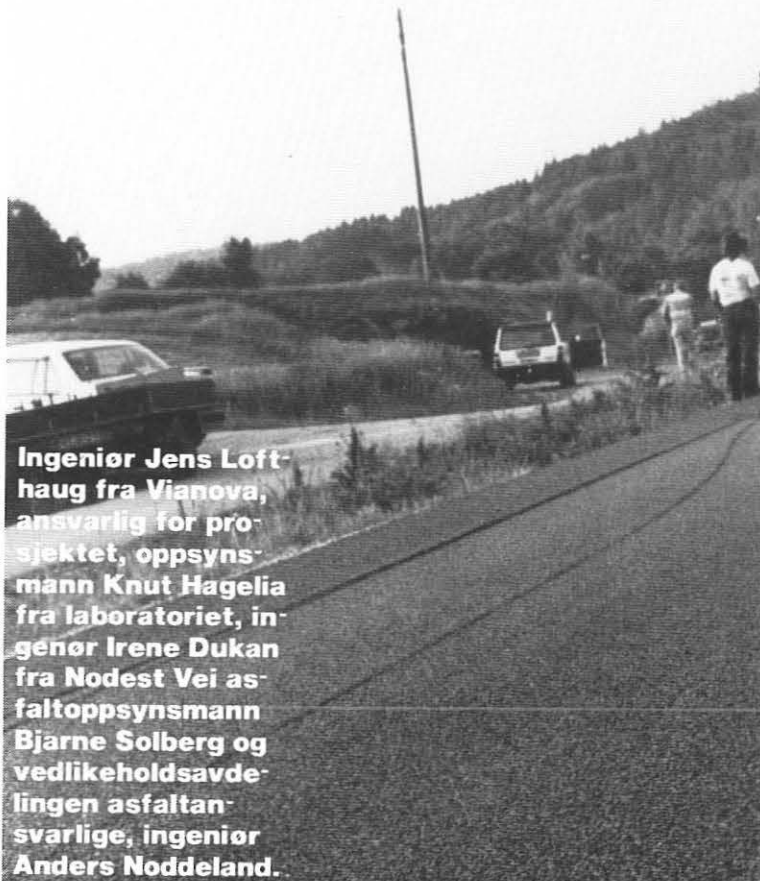
- Det er ingen tvil om at drengasfalten, med 15-20 pst lufthulrom, reduserer både motorstøy og støy fra bildekkene. Med dette forsøket vil vi finne ut om den gunstige effekten vedvarer, eller om den avtar etter en tid. Vi frykter at en betydelig del av effekten vil være borte etter en vinter med piggdekkbruk. Over tid fylles hulrommene med skitt, støyen blir ikke lenger så godt absorbert.

Forsøket omfatter også spyling og vasking av dekket etter en tids bruk for å se om dette kan bevare støydempingseffekten.

Asfaltprogram til 40 millioner

Lokal ansvarlig for forsøket, som også omfatter vegstrekninger i en del andre fylker, er ingeniør Anders Noddeland, leder for driftsavdelingens asfalteringsarbeid. Sommerens asfalteringsprogram går for fullt. Asfaltselskapene er ute hver natt, nøye overvåket av driftens kontrollører.

- På de mest trafikkerte riksvegene foregår asfalte-



Ingeniør Jens Lofthaug fra Vianova, ansvarlig for prosjektet, oppsynsmann Knut Hagelia fra laboratoriet, ingeniør Irene Dukan fra Nodest Vei asfaltoppsynsmann Bjarne Solberg og vedlikeholdsavdelingen asfaltansvarlige, ingeniør Anders Noddeland.



STILLE ASFALT

NYTT/AKTUELT

ringsarbeidet om natten, av hensyn til sommertrafikken og fordi asfalten stivner fortere i den lavere nattetemperaturen. Den nye asfalten blir dermed mindre deformert av trafikkbelastning mens den ennå er myk.

I år skal det legges asfalt til en verdi av ca. 40 mill. kr. Av dette utgjør ca. 25 mill. vedlikehold av riksveger og resten nyanlegg og asfalt på fylkesveger. På Rømyr-Lunde skal det legges asfalt for 6-7

mill. kr. Når det gjelder vedlikehold var den største asfaltjobben E 18-strekningen Harebakken-Tømse, til en kostnad av 4-4,5 mill. Piggdekkslitasjen koster i Aust-Agder omkring 10 mill. kr.

Dekkelegging prioriteres

- Aust-Agder har i en del år prioritert

dekkelegging høyt, noe som har slått positivt ut på brukerundersøkelsene, sier Noddeland. Denne satsingen inngår i arbeidet med trafikkrettet vedlikehold. Publikum er opptatt av dekkets tilstand og reagerer på spordannelse som gir farlige kjøreforhold i regnvær. Vedlikeholdsstandarden krever at dekket må utbedres når spordybden når opp i 25 mm. Det er også krav om jevnhet i vegens lengderetning, men dette prioriterer vi lavere enn spordannelse. Særlig trailertrafikken plages av ujevnheter i vegen. Våre varierende grunnforhold, med vekslende mellom myr og fjell, gir setninger og ujevnheter. Det ville koste for mye å rette opp alle disse ujevnheterne.

Resirkulering

Driftsavdelingen har nå begynt å resirkulere asfalt, noe som er gunstig både for miljø og økonomi. Gammel asfaltmasse som er frest bort på E 18 er brukt til nytt fast dekke på Bjornesveien i Moland.

Skrå asfaltkanter

En annen gledelig nyhet av året: Nå legges asfalten med skrå kant. Dette gjør mulighetene for å hente seg inn igjen om en skulle være uheldig å få et hjul på utsiden av asfalten langt bedre. Med de gamle, rette kantene, var det vanskelig å greie seg helskinnet gjennom en slik situasjon.

NORSK
VEG-
MUSEUM
ÅPNET
22.
JUNI:

Fra
old-
tid til
bil-
tid:

STOR
SPESIAL
RAPPORT



NORSK VEGMUSEUM inneholder uendelig mye mer enn kjeledresser, traktorer, gravemaskiner og skilt. I den ca. 5000 kvm store museumsbygningen er utviklingen av norsk vegbyggingskunst skildret. Fra tiden da kongeveger ble spadd ut for hånd, til dagens avanserte teknologi med moderne brukonstruksjon og tunnel under havbunnen. Du vil få hilse på vegarbeidere fra mellomkrigstiden og på ingeniøren som overvåket det hele.

Du vil også få et glimt av fremtiden og de muligheter morgendagens vegvalg fører med seg. Museet viser også kulturell og sosial utvikling gjennom flere hundre år. Der vegen kom, kom det folk...

Det er blitt et spennende område på størrelse med Lillehammer sentrum. Kafeteria, møterom, auditorium og friluftsscene i samspill med norsk historie, kultur og ingeniørkunst.

"Da vegen kom, kom det folk"

Aust-Agder med på åpningen

Vegsjefen anbefaler besøk på Vegmuseet

- Vegmuseet var meget interessant, både større og flottere enn jeg hadde forestilt meg på forhånd. Jeg vil anbefale alle som har anledning et besøk.

Pensjonistene fra Aust-Agder, som skal innom museet på sin sommertur i august, har virkelig noe å glede seg til, sier vegsjef Harald Gjerstad, som representerte Aust-Agder ved åpningen av museet sammen med tidligere vegsjef Bjarne Haugmoen.

Selv om Aust-Agders delegasjon var liten, ble ikke fylket glemt: Det var tidligere vegsjef, Johannes B. Irgens, som reiste tanken om et vegmuseum og som ble den første formann av Vegdirektoratets museumsutvalg i 1974. Hans innsats ble behørig omtalt under åpningen.

Vegdirektør Eskild Jensen holdt velkomsttalen under åpningen av museet, og en lang rekke inviterte gjester var tilstede fra det ganske land. Gamle vegdirektør Krag ankom umiddelbart etter at vegdirektøren hadde overrakt premier for tegnekonkurransen "Skolevegen før og nå".

Etter Krags tale ble det åpningslutt ved pensjonert veg-

mann Alfred Bjørkli, før veterankorpset førte an til avdukkningen av Vegvokterstatuen, som ble foretatt av vegsjef Fyksen.

Det etter hvert kjente "Slavekoret", som består av ca. 35 ansatte og pensjonister ved vegadministrasjonen i Nord-Trøndelag, framførte "Vegvoktervisa" før hele utstillingsområdet ble åpnet for publikum. Den offisielle del av programmet ble avsluttet med en veteranbilkortesje med 15 lastebiler fra tidsrommet 1917 -1970.

Av andre aktiviteter på åpningsdagen kan vi nevne: Demonstrasjon av dampveivals og dampmaskin med steinknuser, demonstrasjon av ulike maskiner og utstyr samt amatørteaterfore-

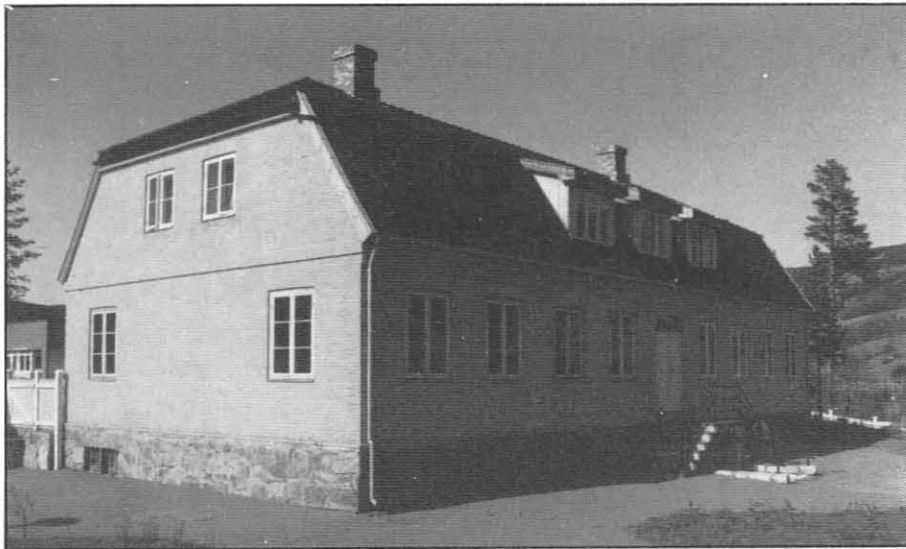


Bilvekt fra Biltilsynet gjøres klar til transport av Arvid Vindholmen

stilling og musikk ved Vegkontorets husorkester.

Museet er åpent mellom kl. 1000-1900 om sommeren og kl. 1000-1500 om vinteren.

Samtlige vegkontorer hadde med seg en gave til museet. Fra Aust-Agder ble det gitt en fin, gammel transportabel bilvekt, den første vekt som ble brukt av biltilsynet i Arendal. Fra vegsjefkollegiet fikk museet en skulptur med en gammel vegarbeider som motiv, et flott minne over forgjengeren til vår tids vegarbeider.



Lysaker gjestgiveri er en blant mange atraksjoner

HISTORIEN OM NORSK VEGMUSEUM

I 1974 ble det nedsatt en komite som skulle utrede om det var behov for et eget vegteknisk museum - eller om Norsk Teknisk Museum kunne ivareta denne delen. Konklusjonen kom i en innstilling i 1978. Det var behov for et eget vegteknisk museum.

Det dro imidlertid ut med museumsplanene. Først i 1984 besluttet daværende samferdselsminister Johan J. Jacobsen at museet skulle opprettes og etableres på Hunderfossen i Lillehammer kommune.

I 1985 ble det satt igang en arkitektkonkurranse om disposisjonsplan for den 280 da store tomte. Oppgaven var todelt, med utforming av et friluftsmuseum og innpassing av en museumsbygning. Det ble valgt å legge adkomst og parkering i nærheten av Hunderfossen Familiepark. Museumsbygningen ble lokalisert nokså midt i området, slik at det ikke er blitt store avstander til de forskjellige deler av friluftsområdet.

I 1987 ble det nedsatt en romprogramgruppe som skulle vurdere arealbehov for de enkelte museumsfunksjonene. En vurderte også bruk av antikvariske bygninger i tillegg. Lysaker gjestgiveri og Engerodden skysstasjon ville f.eks. egne seg godt i sambruk med museumsbygningen. Rombehovet for museumsbygningen ble anslått til ca. 5200 kvm. gulvflate.

Romprogrammet ble godkjent av Finansdepartementet i 1988 med 4220 kvm netto. En såkalt "sysselsettingsbevilling" ble gitt i 1989 og muliggjorde raskere fremdrift enn forutsatt.

Byggegruben ble gravd ut til planum samme år, mens byggestart på grunn av tidkrevende entreprenørvalg, snø og tele, ble satt til 5. mars 1990 med ferdigstilling 8. februar 1991. Utendørsarbeidene startet 15. mai ifjor med ferdigstilling 15. oktober.

