

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN AUST-AGDER
nr. 1 - mars 1997

Sørlandsporten



Statens vegvesen
Aust-Agder



Åpning på Østerholtheia 1. juli

På E 18-anlegget på Østerholtheia har den største anleggslarmen nå lagt seg. Det er nå mest oppussing og opprydding som gjenstår før åpningen som er satt til 1. juli og vil foregå som en folkefest i samarbeid med Gjerstad kommune på den nye rasteplassen.

Etter at Harald Tobiassen begynte på E 18 Rannekleiv-Temse, har John Båsland nå overtatt ledelsen for utbyggingsavdelingen, mens Helge Knutsen Asdal fortsatt leder produksjon.

Den østre delen av den nye vegen skal asfalteres før det kan inviteres til åpning. Totalt skal det i år legges 10.000 tonn asfalt. De prefabrikerte toalettmodulene til serviceanleggene på rasteplassen er nå kommet, og skal kles inn i mer miljøvennlig byggverk.

Betonggjengen er nå i full gang med støping av Høgstli bru i østre del av anlegget. Pillarene er snart ferdig og dekket skal etter planen støpes i mai.

- Det er vår i lufta, men ennå er det mye tele i bakken, så det er ennå litt tidlig å sette i gang den siste finpussen av anlegget, med steinlegging, planting, oppsetting av 10 km elggjerde m.m. sier anleggslederen. Enkelte arbeider må vente til etter at den nye vegen er åpnet.

To lag i Holmenkollstafetten

Statens vegvesen Aust-Agder har meldt på to lag til årets Holmenkollstafett, et herrelag og et mix-lag, forteller Øystein Tobiassen, som har overtatt jobben som oppmann etter Kjell Birkeland.

- For øyeblikket har vi bare 4-5 damer, og ønsker flere, vi trenger også noen reserver, sier oppmannen, som kan melde at hardtreningen nå foregår for fullt med tanke på spissing av formen til 11. mai. Det er fellestrening hver onsdag - men oppslutningen har ikke vært den beste, bare 5-6 stiller hver gang.

Målet er at førstelaget skal gjøre det bedre enn i fjor - og at mix-laget skal ha det hyggelig og gjøre det så godt som mulig.

Statens vegvesen har vært med i Holmenkollstafetten fra 1992. Til i fjor har det også vært rent damelag i tillegg til herrelag. Flertallet av løpere er i alderen fra 35 år og godt inn i 50-åra.

- Hva gjør lagledelsen med rekruttering av yngre løpere?
- Det må eventuelt løses ved kjøp av eliteløpere, d.v.s. ansettelse.



Sørlandsporten

Bedriftsavis for Statens vegvesen Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret,
Postboks 173,
4801 Arendal

Redaktør: Inger
Sigridnes

Redaksjonsutvalg:
Anders H. Hermansen,
Harald Heggland,
Tormod Frøysnes og
Kjell S. Birkeland.

Reportasjer,
redigering, lay out, og
ombrekking: Ottar
Johansen, Frilanserne
på Sørlandet

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

Trykk: Mæland
Offset a.s.

Opplag: 900

FORSIDEN:
Denne gangen har forsidebildet ikke noe med veg å gjøre. Det ble tatt i fjellet ved Bjørnevasshytta like før påske, og skal føre tankene mot fridager og friluftsliv, for den som liker det.
(foto: Ottar Johansen)



Klart for omorganisering av adm.avd.

Uenigheten mellom ledelsen og Etatansattes landsforbund om omorganiseringen av administrasjonsavdelingen ved Statens vegvesen Aust-Agder ble løst på et møte i Vegdirektoratet 4. februar. Konklusjonen på møtet ble at ELF ikke så noen grunn til å gå videre med saken. Det er dermed klart for sammenslåing av lønnsenheten og personalseksjonen til en felles lønns- og personalseksjon, forteller adm.sjef Anne Sofie Samuelsen.

På møtet viste ELF til at det var innhentet uttalelser fra andre fylker som tyder på at en har fått liten eller ingen gevinst av sammenslåingen av lønns- og personalenhetene ved vegkontorene. Enhetene arbeider nesten uten unntak adskilt med de oppgaver de hadde før sammenslåingen. ELF la også vekt på det uheldige ved å skape uro i organisasjonen med en uønsket sammenslåing.

ELF hevdet videre at fortsatt diskusjon om sammenslåing av lønn og personal bør vente til vi kjenner resultatet av den nær forestående evalueringen av omorganiseringen av Statens vegvesen. På grunnlag av dette så ELF helst en annen løsning enn sammenslåing, men fant likevel ingen grunn til å gå videre med saken.

- Det som er viktig for oss nå, er å ta denne avgjørelsen til etterretning og legge stridighetene bak oss, sier Samuelsen.

