

**BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN
AUST-AGDER nr. 1 1994**



Sørlands- porten



GOD PÅSKE!



Av Ottar
Johansen

Harbo Colbjørnsen assisterende vegsjef

Jeg tar stillingen som assisterende vegsjef som en utfordring. Når etaten ønsket en slik løsning, og vegsjefen spurte, var jeg ikke uvillig, sier Harbo Colbjørnsen.

1.1. 94 tiltrådte han i sin nye stilling - og flyttet en etasje opp - til kontoret der Olav Dukefoss hadde tilhold inntil han gikk av med pensjon sist sommer.

Noen vegkontorer har en spesialrådgiver som vegsjefens nærmeste medarbeider, andre har assisterende vegsjef. Da Gjerstad søkte Vegdirektoratet om å utnevne Colbjørnsen til assisterende vegsjef, ble dette positivt mottatt. Søknaden ble støttet av organisasjonene for de ansatte ved Statens Vegvesen i Aust-Agder.

Sørlandsporten hadde på forhånd uttrykt interesse for å høre

hvordan de to topledene hadde tenkt å dele oppgavene mellom seg. På et tidlig morgenmøte hadde de gått raskt gjennom de aktuelle arbeidsoppgaver.

- Dette spørsmålet vil bli behandlet på første fagsjefmøte, men det er rimelig at Colbjørnsen overtar en del av oppgavene som Dukefoss hadde ansvaret for: fast stedfortreder for vegsjefen, laboratoriet/ utvikling- og

kvalitetssikring, klassifisering av fylkesveger, AMU-saker og spesi-
alutredninger.

Jens G. Andersen skal overta etter Colbjørnsen som plansjef når han kommer tilbake fra USA. Dette er en midlertidig ordning i påvente av bl.a. av Stortingets behandling av Hollerutvalgets innstilling. I mellomtiden fungerer Reimund Nielsen som leder for planavdelingen.

På nyåret har Colbjørnsen bl.a. arbeidet med budsjett, målstyring og koordinering.

- Ellers kan jeg si at vi drøfter oppgavene løpende etter hvert som de kommer inn, og fordeler dem oss i mellom, sier vegsjefen, som er glad for å ha fått en meget dyktig og erferen støtte-spiller:

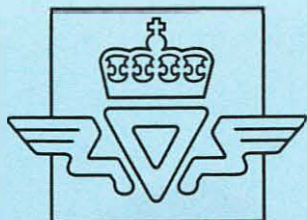
- Harbo er gull verdt! sier vegsjefen.

- Lederoppgavene i Vegvesenet er vel ikke blitt enklere med årene?

- Nei, og heldigvis har vi mange gode folk på alle felt å fordele arbeidsoppgavene på. Det er klart at det nå er blitt mye vanskeligere for Vegvesenet å få planer i gjennom i beslutende organer. E 18-parsellen Rannekleiv - Temse er et eksempel på dette som har medført mye ekstra innsats.

Vi står nå i fare for å miste fire år av vår planleggingsreserve. Colbjørnsens erfaring nettopp fra denne typen arbeid er av stor verdi for vegkontoret.

Harbo Colbjørnsen har hatt stillingen som plansjef ved Statens Vegvesen, Aust-Agder siden 1965. Han begynte i Vegvesenet som anleggsleder for fylkets østre deler i 1958, mens Olav Dukefoss hadde ansvaret for fylkets vestre deler. Plansjef var den gang Werner Otterbech. Colbjørnsen er 65 år og kjenner Vegvesenets virksomhet i fylket bedre enn de fleste som nå er ansatt i etaten.



Sørlands- porten

Nr. 1 mars 1994

Bedriftsavis for Statens
Vegvesen, Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret,
Postboks 173, 4801
Arendal

Redaktør: Inger Sigrindnes

Redaksjonsutvalg: Anne
Sofie Samuelsen, Svein
Harald Søndena, Kjell
Birkeland, Rolf Tidemann,
Toprstein Nilsen, Mads
Krogh.

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

Bladets innhold står for
artikkelforfatterenes
regning, og uttrykker
ikke nødvendigvis det
offisielle synet til Statens
vegvesen Aust-Agder.

Repro, montasje og trykk:
Mæland Offset a.s.
Opplag: 900

FORSIDEN:

Øyvind Askeland er en av Vegvese-
nets faste brøytesjåfører. Vår foto-
graf var med en kveld med skikke-
lig snøføyke. Med med pinslua på
var det ingen hindring for denne
veteranen blant brøytesjåførene.
(foto: Ottar Johansen)

Kjempeinnsats for Krøsus

Krøsus-medarbeidere fra alle avdelinger jobber nå på spreng for å ha alt klart til å sette systemet i drift fra 1. mai.

Det nye økonomistyrings-systemet er omfattende og får konsekvenser i større eller mindre grad for hver enkelt arbeidstaker.

I nær to år har våre nøkkel-personer arbeidet med dette, og motivasjonen har naturlig nok variert underveis. Til tider har frustrasjonen vært stor både mot testsystemer som ikke har virket, prosesskoder som til stadighet er skiftet, mangelfull lederoppfølging og liten tid til egentrening.

Våre medarbeidere har gjort en ypperlig jobb. Ledelsen er nå på banen, brukerstøttene jobber iherdig i sine respektive avdelinger og alle Krøsus-impliserte blir

så langt mulig skjermet fra andre gjøresmål.

Slik jeg oppfatter situasjonen i dag, har vi ingen grunn til bekymring. Fremdeles gjenstår en del opplæring og feilretting i systemene, men stemningen er forsiktig optimistisk.

Jeg vil med dette rette en spesiell takk til prosjektgruppen med Nils-Kjell Messel som leder, og til systemansvarlige, brukerstøtter og driftsansvarlige som hver og en gjør en kjempeinnsats i Krøsus-arbeidet.

*Anne Sofie Samuelsen
adm. sjef*



Innhold:

- S. 2: H.C. assisterende vegsjef**
- 3: Ledelsen kommenterer**
- 4-5: Kostbar vinter...**
- 6: ...tapper vedlikeholds-**
budsjettet
- 7: Snøbrøyting**
- 8-9: Riksvegbudsjettet -**
NVVP 94-97
- 10: Øst-Vest i langspurt**
- 12: T. Mykland i Australia**
- 13: Oppsynsmann på**
anleggsskolen

- 14-15: Nå kommer Krøsus**
- 16-17: Herlige OL-uker**
- 18-19: Pensjonat Vormstuen**
- 20-21: Setesdalens**
vegbygger
- 22: EDB-avdelingen**
- 25: Pensjonistkurts**
- 26: Vegetbedring**
Øynaheia
- 28-29: Trafikksikkerhet -**
målet nådd?
- 30: Pensjonistforeningens**
høsttur

Kostbar og arbeidskrevende vinter

- Vinteren har vært både kostbar og arbeidskrevende sier vegmester Kåre Karlsen ved Skarpnes vedlikeholdsdistrikt - og oppsummerer den første snøvinteren på fem år:

- Siden det første store snøfallet i november har det stadig kommet snø, ikke så mye hver gang, men bortsett fra perioden rundt OL, har det vært en intens vinter.

- I 54 kom det store snømengder noe senere på vinteren, i 65-66 var det omtrent som i år, med bortimot fem måneders vinter. Ellers kan jeg ikke huske noe liknende.

Av Ottar Johansen

- Noen få snøfall gjør ikke så mye, men når hele riggen må ut daglig, blir det svært kostbart. Snømengdene har ikke vært prekære, men det har i perioder snødd dag og natt. Alt har fungert greit, og utstyret har stort sett tålt belastningen.

FÅ ULYKKER

Da snømengdene var på det verste, oppsto det farlige forhold i forbindelse med sikt ved avkjørsler. Driftsavdelinge satsset på nødvendig rydding i kryss på riks- og fylkesveger. Verre var det med en del kommunale veger, avkjørsler til butikker, bensinstasjoner mm - og avkjørsler til private boliger. Driftsavdelingen

gikk ut med annonser med krav om at eierne måtte sørge for rydding av hensyn til sikkerheten. - At vintervedlikeholdet er blitt kostbart, er beklagelig, men forhåpentligvis blir det en råd med det. Det som er gledelig, er at vi ikke har hatt dødsulykker og forholdsvis få alvorlige ulykker under de vanskelige vinterforholdene.

- Det virker som om folk har

lagt om kjørestilen noe og tilpasset hastigheten etter forholdene. De spesielle snø- og temperaturforholdene har ført til at vi har brukt mindre salt enn vanlig og mange veger har i perioder hatt snø- og isdekke.

Snødekke med spor har vært et problem. Våre høvler gått natt og dag, men det sier seg selv at det lar seg ikke gjøre å overkomme alt på en gang.



Vegmester Kåre Karlsen og oppsynsmann Kjell Kittelsen konstaterer at Reidar Risholts gravemaskin med forgraver gjør en god jobb med høye brøytekanter ved Bie i Grimstad.



LITE KRITIKK

- Da det slo om til mildvær etter snøfall tidlig på vinteren, kom det en del kritikk for dårlig snørydding - hvordan har det vært med klager senere på vinteren?

- Å ta i mot kritikk og klager er noe som hører med til jobben, det er ikke alle som forstår at det blir problemer når vi får et plutselig omslag fra snø til mildvær. Men vi må også erkjenne at det har vært kritikkverdige forhold enkelte steder.

Utenom denne perioden, vi jeg si det har vært veldig lite klager. At folk ringer og sier fra, har vi ikke noe i mot, det kan være forhold vi

ikke har vært oppmerksom på. Det oppfatter vi mer som opplysninger.

Karlsen ble selv offer for glatte og sporete veger da han fikk skrens på bilen og havnet i grøfta med sin splitter nye bil, en historie han til skrekk og advarsel fortalte i Agderposten.

- Det er første gang jeg har uhell med bilkjøring, og det ble en lærepenge for meg også, sier vegmesteren, som har hatt 13 mann på vegstasjonen fullt opptatt med vintervedlikehold, rydding i kryss, høvel, salling og strøing, og brøyting når det har vært nødvendig å assistere de ca. 40 private latebileiere som utfører snøbrøyting på kontrakt for vegvesenet i vedlikeholdsdistriktet.

SNØSKJERMER

Med store oppsamlede snømengder, kjempehøye brøytekanter og stadig snøfall med kraftig søyke, har det på mange strekninger vært vanskelig for brøyterne å bli kvitt snøen. På vindutsatte steder kan vegen blåse igjen like etter at brøytebilen har pasert. I vinter er det gjort forsøk med nye metoder for å løse disse problemene:

Maskineier Reidar Risholt har montert en stor skuffe som forgraver på sin hjulgående gravemaskin. Denne har stor rekkevidde, og har vist seg effektiv til å fjerne høye brøytekanter og legge opp snøskjermmer som reduserer problemene med snøsøyke.

Tidligere er det brukt hullastere til dette, men gravemaskinen byr på en del fordeler, bl.a. er den skånsom mot dyrket mark siden den under arbeidet kan stå på vegen. Det ser også ut til at jobben kan gjøres rimeligere med den nye gravemaskinriggeren, sier vegmester Karlsen.

- Selvsagt er det et spørsmål hvor mye arbeid vi skal legge i denne formen for rydding sent på vinteren. Normalt regner vi med at bare halve vinteren er gått 1. mars, men vi kan jo aldri vite sikkert når våren kommer for alvor.

**Av Ottar
Johansen**

Lang vinter tapper vedlikeholdsbudsjettet

- Det er lett å konstatere at dette har vært en uvanlig kostbar vinter, sier driftssjef Kjetil Nylund. Meteogrammene varsler nye nedbørmengder og vi er bare kommet til første del av mars når denne samtalen finner sted. Ennå kan det komme mye snø, og budsjettperiodens post for vintervedlikehold skal være helt fram til neste årsskifte.

Av Ottar Johansen

- Jeg frykter for at vi på riksvegene vil få en budsjettoverskridelse på 6-8 mill kr, eller over 30 pst i forhold til de vel 20 mill som er budsjettert. Men sluttregningen er ikke gjort opp ennå, så dette er bare et forsiktig anslag, sier Nylund.

Driftsavdelingen har tatt opp problemene på flere møter. På kort sikt ser det ikke ut til å være mulig å øke budsjetttramene, så eneste mulighet er omfordeling av midler.

- Om bevilgningene er brukt opp, så kan vi ikke slutte med brøyting og snørydding. Framkommelighet på vegene har stor betydning for hele samfunnsøkonomien.

TA FRA VEGDEKKE

- Vi har sett en del på hvor det er mulig å kutte i sommervedlikeholdet, og er kommet til at eneste mulighet er å ta fra posten for vedlikehold av vegdekke. Dette er imidlertid dårlig politikk på lang sikt.

Vi skyver problemene foran oss og kommer på etterskudd i en meget viktig del av vedlikeholdet. I år har vi i tillegg store problemer med telehiv og sprekkdannelse i asfaltdekkene. Det har ikke vært frost ute i terrenget, bare i vegene. Det er kommet vann i vegen, som har ført til telehiv og sprekker.

Med skader i toppdekket, blir vegene enda mer utsatt for telehiv. Det vil også være dårlig politikk å spare på utgifter til grøfning. Vann er vegkroppens verste fiende, derfor er gode grøfter en god investering.

- Et annet forhold vi skal være oppmerksom på, er de fine grøntanleggene vi nå etablerer langs vegene. Her bør vi være edruelige og ikke glemme utgiftene til vedlikehold. Det samme gjelder serviceanlegg, rasteplasser m.m.

UVANLIG VINTER

- Vil du karakterisere dette som en normal, gammeldags vinter?

- Nei, det vil jeg ikke. Vi har hatt regelmessig nedbør i flere måneder. Tidligere snøvintre har vært mer preget av noen få, store snøfall. Helt siden i november har utgiftene til snørydding rast ut.

SPARTE UNDER OL

Heldigvis fikk vi opphold under OL. Da unngikk vi utgifter, samtidig som en stor del av vår styrke var engasjert i Lillehammerområdet - og ikke belastet vårt budsjett. Sånn sett kan vi si at også Statens vegvesen i Aust-Agder fikk gull under OL!

De eksepsjonelle nedbørsforholdene har vesentlig rammet den aller sørligste delen av landet, kyststrekningene i Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland. Alle disse fylkene vil få store overskridelser på sine vedlikeholdsbudsjetter.

- Tre ganger i året rapporterer vi våre vedlikeholdsutgifter til Vegdirektoratet. Ved rapporten i april må vi kjenne vår besøkelsestid og gi en dekkende doku-

mentasjon av situasjonen slik den har vært i vinter. Bare på den måten vil det på sikt være mulig å få mer penger inn i vedlikeholdet slik at vi kan ta vare på vegnettet på en forsvarlig måte.

GOD JOBB

- Hva vil du si om innsatsen i vedlikeholdet i vinter?

- Både våre egne og andre har gjort en meget god jobb. Belastningen på våre folk har vært stor, men vi har gode ordninger for skiftarbeid og overtid slik at det gis kompensasjon for ekstra innsats.

Det er noen som har glemt at vi bor i et vinterland og er blitt bortskjemt etter flere grønne vintrer. Det kan gjelde både vanlige trafikanter og vegvesen-ansatte.