Norsk Vegmuseum - fra oldtid til biltid

Museumsområdet ligger 13 km nord for sentrum av Lillehammer. Det er museer og forskningsmiljøer i nærheten, så som Maihaugen og Distriktshøgskolen i Oppland, Hunderfossen Familiepark, og ikke langt unna ligger "Lilleputthammer" ved Øyer gjestegård og Hafjell alpinsenter.

Tomta ligger vel til rette for å vise veg og vegbygging i typisk norsk landskap med elementer som fjell, li og fjord.

FRILUFTSMUSEET

er lagt opp med en tidshistorisk akse og en tematisk. Den tidshistoriske akse er delt i tre:

1. Oldtid til 1850. Hest og kløv eller slede og apostelhesten var det vanlige.
2. 1850-1950. Hamskifteperioden, hjulet blir viktigere og viktigere, først med hestekraft og så med motorkraft.
3. Biltid, perioden etter 1950, som stoppes opp mot vår nære fortid.

DEN TEMATISKE DELEN

tar for seg:

1. Anleggsvirksomheten i Vegvesenet.
2. Høyfjellproblematikken.
3. Tunnelbygging og rasforebygging.
4. Stasjonsbyutviklingen.
5. Ferje - og sundstedsordningene.

UTSTILLINGENE

er laget slik at de blir en introduksjon av Gudbrandsdalen fra Lillehammer til Dovrefjell og fra motorveg til pilgrimsveg. Og et anlegg i Finnmark fra 1930-årene, der både arbeider og ingeniør blir presentert

I FRILUFTSOMRÅDET

på 300 mål er det bygget autentiske miljøer, nøyaktig slik de fremstod på sin tid. En skysstasjon fra 1866 med tilhørende landskap forteller hvordan ferdefolk ble mottatt. En vegstasjon fra 1938 er hentet fra Høydalsmo i Telemark. Ærverdige Lysaker Gjestgiveri er flyttet fra Bærum. Her finner vi kafe og selskapslokaler i 1860 - talls miljø. Dette er bare noen av attraksjonene du vil finne i friluftsområdet.

Eier du et kjøretøy som er 30 år eller eldre, og har gammeldags pyramidetelt, kan du overnatte på den unike veterancampen, som er blitt en del av museet. Her vil du finne gamle kongeveger, bruer og fjelloverganger i tidsriktige miljøer. Godt skiltet selvfølgelig. Vegvesenet viser deg vegen!

Vegmuseet kan dessuten tilby et museum i museet! Norsk Fjellsprengningsteknisk Museum planlegges lagt på Hunderfossen. I en egen tunnel vil fjellsprengningsmuseet vise gammel og moderne teknikk innen bygging av tunneler og haller i fjell. Jo, - et besøk på Norsk Vegmuseum ved Hunderfossen er turen verd!

Museumsarbeidet i Statens vegvesen

Vegdirektøren har fastsatt vedtekter for Norsk vegmuseum, som forøvrig ble åpnet den 22. juni i år, og mandat for kontaktpersoner.

I hvert fylke skal det oppnevnes en kontaktperson. Ass. vegsjef Olav Dukefoss er oppnevnt som kontaktperson i Aust-Agder, og følger etter Arne Holt som i en årrekke hadde ansvaret for vegmusealt arbeid i vårt fylke.

Til støtte for kontaktpersonen skal oppnevnes museumsutvalg ved hvert vegkontor. Vegsjefen har oppnevnt disse: A. Franksson, J. R. Kristensen, J. E. Myhren og A. Vindholmen.

Av mandatet vil jeg trekke frem enkelte punkter.

KONTAKTPERSONENS OPPGAVER

Kontaktpersonen skal holde seg best mulig orientert om faste og løse, samt immaterielle minner knyttet til veger og vegtrafikk i Vegdirektoratet/innenfor eget fylke.

Kontaktpersonen skal foreslå tiltak for å bevare kulturminner og følge opp at tiltakene gjennomføres på en faglig forsvarlig måte.

MUSEUMSUTVALG

Til støtte for kontaktpersonen bør det oppnevnes museumsutvalg i Vegdirektoratet og ved hvert vegkontor. Museumsutvalget skal bistå kontaktpersonen med å identifisere, planlegge og følge opp aktuelle tiltak. Museumsutvalget bør være bredt sammensatt av museumsinteresserte medarbeidere.

MIDLER TIL MUSEUMSARBEID I FYLKENE

Vegsjefen er ansvarlig for at det stilles midler til disposisjon for museumsarbeid i fylket innenfor de ordinære tildelingene under budsjettkapitlene for administrasjonen, drift og investeringer.

Mandatet åpner for større satsing på det vegmuseale område. Flere medarbeidere trekkes inn, og mulighetene for å skaffe midler til tiltak vil være vesentlig bedret ved at fylket nå skal skaffe midlene. Den tidligere ordning med at fylkene hvert år måtte søke Vegdirektoratet om bevilgning til et prosjekt, ser nå ut til å falle bort. Vegdirektoratet hadde ikke store bevilgninger å dele på, og det var derfor år da vi ikke fikk noe av "potten".

Utvalget og kontaktpersonen vil være svært taknemlige for tips om prosjekter, det være seg gjenstander, gamle veger m. v.



42 tonns til Storelva

Den siste, og største av brua på Rømyr-Lunde anlegget, Storelva bru, støpes etter planen 7.-8. juli. Deretter tar bruentreprenøren sommerferie, for å komme tilbake og avslutte arbeidet som planlagt i august. Dette er det siste store arbeidet på den nye E 18-parsellen, som skal åpnes til høsten.

betongbjelker bru



Asfaltering og støyskjermer – planting og finpuss

Legging av ni stykker 35 m lange betongbjelker for midtspennet over elva var en imponerende operasjon. De 42 tonn tunge bjelkene ble fraktet fra Hønefoss på spesialtilhengere. Vel framme ved Storelva ble bjelkene heist på plass ved hjelp av tre store kraner og en stor lastebil. To av kranene assistert av lastebilen heiste bjelkene forsiktig halvveis over elva før den tredje krana kunne ta tak i bjelken og heise den på plass i festepunktene.

Heiseoperasjonen gikk uten noen som helst vanskeligheter, forteller oppsynsmann Tor Bjørklund, som har oppsynet med Storelva-brua. Eneste problem var at bjelkene kom en dag forsinket fra leverandøren. Transporten ble stoppet av biltilsynet, som ikke hadde godkjent de spesialbygde tilhengerne. Transport-selskapet hadde "glemt" å få tilhengerne kontrollert. Det viste seg ved kontroll at hengerne var i den skjønneste orden, og transporten kunne gjennomføres.

På anleggskontoret for E 18-anlegget kan oppsynsmann Magnar Ellefsen opplyse at arbeidet går greit unna. Asfalteringsarbeidene har pågått siden begynnelsen av juni. Det skal legges totalt fire lag asfalt med bindelag, bærelag og toppdekke. I løpet av sommeren skal det settes opp ca. 2 km støyskjermer. Rømyrkrysset er ferdig og trafikken er satt på. Skiltgjengen skal i aksjon og sette opp et stort antall skilt.

- Grovarbeidet er gjort, men ennå er det mange mindre ting som skal gjøres før vi kan åpne, sier Ellefsen. Bl.a. skal det pyntes og plantes for en million kroner.

Åpningsdatoen er ennå ikke bestemt. Tidligere har midten av oktober vært antydnet.

HVA ER KRØSUS?

KRØSUS er navnet på vårt nye økonomistyringsystem som skal erstatte dagens PBR-system fra 1. januar 1994. Hvilke data som kommer til å ligge i KRØSUS-systemet, er det ingen som vet i dag. Leverandør av systemet blir valgt i juli måned, og det er først fra da av vi kan vente å få noe konkret å informere om.

Et overordnet krav til systemet er at det skal være:

- et effektivt verktøy for målstyring
- skal kunne skille forvaltning og informasjon

Hovedfilosofien er at vi skal kunne føre kostnader og fysisk ressursbruk til bestemte produkter. Det kan bety at vi på regnskap må selge våre tjenester til f.eks. anlegg og ta en avtalt pris for tjenesten. Det betyr også at alle må føre en eller annen form for rapport, men hvor omfattende dette blir er det ikke tatt stilling til.

Det er også vedtatt noen prinsipper:

- Krøsus må gi gevinst for Statens Vegvesen
- Krøsus skal ikke føre til oppsigelser
- Krøsus skal gjennomføres som en åpen prosess med forpliktende medvirkning fra organisasjonene og den enkelte medarbeider som blir berørt

Hvorfor KRØSUS

Selv om PBR-systemet etter VD's og min mening fungerer utmerket, så skal KRØSUS bli bedre. PBR-systemet er f.eks. basert på gammel dags datateknologi, og det er et intergert system som gjør endringer kompliserte og det sies at det er dyrt i drift. KRØSUS er delt opp i moduler, som gjør det enklere å foreta endringer. Systemet skal også binde årsplaner og bevilgninger sammen, som igjen gjør det mulig å dokumentere resultatene bedre.

KRØSUS omfatter følgende hovedfunksjoner:

1. Produksjonsstyringssystemet= Intern økonomisk styring
2. Eksternt regnskap= Regnskapsrapportering mot vegvesenets omgivelser

3. Prosjektregnskap= Overordnet oversikt over økonomiske forhold i prosjekter

4. Materiellregnskap= Oversikt over vegvesenets materiell

5. Tidregistrering= registrering av ressursbruk. Grunnlag for internavregning

6. Ordre/fakturering= Registrering og fakturering av salg

7. Kundereskontro= Oversikt over vegvesenets mellomværende med kunder

8. Innkjøp= Bestilling, ordrebeholdelse, varemottak og fakturakontroll

9. Leverandørreskontro= Oversikt over vegvesenets mellomværende med leverandører

10. Lønn og personal= Lønns- og personaldatasystem for vegvesenets ansatte

Hordaland og Akershus er prøvefylker for innføring av KRØSUS, og de skal sammen med leverandøren prøve ut systemet. Standardmodulene, eller regnskapsdelen, skal være klar 1.12.92, og produksjonsstyringsdelen er den mest spennende, og skal utvikles i prøvefylkene. Dette systemet er et verktøy for den interne økonomistyringen. Her skal årsplaner knyttes til bevilgninger, og derfor må arbeidsmålene i årsplanen være målbare og tallfester.

KRØSUSPROSJEKTET

For å innføre KRØSUS på vegkontorene, har VD v. prosjektledelsen bestemt at dette skal gjøres som et prosjekt, og det betyr en hel masse. Ledelsen hos oss valgte meg (NKM) som prosjektleder av den enkle grunn at det er regnskap som først skal ta i bruk systemet. Mitt ansvar må bli å lede arbeidet med innføringen av KRØSUS, og for å kunne gjøre det er JGA, som er prosjektansvarlig, og jeg i gang med å utarbeide en prosjektplan.

Prosjektet skal organiseres gjennom en styringsgruppe, prosjektgruppe og flere arbeidsgrupper.

Prosjektgruppa vil i tillegg til prosjektleder (regnskap), bestå av representanter EDB, opplæring, økonomi og en fra fagforeningene. I tillegg

vil alle hovedsammenslutningene bli representert i styringsgruppa.

Det må settes opp en tids- og aktivitetsplan, utarbeides mandater og ikke minst en ressursoversikt fram til 1.7.94.

Planen skal være avklart med Vegdirektoratet innen 1.9.92. Siden prosjektplanen ikke er ferdig, må jeg komme tilbake til den senere.

Selve installeringen av systemene skal gjennomføres fra 1.5.93 til 1.9.93. Det kan se utsom om vi har god tid, men det er en god del som skal skje innen den tid.

Nesten alle vil på en eller annen måte bli berørt av KRØSUS, og ett stikkord her er opplæring.

Først og fremst er det oss på regnskap som må få opplæring, siden vi skal ta i bruk systemet først. Nye koder og begreper må innarbeides, og regnskap blir på mange måter en ressursgruppe også når det gjelder å lære opp andre brukere.

Det blir også en del uteregistrering, men hvor omfattende dette blir, er for tidlig å si noe om nå. Erfaringene med uteregistrering i prøvefylkene vil bli vurdert innen 1.10.93, og omfanget vil da bli bestemt. Opplæringen må foretas av regnskapsseksjonen, og dette skal etter planen gjøres fra mars 1994.

De EDB-driftsansvarlige får nytt utstyr å forholde seg til. I motsetning til tidligere i PRB-systemet, hvor NIT (Norsk Informasjonsteknologi a.s.) har ansvar for driften, skal vi nå gjøre dette selv. Hvert vegkontor får sitt KRØSUS-system.

Dagens edb-lister vil bli erstattet av rapporter vi selv bestemmer skal hentes ut av KRØSUS-basen. Driftsoppfølgere og regnskap får jobben med å hente ut og eventuelt bearbeide data fra basen.