- Vi må få til en prosess der vi tenker framover - og der vi i størst mulig grad tar med hver enkelt ansatt i en direkte medbestemmelse slik at vi kan få til et best mulig resultat.

GJENNOMFØRES 1. JUNI

Det er utarbeidet en gjennomføringsplan for omorganiseringen med sikte på at de nye seksjonene skal være på beina 1. juni. Det er gått brev til de to seksjonslederne som ikke finner igjen sine stillinger i den nye organisasjonen. Brevene informerer formelt om at deres stillinger nå forsvinner og at de kan søke de nye seksjonslederstillingene eller fortsette med tilhørmet samme oppgaver som før.

Samtidig utlyses stillinger for lederne av de nye seksjonene lønn- og personal og øko-

nomi. Så fort lederne for de nye seksjonene er tilsatt, vil de bli med i den videre prosessen med innplassering av hver enkelt medarbeider og hvem den enkelte skal samarbeide med. Hovedregelen er at alle har rett og plikt til å følge sin gamle stilling.

DEN ENKELTE DELAKTIG

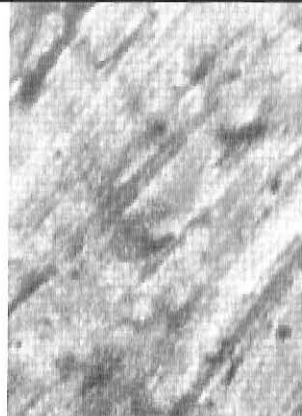
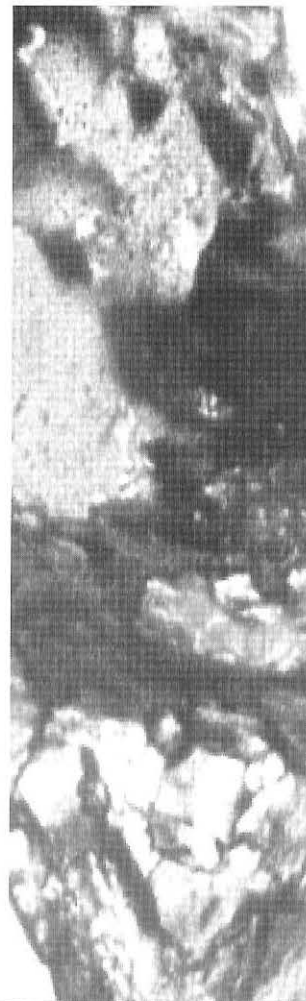
- Så veldig store endringer er det ikke snakk om - både fellestjenesten og IT-seksjonen - fortsetter som før. Det nye er lønns- og personalseksjonen og økonomiseksjonen der det blir endring av ansvarsområdene. Det er ingen grunn til å tro at det ikke skal gå bra.

Omorganiseringen ble behandlet på avdelingsmøte nylig. Avdelingens nyansatte juridiske konsulent Bård Øyan er saksbehandler for omorganiseringen og vil satse mest mulig på direkte kontakt med den enkelte. Øyan var tidligere juridisk konsulent ved Akershus vegkontor.

*Adm.sjef
Anne Sofie
Samuelsen og
juridisk
konsulent
Bård Øyan*



- En omorganisering løser få problemer om den ikke fører til endringer for den enkelte, og omorganiseringen kan gjøre forholdene verre dersom den motarbeides. Det er viktig at den enkelte medarbeider blir delaktig i omstillingen. Selve omorganiseringen er et redskap som vil kan bruke til å forbedre avdelingen, gjøre våre tjenester bedre, bli mer fleksibel for de endringene som har kommet og vil komme, og øke trivselen blant de ansatte.





47 mill. til E 18 Rannekleiv-Temse -35 mill. til øvrige riksveger

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET har valgt å legge bevilgningen for 1997 til grunn for de økonomiske ramme-
ne for 1998. På denne måten sikres at det ikke utarbeides et urealistisk budsjettforslag, samtidig som konsekvensene av 1997-budsjettet kan videreføres i 1998. For Aust-Agder er investeringsrammen for riksveger satt til totalt 88 mill. kr. Av dette foreslår vegsjefen 47 mill. til stamveger, d.v.s. E 18 Rannekleiv-Temse, og 35 mill. til det øvrige riksvegnettet. 6 mill. er beregnet til administrasjonsutgifter fordelt på de forskjellige prosjekter.

STAMVEGER

E 18 RANNEKLEIV-TEMSE

Den nye E 18-parsellen på totalt 8,4 km er ført opp med 47 mill. kr i 1998, av et totalt kostnadsoverslag på 216 mill. kr.