MER TIL VINTERVEDLIKEHOLD

- Hvilke konsekvenser får årets vinter for driftsavdelingens budsjettering framover?

- Ved budsjettene for kommende år må vi helt klart fordele mer til vintervedlikehold. I de senere år har vi kanskje tatt sjansen på at vinteren ville bli mild. Den totale pengesekken vil ikke bli større, det er det beklagelige.

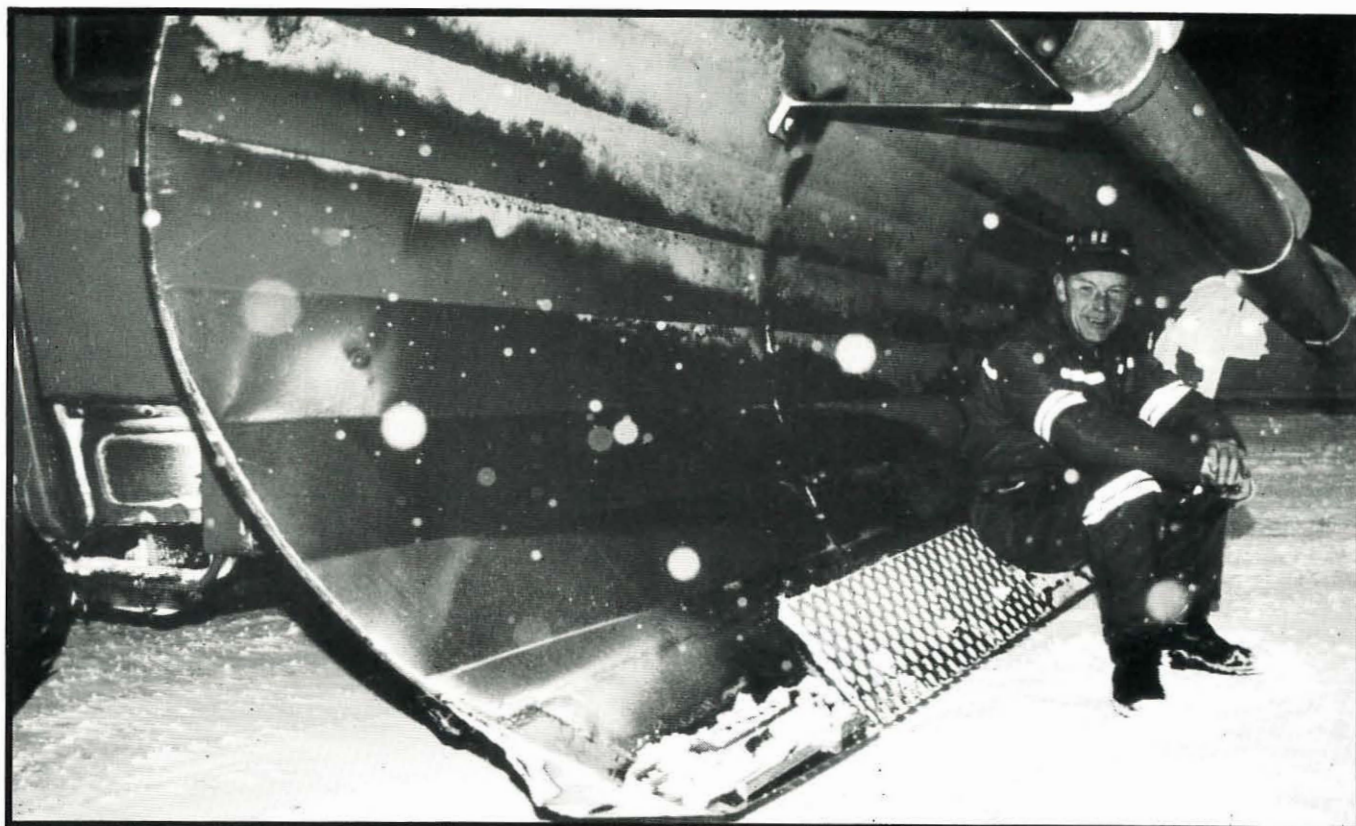
- Har de private brøytebileierne skodd seg på årets vinter?

- Det er ingen tvil om at de har tjent gode penger i år, men det misunner jeg dem ikke, de har hatt ganske tøffe tider, og bør få muligheten til å fornye utstyret, noe som har vært vanskelig i senere år.

Jeg har tidligere fryktet for at bilene var så nedkjørt at hele brøyteapparatet kunne bryte sammen i en skikkelig snøvinter. Det har heldigvis ikke slått til, og kan de tjene penger i år, er det ikke meg i mot. Det kommer oss til gode i neste omgang, i form av bedre utstyr. Vårt vintervedlikehold er satt på en skikkelig prøve - og karakteren er: bestått.



Har kjørt brøytebil for vegvesenet i 28 år:



- Snøbrøyting er en tøff jobb

- Snøbrøyting er en tøff jobb, sier lastebileier Øyvind Askeland, en av Vegvesenets faste brøytere, med ansvar for rv. 420 og lokale veger i Nedenes-Fevikområdet. Han driver også snørydding med hjullaster i runkjøringer, kryss og avkjørsler.

Han har utført snøbrøyting på kontrakt for Vegvesenet siden 67-68. Snart fyller han 50 - og merker at jobben tar på. Stive muskler i nakke og rygg følger med vintersesongen. Behandlinger hos fysioterapeut har ikke lindret plagene.

- I forhold til det jeg har vært vant til de siste årene, har dette vært en normal, gammeldags vinter. Jeg har opplevd det verre, det som er spesielt i år er at snøen kom i november og siden har det kommet små snøfall så å si uten opphold.

I vinter har Askeland hatt en ekstra sjåfør slik at bilen for det neste har gått to skift.

- Å kjøre brøytebil krever full konsentrasjon. Du

kan ikke slappe av et øyeblikk, men må holde kontrollen over bil, plog og trafikk, biler og følgjengere.

Vi følger med Askeland en tur i brøytebilen en kveld med frisk snøføyke. 40-50 kmt er fort nok med den lunge ploget, som barberer brøytekanter og rekkverk uten en millimeters klaring. Det er ingen enkel jobb.

- Ploget er tung og svær, 3,60 m bred. På 420 er det mange fortau og avkjørsler til bebyggelsen som vi så langt det er mulig må ta hensyn til.

- Men så gjør du vel gode penger på brøyting en vinter som dette?

- Det er klart jeg kjører inn en god del, men timeprisen blir ikke høy, og driftsutgiftene er store. Men jeg trives med å jobbe for vegvesenet og har satsset på det, både sommer og vinter. Samarbeidet er stort sett godt, selv om det kan være enkelte ting som kunne vært bedre og gitt bedre utnyttelse av materiellet.

Han har slitt ut 4-5 lastebiler, den han har brukt i vinter, er fra 1980. Nå skiftes den ut med en ny bil. Sommerstid driver han mest med kranbil, monteringsarbeid og lastemaskin.

- Jeg kjører for nesten alle oppsynsmennene i vegvesenet, sier Askeland.

Av Ottar Johansen

Norsk veg- og vegtrafikkplan for perioden 1994-97

Vegsjefen har utarbeidet forslag til riksvegbudsjett for 1995.

Budsjettet er basert på rammer som vi har fått fra Vegdirektoratet. 1995 er andre året i vegplanperioden 1994-97. Vi har også fått rammer for de to siste årene av perioden. Vi har derfor kunnet foreslå hvordan de prosjektene som er med i vegplanen blir fordelt over alle fire årene.

Vi har fått følgende rammer:

	Mill. 1995 kr.	
	Anlegg	Drift
Bevilget 1994	113,6	92,1
Ramme 1995	101,0	95,0
Ramme 1996	109,0	96,0
Ramme 1997	109,0	97,0
Sum 1994 97	432,6	380,1

I NVVP var rammen for anlegg 420,3 mill. kr. Forskjellen på rammene og tallene i vegplanen er 12,3 mill.kr.

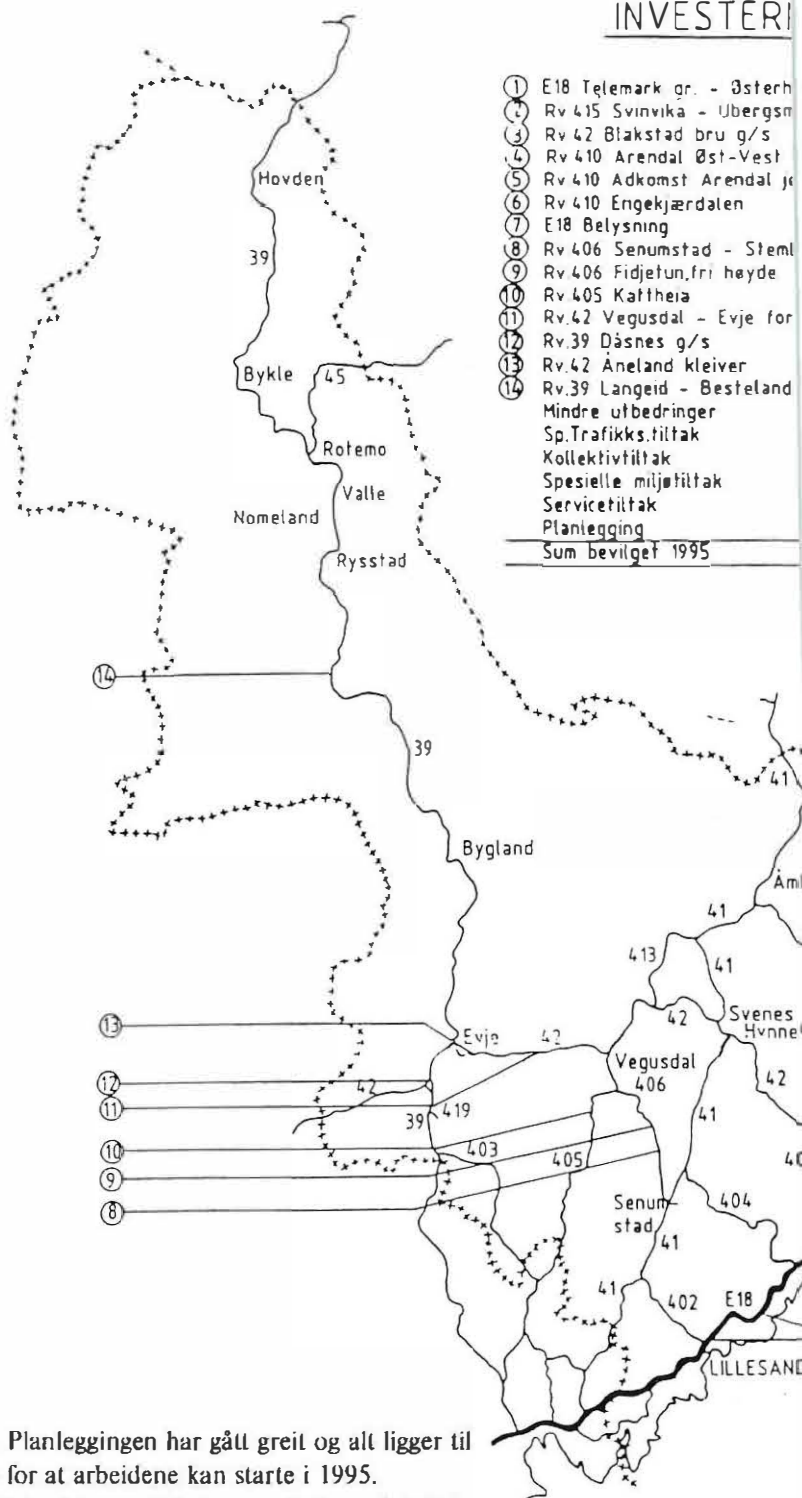
Dette tallet stemmer godt overens med den ekstrabevilgningen på 12 mill.kr til rv 39 i Setesdal som vi fikk i 1994. Stortingsrepresentant Terje Sandkjær var meget sentral i arbeidet med å få denne tilleggsbevilgningen.

Dette har ført til at vi har foreslått økt aktivitet på rv 39 i perioden ved å benytte 8 mill. kr til Grasbrokke og 4 mill. kr til parsell syd for Tveit.

For E 18 var det forutsatt i NVVP at strekningen Rannekleiv - Temse skulle fullføres i perioden og at neste parsell som skulle startes opp var Haslestad - Stølen.

Da riksantikvaren kom med innsigelser på veglinja i Nedenesområdet, begynte problemene å melde seg. Det dukket også opp nye alternativer på strekningen Haslestad - Stølen som krever tid å få avklart.

Vi fant da ut at vi måtte ha et nytt reserveprosjekt og valgte da parsellen Telemark gr. - Øster-



holt. Planleggingen har gått greit og alt ligger til rette for at arbeidene kan starte i 1995.

På kartet over fylket er angitt hvor det skal utføres arbeider i 1995, og det er også tatt med en tabell over alle investeringene i vegplanperioden og hvilket år de foreslås utført.

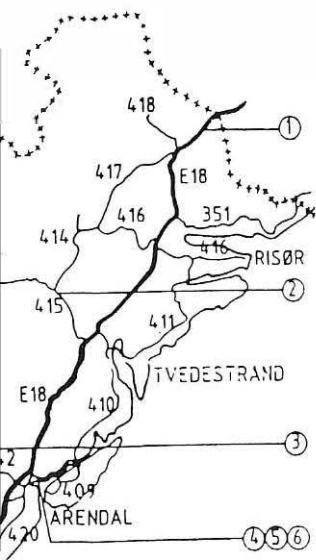
NVVP 1994-97

Rest-

Veg	1994-97	1994	1995	1996	1997	Rest-
nr. Prosjekt	95-kr	95-kr	95-kr	95-kr	95-kr	finans. 95-kr
1	Mindre utbedringer	4,1	1,0	1,1	1,0	1,0
2	Sp. Trafikks.tiltak	13,4	3,9	3,2	3,2	3,1
3	Kollektivtiltak	3,1	1,2	0,7	0,6	0,6
4	Spesielle miljøtiltak	13,4	3,6	3,3	3,3	3,2
5	Servicetiltak	2,0	1,0	0,3	0,3	0,4
6	Planlegging	23,5	6,7	5,6	5,6	5,6
7	Til disposisjon	2,0	2,0	0,0	0,0	0,0
	Sum	61,5	19,4	14,2	14,0	13,9
8	E18 Longum - Stølen G/S	5,6	5,6			
9	E18 Risdal - Morholtmoen G/S	3,4			3,4	
9a	E18 Søndeled G/S	2,1				2,1
10	42 Tingbergheia - Evje G/S	2,7				2,7
12	39 Dåsnes G/S	3,9		3,9		
13	39 Bygland - Nese	0,8	0,8			
14	402 Lillesand - Viadukten G/S	1,1				1,1
16	410 Krøgenes - Dyvika G/S	2,2				2,2
17	414 Myra - Skisenteret G/S	1,8	1,8			
18	415 Svinvika - Ubergsmoen	6,4	2,6	3,8		
36	42 Blakstad bru G/S	5,9		5,9		
	Sum prosjekt 8-18 (GS)	35,9	10,8	13,6	3,4	8,1
18a	39 Grasbrokke	8,0			4,0	4,0
18b	39 Tveit syd	4,0			4,0	
19	410 Arendal Øst-Vest	64,8	40,4	24,4		
20	405 V-A grense - Vegusdal forst.	8,9			8,9	
21	405 Kattheia	3,4		3,4		
22	406 Senumstad - Stemlona forst.	0,4		0,4		
23	411 Bergendal - Eidbo forst.	0,5			0,5	
24	E18 Rannekleiv - Nedenes - Temse	61,9			10,0	51,9 106,8
24c	E18 Telemark gr.-Østerholt	91,8		22,0	46,5	23,3
24a	41 Dølemo - Kleiva	6,3	6,3			
24b	410 Adkomst Arendal stasjon	12,8	9,8	3,0		
25	E18 Belysning	17,0	11,1	5,9		
26	42 Vegusdal - Evje forst.	2,0		2,0		
28	406 Fidjetun, fri høyde	0,5		0,5		
29	410 Engekjærdalen	4,5		4,5		
30	41 Utenom Herefoss	7,8				7,8
31	42 Skåre bru - Tveit	4,3			4,3	
32	42 Aneland kleiver	15,4		2,0	13,4	
33	39 Skomedal syd	2,6	2,6			
34	39 Hellesteinen	2,5	2,5			
35	39 Langeid - Besteland	12,1	7,0	5,1		
37	410 Tvedestrand Vest	3,6	3,6			
	Sum prosjekt 19-37	335,1	83,3	73,2	91,6	87,0
	Sum totalramme 1-37	432,5	113,5	101,0	109,0	109,0
	Marginalvurderinger +-20% (20,2 mill.kr.)					
+20%	E18 Telemark grense-Østerholt			20,2		
-20%	E18 Telemark grense-Østerholt			-16,3		
	Rv 39 GS Dåsnes			-3,9		

R 1995

22,0	mill.kr.
3,8	"
5,9	"
24,4	"
3,0	"
4,5	"
5,9	"
0,4	"
0,5	"
3,4	"
2,0	"
3,9	"
2,0	"
5,1	"
1,1	"
3,2	"
0,7	"
3,3	"
0,3	"
5,6	"
<hr/>	
101,0	mill.kr.