Alle som produserer dater (fører rapporter o.s.v.) får stort sett de samme skjemaer å fylle ut. Kostnadsstedsnummeret som vi kjenner det i dag blir helt nytt. Varenummeret blir erstattet av en firesifret kostnadsartkode o.s.v., men dette kommer vi tilbake til senere.

NKM

NESTEN ALLE BERØRT



Frødige vegkanter

Motene skifter, også på vegkanter. For ikke lenge siden skulle det være glattbarbert. Nå er det grønn linje og miljø som er tingen. Vegkantene skal være fargerike og blomstrende. Vegdirektøren snakker varmt om vegkantene som Norges lengste hage, botanikkprofessor Olav Gjærevoll er engasjert til å studere vegetasjonen i vegkantene. Han har sett både stygt og pent, og har kommet med anbefalinger som allerede har ført til et mer innbydende miljø langs vegene.

Vegdirektoratet arbeider med utforming av en vedlikeholdsstandard for vegetasjon langs vegnettet. Under ledelse av landskapsarkitekt Randi Mona hadde Vegdirektoratet innkalt til temamøte i forbindelse med dette 12. mai. Avdelingsingeniør Tormod Frøysnes deltok på møtet som kontaktperson for Aust-Agder.

- Prosjektet er en del av Vegvesenets generelle satsing på miljø. Forbudet mot bruk av sprøytemidler som trer i kraft fra 1994 gjør det også nødvendig å legge om vedlikeholdsrutinene, sier Frøysnes.

- For å få mer variasjon i landskapet langs vegene vil vi forsøke å ta vare på den naturlige floraen. Ved å legge kantslått senere i sesongen, til siste halvdel av august, vil sommerblomstene, kløver, prestekrage, blåklokke og mange andre, blomstre og sette frø slik at de kan spre seg videre. Vi må også bruke utstyr som ikke slår så snaut. Når det gjelder rydding av kvist og kratt, er vi også på utkikk etter utstyr som gir et penere resultat enn når vi bruker kantklipperen, den gir jo en ganske røff riveflate.

Blomstereng i Bie-krysset

Et godt eksempel på at vegkantmiljøet skal være både variert og fargerikt, finner vi i Bie vegkryss i Grimstad. Bare et år etter åpningen av den nye E 18-strekningen er dette blitt et vakert skue med rosebed, busker og trær, og frodige markblomster som får vokse vilt og spre seg i ei blomstereng som ikke skal slås før blomstene har satt nye frø for videre vekst.

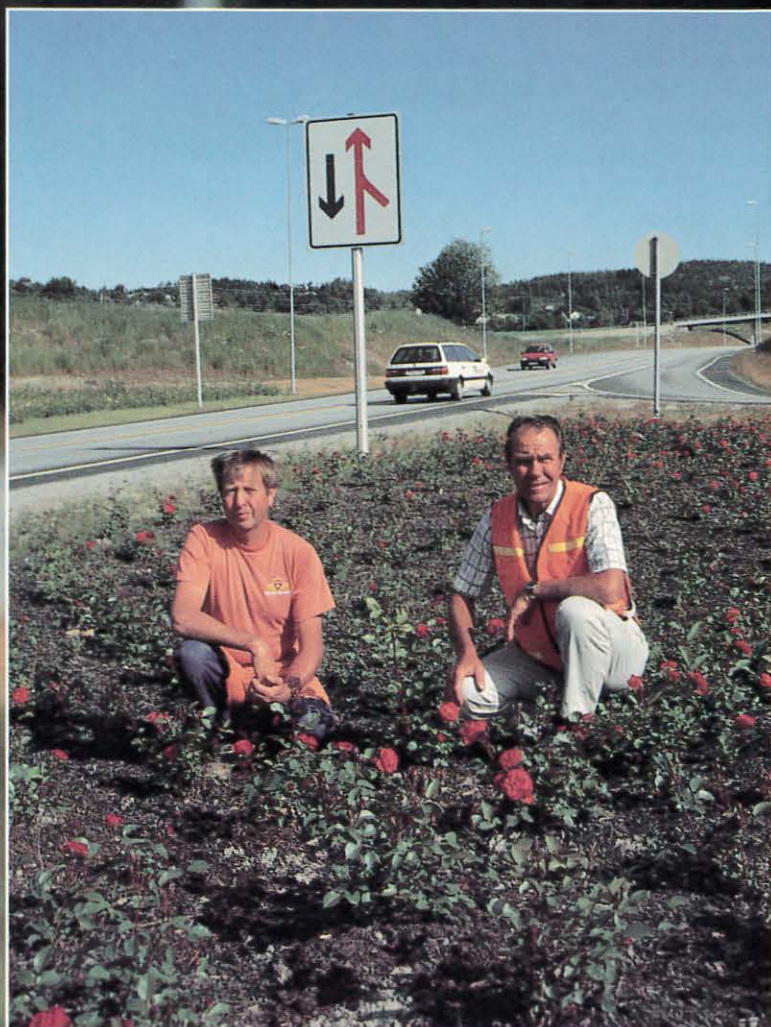
Dette feltet er sprøytet med vegvesenets blanding av jord og blomsterfrø, såkalt miljøblanding, og inneholder bl.a. hvitkløver i store mengder, prestekrager, anemoner og mye annet fint.

Anleggsgartneren, som har utført beplantningen etter planer fra landskapsarkitekt Kari Huvestad, og har også ansvaret for vedlikehold de første to årene.

- Etter det ønsker vi å overta vedlikeholdet selv, sier Karlsen. Det er

enighet blant de ansatte på vegstasjonen om at dette er en oppgave vi gjerne tar oss av. Etter hvert som mer og mer av vedlikeholdsarbeidet blir utført med effektive maskiner, får vi muligheter til å legge mer vekt på miljøet. Vi har den nødvendige ekspertise i gartner Furre, og hans medarbeidere er interessert i disse oppgavene. Våre sommerhjelper kan også gjøre god nytte for seg her, sier vegmesteren.





Variasjon og farger skaper trivsel i trafikken

- Hensikten er ikke at vegkantene skal bli rene blomsterenger, men mer variasjon og farger langs vegen vil nok bidra til å øke trivselen og kanskje gjøre bilistene litt snillere, sier Frøysnes.

Vegdirektoratets landskapsarkitekt skal i løpet av sommeren besøke en del vegkontorer og vegstasjoner. Deretter skal det utarbeides kursopplegg om emnet. I løpet av kommende vinter skal det holdes kurs. Det skal utarbeides forslag til standard for vedlikehold av vegkantene i løpet av året. Denne skal sendes ut til høring slik at en endelig ny standard kan innføres fra våren 1993.

- Vi ser positivt på de nye signalene om vedlikehold av vegkantene, sier vegmester Kåre Karlsen og for-

mann Jon Furre, vegstasjonens gartner.

En rekke av anbefalingene er allerede fulgt ved vedlikeholdet så langt i år. Kantslätten er utsatt til etter at den første blomstringen er over.

- Kantryddingen har jo først og fremst med trafiksikkerhet å gjøre. Vi forhindrer at vegkantene vokser til med kratt og høye planter som sperrer sikten. Det er klart at gress og blomster som ikke er høyere enn en halv meter ikke er til hinder for sikten. Nå forsøker vi å legge rydding av greiner og kratt til vinterseongen og bruke redskap som gir et pent resultat. Vi bruker ikke lenger gresslåmaskinen på greiner og busker. Sprøyting mot vegetasjon i vegkantene er det nå så godt som slutt på, sier Karlsen.



Professor Olav Gjærevoll var i 1990 og 1991 engasjert av Vegdirektoratet for å se på forholdene langs vegkantene. Han har kjørt på veger i Trøndelag, Nord-Norge, Østlandets dal og fjellstrøk og deler av Vestlandet. Professoren har funnet store variasjoner fra fylke til fylke og kan vise til både gode og dårlige eksempler. I sin oppsummering sier han at det ser ut til å ha utviklet seg en betydelig forståelse for et vakkert vegkantomiljø. Det er ikke så mange år siden dette var preget av brunt, sprøytet kratt.

I sine vurderinger og anbefalinger påpeker han at vegkanten er en såkalt økoton, en overgangssone i første rekke fra skog og dyrka mark, men også fra myr, fjellvidde og andre naturtyper. Økotonen, f.eks. skogbrynet, er som regel meget interessant fordi den inneholder mange plantearter som gir livsgrunnlag for insekter, fugle og dyreliv. Vegkantene er også rik på plantearter.

Når det gjelder skjøtsel noterer Gjærevoll med tilfredshet at det snart er slutt på giftsprøytning. Fjerning av kratt bør etter hans mening foregå manuelt. Nå er det mye stygg kutting å se, mange steder var buskene mer slitt av enn kuttet.

Tidspunktet for klipping av vegkantene er av stor betydning både for synsinntrykket og for de biologiske forhold. Klippingen bør ikke foregå før i slutten av august, etter at

Vegkantomiljøet bevarer en del av det gamle utmarksmiljøet, som var preget av beiting, slått og lauving. Det var rikt på arter og hadde ofte preg av et blomsterlandskap. De fleste vegkanter vil gro til av seg selv med arter som fins på stedet.

Det er nødvendig å skille mellom vegskulder, indre veggroftskråning

og ytre skråning. På skulderen kan det bare være lavtvoksende planter som kvitkløver, rødkløver, rundbelg, setermjelt, triltunge og ryllik. I ytre veggroftskråning kan det tillates høyere urter, tilpasset etter terrenget.

Der det er nødvendig å så til større flater, anbefaler Gjærevoll at det kjøres på tilstrekkelig med jord og at det sprøytes på frøblanding med mange arter. Han peker spesielt på kvitkløver, som har stor bindingsevne og produserer næring for andre vekster. Han anbefaler også rødkløver, som har samme egenskaper, prestekrage, blåklokke, tiriltunge, engtjæreblom og gåseblom. Ved slike tiltak vil det være mulig å gjen-skape noe av det gamle blomsterlandskapet med skogstorknebb, ballblom, engsoleie, prestekrage og svevearter. I fyllinger som har preg av bratte steinurer anbefaler han lupiner.

„..vegkantene kan bevare en del av det gamle utmarksmiljøet..”

Professor Gjærevoll peker til slutt på at det kreves sakkunnskap både i planlegging, anlegg og vedlikehold for å skjøtte vegkantene på beste måte.

blomstringen har nådd sitt høydepunkt og de fleste vekstene har satt modne frø,- og etter at den største turiststrømmen er over. For det meste er det lavvokste arter som finner vekstmuligheter på vegskulderen. Disse blir ikke så høye at de hindrer sikten. Gjærevoll anbefaler en knivhøyde på minst ti centimeter også på indre og ytre veggroftskråning.

- Vegkantfloraen viser et stort mangfold. På de fleste steder ordner dette mangfoldet seg selv hvis forholdene legges til rette. Andre steder der naturinngrepene er store, må spesielle tiltak gjennomføres. Hvis dette blir gjort på riktig måte, vil vegkantene bidra til å forsterke den visuelle skjønnhetsopplevelse av vårt land, sier Gjærevoll i sin sluttkommentar.



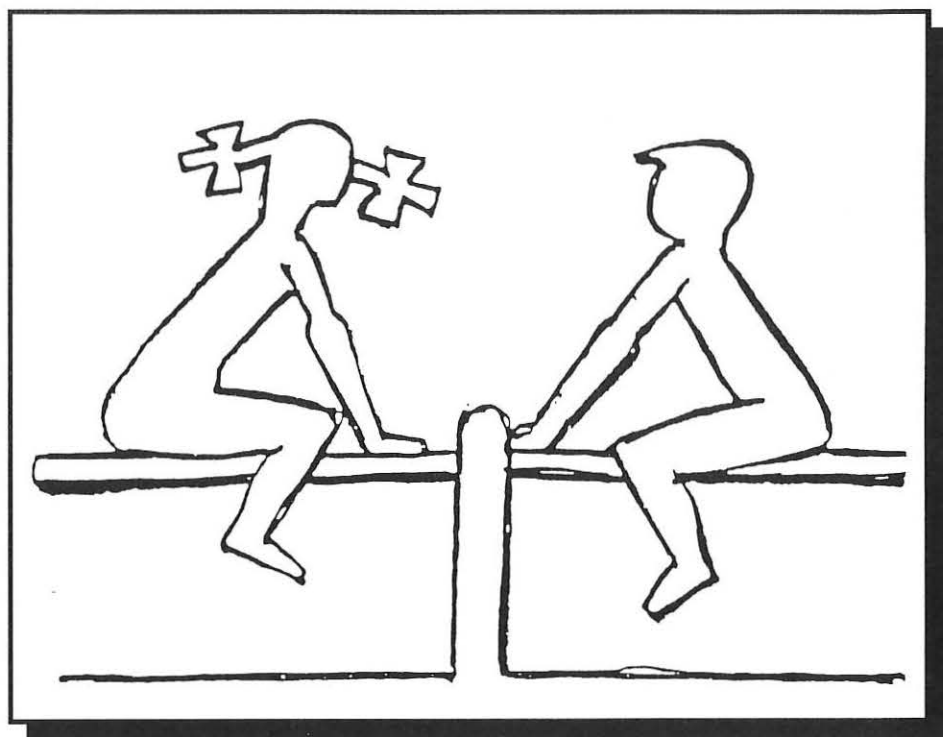
Handlingsplan for likestilling 1992-93

Av sekr.
Aase Liv Lauvland

I forrige nummer av Sørlandsporten lovet vi å komme med en nærmere presentasjon av handlingsplan for likestilling 1992-93 for Statens vegvesen i Aust-Agder. Handlingsplanen som nå er vedtatt av ledelsen etter forhandlinger med organisasjonene, har til hensikt å få flere kvinner inn i tradisjonelt mannsdominerte fag og større innpass i stillingsgrupper der de er underrepresentert. Rettferdighetshensyn, utnytting av ubrukte ressurser og det faktum at kvinner har kvaliteter et byråkrati i forandring bør tilegne seg, gjør at vegvesenet ønsker flere kvinner inn i etaten.