Plansituasjonen for E 18 er god. Det foreligger planer som kan håndtere en utbyggingstakt i tråd med fylkestingets målsetting: E 18 ferdig utbygd gjennom Aust-Agder i 2005. Vegsjefen tror imidlertid dette målet er noe ambisiøst med de forventede bevilgninger i de nærmeste år. Han regner med at 2010 er et mer realistisk perspektiv for fullført E 18 gjennom fylket, til en kostnad av 1,5 milliarder.



mange svinger og liten bæreevne. Anlegget ble påbegynt i 1996 med en bevilgning på 3 mill. kr. Budsjettforslaget for 1998 forutsetter at anlegget kan fullføres i løpet av året.

UTENOM HEREFOSS

Anleggsparsellen er en utbygging utenom Herefoss sentrum i en lengde av 2100 m til en kostnad av 10 mill. kr. Den eksisterende vegen har mange svinger og dårlig trafikksikkerhetsmessig standard. Den fungerer som lokalveg med flere avkjørsler til boliger m.m. Ved avkjørslene er det til dels dårlige siktforhold.

Kostnadsoverslaget for anlegget er 10 mill kr. Det forutsettes at det kan åpnes i 1998.

GANG- OG SYKKELVEGER

Det er foreslått 4,7 mill. til dette formålet.

Rv 42 Bråstad skole - Libru. 1,9 km. Kostnad 2,7 mill. Dette er et samarbeidsprosjekt med Arendal kommune i forbindelse med legging av vann- og kloakkledninger.

Rv 404 Kryssen - Naudenes 0,82 km. Kostnad 2,0 mill. Skoleveg til Frivoll skole. Prioritert første gang i NVVP 1989-93.

TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Det er foreslått 4,5 mill. kr til dette. Midlene skal brukes til busslommer, fartsdempere, fotgjengeroverganger etc. Det kan også være tiltak som iverksettes raskt ut fra oppståtte ulykkespunkt. Trafikksikkerhetstiltakene kan også omfatte korte gang- og sykkelvegstreknings utenom prioriterte G/S-tiltak i fylkesvegplanen for 1996-99. Behov for tiltak beløper seg til ca. 35 mill. kr. Nye tiltak i forbindelse med skolestart for seksåringer, og ulykkesanalyse 1997 i samarbeid med Vegdirektoratet gir en økning på 25 millioner. Samlet behov blir dermed 60 mill. kr.

MILJØ OG SERVICVETILTAK

Posten på 4,1 mill. kr dekker støyskjerming, miljøtiltak og etablering av rasteplasser langs eksisterende veg.

PLANLEGGING

9 millioner er foreslått til å finansiere planlegging av prosjekter som ikke har fått bevilgning. Det er satt krav om at prosjekter som tas opp til bevilgning for år 2000, skal ha godkjent reguleringsplan innen utgangen av 1998. Midlene skal brukes til konsulentonorarer, grunnundersøkelser, kartlegging m.m.

VENTER PÅ NY VEGPLAN

- Mange venter spent på den nye vegplanen. Det skal bl.a. bli interessant å se om utspill fra Ericsson-ledelsen med krav om bedre vegforbindelse til Kristiansand og andre politiske utspill vil virke inn på vurderingene i Stortinget, sier vegsjef Harald Gjerstad. Etter at den nye vegplanen er vedtatt av Stortinget, vil det bli utarbeidet et handlingsprogram for alle aktuelle tiltak på vegnettet i fylket.

ØVRIGE RIKSVEGER

GRASBROKKE

Parsell på 1850 m i Bykle kommune 6,9 mill. kr. Eksisterende veg har dårlig standard med

Høyere ramme vil gi mer til E 18 og trafikksikkerhetsarbeid

MARGINALVURDERING

Dersom stamveggrammen økes med totalt 20 prosent, går Vegdirektoratet inn for at posten Rannekleiv-Temse økes med 15 mill. Dette vil gi en mer rasjonell anleggsdrift og en bedre fordeling mellom egenproduksjon og entrepriser. Dersom stamveggrammen reduseres med 10 prosent, blir ingen prosjekter i Aust-Agder berørt.

Det er også foretatt en vurdering av bevilgningene for de øvrige riksveger dersom bevilgningsrammen økes med 50 prosent. Her er rv. 42 Blakstad bru ført opp med 5 mill. kr, gang- og sykkelveger med 6 mill, trafikksikkerhetstiltak med 2 mill, miljøtiltak med 2 mill, grunnerverv med 1 mill og rv 39 Vrongevje-Tveit med 3,5 mill. Disse tiltakene vil gi en mer offensiv satsing på trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.

I tilfelle reduksjon på 10 prosent i rammen, må ferdigstillelsen av Herefoss utsettes til 1999.

Vegdirektoratet har også bedt om en prioritering mellom direktoratets marginalforslag for stamvegprosjekter og vegkontorets marginalforslag for øvrige riksveger.