STAD

Øst-Vest inn i hektisk langspurt

Øst-Vest prosjektet har hittil gått som planlagt i forhold til drambdriftsplanen, sier oppsynsmann Helge Knutsen Asdal. Hovedløpet har nettopp nåddt gata i Blødekjær. Vegvesenet har gått med på at det ble slått hull ut til Blødekjær fra den vestre tilførselsrampen. Entreprenøren ønsket dette for å kunne drive permanentsikring og legge rør, kummer og ledninger parallelt med driften av hovedløpet, som nå går senere på grunn av de forholdsregler som må tas ved paseringen av anleggets vanskeligste område.

Etter planen skulle det spares en liten fjellpropp i hver av tilførselsrampene for å skåne Blødekjær-miljøet for skadelige gasser fra sprengingen. Det er i stedet bygd en trevegg for å skjerme miljøet.

STORE ARBEIDER I BLØDEKJÆR

I Blødekjær har det i det siste foregått store arbeider ved Blinken. Her kommer påkjørselsrampen fra østsiden, med forskjæring og ny framtidig parkeringsplass ved forretningen. Dette inngår i Selmers entreprisse. Bygging av portal for de to rampene skal settes i gang like over påske.

På Myrene er sprengingsarbeidet for å gi plass for rundkjøring avsluttet. Dette er utført på entreprisse. I egen regi skal rundkjøringen ferdiggjøres og asfalteres ferdig til bruk i mai-juni.

På Barbudals siden arbeides det i egen regi med ny adkomst til Arendal jernbanestasjon og utsprenging i luellsklev for å gi plass til garasjer som inngår i grunnerstatningen.

I Møllebakken utføres omfattende fjellrensing og sprenging.

En del betongarbeid drives fortløpende. Lokstallen bru,

som sikrer forbindelse til lokomotivstallen, er ferdig, og fortsetter på lettffylling på jernbanens område.

Arbeidet er ganske komplisert, med kabler og rør, og flytting av jernbanespor.

Det har vært få henvendelser om rystelser i det siste, sier Knutsen Asdal. Rystelsene ligger stort sett godt innenfor de tillatte grenseverdier.

NY VIADUKT

På denne siden av ferien skal det legges asfalt på den nye adkomsten til stasjonen, og Barbudalsvegen skal få sitt siste asfjlltag sammen med gang- og sykkelvegen.

Neste store arbeid er ombygging av viadukten i Barbu. I disse dager lyses dette ut på anbud. Det ventes at arbeidet vil koste 5-8 mill kr. En stor rundkjøring skal plasseres midt på den nye viadukten. Utføring av denne, evt. med grøntanlegg, er under planlegging.

Omfattende peling med stål-kjernepeler er nødvendig for å fundamentere den nye brua. Byggstart er satt til 18. juni.

HEKTISK INNSPURT

- Vi arbeider stadig med korte frister, sier Knutsen Asdal.

Av Ottar
Johansen

Ny riks
ARENDAL
Tunnelprosjekt

Byggherre
Statens vegvesen
Aust-Agder



Dette er nødvendig for å bli ferdig til åpningen 1. mai 1995. Med åpning så tidlig på våren, må arbeidet planlegges nøye. Mange av de avsluttende arbeidene kan ikke gjøres om vinteren, men er avhengig av telefri grunn og rimelige temperaturer. Det er derfor begrenset hvilke typer arbeid vi kan gjøre de siste fem månedene. Vi gjør alt vi kan for å holde datoen. Det er ingen tvil om at det hadde vært enklere med åpning på høsten.

- Entreprenøren sikrer mer enn nødvendig

Av Ottar Johansen



Kontrollør Dag Ødegård har fem års erfaring som anleggsleder i samme firma som står for tunneldriften - og kjenner godt det tøffe spillet mellom entreprenør og byggherre på anlegg: Mens byggherren ønsker å spare, er entreprenøren interessert i mest mulig tilleggsarbeid, som kan redde økonomien i et anbud som er presset i konkurranse med andre entreprenører.

Når vegvesenet setter bort tunnelarbeid på anbud, er det vanlig at det gis en fast pris på fjellarbeidet. Entreprenøren har ansvar for sikring av tunnelen i anleggsperioden, og kan etter skjønn utføre dette. Vegvesenet må betale regningen. Sluttsikringen av tunnelen er imidlertid Vegvesenets ansvar.

Anleggsledelsen har lenge vært kritisk til entreprenørens bruk av sikring. Ødegård legger ikke fingrene mellom når han sier sin personlige mening:

- Pr. i dag er det brukt i gjennomsnitt 1,6 kbm betong pr. tunnelmeter. Det er svært mye. Ved planleggingen av tunnelen er det regnet med 0,75 kbm, inkludert permanenssikring. Vegvesenet er selvsagt ikke interessert i at det spares på sikker-

het, og vi vil akseptere noe oversikring. Men det skal ikke sikres 200 prosent når hundre prosent er full sikring.

- Det er ingen tvil om at entreprenøren driver med grov oversikring for å bedre lønnsomheten på et anbud som i utgangspunktet var lavt, sier Ødegård.

- Hvis vi går ut fra at det brukes dobbelt så mye sikring som nødvendig, dreier det seg om beløp på 1,5 til 2,5 mill kr. Det er ikke dermed sagt at det blir en tilsvarende overskridelse for hele anlegget, legger Ødegård til.

Dette problemet er velkjent i Vegvesenets tunneldrift og er bakgrunnen for at det bl.a. ved E 18 i Telemark nå er drevet tunnel i egenregi, i samarbeid med Hordaland.

Bygges som en undersjøisk tunnel

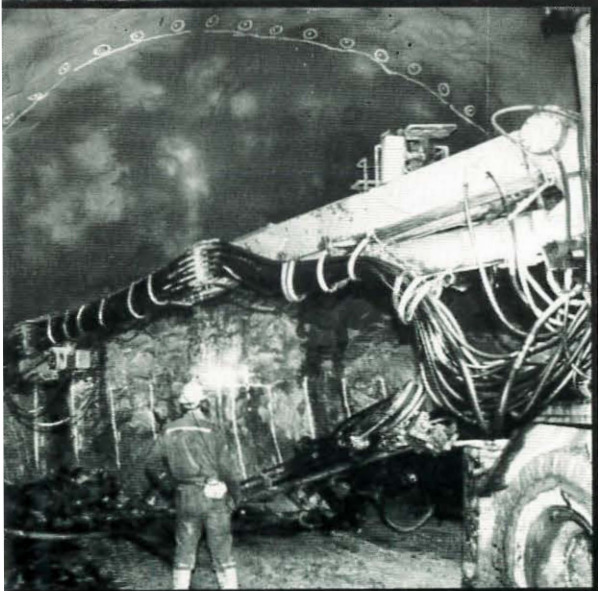
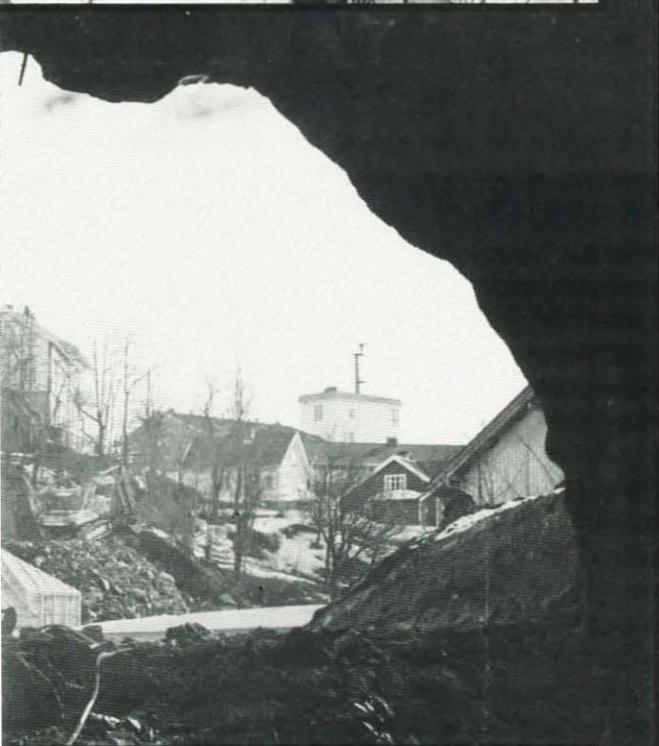
- Tunnelen under Blødekjær bygges som om det skulle ha vært en undersjøisk tunnel. I Blødekjær, bare noen få meter over tunneltaket, er det et vannbasseng. Den gamle bebyggelsen er fundamentert dels på tømmerflåter, dels på trepeler.

Synker grunnvansstanden, svekkes fundamenteringen og bebyggelsen kan skades. Derfor bygges tunnelen helt vanntett med innsprøyting av mirkosement, og armering med stålbolter, sier kontrollør Ødegård.

Vi var med inn i fjellet akkurat i det tunnelen ble drevet under gala i Blødekjær. Dette

regnes som anleggets kritiske punkt. På forhånd er det vanskelig å vite eksakt hvilken styrke fjellet har på detet punktet, og sprengingen foregår med forsiktighet. Mens det ble sprengt 5 m salver der fjelloverdekningen var rikelig, tas det nå bare ut to meter i hver salve. Sikringsarbeidene går kontinuerlig mellom hver sprenging.

- Teknisk sett er det ikke vanskelig å bygge en slik tunnel - det er et spørsmål om kostnader, sier Ødegård, som begynner som oppsynsmann i anleggsvdelingen når engasjementet ved Øst-Vest-anlegget er ferdig.





Lanserer edb-system for eiendomserverv på internasjonal konferanse

At vegvesenet arbeider med mye interessant burde være en kjent sak for de fleste av oss. Men at eiendomssjef Torbjørn Mykland har arbeidet med noe så spesielt interessant at han nå har reist helt til Melbourne i Australia for å fortelle om det var kanskje nytt for de fleste. Og det skjer endog på en verdensomspennende konferanse med deltakere fra 60 land.

Av Inger Sigridnes

Han begynte ved vegkontoret i januar -77, men er også bonde og medgir at all fritid går med til gardsdriften hjemme på Mykland. Nå er imidlertid barna så store at også de hjelper godt til bl.a. med de 7 kvigene som står på båsen.

- Sommerstid går de ute, men nå om vinteren må de jo ha mat to ganger om dagen, sier han.

Og i tillegg til dyr og landbruket kommer skogen. Og vi har dermed skjønt årsaken til at mannen pendler daglig mellom

Arendal og Mykland. Men 3. mars gikk altså turen til Australia.

Hvert 4. år arrangeres denne store konferansen. Og i år er den lagt til Melbourne i Australia. Og det er en omfattende konferanse som tar for seg bl.a. landmåling, sjømåling, juss, yrkesutøvelse, reguleringsplanlegging, verdisetting, erverv, samfunnsplanlegging og mer til. Og vi lurer selvsagt på hva som har gjort at Torbjørn nå skal ta veien helt til Australia, eller "down under" som vi ofte sier, for å delta på denne konferansen.

Han forteller at det begynte med at Vegdirektoratet for en tid tilbake etablerte en komite som bl.a. skulle definere eiendomsseksjonenes behov for "bedre

verktøy" på EDB-siden i sitt arbeid. Dette skjedde på bakgrunn av at det de 2-3 siste årene har vært en nærmest revolusjon på EDB-siden innen deres felt. Komiteen ble nedsatt med representanter fra de ulike fylkene og Torbjørn ble utpekt til å lede dette arbeidet.

Og da begynte de å se på den møysommelige prosess som skjer i forbindelse med grunnervervelse. Årlig erverves det eiendom fra ca 5000 grunneiere, fordelt på de ulike fylkene. Dette gjør at det blir mange enkeltsaker, og det er en mengde opplysninger som må registreres i den formelle prosedyren som et grunnerverv er.

I dag hentes disse opplysningene fra ulike offentlige register, slik som ligningskontor, folkeregister, tinglysning, GAB (grunn, adresse, bygningsreg.), Statens kartverk m.m.

Det sier seg selv at dette tar tid, så her måtte det ligge en mulighet for å effektivisere, mente komiteen. Det ble tatt kontakt med NIT (Norsk informasjonsteknologi), og spurt: "kan vi gjør noe med dette"? Svaret var ja. Da beskrev komiteen akkurat hvordan de ville ha denne databasen. Og Torbjørn mener at her ligger den store fordelene, at de som selv skal arbeide med databasen, selv har fått definere hva de vil ha ut av den.

Torbjørn forklarer meg de tekniske detaljene omkring dette nye datasystemet de nå skal få innført, men jeg tror likevel jeg velger å forsøke å gjengi dette noe forenklet.

Altså; i tillegg til å koble sammen de ulike registerene til en egen database, som skal ligge on-line, vil en i tillegg klare å få dette geografisk bestemt. I praksis betyr dette at når en vegtrasé ligger på PC'n, vil en raskt kunne hente frem hvem som eier de ulike delene av grunnen, deres adresser m.m. Dette vil bety en vesentlig effektivisering for eiendomsseksjonene over hele landet, og de håper at de skal få innført dette systemet i løpet av sommeren.