Det formelle grunnlaget for likestillingsarbeidet er: Likestillingsloven, Hovedavtalens prgr. 33 og Særavtalen om likestilling mellom kjønnene i Statens vegvesen. Det sentrale likestillingsutvalg har utarbeidet årlige handlingsplaner siden 1989 som gjelder hele virksomheten, mens vår plan tar for seg mer lokale forhold og satsingsområder.

I følge handlingsplanen skal det sattes på følgende tiltak for å fremme likestilling i vårt fylke:



"Likevekt" - Arne Vinje Gunneruds skisse til Aust-Agder fylkes likestillingspris.

Rekuttering

Det har stor betydning at Statens vegvesen blir markedsført som en interessant arbeidsplass også for kvinner. Dette kan gjøres på sikt gjennom styrt rekuttering. En vil prøve å påvirke denne ved å ta kontakt med skolene, delta på yrkesvalgsarrangement og informere i arbeidsuka. Ved utlysning av stillinger skal kvinner oppfordres til å søke. Er det kvinnelige søkere, skal minst en kvinne som fyller kravet til stillingen innkalles til intervju. I innstillingen skal kvinner som har søkt omtales, og forholdet til kjønns sammensetningen behandles spesielt. Kvinner skal ha fortrinnsrett ved tilnærmet like kvalifikasjoner.

Utvikling av allerede tilsatte

Det er lav nyrekruttering i etaten. Skal vi oppnå resultater må det sattes på en utvikling av de kvinner som allerede er tilsatt i vegvesenet. Det kan være aktuelt med støtte til grunn- og videreutdanning, kvinne-stipend og øremerking til opplæringsmidler. Det må motiveres for omstilling og utvikling gjennom målrettet informasjon. Noen stillinger øremerkes som rekrutteringsstillinger - inntak hvor en etter avtale på forhånd kan se bort fra praksis når de formelle kvalifikasjoner forøvrig er i orden. Målet er å få kvinner inn i stillingsgrupper hvor de er underrepresentert.

Informasjon

Likestillingsutvalget har et ansvar for å informere om utvalgets arbeid. Årsmeldingen skal inneholde uttalelser om likestillingsarbeidet og det skal informeres om Særavtalen om likestilling i Statens vegvesen for ledere, tillitsvalgte og medlemmer av tilsetningsrådene i henhold til Særavtalen.

Kartlegging av hinder for reell likestilling

I følge likestillingslovens pgr. 21 skal hvert kjønn være representert med minst 40 % av medlemmene i nemder, utvalg og råd med minst 4 medlemmer eller mer. Er det mindre enn 4 medlemmer skal begge kjønn være representert. Kartlegging av ønsker og behov blandt kvinnelige tilsatte, samt hindringer for reell likestilling i etaten er oppgaver som forutsettes gjennomført i 1992.

Handlingsplanen gjelder for 1992-93. Det vil bli foretatt en justering og tilpasning i slutten av 1992. Likestillingsutvalget, som består av tre representanter fra ledelsen og tre fra hovedsammenslutningene, har til oppgave sammen med avdelingene å påse at handlingsplanen følges opp i praksis.

Biltilsynets vektstasjon på Haslestad har "kveldsåpent" med jevne mellomrom



- Du har vel ikke en kopp kaffe vel?

- Vent et øyeblikk så skal jeg sette over, vi har nettopp drukket opp. Jeg skal komme ut til deg med den.

Stemningen er avslappet og jovial. For den unge lastebileier og sjåfør er situasjonen svært kinkig. Han kan vente seg flere tusen kroner i bot, han er blitt nektet å kjøre videre og må få tak i en ny sjåfør. Lasten må fram.

Det er bruks- og vognkontroll på Haslestad vektstasjon. Stasjonssjef Helge Skagseth, Nils Magne Rakvåg, seksjonssjef for kjøretøy og inspektørene Roald Dypvik, Helge Andersen og Harald Solberg Jacobsen er på vakt fra kl. 16 til 23. Det er det omfattende og strenge regelverket for tungtransport som skal håndheves.



- Vår oppgave er å sikre FORSVARLIG

Bestemmelsene om kjøre- og hviletid er et viktig punkt. Når det gjelder den kaffetørste sjåføren som vi nevnte innledningsvis, var ikke inspektør Dypvik i tvil. Kjøretidsskivene talte sitt tydelige språk: 91 og en halv time bak rattet uten lovbestemt hvile. Maksimalt tillatt er 48 timer. Et ekstremt tilfelle, mannen er tydelig sliten, og protesterer ikke på at han ikke engang får kjøre til truck-stoppen i Grimstad. Ny

sjåfør budsendes, og ankommer etter en stund. Bileieren får sin kaffekopp og bilen gjenopptar turen til Egersund med last.

På plassen arbeides det intenst med skifting av hjullager på en tilhenger.

- Jeg hørte det knaste i et av hjulene, sier inspektør Solberg Jacobsen. Det viste seg at lageret var helt ødelagt. Risikoen for at hjulet skulle falle av i neste sving, var overhengende, med fare både for egen bil og medtrafikanter. Sjåføren var glad for at feilen ble oppdaget. Merkeforhandleren stiller opp med reparatør og skaden repareres før bilen kan fortsette med sin last, Coca Cola til det tørstende sommerfolket.

En til to kvelder hver uke er det kontroll på Haslestad. Sjåførene vet aldri hvilken dag, og er klar over at risikoen for kontroll er stor. Samtlige biler som passerer, dirigeres inn. Kontrollen er merket med skilt. I tillegg står stasjonssjefen i vegkrysset og vinker inn.





TRANSPORT

Vektstasjonen bemannes fast av Dypvik og Nils Marcussen. På dagtid patruljerer de hele fylket med brukskontrollbilen. Denne kvelden har de fått assistanse for å se nærmere på det tekniske, i tillegg til vekt, kjøre- og hviletid, sikring av last, og kontroll av kilometertellere. Autosys, med alle opplysninger om kjøretøyene, er normalt i drift, men var denne kvelden ikke oppe. Autosys er nesten skremmende effektivt, sier Skagseth, det forteller alt om forsikringsforhold, ubetalte avgifter o.s.v. Med jevne mellomrom er også folk fra tollvesenet til stede for å kontrollere kilometeravgift og andre avgiftsforhold.

- Siden vi trappet opp lastebilkontrollen for noen år siden, er tilstanden på vognparken blitt betydelig bedre, sier Skagseth. Det viser at det hjelper å passe på. Særlig vektkontrollen har stor betydning - uten den, ville det utarte. Høyest tillatte totalvekt nå er femti tonn - uten kontroll ville vi ha biler med både 60 og 70 tonn fordelt på et utall aksler

og hjul.

- Når det gjelder det tekniske, er vi spesielt opptatt av lys, dekk, styring, luftlekkasje o.l. Med begrenset utstyr kan vi ikke gå så nøyte til verks, men med trenet blikk oppdager vi fort noe som vekker mistanke og kan kalle inn til nærmere kontroll. Det vi savner mest, er en bremseprøver. Da ville vi kunne utføre en langt bedre kontroll.

Omkring 200 biler passerer på en kveldskontroll. Til tider er det riktig livlig på stasjonen med store vogntog som ruller inn og ut, passerer vekta der kontrolløren avleser vekt på hver aksel, og fortsetter videre for nærmere undersøkelser. De fleste vinkes fort ut på E 18 igjen. Noen få får mangellapp på grunn av dårlige dekk eller andre feil. Noen må betale for overvekt.

Trafikken øker ofte på utover kvelden. Lastebilsjåførene laster opp på dagtid og tar en pause på ettermiddagen til den verste personbiltrafikken har gitt seg. Ved 23-tida tar

kontrollgjengen kvelden. Jungeltelegrafene går når de er på plass. Da gløder mobiltelefonene, og trailerfolket vet hva de har i vente. Det er heller ikke uvanlig at folk ringer til stasjonen for å sjekke om det er noen som tar telefonen - og så legger på med en gang når de hører at det er folk. Det er også omkjøringsmuligheter i området for dem som ikke har rent mel i posen, men jevnlig kontroll er en del av hverdagen som lastebilfolket er vant til å leve med.

- Transportbransjen er knallhard for tida, med lite gods, mange biler og små fortjenestemarginer, sier Skagseth. Mange av bilene kjører med små lass, noen ganger tomme for å hente last. For å utnytte materiell og mannskap presses førerne til å bryte kjøre- og hviletidbestemmelsene. Det har faktisk hendt at utslitte sjåfører har bedt oss se på kjøretidsskivene for å få seg en hvilepause, mens eierne presser på for at de skal kjøre videre. Svært få bileiere har råd til å holde to sjåfører.

- Sjåførene er dyktige fagfolk som yter en arbeidsinnsats langt ut over det vanlige. Ingen andre yrkesgrupper er utsatt for en så nærgående kontroll. Men de aller fleste tar det med godt humør. Noen kommer med mangellappen fra tidligere kontroller som ikke er reparert.

- Vi driver ikke med pirk, innskyter Dypvik, vi rapporterer bare det aller verste til politiet. Da kan det bli snakk om bøtelegging i tillegg til eventuelle gebyrer. Vår oppgave er å holde vegtransporten litt i tømme - for å spare vegnettet, sjåførene og andre trafikanter. Å passe på at transporten foregår på forsvarlig vis, det er vår misjon.

Vogntog etter vogntog passerer revy, veies og vurderes. Her kommer en tankbil med melk, coca cola i mengder, jern og stål, lystbåter, matvarer, post, kjøkkeninnredninger, mange firmatransporter og utallige firmaer som driver med stykkgodstransport.

- En ganske normal kveld på Haslestadheimen, som vi gjerne kaller det, sier Dypvik med et smil, tar ned skilt og pakker sammen for kvelden. Grytidlig neste morgen reiser hele gjengen til lastebilutstilling i Oslo for å gjøre seg kjent med siste nytt i bransjen.



MARATON MANN

Anleggssjef Kjell Birkeland får ikke nok av veger i jobben. Når arbeidsdagen er over, trekker han i joggeutstyr og legger ut på distriktets veger. Appetitten på veg kjenner ingen grenser, 5- 10 mil i uka er en passende porsjon, med et knallhardt maraton, halvmaraton eller orienteringsløp som en solid søndagsmeny. Landegrenser forseres også med letthet. I år begynte det i OL- byen Barcelona 1. mars, så på hjemmebane, Øyestad maraton 2. april, Hamburg 24. mai og så Oslo Maraton.

Planene for resten av sesongen tilpasses familie og diverse andre interesser, dagsformen, vær- og føreforhold m.m. Men 1. august regner han med å stille på startstreken til Hardangervidda maraton. Det blir maratonløp nr. 30 for den lettbente 54-åringen! 27. september går turen til Berlin maraton, for femte gang. I fjor fullførte han 9 helmaraton. I år blir det kanskje seks, eller noen til, om lysten er der.

Det var ikke lett å overtale anleggssjefen til å "stå fram" i Sørlandsporten. Som god sørlending ønsker han ikke å framheve seg og sin hobby. Men han måtte innrømme at dersom alle sier nei, så blir det ingen avis. Han kan også forstå at folk er nysgjerrige på å høre hva som skjer i hodet på en mann som bruker fritida til å løpe og løpe, også når skjærgård og sjø lokker.

- Men forstå det ikke slik at jeg er en ekstrem løpersadist. I stedet for å stille opp i EM for veteraner i Søgne eller Sørlandsgaloppen i orientering, velger jeg å reise med kona og Austegdelaget for å danse folkedans i Estland. Jeg liker å gjøre ting sammen med kona. Hun er ofte med til maratonløp, og vi kombinerer gjerne med litt ferie. Nå viser det seg at det er maraton i Tallin mens vi er der, men da er jeg i tilfelle bare tilskuer.