Han forteller videre at talen har han skrevet selv, men at han har benyttet ekstern fagekspertise til å få dette oversatt til engelsk. Han sier at han ikke er det minste nervøs for å holde et foredrag for en såpass stor forsamling, ei heller gjør han noe av å måtte fremføre den på engelsk. Konferansen er imidlertid inndelt i 9 kommisjoner og disse er videre splittet opp i ulike seksjoner. Disse seksjonene pågår samtidig, slik at den enkelte deltaker må selv avgjøre hva som er mest interessant, og velge seksjon ut fra det.

Så Torbjørn medgir er at han er litt spent på hvor mange som vil velge å høre hans foredrag.

Men vår sindige Myklandsmann tar nok det meste med fatning, kjenner vi han rett.

- Det klokeste jeg har gjort!

- Å begynne på Anleggslederskolen er det klokeste jeg har gjort, sa oppsynsmann Harald Knutsen, da vi møttes på Øynaheia der han leder arbeidet med opprusting av vegen, omtalt annet sted i bladet. Knutsen skrøt fælt av Anleggslederskolen, og i det han hastet av sted til to uker på skolebenken, tenkte vi at det burde vi skrive om i Sørlandsporten. Men fuglen får fløyet, om kom ikke tilbake før avisa var i trykken.

Hva gjort vi så? Etter en del detektivarbeid, fra anleggsavdelingen via Vegdirektoratet og Nordland vegkontor finner vi ut at Anleggslederskolen befinner seg i Lofoten, nærmere bestemt til lunsj på Nyvåga Rorbuerie i Kabelvåg. Vi får et telefonnummer - og ringer.

Øyblippet etter har vi Knutsen på tråden:

- Bussen går om et kvarter, vi skal på befaring til et par store anlegg med både bruer og tunneler. Det foregår mye vegbygging i Lofoten nå, anlegg på totalt 470 mill kr. Er det noe mer du vil vite, har jeg noen minutter ledig nå...

- Hva får en 53 årig, godt utlært oppsynsmann til å sette seg på skolebenken?

- Jeg hadde lyst til å lære mer om faget - og jeg har fått veldig god valuta. Jeg trodde jeg kunne faget etter så mange år i jobben, men en blir aldri for gammel til å lære, og jeg oppdager at det er mye jeg ikke kan. Utviklingen går raskt. Det jeg lærte om betong for 15-20 år siden, er helt avlegs nå. Vi ser jo også nå at det vi gjorde den gang, ikke hol-

der. Det er mye nytt også på andre deler av vegbyggingen.

- Hvordan var det for en voksen mann å bli student igjen?

- I begynnelsen var det vanskelig å sitte i time etter time og høre på foredrag. Men etter en stund kom jeg inn i det. Nå er det kjempemoro - jeg skulle gjerne tatt et år til. Det er kolossal mye å lære, både om vegbygging og om arbeidsledelse.

Anleggslederskolen har 24 deltakere, fordelt på alle fylker. I år var Knutsen eneste søker fra Aust-Agder. Vanligvis er søknaden til skolen stor.

Skolen består av fem samlinger a to uker fordelt på et år. Samlingene legges til forskjellige distrikter med foreslesninger, gruppearbeid og befaringer til interessante anlegg.



Skolen er krevende, sier Knutsen, forelesningene varer ofte til langt på kveld. Nylig har han deltatt i gruppearbeid med planlegging av et veganlegg til 97 mill. De fire gruppe medlemmene fikk en uke på å planlegge driften av anlegget.

- Blir det noe tid til å hygge seg?

- Ikke mye. Vi har fått med oss en tur på lofothavet, men

dessverre var ikke torsken kommet inn ennå, så vi fikk ikke fisk. Fisken kom i dag, og nå kommer båtene inn fullastet. I går kveld hadde vi torsk og mølje til middag. Det smakte!

I dag skal vi kjøre med buss til Narvik. Der får vi vel med oss litt av "Svarta Bjørn"-festivalen før vi tar kvelden.

- Ellers vil jeg si at noe av det mest verdifulle med skolen er alle kontaktene vi knytter landet rundt. Spesialister på alle områder deltar som foredragsholdere. Nå vet vi hvor vi skal spørre om det er noe vi lurer på, sier Knutsen som kan overlate ansvaret for anleggsdriften til andre mens han er på skolen.

Av Otter Johansen

Minneord om Arne Holt



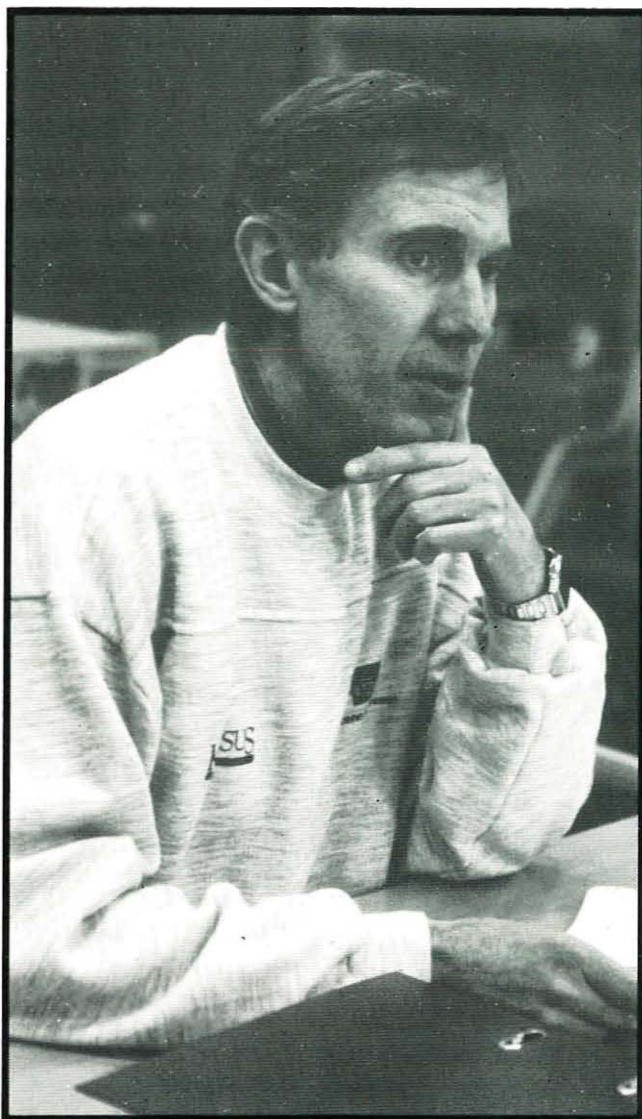
Tidligere førstekonsulent Arne Holt døde plutselig 26. februar, 70 år gammel. Budskapet ble motatt med sjokk hos alle som kjente ham.

Med Arne Holt er en av veteranene på vegkontoret gått bort. I 48 år hadde han sin arbeidsplass her. Han begynte som "ekstra-assistent" i 1944 og arbeidet i starten med bokholderi. Senere ble hovedoppgavene hans knyttet til budsjett og budsjettoppfølging og han var også leder for fellestjenesten. I mange år hadde han også ansvar for museale saker ved vegkontoret.

Holt var en svært skattet medarbeider, var med på å bygge opp vegadministrasjonen, og representerte kontinuiteten blant arbeidstakerne. Han var hjelpsom og det var lett å spørre Holt om råd. Raskt og effektivt utførte han alle sine oppgaver.

Jeg lyser fred over Arne Holts minne.

Harald Gjerstad
vegsjef



Nå kommer KRØSUS! Når dette leses, er de første delene av det nye økonomi- og ressursstyringssystemet tatt i bruk. I første halvdel av mars ble to tonn nye skjemaer distribuert til avdelingen og 16. mars ble de nye registreringskjemaene tatt i bruk 1. april skal hele det omfattende systemet være i bruk. Omkring 20. 4. stenges det gamle systemet PBR, og fra 1. mai skal KRØSUS være i full drift.

SØRLANDSPORTEN har snakket med ledelsen for KRØSUS-prosjektet i Aust-Agder - og også loddet stemningen hos en del av sluttbrukerne like før programstart.

Nå kommer KRØSUS

Av Ottar
Johansen

- Det er god grunn til å tro at innføringen av KRØSUS skal gå bra, men det avhenger av at vi får støtte fra NIT i innføringsfasen. Jeg har stor tillit til at brukerstøttene vil sørge for at brukerne ute i avdelingene har fått den nødvendige opplæring i føring av de ulike skjemaene.

KRØSUS betyr flere skjemaer enn før og de som skal føre skjemaene, må ha innblikk i de aktuelle lover og regler. I driften får vi nå tre skjemaer der vi før hadde ett. Det har vi kritisert. Men jeg tror det vil gå greit når folk blir vant til KRØSUS, sier KRØSUS-leder Nils-Kjell Messel.

UTFORDRING

- Det er ikke tvil om at innføringen av KRØSUS er en stor utfordring for hele organisasjonen, sier Messel. Mye står og faller på at det blir gitt tilstrekkelig opplæring i føring av skjemaer.

- De ansvarlige for TLP, regnskaps- og ressursmodulen, trenger støtte fra NIT ved eventuelle feil. Det er nytt i vegvesenet at registreringer delegeres ut til vegstasjoner og anleggskontorer. Tidligere skjedde registreringen ved regnskapsavdelingen på vegkontoret. Det skal bli spennende å se om den nye ordningen vil fungere tilfredsstillende.

Helt til det siste har det skjedd endringer og korrigeringer av de ulike modulene. Aktiviteten har vært stor - og spørsmålene til KRØSUS-ledelsen

utallige. Blant brukerne har det vært nervøsitet og usikkerhet.

- Det er viktig at brukerne er nøyaktig ved utfylling av skjemaene. De systemansvarlige går gjennom logg fra kursvirksomheten for å forvisse seg om at brukerne har gått gjennom det som er nødvendig for at systemet skal fungere.

De ni brukerstøttene har gjennomført tre to dagers kurs med sine avdelinger. Det oppmuntres videre til egentrening.

Messel mener det er god grunn til å berolige brukerne - den største belastningen tror han vil falle på de systemansvarlige - som forhåpentlig får nødvendig støtte fra NIT.

MANGE NYE SKJEMAER
Harald Kirkedam er brukerstøtte for biltilsynet, og vil også

selv arbeide direkte med KRØSUS. Sin første PC fikk han på pulten for noen få dager siden - en maskin han allerede trives med, selv om den avviker en god del fra de velkjente terminalene.

- Vi har i mange år arbeidet med driftsdata og Autosys. Vi skal nå gjøre mye av det samme i KRØSUS. I en overgangsperiode må vi føre i to systemer. Dessverre har det hittil ikke vært mulig å overføre data direkte fra Autosys til KRØSUS.

I biltilsynet vil det meste av KRØSUS-arbeidet falle på seksjonslederne.

- Vi må arbeide ut fra at alt vil gå greit, sier Kirkedam, som har vært på tre kurs, etter at han på kort varsel overtok oppgaven som brukerstøtte.

- Til å begynne med var det en del usikkerhet om hvem som skulle gjøre hva. Jeg tok dette opp, og på det siste møtet ble mye avklart.

Nå har vi fått skjemaene på bordet og jeg regner med at ting vil falle på plass etter hvert som vi tar systemet i bruk.

Kirkedam legger ikke skjul på at KRØSUS har gitt han noen søvnløse netter. Det store antall nye skjemaer, 18 totalt, bare to av dem kjent fra før, gjorde selv Kirkedam litt blek.

- Men jeg tror det vil gå seg til. Det som er beklagelig, er at det er lite hjelp å få fra pilotfylkene - der sier de bare at vi må føle oss fram!

- Det som folk er mest bekymret for, er nok de nye skjemaene for reiseregninger og overtid, sier Kirkedam, som er optimist og også har evnen til å se på KRØSUS som noe nytt og interessant.

OPPLÆRINGEN FORTSETTER

Anlegg og drift har gått sammen om opplæring og brukerstøtte, med Torhild Finsrud fra drift og Sigmund Baasland fra anlegg som et sterkt team.

- Det blir mye nytt og mange skjemaer, men skjemaer er vi

vant til fra før. Det som er nytt, er skjemaenes format. Tidligere har vi vært vant til at skjemaene registreres på rengskapskontoret. Nå skal det gjøres ute i avdelingene. En kontrollgruppe skal fram til 1.10. kontrollere at det registreringene er korrekt utført. Deretter ligger hele ansvaret på de enkelte brukerne, sier Torhild Finsrud.

Brukerstøttene hadde gjennomgått to to dagers kurs med sine brukere da vi snakket med dem, og forberedte et tredje kurs for anlegg og drift.

- Vi regner ikke vår oppgave som avsluttet i og med at KRØSUS settes i drift. Kursene kan bare gi en grunnleggende innføring, den virkelige opplæringen foregår vel egentlig først når brukerne begynner å arbeide med systemet til daglig, sier Baasland.

TILKALLER "AMBULANSEN"

- Krøsus ligger ennå i startgropa, av det vi har sett til nå, skal vi nok få det hele i sving med små interne kurs slik at vi kan registrere egenarbeid og fremmedmaskiner på rett sted, sier oppsynsmann Helge Knutsen Asdal på anleggskontoret Arendal Øst-Vest. Han regner med å få hovedjobben med registrering på anlegget.

- Vi får nye skjemaer og flere skjemaer. Jeg vil ikke si det

så sterkt som at det er en ny verden, men vi får kraftige forandringer. Jeg tar ikke munnen for full om jeg sier at jeg svetter litt på ryggen ved tanken.

- Jeg har vært på kurs, og skal på flere, men vi sier det sånn her på kontoret, at får vi problemer, så får vi få tilkalle ambulansen, Sigmund Baasland.

Jeg har forsøkt litt på egenhånd å fylle ut endel av skjemaene. Nå skal jeg en tur til Sigmund for å få svar på en god del spørsmål. Alle her på kontoret får befatning med Krøsus, men registrering blir hovedsakelig min jobb.

- Ser du noen fordeler med Krøsus?

- Så vidt jeg skjønner, vil det gi anleggsledelsen en bedre oversikt over økonomien, forutsatt at alt blir ført på rett plass. Men det blir et klart merarbeid for oss ute på anlegg, vi er jo i utgangspunktet heller ikke noen kløppere på PC, fortsatt må jeg lete med en stiv finger etter hver bokstav på tastaturet.



Tirsdag 1. mars kom de hjem, etter nær 1 måneds innsats for Statens vegvesen i Hedmark. Og de overgår hverandre i superlativer over hvordan oppholdet har vært. De er med andre ord meget fornøyd med OL-oppholdet, våre 16 kollegaer. Med tre saltbiler, en høvel, en skiltvaskbil, to gule pickuper, 6 privatbiler (og campingvogn etter 5 av de) startet våre 16 kollegaer vegen mot Lillehammer-OL. Det må ha fortonet seg nærmest som et sirkusfølge, da de søndag 6. februar startet i følge fra Arendal til Hamar. De skulle alle arbeide under Statens vegvesen i Hedmark, stasjonert ved Flagstad vegsentral.