- Hvorfor pine seg selv på det grusomste, når du i stedet kunne slappe av og ta livet litt med ro?

- Jeg har ikke noe helt godt svar. Maraton er tøft når det står på, men en fin opplevelse som gir meg mye. Jeg har ikke noen god forklaring, det har i hvert fall ikke noe med en slags narkotikarus i hjernen å gjøre, som jeg ser noen hevder. Å reise på tur sammen med en gjeng maratonløpere, eller sammen med kona, er en opplevelse.

Løpingen er en utfordring, det

er vel hovedsaken, det er en utfordring å greie det og gjøre det så bra som mulig. Jeg har jo drevet med idrett siden jeg var 12 år. Nå er det en utfordring å se hvor lenge jeg kan holde koken.

- Ja, jeg så en helsides annonse for Møllers tran i Aftenposten for noen år siden. Det var bilde av en gjeng birkebeinerløpere i 80-90-årsalderen, magre og senesterke karer med glimt i øyet. Teksten var omtrent som følger: "Nå har vi tatt Møllers tran hver eneste dag hele livet - likevel går vi ikke et sekund raskere nå enn for 50 år siden!" Hva er din "medisin"?

- Jeg er så gammel nå at normalt skulle jeg bli dårligere etter hvert. Det heter at i 50-årsalderen må en regne med å bli to minutter dårligere for hvert år. Det eneste jeg har å stille opp, er mer og riktigere trening. Da jeg begynte for åtte år siden, klarte jeg 3,08, i fjor satte jeg "pers" på 3,07 i Hamburg, i år klarte jeg 3.06 i Øyestad maraton. Da var det kaldt i været og lett regn. Da trives jeg. I varmen er det verre, da er det bare å sette ned tempoet og satse på å gjennomføre på omkring 3,25. Jeg er like fornøyd med

det. Bedre enn 3,06 klarer jeg vel ikke, under tre timer er nok ikke realistisk.

Når jeg har klart å holde på og forbedre meg så langt, må det skyldes at jeg trener bedre, mer langturer, mer kvalitetstrening. Med min bakgrunn som o-løper, har jeg også blitt bedre teknisk på landevegsløp, løpssteget er forbedret. Pussig nok er jeg blitt raskere også på kortere distanser. Nå kan jeg løpe en mil fem minutter raskere enn for noen år siden.

Birkeland slenger med i et og annet o-løp ennå, for moro skyld. Synet er ikke som før, det er blitt vanskeligere å lese kartet i fart, men orientering er fint avbrekk i landevegstreningen.

- Det tar lang tid å komme seg etter en maraton. Derfor passer det fint med et o-løp innimellom. Til å begynne med tok det nesten en uke før jeg kunne gå igjen etter et maratonløp, nå er jeg nesten like fin etter to-tre dager. Det er blitt betydelig bedre etter hvert. I begynnelsen var det helt forferdelig, det var ikke for å vinke til publikum at jeg måtte gå baklengs opp flytrappa!

Treningsprogrammet varierer, i vinterhalvåret løper han ca. 10 mil i uka, i konkurransesongen blir distansen halvert, men tempoet desto høyere.

- De fleste som trener tenker for lite på kvalitetstrening, tempo. Skal du bli bedre, er det ikke nok med langturer i jevnt tempo, du må også løpe 2-3 km i høyt tempo.

Birkeland legger gjerne treningsturen like etter arbeidstid. Ved 5-6-tida er han hjemme, og har resten av kvelden til disposisjon. I den verste sommervarmen hender det



han må legge løpeturen til senere kveldstid.

- Jeg er glad i det fine sommer- været, og er det en dag jeg ikke får trent, så gjør det ingen ting. I det hele tatt har jeg et avslappet forhold til idretten.

- Når du løper så mye, må du vel ha topp sko?

- Sko er viktig, men folk er nesten hysteriske på det området. Mye og riktig trening er viktigere enn dyre sko. Alminnelig gode løpe- sko i 5-600 kronersklassen holder lenge.

- En løper av ditt kaliber kan vel bare gå til sponsoren og forsyne seg?

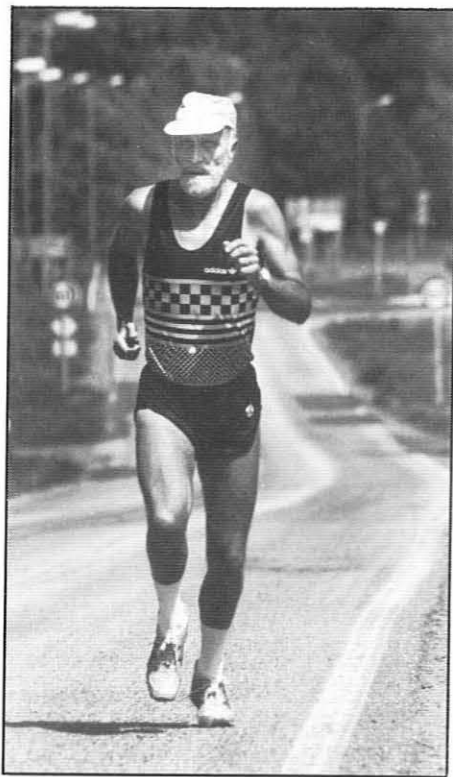
- Å nei, det er folk som meg skoprodusentene lever av! Jeg sliter skoene til de faller av. Men jeg har 6-8 par. De nyeste bruker jeg til konkurranse, så rykker de nedover på rangstigen etter hvert. De ender i havearbeid og til skogsturer i regn- vær. Jeg kjøper kanskje to par nye sko i sesongen.

- Hva betyr konkurransene for deg?

- Jeg har trent jevnt og trutt helt siden jeg var en guttunge - idretten er blitt en del av livet. Jeg ville aldri trent så mye uten å konkurrere, da hadde jeg nok trappet ned til 3-4 lette turer i uka. Konkurransene er målet, men det er ikke for å slå konkurrentene. Det gjelder å greie å gjennomføre en maraton, og det er en fin følelse, selv om jeg blir slått av mange. Når jeg først stiller opp, gjør jeg så godt jeg kan. Hvis forholdene er gode, prøver jeg å løpe fort, og da tar jeg meg helt ut. Det er sjølplaging av verste sort og knallhardt å gjennomføre en maraton, men likevel vil jeg anbefale alle som driver litt med løping å forsøke en maraton. Alle som kan klare en halvmaraton kan også greie den fulle distansen, selv om det er en god del forskjell.

- Ser du på vegen fra en veg- byggers synsvinkel når du spurter fram over asfalten?

- Ikke i det hele tatt, derimot får jeg en viss naturopplevelse når jeg løper gjennom større byer, jeg suger inn omgivelsene, f.eks. skyskraperne i New York, storbybyg- gelsen fascinerer meg. Parkene, de endeløse alleene er fine å oppleve som løper. Når jeg er ute og reiser, tar jeg ofte en lang løpetur tidlig på



morgenen. Egentlig har jeg ikke så mye til overs for storbyer, men å oppleve dem på denne måten er noe helt spesielt.

Publikum under et maratonløp er også noe helt spesielt. I storbyene er maratonløpet en begivenhet med store folkemengder. Du blir anonym i den store massen, men når det kommer en løper med norsk flagg, blir du likevel lagt merke til. Du får en merkelig kontakt med publikum. I New York rekker småungene ut hendene mot løperne, de vil at vi skal gi dem et håndklapp tilbake. Det føles nesten som å dra handa langs et stakittgjerde mens du løper. I Brooklyn er det fullt av stivpyntede ortodokse jøder. Det er fest langs løypa. Mens i Oslo er den jevne nordmann litt irritert over at trafik- ken hindres av maratonløpet!

- Hvilke planer har du videre?

- Jeg vil gjerne være med på flest mulig store løp, jeg kan godt tenke meg Italia eller Øst-Europa. Jeg har løpt i Berlin, Hamburg, Lon- don, New York og en rekke steder i Norge. Honolulu maraton står gan- ske høyt på ønskelista.

- Hva med den klassiske, At- hen?

- Det hadde vært gøy, men van- skelig i den høye temperaturen, som kan nå opp i 40 grader,

Birkeland har mange tanker om idrettens mange moderne utvek- ster, stress, forsakelser, forsømmelse

av familie, doping og juks. I mara- ton er det folk som tar snarveier i løypa for å komme inn på en bedre tid. Eliteløperne blir kontrollert, men med tusenvis av deltakere er det ikke mulig å passe på alle.

- Men det er gøy å drive idrett og forsøke å nå så langt som mulig. Men en må også være forberedt på at alderen krever sitt og trappe ned etter hvert. Jeg liker også godt å lig- ge på skjæra og sole meg. Av natur er jeg nok litt lat, jeg liker godt å ta det med ro. Men jeg er flink til å bruke tida, jeg slapper av fordi jeg vil slappe av. Jeg har et bevisst for- hold til bruk av tid, da kan du rekke utrolig mye. Tida er vår viktigste ressurs, den må vi ta godt vare på.

- Du driver med folkedans, er det også en del av treningen?

- Nei, men folkedans er en fin måte å bevege seg på, i dansemiljøet treffer jeg andre mennesker enn i maratonløypa. Sosial omgang teller veldig mye, dansing er en fin avkob- ling fra løping. Det er befriende å treffe mennesker som ikke er det minste opptatt av idrett. Den som bare driver med løping blir litt av- stumpet.

Så lager jeg flaskeskuter, min tredje store lidenskap. Det er også en fin avkobling, det ene avstresser det andre.

- Hva med TV-sporten?

- Jeg gleder meg til å se mara- tonløpet i Barcelona, ikke minst for- di jeg har løpt den samme løypa. Ellers kommer jeg vel til å se det jeg rekker av friidrett. Jeg er også interessert i vintersport, men jeg tror jeg ser mindre TV-sport enn de fleste andre, sportsrevyen ser jeg delvis. Når jeg sitter ved TV-en, har jeg gjerne med et flaskeskip som jeg pusler med innimellom. Å sitte klistret til skjermen og ikke gjøre noe annet ville nok føles litt bortkas- tet, sløsing med tid.

- Hva er ferie for deg?

- Å gjøre noe annet enn det jeg gjør til daglig, å kombinere en tur med et maratonløp, uten at løpet blir det dominerende. Løpet på Har- dangervidda blir en del av en ferie- tur. Ferie behøver ikke være dyre og lange reiser, det kan også være en tur til byen for å ta en pils. I som- mer har jeg ingen store ferieplaner ut over det jeg allerede har nevnt. Barna kommer hjem, det gleder jeg meg til.



En del av eika som ble sendt inn for aldersbestemmelse.

Funn fra 3300 år før Kristi fødsel på Lunde

I Sørlandsportens sommernummer for 1991 fortalte vi om et spesielt funn som kom for dagen under graving i den nye veglinja ved Lunde i Tvedestrand: Under 4-5 meter sand lå et mertertykt lag med planterester, kvister, lauv, stokker og mose som var i overraskende godt hold.

Dette pirret selvsagt vår faglige nysgjerrighet. Vi sendte derfor noen tre rester til NTH i Trondheim for radiologisk aldersbestemmelse. Resultatet foreligger nå: Trerestene - av eik - var 5300 år gamle!

Norges Geologiske undersøkelser, NGU, uttaler på vår forespørsel at havnivået på den tiden anslagsvis lå ca. 20 meter høyere enn idag. Havet dannet altså på den tid en lang fjordarm fra Laget, inn dalen ved Lunde og sto omtrent opp til Fosstveit. (Like etter istiden for 10 000 år siden nådde forøvrig havet helt opp til Vegarheim ved Ubergsmoen).

Plantematerialet som ble funnet lå på bunnen av fjorden. Etter som landet hevet seg og elva skar ned i terrenget, må en regne med at det gikk hyppige ras med sand og leire i elva. Dette er trolig bakgrunnen for at planterestene var overdekt med 4-5 meter sand. Siden det var liten forråtnelse i materialet må det ha skjedd raskt. Kanskje gikk det et stort ras i området ved Nes Verk og massene herfra ble spredd utover havbunnen mellom nåværende An-

gelstad og Lunde?

For 5300 år siden var landet inne i en varm periode med høyere temperaturer enn idag. Vintrene var snø- og isfrie (de milde vintrene vi har hatt i de senere år er altså ikke noe nytt!) og varmekjære trær og planter dominerte. Skogene var fulle av jaktbart vilt og våre forfedre levde som veidere av jakt og fiske, men sto på terskelen til å bli fastboende med jordbruk og fedrift som et stadig viktigere næringsgrunnlag. Kanskje var en av disse øyenvitne til det som skjedde?

Rolf T.



4-5 meter under terreng registrerte vi denne eikestokken.

Tømmer i veglinje og langs veg -

Strengere krav for innlevering

Vegvesenets virksomhet gjør at det stadig hogges tømmer i nye veglinjer og langs eksisterende veg. Vanligvis blir dette solgt gjennom Agder skogeigarlag og Nidarå tømmerlagslag. I løpet av de siste to år er det skjedd en dramatisk forverring når det gjelder mulighetene for å få levert tømmer.

I Agder skogeigarlags område (Tovdal/Otra) er det nå slik at tømmer som skal leveres må meldes inn en gang i året med innmeldingsfrist 1. november for hogst det påfølgende kalenderår. I Nidarå (resten av fylket) er situasjonen noe uklar, men mulighetene for levering er små dersom en ikke er ute i god tid.

Fram til nå har vi klart å få levert det som vegvesenet har hogd, dels fordi det er små partier, dels fordi vi har argumentert med skogbrukets krav om 10 tonns aksellast, og dels fordi salgslagene har vært snille.

Vi har nå fått beskjed om fra tømmer sjefene i de respektive foreninger at vi ikke kan påregne slik "klattvis levering" uten forutgående innmelding på linje med det skogeierne forøvrig må gjøre.

Vi må derfor innskjerpe og presisere at hogst MÅ IKKE igangsettes før det er klarert at levering er mulig. Det burde også være en selvfølge at vi kan planlegge vårt arbeid så godt at vi hvert år i november kan gi en oversikt over hva som må hogges det påfølgende år.

Heretter skal derfor hogst som skal skje meldes inn til eiendomsseksjonen innen 15. oktober. Tømmer som ikke er innmeldt til oss innen denne frist kan ikke påregnes hogd det påfølgende år.

Vi gjør til slutt oppmerksom på at tømmer som blir hogd og ikke solgt påfører etaten ekstra utgifter. Det gir også et dårlig inntrykk utad.

TM

I 1855 ble det gått opp et nivålement av den gamle vegen mellom Kristiansand og Bratsberg (Telemark) grense. Vegen var da 50 år (ferdig i 1805). Utgangspunktet for nivålementet var "Midten af Springvandet paa Torvet i Chr.Sand". Nivellementet gir en del interessante opplysninger om bl. a. bruer, skilter, skyss-stasjoner og gjestgiverier på den tid. For noen bruer og kirker ble det også tegnet skisser.



VEGSKILTER ("MILPÆLER")

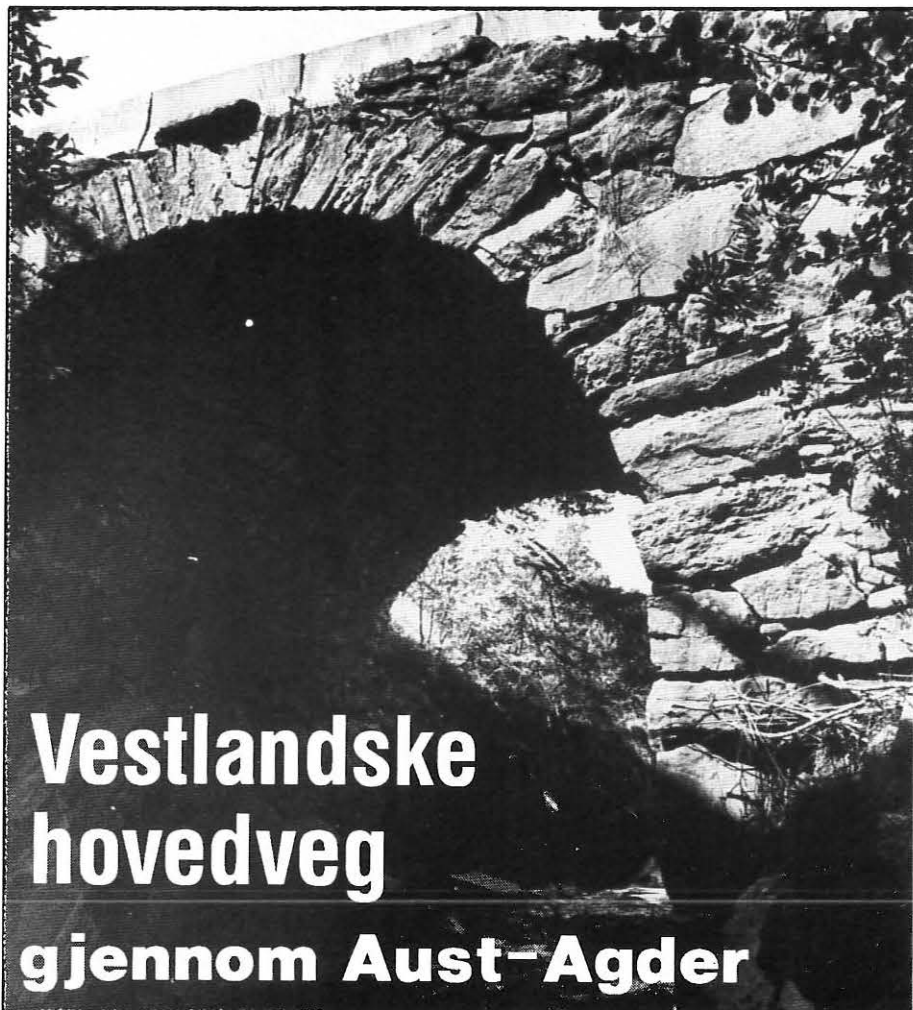
For hver mil var det satt opp vegskilt som anga antall mil fra

Kristiansand. Noen av disse skiltene er bevart, mens andre er forsvunnet. Vegvesenet er interessert i tips om hvor skiltene kan ha "tatt veien".

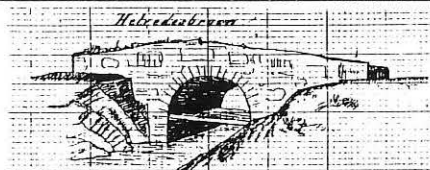
- 3 mil Sto mellom Modalen og Blegsmyr (borte)
- 4 " Sto noe vest for Kaldvellgården (borte).
- 5 " Står ved Landvik kirke.
- 6 " Sto et stykke øst for Stru bru (borte).
- 7 " Står (sto?) nær museet i Arendal.
- 8 " Sto sør for Voje (borte).
- 9 " Sto mellom Fiane og Fosstveit. Delvis brent i stykker.
- 10 " Sto ved veg til Røysland, nå plassert i Øylandsdalen.
- 11 " Står noe syd for Homme.
- 12 " Sto et stykke sør for fylkesgrensa (borte).

BRUER

Det ser ut til at alle bruer i den Vestlandske hovedveg opprinnelig ble bygd av tre, og at de etter hvert ble erstattet med bruer av stein eller jern.



Vestlandske hovedveg gjennom Aust-Agder



"Hovedveibruen".

Den gamle brua som nå ligger i fylkesvegen fra Heldal til Ø. Tingsaker ble bygd i 1837.

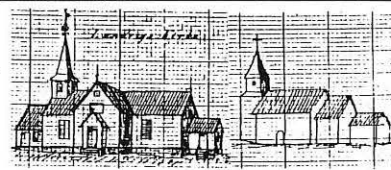


"Strubbroen".

Lenge før den Vestlandske ble bygd har det vært bru over Nidelva der Strubru nå ligger. I 1855 var brua sprengverksbru i tre med 60 fot spennvidde. Brua er seinere ombygd flere ganger, siste gang i forbindelse med kompensasjonsvegen for Grimstad-Risebanen.

"Fosstvedt Broen".

Fosstveit bru ble bygd i 1837 av Nes Verk, og ble restaurert av Statens vegvesen i 1985.



KIRKER, TELTHUS, SKYSS-STASJONER, GJESTGIVERI

Kirkene var på den tid det sentrale sted på bygdene. Det var derfor naturlig å legge de såkalte telthus (militære depoter) i nærheten av kirkene. På profilene er avmerket telthus i nærheten av Vestre Moland kirke og Holt kirke.

Med hensyn til skyss-stasjoner var det avmerket en rekke slike langs vegen. Lengst vest lå "Skydskiftet Aabol", ikke langt fra "Aabols Færgested". Det var videre skyss-stasjoner på Tveite, Møglestu, Tingsaker, Landvik, Bringsverd, Nersten, Blødekjær, Angelstad, Rød og østre Rød. Ett gjestgiveri nevnes, nemlig på Tveite. De øvrige gjestgiveriene lå vel i så stor avstand fra vegen at de derfor ikke nevnes.



D



Mannskaper fra Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland samlet til innføringskurs i bruk av den nye merkebilten.

Plaststriper med innkjøringsproblemer

Innkjøringsfasen for den nyinnkjøpte vegmerkingsbilten har bydd på en god del problemer. Det foreløpige resultat er at bilen er satt "på stallen" en tid, i påvente av erfaringer med en ombygging av en tilsvarende bil i Østfold, forteller oppsynsmann Gustav Guttormsen ved Mørlandsmoen skiltlager, der bilen skal ha sin faste base.

Et av problemene har vært innblandingen av "sukker" i den trekomponents "Road-coaten" som er utviklet av Jotun-fabrikken. Innblandingen av de små, lysreflekterende glassperlene går ikke som den skal, i tillegg har det vært en del andre driftsproblemer med det kompliserte utstyret.

- Vi vil nå vente og se til disse problemene er løst og så bygge om vår maskin slik at den fungerer som planlagt, sier Guttormsen, som håper bilen kan være klar til bruk i juli. Driftsstansen

vil bety forsinkelse med oppmerkingen av midtlinjer på en del av vegene i fylket. Bilen har lagt kantlinjer på de strekningene som var planlagt i første omgang.

Til daglig er det Arild Solvang og Paul Løvåsen som kjører bilen og tar seg av vedlikeholdet:

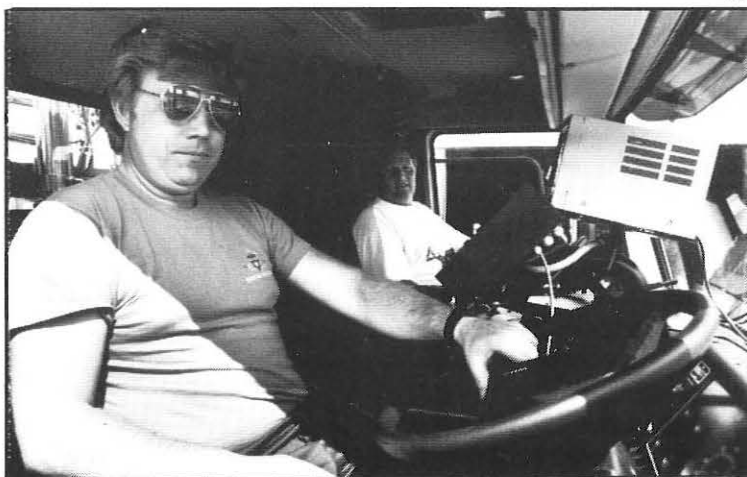
- Av de første fem dagene vi kjørte bilen, var det bare to dager vi ikke måtte skru, forteller de to. Det har vært mange problemer med ventiler og pumper som tetter seg til og med tilførsel av glasspulver. De siste dage-

ne har det gått bedre, men vi er blitt enig om at vi skal se det litt an til de tekniske problemene er løst. Etter at merkebilten var levert i slutten av mai, ble det holdt kurs for alle som skal betjene den i regionen Rogaland, Vest- og Aust-Agder. Kurset var ganske omfattende, og det var allerede da klart at det var avansert og komplisert teknikk som skulle innføres.

"Roadcoat" er et tre komponents plastsstoff der plastmasse blandes med herder, mens akselerator sprøytes på gjennom en egen dyse i det stripene når asfalten. Glassperlene blandes i massen fra en egen beholder. Som vi tidligere har meldt i Sørlands-Porten, byr dette systemet på flere fordeler. For det første blir det mulig å slutte med miljøskadelig

løsemiddelbasert maling, for det andre vil det gi vegmerkningen større holdbarhet mot slitasje slik at det ikke blir nødvendig å merke på ny hvert år.

Bilen, en Volvo FL 10 med utstyr, koster 4,2 millioner kroner. Av dette faller 1,2 mill på Aust-Agder. Den kan legge tre millioner meter striper i løpet av en sesong, dersom da bare alt virker som det skal...



Paul Løvåsen og Arild Solvang kjører bilen i Aust-Agder. Fra førerhuset kan de følge maling på en TV-skjerm.

Sterk debut i Grete Waitz-løpet og Holmenkoll-stafetten

Fredag 8. mai dro en topp-trent gjeng med jenter og gutter fra Arendal og vegkontoret. I leid buss var målet vårt Oslo og for første gang start i Grete Waitzløpet og Holmenkollstafetten.

Hotell var bestilt, og Oslo Plaza hadde rommene klare da vi kom inn. Jeg tror ikke noen bodde høyere enn 20. etasje.