Herlige OL- uker for veglaget fra Aust-Agder

**Av Inger
Sigridnes**

Høvelen fra Skarpnes var det Oddvar Aas, Ola Aas og Oddvar Lyngmyr i tillegg til en mann fra et annet fylke som hadde ansvaret for. Cai Hovstad, Olav Osa, Finn Stoveland og Edvin Kristensen kjørte saltbilen fra Birkeland, mens saltbilen fra Skarpnes var det Jon Furre, Cay Hausland, Mangfred Nygård og Geir Bruflott som hadde ansvaret for. Og den siste saltbilen fra Akland var det Jan Hilding Valle, Per Øyvind Olsen, Kai Fjell og Frank Braaten som håndterte, mens skiltvaskbilen fra Akland var det Knut Hommefoss og tre menn fra andre fylker som kjørte.

Frank Braaten forteller at de ble tatt veldig godt i mot da det kom frem ved 17-tiden søndag kveld. De ble ønsket velkommen av OL-koordinator Ola Molstad og maskininstruktør Jostein Bø. Så ble de fulgt til sine respektive boliger. To fikk tildelt en campingvogn på Moelv, tre bodde i Alto-

na, to ble sendt til Brummundal, mens de øvrige ni bodde på Vang. Frank var en av dem som bodde på Vang og som etterhvert bare ble kalt "vangsgutane".

- Og vi bodde fantastisk, sier Frank, vi fikk en flott, forholdsvis ny enebolig. Eierene bodde i en nedsnødd campingvogn i hagen, stakkars folk, jeg tror de var glad da vi reiste, ler han.

Første arbeidsdag var mandag, og den gikk med til bl.a. å gå over alt av maskiner og utstyr. Frank forteller at de hadde med seg bra utstyr fra vårt fylke, noe de forøvrig også fikk skryt for, men det fikk de andre fylkene for sitt utstyr også, innrømmer han. Vegmesteren på Flagstad, Sverre Stenberg var med andre ord svært godt fornøyd med utstyret som de ulike fylkene hadde sendt med sine folk. I tillegg skulle de gjøre seg kjent på rotene, og da hadde de med seg oppsynet i tillegg



Sterkt OL-lag med bra utstyr på Lillehammer: Geir Bruflott, Per Hommefoss, Jan Hilding Valle, Mangfred Nygård, Ola Osa og Cai



Det vanket OL-kake også på Aust-Agder: Olsen, Nygård og Hommefoss tar for



Karene på vakt klar til med vegvesenets caps,





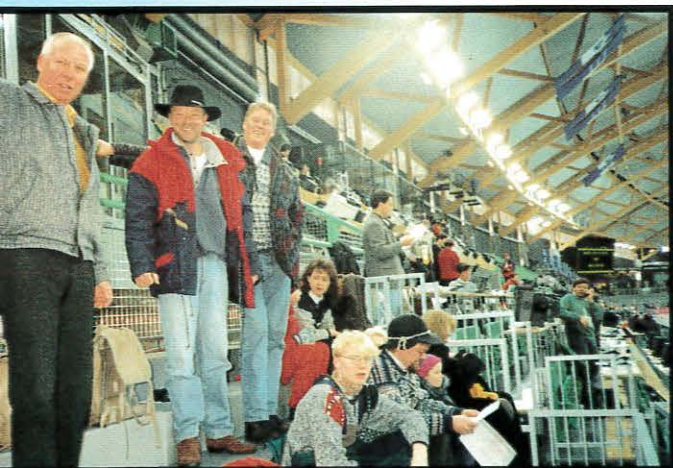
vind Olsen, Knut Hovstad.



laget. Braaten, av godene.



rykke ut: Ola Osa, vaktstjef.



Det ble god tid til å besøke arenaene. Her har Braaten og Bruflott fått besøk av en entusiastisk driftssjef Ketil Nylund.

til de lokale brøytemannskapene.

80 % av vegdekket som LOOC hadde sagt skulle være "svart veg" under OL var islagt. Særlig vegen opp til Birkebeinerstadion var enormt islagt. Det var derfor full fart med høvlene den første tiden. Så gikk de i gang med salting, de benyttet først smeltesalt, og de saltet minimum 40 gram salt pr. kvadratmeter. Så kjørte de med slapseplog og brøytebil bak, for så å gjenta dette til vegdekket var bart og tørt.

Og lørdag 12. februar, da OL startet, kom sola...og kulden. I gjennomsnitt var det faktisk så mye som 17 grader under OL-perioden. Jobben var gjort og da gikk de ikke på arbeid lenger, men begynte med vakt-ordningen. De dro som regel ned til Flagstad for å orientere seg om eventuelle ting som skulle gjøres, men med noen få unntak, fikk de som regel beskjed om å reise hjem og vente på eventuelt å bli oppringt. Vegdirektør Søfteland kom på besøk til Flagstad vegsentrall under lekene og han hadde da også gitt uttrykk for at hele ledelsen i Vegdirektoratet var svært godt fornøyd med arbeidsinnsatsen som var ytt den første uken, og som nå gjorde at bilistene nærmest kunne kjøre på sommerføre både på E6 og det øvrige vegnettet. At dette betydde at de nå var lite å gjøre for våre folk, opplevde han slett ikke som problematisk.

Frank forteller videre at de hadde vakt i 12 timer, fri 12 timer, vakt 12 timer og så fri i 2 døgn. I tillegg hadde vegmester Sverre Stenberg gitt dem lov til å bytte vakter så mye de ville seg imellom. Dette gjorde at de kunne skaffe seg billetter til de øvelsene de ønsket, og bytte vakter dersom øvelsene kolliderte med de vaktene de var satt opp på.

Det var forøvrig ikke noe problem å skaffe seg billetter til noen av øvelsene, spørsmålet var bare hvor mye en var villig til å betale for de ulike bilettene. Han forteller om en kollega som betalte 1000 kr for en billett, men sier at stort sett fikk de bilettene til greie priser.

Han forteller at alle fikk sett de aller fleste øvelsene de var interessert i å se. Han forteller om

både skiskyting, kominert-hopp, skøyter, langrenn og andre øvelser de fikk med seg.

I tillegg fikk samtlige 16 utlevert billetter til generalprøven på åpningssermonien, og han innrømmer at det var en spesiell opplevelse å overvære denne.

Vegmester Stenberg ga dem også hver sin genser og hver sitt krus, en kar som Frank forøvrig betegner som en kjærnekar.

- Han tok alt med den største ro, jeg så han i allfall aldri stresset, og vi ble behandlet med den største respekt. Det var aldri snakk om å sende oss ut på ordinære vedlikeholdsoppdrag, selv om han kanskje kunne være fristet til det, når han først hadde både folk og maskiner til disposisjon. Han mente åpenbart at vi utelukkende var der for å gjøre en jobb i forbindelse med avviklingen av OL og ikke annet forefallende arbeid, sier Frank.

Han forteller videre at det ble stilt en Toyota Carina av forholdsvis ny dato til disposisjon for dem til fritidsbruk. Denne bilen ble raskt døpt VIP-bilen. Og en som ofte var sjåfør for de andre på denne, Mangfred Nygård, ble da også døpt VIP-sjåfør. Frank har åpenbart mange gode minner fra sitt opphold på Lillehammer, han ler og forteller, noen av historiene er sågar så gode at han ber meg om ikke å skrive om dem. Jon Furre, som har arbeidet i vegvesenet i nærmere 30 år, hadde også sagt til Frank at så morro hadde aldri han hatt det i vegvesenet før.

Og Frank benytter også anledningen til å berømme sine kollegaer for godt samhold. De bodde jo ni mann temmelig tett, og selv om noen hadde vakt, noen ville sove og andre ville ut på by'n var det et kjempesint forhold dem imellom hele tiden. Det var aldri en sur mine fra noen av dem, de arbeidet, sov, lagde mat og nøt utelivet slik det passet den enkelte.

De bodde såpass romslig at de også hadde anledning til å ha overnattingsgjester. Han nevner Tor Rolf Rasmussen, Anders Kivle, Kjetil Nylund og andre de ga rom for natten.

De hadde også utstrakt kontakt med kollegaer fra Telemark og Vestfold som også var stasjonert på Flagstad. Etterhvert ble de nærmest stamgjester på Victoria i Hamar hvor de møttes enkelte kvelder når de ikke hadde vakt. De som hadde vakt ble benyttet som sjåfører for de andre, så det fungerte helt fint, ler Frank igjen.

Han innrømmer at med opphold, billetter m.m gikk det litt penger, men han mener de hadde gode dietter, og de fikk også et OL-tillegg, så turen har uansett gått i pluss for oss alle, i tillegg til at vi har fått en fin "ferie", avveksling fra det daglige arbeidet, masse opplevelser og rike minner.

- Så dersom OL igjen blir lagt til Lillehammer, f.eks. i år 2010 så melder du deg kanskje frivillig igjen?

- Ja, tverrrrrrr!!!!



Her er vi fotografert ved brakkeriggen før avreise til Birkebeinerstadionen med store norske flagg utlånt/tjuvlånt av Arbeiderpartiet.

Topp service på "pensjonat Vormstuen"

Av Inger Sigridnes



I brev av 13. januar fikk vi fra vegsjefen i Oppland, Jan Søllen, tilbud om fri benyttelse av et rom ved en av deres brakkerigger i Lillehammer under OL.

For at flest mulig av våre ansatt her i Aust-Agder skulle få mulighet til å oppleve litt av Lillehammer-OL ble det fra vår side besluttet å foreta en loddtrekning blant de av våre ansatte som var interessert. Det var kun mulighet til å "vinne" en natt hver, men hele 37 interesserte meldte seg fra biltilsynet, vegstasjoner, vegsentralen og vegkontoret.

Det ble trukket ut 15 vinnere, og de øvrige ble satt i prioritert rekkefølge på en reserveliste.

Jeg var selv en av de som meldte min interesse, men da jeg under trekningen endte som nr. 12 på reservelisten, regnet jeg med at alt håp var ute for meg...

Det var imidlertid overraskende mange som trakk seg når alt kom til alt. Tilbudet gikk av den

grunn fortløpende videre til de på reservelisten. Og i god tid før OL startet hadde faktisk samtlige 37 fått tilbud om overnatting.

I tillegg hadde en meget god kollega av meg, Torhild Finsrud, vunnet natten etter meg. Vi slo oss derfor sammen og bestemte oss for å dra opp og overnatte som "gjester" hos hverandre og slik kunne vi også spleise på reiseutgiftene og få en fin tur i sammen.

De var på forhånd sagt at en kunne ta med seg så mange "gjester" en ville, men en måtte da selv sørge for å ha med nødvendig underlag og soveposer.

Det var derfor med meget godt humør vi smørte nister, fylte termoser, tegnet bannere og pakket bagasje, ski, soveposer, store norske flagg m.m. i bilen for å dra til Lillehammer.

Og omsider var alt klart og sent på kvelden startet jeg, Torhild, hennes samboer Geir, og hennes datter Elin fra Arendal. Vi ønsket å kjøre E6 og hadde av den grunn basert oss på å kjøre om natten. Kl. 03 kom vi til Oslo, hvor vi hadde avtalt å møte min bror Gunnar (han arbeider og bor i Oslo), som også skulle være med.

Vi hadde på forhånd vært i kontakt med "Pensjonat Vormstuen" og de forsikret at dersom vi var villige til å ligge trangt, kunne vi ta med så mange vi ville. Og det var vi.

Og da vi kom til Lillehammer ca kl. 6 på morgenen hadde vi kjempeflaks og traff en overstrømmende hyggelig vaktmester som fant et ledig rom til oss og fikk oss inn der tross for at vi ikke hadde rett til noe rom før kl. 1400. Det var imidlertid litt av et syn da vi rigget oss til med skumgummimadrasser, luftmadrasser, liggeunderlag, soveposer, pledd o.l. for å legge oss. Det falt da også mange gode kommentarer og mye latter.

Forøvrig var vi ikke de eneste som lå tett på rommet, men vaktmesteren lo godt og sa at ble det for trangt måtte vi bare ta fellesstuen også i bruk. Og trengte vi flere madrasser eller andre ting måtte vi endelig si i fra så skulle han se hva han kunne skaffe oss. Det var med andre ord en meget positiv og service-innstilt vaktmester de hadde satt til jobben som resepsjonist ved "Pensjonat Vormstuen".

Neste dag fikk vi opplyst at vegvesenet i Oppland hadde akrediterte biler, så dersom vi trengte skyss noe sted var det bare å ringe vegkontoet, så skulle de både hente og bringe oss. Vi måpte og kikket vantro på hverandre.....

Hvem var det som sa at i Lillehammer kommer det bare til å være kaos?

I tillegg hadde Biltilsynet laget en egen "stand" langs Birkebeinerløypa, "Gapahuk", her var det var mestue med åpen ild og salg av varm mat og drikke. Her hadde de også laget en stor snømann på nærmere tre meter som hadde fått en fin vegvesen-hatt, noen av dere så den kanskje på TV. Her var det lagt opp til møteplass for veg-folk og ev. andre.

I tillegg hadde vegkontoret i Oppland utvidet sin kantine, både mht areal, åpningstider og meny. Her kunne en få seg både varm og kald mat fra kl. 1030 til kl. 2300. De hadde også åpent både lørdag og søndag og serverte både øl og vin. Og til hvilke priser!!!

Hvem var det som sa at i Lillehammer kommer alt til å bli "svin-dyrt"?

Opplands-kollegaene våre hadde med andre ord virkelig lagt forholdene til rette for oss. Vi kunne ikke fått det bedre og greiere. Vi opplevde velvilje fra alle kanter, hadde flott vær, fikk sett både gull-kamp og folkeliv.

Da vi skulle hjem på søndag var vi i tvil, kan vi kjøre E6? Vil det bli mye kø?

Men våre kollegaer opplyste at dersom vi ikke startet for sent ville det ikke være noe problem. Så vi startet begge bilene og kjørte nedover E6 forholdsvis tidlig på ettermiddagen og det var ikke snev av problem.

Selv den største optimist hadde vel ikke trodd at en kunne kjøre E6 til Lillehammer, parkere rett på utsiden av døren og returnere søndag uten noen som helst form for hindringer.

Opplands-kollegaene våre og deres leder, vegsjef Søylen, fortjener all ros og en hjertens takk for flott opplegg.

Det var med andre ord en meget vellykket tur, jeg håper virkelig at dere andre som også benyttet tilbudet har hatt en like fin tur som vi hadde til Lillehammer-OL.

"...Vi opplevde velvilje fra alle kanter, hadde flott vær, fikk sett både gullkamp og folkeliv..."



Av Inger Sigrindnes

Setesdalens vegbygger

12. MARS FYLTE Alfred Høyese 65 år. Lenge har han sagt at da ville han gå av med pensjon, slik han nå også gjør. Han har vært med på det meste innen vegvesenet, fra bor og feisel til data og Krøsus. Han ser med lyse minner tilbake på åra som har gått, men medgir at han forsåvidt er glad for å slippe den siste delen.

Han begynte i vegvesenet som 17-åring. Det var i -46, og han fikk arbeid som praktikant, som det den gang het, på et veganlegg i Flost. Han gikk imidlertid med et håp om å bli oppsynsmann og begynte av den grunn på Mellomteknisk skole (tilsvarende Ingeniørhøgskolen). Han hadde tatt matematikken til realskolen da han gikk siste året på folkeskolen, og hadde også tatt noen korrespondansefag i tillegg, så dette gjorde at han kom inn på mellomteknisk skole uten realskole. Så da han to år senere var ferdig med skolen, bare 20 år gammel, var han også landets yngste det året.