Fredag kveld gikk med til teaterbesøk for noen, mens andre bare koste seg på byen i det noe kjølige vårværet.

Lørdag kom, og jentene skulle i ilden med start fra Frognerparken kl. 16 00 og i mål på Bislett stadion 4,7 km. senere. Jentene hadde vært heldige og kommet i første startpulje. Dette viste seg å være gunstig, da det ble større trengsel lengre bak.

Samtlige 11 fullførte med glans

og ble behørig feiret med fin middag på hotellet lørdagskvelden. Og alle jentene mottok Grete Waitzmedaljen!

Se forøvrig egen reportasje fra "jente-løpet"!

Søndag var det guttenes tur, med starttid kl. 14. 45. Vi hadde fått startnr. 2581, klasse 7 menn bedrift, pulje 9. og puljene startet med 5 minutters mellomrom. Vi hadde på forhånd satt opp et tidsskjema for når hver enkelt veksling skulle foregå. Så ble det opp til løperne å komme seg ut til sine respektive vekslingsfelt, - vente og varme opp. Dette var laget som deltok:

1. Knut Johansen	1100 m
2. Ola Olsbu	1100 "
3. Kjell Pedersen	620 "
4. Kåre Karlsen	1740 "
5. Kjell Birkeland	1300 "
6. Knut Vehus	1790 "
7. Kai Jørgensen	1800 "
8. Geir Vidar Olsen	650 "
9. Olav Olsen	2480 "
10. Lars Espeland	1220 "
11. John Geir Smeland	390 "
12. Odd Rønnestad	1330 "
14. Anders Noddeland	810 "
15. Sigmund Baasland	600 "

Sluttiden ble ca. 1,04 og vi ble nr. 395 av 1030 startende lag i bedriftsklassen. Et meget bra resultat!!!

Senere ble det å ta fatt på hjemturen, og kl. 22. 30 var vi vel tilbake på vegkontoret. Og alle var enige om en ting: **DETTE MÅ BLI EN TRADISJON!**

Ref.



Aust-Agders VM-lag blant vakre fjell og fjorder.

God AA-innsats langs Sognefjorden

- Neste år håper jeg at vi i hvert fall kan fylle en minibuss fra Aust-Agder. Med 25 grader og strålende sol, fjorden på den ene siden og snødekte fjell på den andre er dette en opplevelse du aldri glemmer. Dette er et av de vakreste løp jeg vet om, sa Grete Waitz, som ledet an sammen med Lasse Virén, og det kan jeg skrive under på, sier vegmester Kåre Karlsen.

Sammen med fru Borgny, Kjell Birkeland, Jan Sandberg og Knut Johansen stilte han 29.-30. mai til start i Blomstringsløpet, 4 km trimløp og Vikingløpet, halvmaraton, i Balestrand ved Sognefjorden. Sogn- og Fjordane BIL arrangerte løpene som et innslag i en omfattende livsstilsuke med vekt på trimaktiviteter. Løpene var åpne for alle, med innlagt vegmesterskap. Deltakelse fra 12

fylker førte til hard kniving om de gjeveste plassene. Fra Vestfold kom en buss med 40 deltakere.

Aust-Agders beskjedne lag gjorde en sterk innsats. Borgny Karlsen vant halvmaraton på 1,47,24 og tok andreplassen på 4 km mens Kåre Karlsen gjorde det skarpest på herresiden med andreplass på halvmaraton med 1,27,16 og tredjeplass på det korte løpet. Kjell Birkeland hadde en helmaraton i beina, og klarte bare en femteplass på halvmaraton med 1,33,22. Jan Sandberg løp halvmaraton på 1,33,04 og Knut Johansen på 1,35,18.

Kjendiser som Grete Waitz, Lasse Virén og Oddvar Brå var med og kastet glans over løpet. Etter løpet var det bankett med grillfest utenfor vegkontoret i Hermansverk med vegsjefen i Sogn og Fjordane som vert.

GRETE WAITZ-LØPET

Som en deltager så det:

"Jeg så bare to av dere, men jeg så massevis med kvinnfolk!" Han var tydelig overveldet, vår supporter et sted langs ruten fra Frognerparken til Bislett.

Og jammen må det ha vært overveldende å beskue 35 000 kvinnfolk i alle aldre og fasonger og påkledninger som løp, jogget og gikk og svettet og smilte og vinket seg gjennom den 4,7 km lange løypa en kjølig lørdagsettermiddag i begynnelsen av mai.

Men det var dette vi hadde slitt for siden november! Mange mil tilbakelagt og mange liter svettet ut på veier og stier i hele storkommunen under Kjell Birkelands omsorgsfulle ledelse, mens samhold og selvfølelse steg i takt med økende form. Mange av oss hadde aldri trimmet før!

Utstyret var skikkelig: Nye overtrekksdrakter - så ferske at de var levert ekspress direkte til hotellet - og t-skjorte, collegegenser, knallrød cap (med innlagt radio) og sekk - alt fra velvillige leverandører. Trener/lagle-



De 11 jentene våre i vegvesenets nye overtrekksdresser. Foran fra venstre: Tone Kolbenstvedt, Aina Franksson, Aase Liv Lauvland, Torild Finsrud.

Bak fra venstre: Ingeborg Vehus, Anne Sofie Samuelsen, Wenche A. Solheim, Gerd Botterli, Johanna Aagre Jomås og Trine Conradi.

der var utstyrt på samme måte.

Alle veier førte til Frognerparken denne ettermiddagen. Kvinner strømmet til fra alle kanter. Da vi ankom en time før start, vrimlet det allerede i parken. Nervøsiteten steg da naturen krevde sitt og vi så de uendelige toalettøkene. De siste rakk så vidt oppvarmingen.

Hva skulle vi løpe i? Det var kjølig, mørke skyer truet med regn. De med erfaring (maraton-Kjell o. a.) anbefalte minst mulig påkledning. Det var ikke fritt for at vi hurtet da vi sto der i tights og t-skjorte og så for oss en vond "kaldstart".

Men så begynte oppvarmingen. Dama fra Frokost-TV-trimmen ledet det hele fra en plattform ved startpuljen. Tett sammenpakket innenfor tauene forsøkte vi å følge hennes bevegelser og fikk og ga ufrivillige dult til de omkring. Snart steg tropeheten opp fra kvinnehavet.

T-skjorte var i varmeste laget. Innenfor og utenfor sperringene hoppet og spratt folk - femogtredvetusen pluss noen til - til taktfaste rytmer. Festlig! Humøret smittet, alle smilte og lo. Også vår kjære lagleder og de andre supporterne som sto der lesset med sponsorsekkene våre, følte stemningen. "Det var som foran Berlin-maraton" - ja, det var flott. Pang! Startskuddet gikk. Ikke ble vi trakk ned og ikke måtte vi trippe for å komme i gang. Vi passerte raskt startseilet og "fløt av gårde til tonene av en vakker symfoni", ifølge Kjell som må ha vært en smule grepet av stunden.

Vi løp og løp, blant bruder og nonner og en gjeng med tørrfisk i garn, og tett i tett med tilskuere langs ruten. Det var herlig å se et og annet supporterfjes, og vi forsøkte veloppdragent å smile til kameraene. Men snart hadde vi nok med vår egen hivende pust og vonde legger. Gatene var så lange. Bare bølgende rygger foran oss.

Omsider Grete Waitz-statuen og den mørke porten inn til stadion. Et stort øyeblikk: I full fart inn på et ordentlig stadion for første gang!

Så kom vi i mål alle elleve etter hvert, begeistret og fornøyde med å ha overgått oss selv. Bak oss kom og kom det kvinner i mer enn en time. Og guttene sto med sekkene klare. Takk til dere for god støtte!

Neste år forsøker vi oss på Holmenkollstafetten også? Treningen er i gang.



"Ta det med et smil" - er tydeligvis Ingeborgs resept.

- En vegmann blir aldri forleien for arbeid!

- Ennå er mye ugjort. Problemet med vegarbeid er at du får aldri gjort alt det som skal gjøres. Fordelen er at du blir aldri forleien for arbeid, sier vegmesteren på Birkeland, Halfdan Marcussen. 20. august fyller han 65 og går av med pensjon, etter å ha arbeidet fast i vegvesenet siden 1960. 1. august tar han sommerferie og 1. september er offisiell fratredelsesdato. Da overtar vegmesteren i Åmli, John Haugsjå, kommandoen på Birkeland vegstasjon, mens plasset som vegmester i Åmli er lyst ledig.

På vegmestermøtet 10. mai vanket det gode ord fra driftssjef Kjetil Nylund og fra kolleger. Fra de ansatte på Birkeland fikk han et tinnfat, fra de ansatte på vegkontoret en tolle-

kniv, og fra vegmestrene en veggklokke i treskurd, utført av Jon Høgevoll, pensjonert vegmester på Evje.

Driftssjef Nylund karakteriserer Marcussen som en likefram og utadvendt vegmester som sier sin mening, men som også retter seg etter avgjørelsen ovenfra som han i utgangspunktet har hatt et annet syn på.

- Gavene setter jeg stor pris på, det er gode minner fra min tid i vegvesenet, sier Marcussen.

Marcussen har vært vegmester i sju år. Han begynte som oppsynsmannassistent i juni 1960. Året etter ble han oppsynsmann i Telemark. I 1968 kom han tilbake til Aust-Agder som oppsynsmann. Med praksis fra private entreprenører som forskallingssnekker, tømmermann og anleggsarbeider og skytebas har han vært med på det meste innen veg- og anlegg.

- Mye er ugjort, sier du. Hva tenker du spesielt på?

- Vegens standard i sin alminnelighet, sikkerhet, mange ting kan gjøres bedre.

- Men brukerundersøkelsene viser at trafikantene er godt fornøyd?

- Ja, det er positivt.

- Hva er du mest fornøyd med av det som er gjort i din tid som vegmester?

- Det er ikke så lett å si, men i det store og hele er det vel utbedringer av grøfter og en mengde småutbedringer som vi har fått til her i distriktet. Utbedringen av Herefoss-vegen betyr mye. Dette var en dårlig strekning.

- Ellers er min kjepphest tunnelene på E 18 vest i fylket, som jeg anser for være trafikkfarlige. Det har vært flere uhell med biler som har mistet last eller kjørt ned armaturer eller stag. Dette kan treffe bakenforkjørende biler og forårsake ulykker. Jeg har flere ganger påpekt at tunnelene bør utvides, og nå er saken tatt opp med Vegdirektoratet. Jeg får håpe det kan resultere i noe.

- Hvordan føles det å gå av med pensjon?

- Det føles kanskje litt tid-

lig, og det må vel innrømmes at følelsene er noe blandet. Men jeg har motivert meg over lengre tid, og tror jeg skal komme greit ut av det. Jeg har hatt en givende arbeidsplass og en trivelig jobb. Av den grunn kunne jeg godt ha fortsatt, men når jeg nå har opparbeidet fulle pensjonsrettigheter, kan jeg ikke si nei. Så får vi

slippe de unge fram, det er viktig i dag.

Fritidsproblemer vil jeg ikke få, jeg driver med litt av hvert, litt snekring maling på hytta blir det, båtlivet skal dyrkes, ellers driver jeg litt med snekring på hobbybasis, og reparasjon av småmotorer. Det er nok av ting å finne på, sier Marcussen.





Da rv 12, 39 og 9 ble til rv 39, 41 og 42

Finn Stoveland og Cay Havstad i full sving med å skifte til nye nummerskilt på Hynnekleiv.

Det store navneskiftet skjedde fra fredag 14. og påfølgende mandag og tirsdag. Da ble gamle gode rv 12 til rv 39, gamle rv 39 ble til rv 41 og gamle rv 9 ble til rv 42.

Birkeland, Åmli, Evje og Valle vegstasjoner tok seg av jobben med å skifte ut totalt 660 vegskilt, forteller oppsynsmann Gustav Guttormsen på Mørlandsmoen skiltlager, som koordinerte den omfattende operasjonen.