Siden fulgte militærtjenesten, som ble avtjent dels i Fredrikstad og dels i tysklandsbrigaden.

I tillegg arbeidet han også en tid hos Høyer Ellefsen. Men 11. mars i -52 fikk han fast ansettelse i vegvesenet som tekniker I. Og han forteller at han senere ble konstruktør både 3, 2 og 1 før han ganske stolt ble avdelingsingeniør, noe som tidligere hadde vært forbeholdt sivilingeniører. Men han forteller også om en meget skuffende start. Han ble nemlig satt til å sortere vegvokterrappporter så han begynte nesten å angre at han hadde forlatt Høyer Ellefsen. I den tiden var han assistent for avd.ing. Oddmund Kringlebotn og det var Setesdalens rv 400, som vegen den gang het, de hadde ansvaret for. Det er tilsvarende det vi i dag kaller rv 39 og område 5 og 6. De lå på brakke i ukesvis, og med en standard som i dag ville være utenkelig. Han ler og forteller om mus som løp over dyna om natta og gulv som var så råtne at de måtte legge ut plater for ikke å gå i gjennom.

Og han husker grusvegen fra Bykle og hjem til Arendal, de første åra hadde han motorsykel, senere fikk han bil, men det var en strekning som

de den gang brukte 5 timer på.

Og han forteller om mang en trebro (ca 100) som i den tiden skulle bygges om til betongbro. Den første virkelig store jobben som han husker best er Flåren bro. Da klinket de broene og måtte kontrollere hver eneste nagle. Og han forteller videre om da de bygde kompensasjonsvegen da jernbanen ble nedlagt i -63.

Han har vært med på det meste innen vegbygging. Fra da de i -46 stod med bor og feisel. En slo og en snudde. De hadde trillebår, tralle (som gikk på skinner) spelt og spade. Men ble avstandene for store fikk de benytte hest. Senere fikk de ulike redskap som hver på sin måte bidro til at arbeidet ble både mer effektivisert og adskillig lettere. Men den virkelig store forandringen kom ikke før de fikk både showeldoser, gravemaskin og lastebil med tipp.

- Det var revolusjon det, minnes han. Og hans minne er svært godt. Mens han sitter og forteller blir jeg mer og mer imponert over hans gode minne. Han remser opp både navn, km. på de ulike vegstrekningene, datoer osv så en skulle tro han snakker om hva han var med på i forrige uke og ikke for 30-40 år siden.

Han forteller at dersom de var flinke kunne de bore opptil 2,5 meter om dagen når de var to mann, og han gliser og minner meg på at i dag kan de bore opptil 200 meter om dagen.

I den tiden var det heller ingenting som het planleggingsavdeling. Den kom først på 60-tallet, men først utpå 70-tallet bygde de etter deres planer når det gjaldt Setesdalsvegen. Han minnes da de bygde vegen fra Vest-Agder grense til Byglandsfjord, en strekning på 3 mil. Da gjorde de alt selv.

Begynte i vegvesenet som 17-åring - drømte om å bli oppsynsmann



De planla to ulike alternativer, en på hver side av elven, de stakk vegen og de ordnet med grunnervervelse, riktignok var det ofte skjønn, men likevel. De var med på prosessen fra første plan til siste finpuss. Så det som dengang het rv 400, sener rv 12 og nå rv 39 kjenner han meget godt.

- Tror du noen, overhodet, kjenner denne vegen og dens nyere historie bedre enn deg?

- Det ville i tilfelle være rart.

Og han minnes en annen gang, da det hastet. Vassdragsvesenet skulle bygge en ny kraftline, og de var villige til å yte 200 000 i tilskudd dersom vegvesenet forpliktet seg til å bygge rv. 45 i løpet av 2 år, slik at de kunne bruke denne vegen under anleggstiden. Høyesen og noen andre karer dro opp 2. pinsedag for å stikke den 1,6 km lange vegen. Så etablerte de seg i en brakke på Fevik, for å få arbeidsro, og der tegnet de hele vegen og sendte papirene til vegdirektoratet før de tok ferie. Da ferien var over, kom papirene tilbake fra Oslo og i september var anleggsarbeidet med vegen i gang.

Så kom ikke og fortell denne mannen at "nu går alt så meget bedre....."

Han forteller om andre ganger da Vegdirektoratet godkjente vegplanene deres på bakgrunn av et tverrprofil.

Han innrømmer at han nok er av den gammeldagse "arbeidsmannen" som liker å arbeide ute. Han har aldri likt "å skrive brev og sånn.....", som han sier.

Jeg lurer på om han ser lyst på vegvesenets fremtid og da svarer han raskt at "joda, det gjør jeg, men la det aldri bli slik at alle oppsynsmenn blir rene data-folk. De må også ha kjennskap til praktisk arbeid på et anlegg, ellers går det ikke".

Og han forteller videre om mangt et godt samarbeid med ulike oppsynsmenn. Han er av den mening at en god oppsynsmann er "alfa og omega" på et anlegg. En må vise oppsynsmannen tillit, la de få slippe til, få utfolde seg, istedet for å gå å pirkke på allverdens en kanskje kunne satt fingeren på.

Han ser i det hele tatt tilbake på fine år i vegvesenet, han angrer overhodet ikke på at han hverken begynte eller fortsatte, tiltross for den kjedelige starten med vegvokterrapportene.

Men han innrømmer også at nye ting faller tyngre å ta i bruk med åra.

Så han er glad han slipper å sette seg inn i data og Krøsus. Han har den siste tiden opplevd at nye ting gjør han avhengig av hjelp fra andre, noe han ikke var før. Og den situasjonen liker han ikke. Så han gjør som den beste idrettsmann, gir seg mens leken og minnene er som best.

Trives best med å arbeide ute -"har aldri likt å skrive brev og sånn"

EDB-avdelingen er endelig samlet under ett tak, i tredje etasje på vegkontoret, der den tidligere skrivestua er bygd sammen med tre kontorer. Her finner vi Dag Iversen og Marianne Bakkegaard, driftsansvarlige for Krøsus, Frank Bjelland på engasjement som driftsmedarbeider for PC-maskiner og programmer, og Line Knutsen, som også arbeider med PC-delen samtidig som hun har overtatt en del av skrivefunksjonene fra den gamle skivesua. Sjefen, Kjell S. Birkeland, har erfaring fra omfattende nettverk og Unix-systemet, operativsystemet som vil få økende betydning innenfor vegvesenet, bl.a. i forbindelse med Krøsus.

Mange oppgaver for edb-avdelingen

Av Ottar Johansen

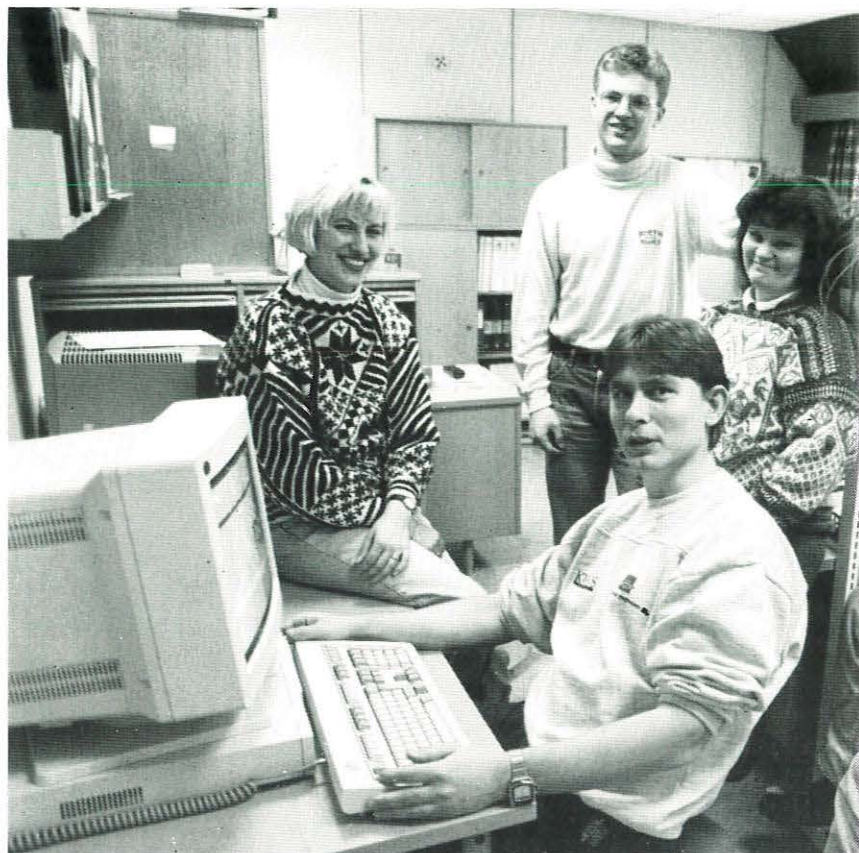
– Samtlige inngår i et vakt-system med en ukes vakt av gangen. Den som har vakt har ansvar for alt datautstyr, alle telefoner og forespørslar fra brukere som har problemer med maskiner eller programvare. Det betyr at alle må ha kunnskaper om alle systemene som er i drift, sier Birkeland. Alle kan ikke like mye om alt, Dag og Marianne kan mest om Krøsus og Frank er vår ekspert på PC.

Avdelingen har bare beredskap i arbeidstida, døgnberedskap er ikke vurdert som nødvendig. Oppstår det problemer utenom kontortid, må gruppa finne seg i telefoner hjem..

STOR PÅGANG

– Det skjer mye på datasektoren for tida – det preger vel hverdagen på edb-avdelingen?

– Virksomheten har i det siste vært dominert av Krøsus. En mengde PC-er med nye programmer er tatt i bruk i alle avdelinger. Brukerstøtte er en av våre hovedoppgaver.



Vårt arbeid preges også av at PC-er er forholdsvis nytt i vegvesenet. Vi forsøker nå å lære brukerne å standardisere og effektivisere arbeidet, med standard oppsett av brev, regneark osv. slik at hverdagen kan bli litt enklere.

Hittil har folk vært vant til å arbeide med ND-terminalene. Disse er på veg ut. Det er sagt at i løpet av 1995 skal alt ND-utstyr være ute av vegvesenet. Etter det jeg har hørt, skal ND-utstyret muligens sendes til de baltiske stater.

NYE MASKINER OG PROGRAMMER

– Dermed blir det nye maskiner og programmer å forholde seg til. Dette må vi lære å bruke så fort som mulig. Det blir mange forandringer, og må henge med, vi har ikke noe valg.

EDB-medarbeiderne sitter i et ikke spesielt romslig kontor-fellesskap.

– Det som er viktig er at vi har et positivt og godt arbeidsmiljø i seksjonen, og at vi har det gøy sammen, – og det har

vi, understreker Birkeland.

– At vi sitter tett, har både fordeler og ulemper. Vi har et lite rom der vi kan være alene når det er behov for det, men ellers samarbeider vi bra når vi sitter i samme rom og kan snakke direkte med hverandre.

DATSENTRALENE UT

– Hva kan du ellers si om framtida for edb-virksomheten i vegvesenet?

– Den vil bli preget av Windows-produkter – og Unix-systemet vil gjøre seg sterkere gjeldende, ikke bare i forbindelse med Krøsus, men også andre systemer som er på veg inn. I og med at vi forlater ND-verdenen, slipper vi også de store utgiftene til de store datasentralene og kommunikasjonen med disse. Her kan det bli snakk om store besparelser, som vil oppveie mye av kostnadene med det nye.

Vegkontoret har nå en kraftig maskin til Krøsus-virksomheten og to maskiner som står for driften av PC-nettverket. PC-nettverk vil få økt betydning, sier Birkeland.



I løpe av året blir det nødvendig å oppgradere til kraftigere maskin med større lagringskapasitet. Kart og vegplaner opptar mye lagringsplass. En plan for et middels E 18-anlegg kan lett legge beslag på 150 MB, som for et par år siden var en hel, stor harddisk.

I tillegg til ordinær tekstbehandler vil Microsoft Mail, for elektronisk post, snart bli tatt i bruk. Tegneprogrammet Corel Draw er allerede i bruk, regnearket Excel blir mye brukt. Det har også meldt seg behov for små databaser. Programmet for dette er Microsoft Access.

IKKE FINNE OPP KRUTTET

– Blant de ansatte er det store sprang i edb-kunnskaper. Problemene kan være fra det helt elementære, som bruk av passord, til bruk av avanserte formler i Excel. Det er mange brukere som virkelig setter våre kunnskaper på prøve. Vi vil forsøke å utarbeide standardmaler i stedet for at folk må finne opp kruttet hver gang. Vi gjør det vi kan for å ligge i forkant.

- Jeg trives med data

Kjell S. Birkeland, 30 år, begynte i vegvesenet 1. november og er ikke mer enn godt varm i trøya ennå, som han sier det. Ingen i avdelingen har vært lenge i etaten.

- Vi er en gjeng med ferskinger, sier edb-lederen.

Hans hovedfelt er kommunikasjon og utvikling, med utdanning fra Høyskolen for informasjonsteknologi.

Han vokste opp på Kongsmo i Vest-Agder. Faren er revisor og måtelig begeistret for data.

- Et problem med edb er at det hele tida gir folk noe å skylde på. Ingen vil innrømme at de gjør feil, problemer skyldes programmer og maskiner, sier de.

Saken er jo at datamaskinen er akkurat like dum som en lysbryter, den skjønner bare av og på. Det kan være kjekt å vite at vi er datamaskinene totalt overlegne, men samtidig skal vi huske på at de svært sjelden gjør feil når de blir riktig behandlet. Og de er flinke til å gjøre mange kjedelige jobber.

Jeg vil ikke akkurat si at datamaskinen er menneskets beste venn, men det lar seg gjøre å få til et greit samliv - og datamaskinen klager sjelden.

Etter at Birkeland hadde fullført utdannelsen i 1987, kom han til Norges Bank der han hadde forskjellige stillinger. Han arbeidet med brukerstøtte for datakommunikasjon og da han sluttet, var han leder av gruppen for nettverk og datakommunikasjon. Seks personer hadde ansvar for forbindelsen mellom 1500 datamaskiner på 20 forskjellige steder Norge, banker, postgiro, regjering m.m., og et par steder i USA.

- Jeg trives med data, ellers hadde jeg ikke jobbet her, men det er greit å være ferdig med det når jeg går fra jobben. Jeg har ikke pc hjemme, men når ungene vokser til blir jeg vel nødt. Jeg synes det er

greit å skille mellom jobb og fritid. Det hender jeg må ta jobb med hjem, men jeg driver ikke med data-spill og sånt.

- Hva er det med data som er så trivelig? -

- Det er veldig fascinerende når du plutselig kan finne løsningen på et problem etter å ha stanget hodet i veggen i det uendelige. Jeg synes også det er kjekt at alt er så logisk, i 99 pst. av tilfellene er det bare logisk tenking som skal til for å finne en løsning.

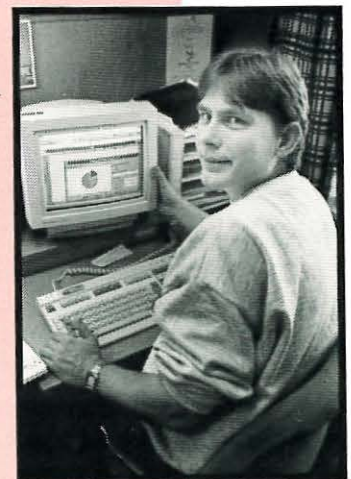
- Jeg fascineres av de muligheter teknologien gir. Jeg ser nytteverdien av edb. Det er også interessant at denne stillingen også omfatter lederoppgaver.

- I den pågående debatt om det elendige Sørland har det vært nevnt at når dyktige mennesker søker seg jobb på Sørlandet, så er det ikke for å gjøre det spesielt skarpt i jobben, men for å nyte fritida. Hva sier du til det?

- Jeg har bodd mange år i Oslo og hadde en god jobb. Men det var også en hard jobb, men gjennomsnittlig 12 timers arbeidsdag. Jeg er ingen karrieremann som bare er oppatt av jobben. Vi valgte å flytta hit for å få et bedre og tryggere oppvekstmiljø for barna. Jeg vil gjerne ha fri i helgene og er ikke villig til å ofre så mye på jobben som jeg var nødt til i Oslo. Der var det et konstant og beinhardt press. Jeg tror vi har det bedre her.

- Svarer det til forventningene?

- Så langt; ja, bortsett fra været i vinter. Vi holder på å bygge hus på Fevik, og været i vinter har skapt mange problemer. Nå ser vi fram til å kunne flytte inn i eget hus.



2,2 km gang-sykelsti på E-18 mellom Longum og Stølen

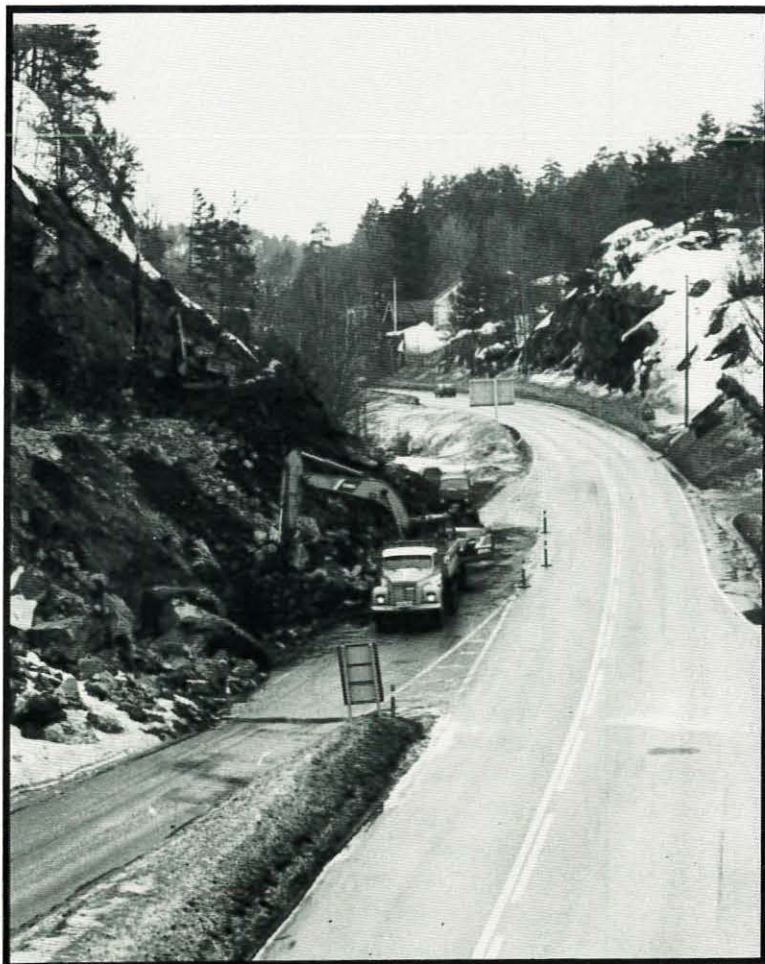
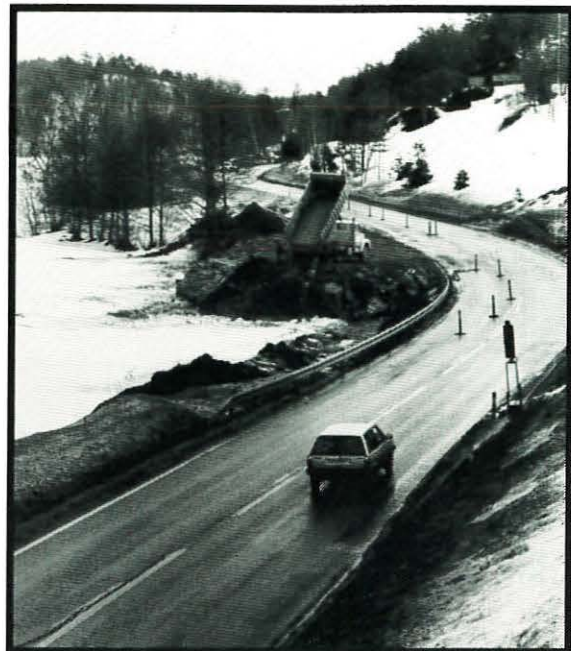
Av Mads Krogh

I november 1954 ble det oppdaget setninger og sprekkdannelser på et parti av daværende rv 40 langs Longumvann i Moland. Dette resulterte i en omlegging og diverse massutskiftingsarbeider i dette området.

10 år senere - i september 1964 - gikk et ca. 30 m langt skred øst for problemstrekningen fra 1954. I skredgropen - var i øvre del - meget bløt masse av leirig materiale i 1-4 meters tykkelse. Etter omfattende grunnundersøkelser ble det også denne gang vedtatt å foreta masseutskifting gjennom området.

For tiden pågår det anleggsarbeider i forbindelse med bygging av gang- og sykkelsti mellom E 18 og Longumvann på en strekning av ca. 2,2 km mellom Longum Vest og Stølen.

Med bakgrunn i de tidligere problemene langs denne strekningen, er det både før og under anleggsarbeidene utført en lang rekke grunnundersøkelser. På et tidlig tidspunkt i planleggingsarbeidet ble det foretatt en



rekke orienterende undersøkelser. Disse hadde som mål å gi et generelt bilde av grunnforholdene ved å lokalisere eventuelle løse lag og måle dybder til fast bunn/fjell.

Da planprosjektet forelå i detalj, fortsatte man med detaljundersøkelser som bl.a. har omfattet en hel rekke fjellkontrollbøringer i nåværende E 18 og langs - og i - Longumvann. Sterkt skrånende fjellformasjoner har gjort det nødvendig å bore til ca. 50 meter ut for planlagt gang-sykelsti.

Konklusjonen etter de meget omfattende grunnundersøkelsene er at det på deler av strekningen må fortrennes betydelige løsmasser før gang-sykelstien vil oppnå tilstrekkelig stabilitet.

Dette oppnår man ved å presse lange rør gjennom løsmassene ned til fastere lag, lade disse med dynamitt og foreta "bombing" for på denne måte å fortrenge løsmassene og få den nye fyllingen til å ligge stabilt. Hvert rør blir fylt med ca 3 kg. dynamitt, rørene plasseres i to rekker med 5 meter mellomrom og i en lengde på 30-50 meter pr. gang. Det er benyttet en tenningsintervall pr. rør, og resultatene hittil har vært meget tilfredsstillende.

Forut for disse arbeidene planlegges framgangsmåten i hvert enkelt tilfelle, i et samarbeid mellom anleggsledelse, formenn og geotekniker.

Arbeidet med gang-sykelstien ble påbegynt i desember 1993 og er beregnet ferdig i løpet av året, og har en kostnadsramme på 8,8 mill kroner.

Parallelt med disse arbeidene pågår et samarbeid med kommunen som legger nytt vann- og kloakkanlegg i grøftene for gang-sykelvegen i hele strekningen mellom Longum og Stølen.

13 vegvesenansatte på "Forberedelse til pensjonistalderen":



- Dette ville vi ikke ha vært foruten!

- Når man blir 66, da gjør man som man vil, heter det i en av våre kjente populærmelodier. Og for å gjøre som man vil, må man på kurs for å lære HVA man vil, og helst i god tid før man tar i bruk det man eventuelt har lært!

13 av vegvesenets ansatte over 60 år har tatt konsekvensen av at D-dagen ubønnhørlig nærmer seg med raske skritt.

I et godt planlagt samarbeid mellom vegvesenet og Eldreakademiet har vi derfor nylig gjennomgått kurset "Forberedelse til pensjonistalderen". Her har vi lært om kosthold i voksne år, om pensjonistøkonomi, samordning og skatt, om boliger i eldre år osv.

Vi har sugd inn lærdom om planlegging av pensjonisttilværelsen, om overgang fra yrkesliv til pensjonistens muligheter, om pensjonisten og samfunnet, pensjonistrettigheter m.v.

Lege- og selv pensjonist - Knut Graham har sagt meget fornuftig om aldring, utvikling, mosjon og hjelse.

Over emnet "Jus for eldre" har vi mottatt nyttig informasjon om bl.a. arverekkefølge, oppset-

Fornøyde kursdeltakere: Gerd Bjerkenes, Harald og Liv Gjerstada, Bjørg og Herman Cappelen.

ting av testamente, arveavgifter og mye, mye annet som vi vil kunne ha nytte av i årene fremover. Det har også vært satt av tid til individuell konsultasjon med pensjonistrådgiver, hvor vi bl.a. har fått uvurderlig hjelp og utregning av vår pensjon ved avgang på ulike alderstrinn.

I det hele tatt kan vi bare konkludere med at dette kurset ville vi ikke ha vært foruten! Til fremtidige pensjonister kan vi derfor bare si at hvis - eller når - dere får et tilbud om et liknende kurs - slå til!

En takk til etaten og vegsjefen som har funnet plass på et ellers trangt budsjett til å avse midler til kurset, som vi tror både vegvesenet og hver enkelt får tifold tilbake!

Av Mads Krogh

Heidi Braathen

f 27.6.66, har fått et 6 mnd engasjement som kontorfullmektig ved Biltilsynet.

Her arbeider hun bl.a. med post, arkiv, sentralbord, skiltinnlevering og annet forefallende kontorarbeid.

Heidi er Oslo-jente og innrømmer at det var en sørlandskar som fikk henne til å oppgi grei jobb i Oslo og prøve lykken sørpå. Hun har 3-årig vk i handelsfag og EDB-skolen.

Hun har tidligere arbeidet i Manpower og Securitas i Oslo og senere Agder-Data etter at hun flyttet til Sørlandet.



Heidi Johansen

f 8.6.72, har fått et vikariat som strekker seg frem til 10. desember -94, ved Biltilsynet.

Hun arbeider hovedsakelig med registrering og sitter mye i ekspedisjonen.

Også hun har 3 årig vk i handelsfag, og senere gikk hun et år ved folkehøyskolen i Kirkenes.

Hun har tidligere arbeidet innen PP-tjenesten og i NB-radioen. Hun har forøvrig i 3 år hatt sommerjobb ved biltilsynet og er av den grunn godt kjent med både kollegaer og arbeidsoppgaver.



Vegutbedring til Øynaheia ferdig til sommeren:

- Et godt, gammeldags vinteranlegg

Av Ottar
Johansen

- Dette er et godt, gammeldags vinteranlegg, sier anleggsbestyrer Alfred Høyesen, og får samtykke av oppsynsmann Harald Knutsen. Med formann Ove Hermansen, skytebas Kenneth Pedersen og lærling Gert Albrecht samt tre innleide gravemaskiner, innleid borvogn og kjøring satt bort, har de avansert sterkt fram mot Øynastua i vinter, til tross for at hele anlegget har snødd ned så å si annenhver dag siden oktober.

SPARER PÅ VINTERDRIFT

Er det mulig å drive fornuftlig vegbygging under halvannen meter snø? Knutsen Baas medgir at det har sine negative sider. Det gjelder å konsentrere seg om oppgaver som ikke hemmes så mye av stadige snøfall. Arbeidet legges opp slik at vegen bygges stykke for stykke som gjøres ferdig hver dag. Så får det snø igjen. Så lenge det er vinterlige forhold, er det bare grovplanering av vegen som utføres. Legging av bærelag og dekke må vente til våren kommer.



- Men faktisk har vi tjent penger på å drive dette som et vinteranlegg, selv om snømengdene har vært enorme, sier oppsynsmannen, - med skikkelig vinterføre og tele i bakken, kan transporten foregå med fulle lass, 10 tonn. På sommerføre kunne vi bare ha kjørt med åtte tonn, for ikke å snakke om i vårløysinga, da kan det være vanskelig å komme fram her med lastebil selv uten lass.

STOR UTFARTSTRAFIKK

Takket være den gunstige massetransporten ligger anlegget godt an i forhold til budsjettet. Etter planen skulle grovplaneringen pågå fram til påske. Parsellen som bygges i vinter, 3,3 km fra Bjorvatn-vegen og fram til Øynastua, er andre trinn i opprustingen av vegen fra Mjåvatn. De første tre kilometrene ble bygd i fjor. Fram til Bjorvatn-krysset



10000 kbm myrmasse må skiftes ut og erstattes med solid materiale fra sidteak på motsatt side av Øynastua.

(T.v.) Formann Ove Hermansen og lærling Gert Albrecht i sving med stikking for enda et stykke av vegen.

(Over) Skilting Fare – vegarbeid nytter ikke mye når snødybden er 1,6 m.

er det nå blitt riktig bra standard på vegen til det populære utfartsstedet som på store skidager trafikkeres av tusenvis av biler. På ukedager kan det gå flere titalls busser med skoleklasser som har skidag på Øynaheia.

Vanligvis er det lite trafikk på vegen, som imidlertid brukes en god del til tømmertransport. Trelastbedriften Myrene bruk nytter også godt av at vegen opprustes til ti tonns akseltrykk.

– I skoleferien under OL var det storinnrykk til heia. Det var vi forberedt på, og hadde lagt opp arbeidet slik at vi kunne arbeide på en strekning som lå utenfor den gamle vegen. Dermed slapp vi å ta hensyn til trafikken, som kunne gå uhindret, sier Knutsen.

9,5 MILL KR.

Totalt er det på anlegget sprengt ut 16–17000 kbm fjell og fjernet ca. 10 000 kbm ubrukelig masse fra vegtraseen. Det viste seg av deler av strekningen besto av myrmasse som ikke hadde tilstrekkelig bæreevne. Dermed får vegen en bedre standard enn planlagt, uten at kostnadsrammene

sprekker av den grunn. Hele anlegget er budsjettert med 9,5 mill kroner, en betydelig investering for å bedre adkomsten til et populært utfartssted.

FRAM TIL ØYNAHEIA

I denne omang stopper anlegget ved Øynastua. Riktignok er det tatt et sidetak for å få tilleggs masse på den andre siden av Øynastua, slik at vegen blir opprustet et par hundre meter lenger fram enn planlagt. Men å forbedre vegen helt fram til Herefoss vil bli en kostbar affære gjennom ytterligere seks kilomeeter med vanskelig terreng.