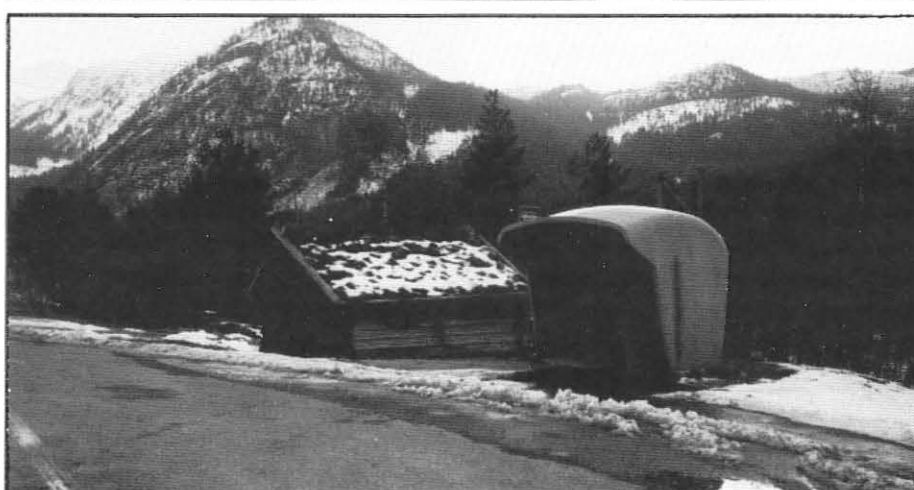
På landsbasis koster navneskifteoperasjonen hele 5,2 mill kr., i Aust-Agder mer beskjedne ca. 150.000. Formålet med navneskiftet er å tilpasse vegnummersystemet til europeisk standard, en tilpasning til EF-forhold, er det noen som sier.

På Hynnekleiv møtte vi Finn Stoveland og Cay Havstad fra Birkeland vegstasjon, opptatt med å forsyne krysset rv 41 og rv 42 med de nye skiltene. Foran seg hadde de strekningen sørover til Vest-Agder grense, med utskifting av hundre skilt.

- Vi har topp utstyr og topp kvalifi-

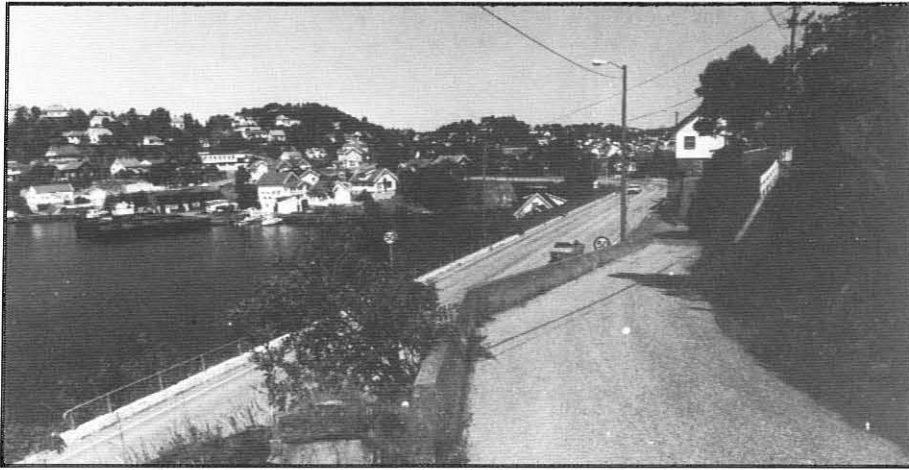
serte folk, sa de to, nyinnkjøpt batteridrevet drill med ekstra batteripakker, og et ekstra el-aggregat på lastep Janet. De gamle skilttavlene kan

heldigvis brukes fortsatt. De nye skiltene ble bare skrudd på over de gamle vegnummerne.



Er vi miljøbevisste nok?

Er vi f. eks. flinke nok til å sette opp "pene" leskur? Et eksempel fra Valle viser at vi har litt igjen å lære i så måte. Her er "plastboksen" satt opp like ved siden av en flere hundre år gammel nyrestaurert badstove. I dette tilfellet må vi skjerpe oss, og tenker automatisk på at tidligere vegmester Olav Nygård satset på leskur som i sin utforming kan identifiseres med dalens tidligere byggekultur. Er det for sent å skifte ut plastboksen med Nygårds "patent"?



Svar på "Hvor i all verden"...

Bildet er fra Hisøystrømmen sett fra vest mot Strømbroa, en del av dagens riksveg 420 mellom Arendal og Grimstad.

Til bryllup i vegvesenets pick-up!

4. april ble på mange måter en minnerik dag for planavdelingens overingeniør Nils Olav Olsbu. Ikke bare fikk han sitt Ja fra sin Frøydís under vielsen i Austre Moland kirke. Men ferden til og fra skjedde i en av vegvesenets gule pick-up'er, som for anledningen var pyntet som brudebil. Men - forut for transporten skjedde det mye, - man kunne ikke uten videre rekvirere en av statens biler. Det var en rekke formaliteter som måtte ordnes, og som i følge vår kilde tok en hel uke å få til. Bl. a. kunne ikke bilen kjøres uten at privatforsikring måtte foreligge på bordet til utleieren. Men takket være velvillig as-



sistanse fra maskinsjef Herman A. Cappelen, rakk brudeparet kirken i tide!

Kolleger i vegvesenet gratulerer!

Vannrett:

- | | |
|--------------------------------|------------------------|
| 1 Kinesisk ord-
språk | 61 Vestlendinger |
| 12 Selskap | 64 Topp |
| 14 Byggemateria-
le (tidl.) | 68 Donerte |
| 16 Moderne | 70 Fuglen |
| 17 Adverb | 71 Legemiddel,
omv. |
| 18 Folkeviser | 72 Gammelkarer |
| 19 Voks! | 75 Instrument |
| 20 Etterligning | 78 Innta |
| 22 Avkom | 79 Bløtdyr |
| 23 Land | 81 Gro |
| 25 Kjent bolig | 82 Jare |
| 27 Busk | 84 Førsteklasses |
| 29 Sommerfugl | 86 Smelt |
| 30 Lem | 87 Retning |
| 33 Populært spill | 89 Mark |
| 34 Like | 90 Løpe |
| 35 Ditto | 96 Invitere |
| 36 Retning | 97 Brensel |
| 37 Plante | 99 Røys |
| 39 Møblere | 100 Eksisterer |
| 41 Rane | 101 Selskap |
| 42 Metall | 102 Dyr |
| 43 Fremkomst-
middel | 103 Dra |
| 44 Sted i Tele-
mark | 104 Instrument |
| 46 Bilmerke | |
| 48 Konsonanter | |
| 49 Belegg | |
| 50 Konsonanter | |

Loddrett:

- | |
|----------------|
| 2 Guttens navn |
| 3 By i Sverige |
| 4 Dyrets |
| 5 Retning |
| 6 Rekkefølge |
| 7 Tillit |

VEG

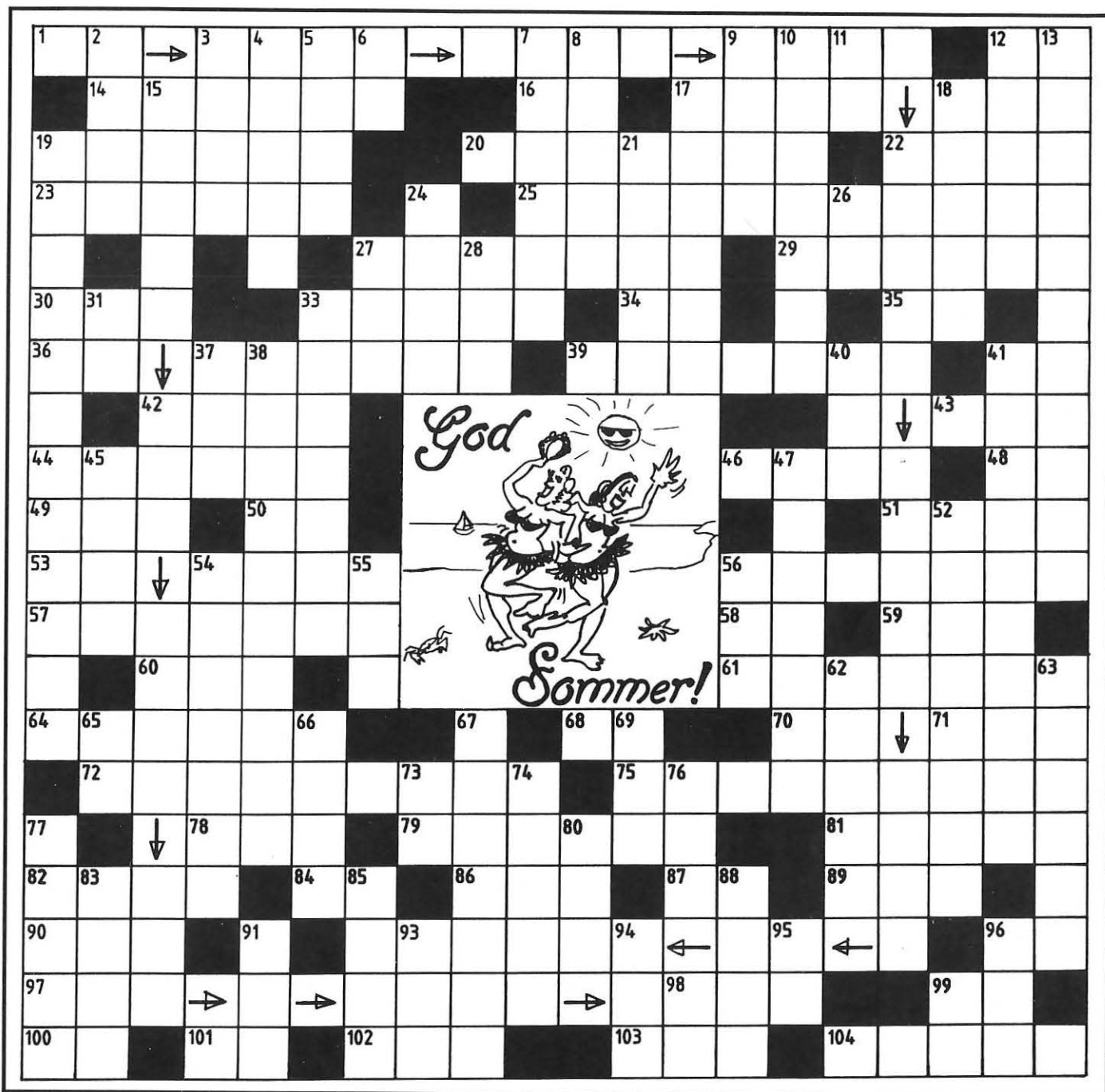
- | | |
|----------------------------|------------------------------|
| 51 Forstørrelses-
glass | 8 Innsjø |
| 53 Rekkefølge | 9 Kald |
| 54 Plagg | 10 Krok |
| 56 Utkastet | 11 Uro |
| 57 Transportmid-
delet | 12 Menn |
| 58 Vokaler | 13 Skulptur |
| 59 Havn | 15 Kar Keiser Karl
V sagt |
| 60 Spisested | 17 Honnør |
| | 18 Hovedstad i Ni- |

Knivsmedkurs på Skarpnes

Tidligere i år ble det arrangert et knivsmedkurs for interesserte på vegsentralen. Kurset gikk over to kvelder med Jens Gjerstad fra Tromøy som leder. Fra vegvesenet deltok L. O. Knutson, K. Evensen, H. C. Mørck, J. T. Jensen, N. Lyngroth, T. Hellestøl, A. Furland og T. R. Rasmussen.

Det var kunsten å smi kniv-

blad som skulle overføres til interesserte kursdeltagere. At resultatene ble noe forskjellig, sier seg selv. Men deltagerne var enige om at det måtte øvelse til for at det skulle bli bedre. Det er meningen å arrangere nytt kurs i høst, slik at andre som er interesserte kan være med. Så her gjelder det å smi mens jernet er varmt.



KRYSS

- geria
- 19 Kald og hard vinter
- 21 Landskap i Egypt
- 24 Plage
- 26 Utrop
- 27 Kjøkkenredskap
- 28 På grunn av

- 31 Artikkel
- 33 Lekeredskap
- 37 Pikenavn
- 38 Berømt kor
- 40 Avgått
- 41 Senker
- 45 Like
- 47 Forlatelsen
- 52 Kan ikke deles
- 54 Avfallet

- 55 Legemsdel
- 56 Mineral
- 62 Sted i Åmli
- kommune
- 63 Omtåket
- 65 Forkortelse

- 66 Ta liv
- 67 Biing
- 69 Oppdrett
- 73 Parti
- 74 Fåre
- 76 Vokalen
- 77 Brødstykke
- 80 Dyr
- 83 Før opp
- 85 Toppunkt
- 88 Arbeide
- 91 Klok
- 93 Vik
- 94 Farve
- 95 Løfte
- 96 Overgang
- 98 Renn
- 99 Hyl

Navn:.....

Adresse:.....

Vinneren får tilsendt en overraskelse i posten. Løsning må være innkommet senest 18. september og sendes Sørlands-Porten, Aust-Agder Vegkontor, Postboks 173, 4801 Arendal



Paul Løvåsen og Arild Solvang er fast mannskap på den nye merkebilten.



FARGE PÅ VEGEN

Den nye vegoppmer-
kingsbilten er på plass,
og er et teknisk
vidunder som blander
trekomponents
vegmaling før det
sprøytes ut som fine
striper. Men alt virker
ikke som det skal, og
teknikken må finpus-
ses før bilen kan tas i
regulær bruk.

Se omtale side 29.