Vegen får en noe uvanlig standard, sier Høyesen med et smil. Opprinnelig ble det prosjektert med en bredde på bare fire meter, men det protesterte Froland kommune på. Nå bygges det med bredde som varierer mellom 4 og 5,5 m. Møteplasser er lagt til kurvene, slik at i disse vil det alltid være to fulle kjørebaneer. Utallige brå svinger blir rettet ut og vegen får asfaltdekke.

– Det blir en god veg, fosikrer Høyesen, selv om standarden er original.

Målet nådd? – og hva var målet?

Trafikksikkerhetsmålet i NVVP 1990 – 93 var at ulykkesnivået i 1993 ikke skal overstige gjennomsnittet for perioden 1984–86.

Av Henrik Duus

Avhengig av hvilke dokumenter man leser opereres det med to

ulike målsettinger, den ene går på antall ulykker, og den andre går på antall drepte og skadde. Antall drepte og skadde er naturligvis høyere enn antall ulykker, og for sammenligningens del settes dette opp i en tabell:

	ANTALL ULYKKER	ANTALL DREPTE/SKADDE
1984 - 86	242 ULYKKER	348 DR/SK
1993	250 ULYKKER	343 DR/SK
ENDRING	+ 3,3%	- 1,4%

MÅLET NÅDD?

Både ja og nei, i og med at antall ulykker er høyere enn perioden det sammenlignes med, men antall drepte og skadde ligger noe lavere.

KORT OPPSUMMERING

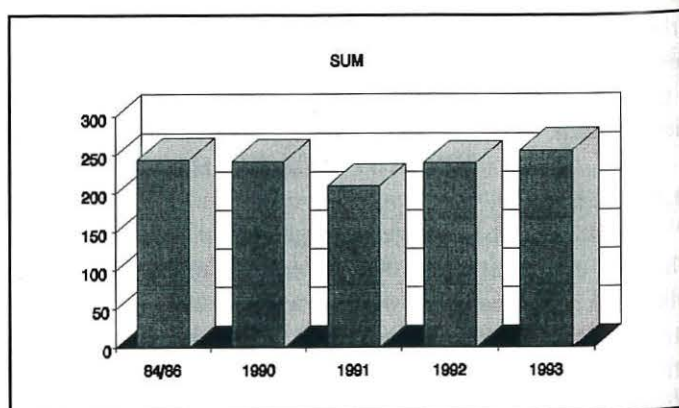
- *Fotgjengerulykker har hatt en positiv utvikling og er i 1993 en del lavere enn i 1984/84
- *Sykkelulykker er på nivå med 1984/86
- *Moped/MC-ulykker er på nivå med 1984/86
- *Bilulykker har økt i forhold til 1984/86.

ULYKKER, OG HVILKEN KATEGORI ULYKKER

Det kan være interessant å se på utviklingen innenfor de ulike ulykkeskategoriene, fotgjengerulykker, sykkelulykker, moped/MC-lykker, og bilulykker.

Det totale antall ulykker har variert endel innenfor vegplanperioden, som figuren til høyre viser, og høyeste antall ulykker har vi faktisk i 1993.

Det har vært økning i antall ulykker de siste tre årene.

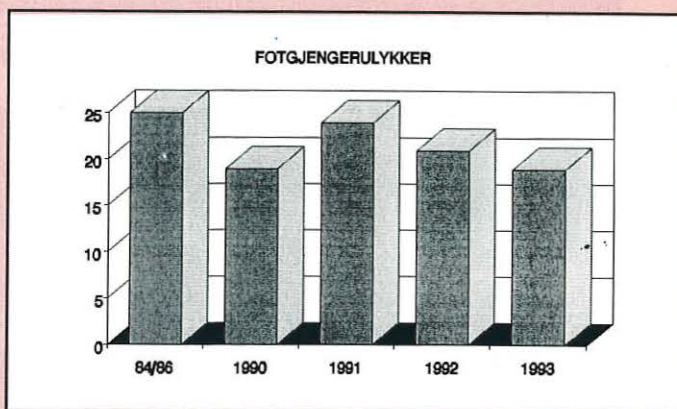


FOTGJENGERULYKKER

De siste årene har det vært en positiv utvikling for fotgjengerulykker, i og med at det har vært en nedgang.

Det har vært reduksjon i ulykker hvor fotgjenger har gått/oppholdt seg langs vegen.

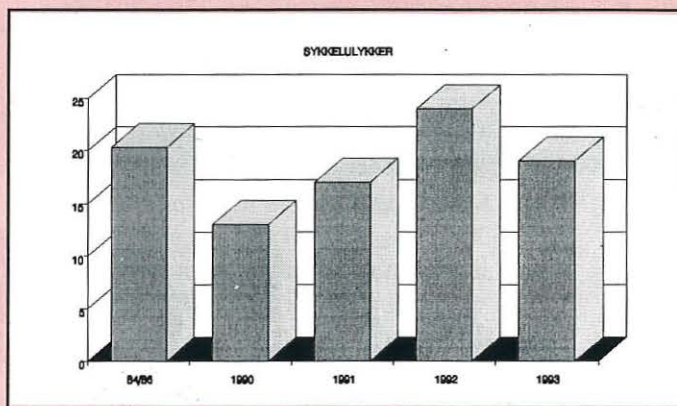
Ulykker hvor fotgjenger krysser kjørebanelen utenom gangfelt utgjør 20% av fotgjengerulykkene, deretter kommer ulykker hvor fotgjenger krysser kjørebanelen i gangfelt, og fotgjenger som oppholdt seg i kjørebanelen blir påkjørt, med 12% hver.



SYKKELULYKKER

Sykkelulykkene har hatt en betydelig økning de siste årene, og etter en periode med lite sykkelulykker på slutten av 80-tallet skjer det nå like mange sykkelulykker som i perioden 84/86.

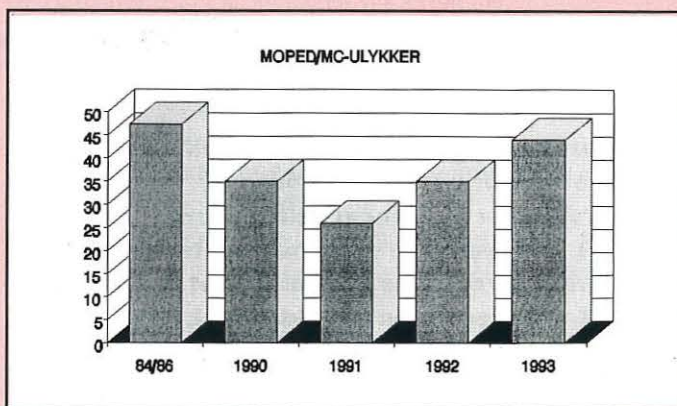
Flest sykkelulykker skjer i forbindelse med svingbevegelser og kryssende kjøretretninger.



MOPED OG MC-ULYKKER

Generelt har vi de siste 3 årene hatt en betydelig økning i disse ulykkene, og er nå nesten tilbake på 84/86 nivå, etter å ha vært nesten halvert i 1991 i forhold til 84/86. Det er hovedsakelig MC-ulykkene som står for variasjonene idenne kategorien ulykker.

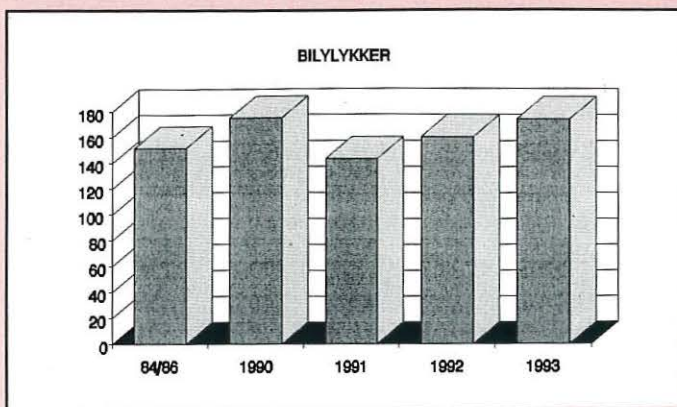
Møteulykker i sving og utforkjøring i sving er hyppigste ulykkerårsaker.



BILULYKKER

Bilulykkene har økt siden perioden 1984/86.

Utforkjøringsulykker utgjør omtrent 45% av bilulykkene, deretter kommer møteulykker med i overkant av 20% av ulykkene.





Svendborg

-en blomstrende handelsby med historie og kultur

Pensjonistforeningens høsttur 1993 gikk til Svendborg på Fyn. Vi startet fra Arendal mandag 23. august kl.1700 med kurs for Larvik, hvor vi gikk ombord i "Peter Wessel", som tok oss over til Fredrikshavn. Etter at vi var vel plassert i våre lugarer og hadde fått ordnet oss, inntok vi et deilig kaldtbord i restauranten. Siden gikk veien til "Tax-free", hvor handelen gikk livlig. Ellers var kvelden til fri disposisjon på båten.

Vi ankom Fredrikshavn neste dag kl.0800, og spiste frokost ombord før vi kjørte videre. Turen gikk nå sydover i Jylland. Vi tok en pause i Århus, hvor vi fikk anledning til å se "Den gamle by". Dette var meget interessant. Disse gamle kjøpmannsbygningene stammer fra forskjellige danske kjøpesteder og dekker perioden fra 1500-tallet til 1909. "Den gamle by" er et museum for dansk kjøpmannskultur og omfatter boliginnretninger fra 1600-tallet til ca. 1930, samt verksteder, apotek, posthus, teater og tollbod. Museet har spesialisering av leketøy, porselen, sølv, tekstiler, musikkinstrumenter og ur. Jeg må si danskene har tatt godt vare på gammel dansk kultur.

Etter to timers opphold i Århus, kjørte vi videre til Svendborg på Fyn. Vi var ikke kommet langt ut på veien før sangbøkene kom frem og sangen var i full gang. Ja, jeg må si vi har et fint blandet kor. Det var ikke bare sang som var underholdning i bussen. En etter en kom frem til mikrofonen og fortalte historier som var meget gode. Humøret var på topp hele veien i bussen.

Vi kjørte forbi Vejle til Fredricia og videre over til Fyn. Ankom Svendborg ca.kl.1700 hvor vi ble innkvartert på hotell "Tre Roser". Nå var det bare å komme i orden snarest mulig, for kl.1900 skulle vi spise middag. Det smakte godt etter en lang busstur. Etter middagen trakk vi oss tilbake til salongen. Vi hadde jo hatt en anstrengende dag, og for å være godt uthvilt til neste dag, fant vi ut at det var best å komme til ro.

Svendborg, syd-Fyns maritime hovedstad, er en pen gammel by med lange sjøfartstradisjoner. Byen ligger ved det idylliske Svendborgsund og er knutepunktet for ferjene til de syd-fynske øyer. Et rikt kulturliv, og en blomstrende handel og et mun-



tert natteliv gjør Svendborg til en spennende og levende by.

Etter en god frokost dagen etter, reiste vi fra hotellet sammen med vår lokalguide kl.0900 til Tåssinge der vi besøkte Valdemars slott, som er et av Danmarks største private slottsanlegg og et av de som har penest beliggenhet. Det er omsluttet av Tåssinges skjønne natur mellom sand og bred bøkeskog. Det er bygget av Christian 4. til sønnen Valdemar, som slottet har fått navnet etter. Vår guide tok oss med inn i slottet og gav oss en fin informasjon om alle de serverdigheter som slottet har, og jeg må si det virkelig var et imponerende syn.

Etter omvisningen på slottet kjørte vi til Rudkøbing på Langeland, hvor vi tok båten over til Marstal på Ærø. Her besøkte vi sjøfartsmuseet. Vi fikk se en rekke seilskuter fra lang tid tilbake og dessuten en mer moderne handelsflåte, som danskene har bygget opp etter den andre verdenskrig.

Fra sjøfartsmuseet kjørte vi videre til Æreskøbing, hvor vi besøkte Flaskeskutemuseet. Dette museet var også meget interessant. Det var bare å beundre de personer som har klart å få plassert seilskuter, båter og hus inne i disse flaskene.

Vårt besøk på Ærø var slutt, og vi gikk ombord i båten som tok oss tilbake til Svendborg. Vi kjørte til hotellet for så å gjøre oss ferdige til middagen kl.1900. Middagen smakte godt og da desserten var fortært og taler var unnagjort, var det nesten kø for å fortelle gode historier. Siden hygget vi oss sammen etter beste evne. Vi skulle forlate Svendborg neste morgen, så vi måtte tenke på å få pakket ferdig for avreise.

Neste dag, etter en god frokost, forlot vi Svendborg kl.0900 med kurs for Odense. Vi skulle møte vår guide ved H.C. Andersens museum. Hun tok oss med inn i museet og gav oss en grundig orientering om H.C. Andersens liv, hvilket var meget interessant. Etter å ha gått igjennom museet, tok vi farvel med vår utmerkede guide og kjørte videre til Glomsberg for å bese "De 7 haver". På kystveien langs Lillebelt - Å-Strandvei, mellom Saltofte og Å Strand ligger en av landets vakreste haver. Dette er en naturstenhave skapt av vann, sten og planter. Den kalles ofte "Paradisets have". Haven er på 18.000 m², og er beplantet med planter fra hele verden. Haven drives privat av Tove Sylvest og Gunner Jensen, og var et besøk verd.

Vi forlot Fyn og kjørte nedover i Danmark. Vårt neste stoppested var Århus, hvor vi ble innlosjert på Scandic hotell. Hotellet har en sentral beliggenhet. Det er et stort hotell med masse fritidsfasiliteter, hvor både forretningsfolk og familier kan få litt mosjon og adspredelse fra det daglige liv. Vi hadde denne dagen hatt en lang reise, så nå var det bare å gjøre seg klar til middagen kl.1900. Middagen var som andre steder i Danmark god. De som ønsket kaffe og "litt attåt" kunne innta det i baren og hygge seg der.

Etter en god frokost neste dag satt vi oss i bussen og kjørte nordover i Jylland med kurs mot Hirtshals. Her gjorde vi våre store innkjøp av mat- og kjøttvarer. Etter at handelen var ferdig ble varene plassert i bussen. Vi kjørte så ned til ferjeterminalen, hvor vi kjørte ombord i "Christian IV", som tok oss over til Kristiansand. Ombord hadde vi et herlig koldtbord. Etter å ha spist ferdig gikk turen til "Tax-free", hvor handelen gikk livlig. Etter ankomst Kristiansand kjørte vi til Arendal. Her tok vi farvel med hverandre etter en meget hyggelig tur.

KMH





EDB-avdelingen på toppen!

EDB-avdelingen har hatt mange arbeidsoppgaver i det siste - og staben har reist fylket rundt med nye PC-er, skrivere og programmer. Da PC- og Windows-ekspert Frank Bjelland og Krøsus-mann Dag Iversen besøkte Setesdalen i fjor, tok de seg tid til en rask befarings på Brokke-Suleskar-vegen. På vegens høyeste punkt, 1030 moh, markerte de ved en enkel høytidelighet at dagene er talte for Tandberg-terminaler og gammeldagse nålskrivere. Se nærmere omtale av edb-avdelingen inne i bladet.

(foto: Sigmund Baasland)