Her prioriterer vegsjefen rv 42 Blakstad bru og gang- og sykkelveger foran økt bevilgning til Rannekleiv-Temse. Deretter følger trafikksikkerhetstiltak, miljøtiltak, grunnerverv og rv. 39 Vrongevje-Tveit.

Ny Blakstad bru er et kombinert veg- og gang/sykkelvegprosjekt. Ny bru vil gi bedre kjøreforhold. Prosjektet vil også gi større trygghet for gående og syklende som blir adskilt fra biltrafikken. Froland kommune er de siste årene blitt lovet en bedre løsning her.

Det er imidlertid også svært viktig at det holdes høyt tempo i framdriften på E 18 Rannekleiv-Temse. Dette prosjektet har stor betydning for landsdelen og vil få stor virkning på framkommeligheten og for trafikksikkerheten.

Spennende politisk behandling

DEN POLITISKE BEHANDLINGEN av riksvegbudsjettene blir mer spennende fra år til år. Først ved sluttbehandlingen av budsjettet for inneværende år, salderingen like før jul, ble det klart at Stortinget hadde pluss på 15 mill kr. til byggingen av E 18-parsellen Rannekleiv-Temse og 5 mill kr. til rassing ved Flåstrondi i Valle. Uten disse bevilgningene ville det ikke vært mulig å sette i gang arbeidet på Rannekleiv-Temse.

Spennende blir også behandlingen av budsjettet for 1998. Stortinget skal først behandle Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1998-2007. Stortingsmeldingen om NVVP legges fram i løpet av april i år, med behandling i Stortinget før sommerferien. Sammen med landets øvrige vegsjefer, la vegsjefen i Aust-Agder i mars i fjor fram forslag til ny veg- og vegtrafikkplan, basert på retningslinjer fra Samferdselsdepartementet.

Den nye veg- og vegtrafikkplanen blir retningsgivende for bevilgningene i årene som kommer, og ettersom 1998 er det første året i den nye vegplanperioden, legger vegsjefen nå fram et budsjettforslag for 1998 som anses som høyst foreløpig.

Departementets budsjettamme på landsbasis er den samme som bevilgningen for 1997. Men det er store mulig-

heter for endringer av dette i den forestående vegplanbehandling. Rammene anses derfor som enda mer usikre enn tidligere. Vegsjefene er bedt om å vurdere konsekvensene av høyere eller lavere bevilgninger av denne rammen, såkalte marginalvurderinger. Vegdirektoratet har utarbeidet forslag med marginalvurderinger for stamvegnettet, mens vegkontorene har ansvaret for marginalvurderinger av det øvrige riksvegnettet, basert på direktoratets retningslinjer.

Når vegsjefen og Vegdirektoratet har lagt fram sine budsjettforslag, og fylkestinget, fylkesmannen og tjenestemannsorganisasjonene har fått uttale seg, behandles budsjettforslaget videre i Samferdselsdepartementet, Regjering og Storting ut på høsten. Endelig tildeling av bevilgninger til vegkontorene foretas først etter salderingsdebatten i Stortinget, der det kan ventes hard politisk drakamp til like før jul.

Bevilgningsramme for drift og vedlikehold av vegnettet blir først tatt opp etter at Stortinget har behandlet NVVP 1998-2007.

Etter at bevilgningene til riksveger i Aust-Agder de siste fire år var gjennomsnittlig 94 mill. kr, ble de under behandlingen av budsjettet for inneværende år kuttet drastisk, til 63,8 mill. kr. Ved sluttbehandlingen i Stortinget ble dette igjen økt til 83,8 mill.

Fra utedrift til vegkontor

NÅR DU KOMMER til vegkontoret blir du møtt i ekspedisjonen, hvor Kjell Risbruna og Ottar Bjørbakk arbeider.

Både Kjell og Ottar begynte i Statens vegvesen i 1973. De har mange og allsidige erfaringer fra årene i utedriften. Nå sist var Kjell og Ottar tilknyttet henholdsvis Birkeland og Åmli.

Både Kjell og Ottar forteller at de var en smule nervøse før de begynte inne på vegkontoret. Ja, jeg må innrømme at jeg var veldig spent, sier Kjell. Ottar nikker. Da Tidemann spurte om jeg kunne tenke meg å begynne her så ba jeg om en måneds prøvetid, forteller Ottar. Dette var jo et arbeidsområde jeg aldri hadde vært i nærheten av tidligere. Jeg var usikker på om jeg ville trives og om jeg ville få det greit her. Men Ottar har nå arbeidet prøvetiden sin og har i dag takket ja til jobben. Ja, nå er alt greit, sier Ottar. Kjell nikker.

Det er mye å holde styr på, forklarer Kjell. Spesielt var det mange nye navn å forholde seg til, for ikke å snakke om alle initialene. På to og tre bokstver skulle enhver kjennes. Vi er vel alle klar over det kunstige skille mellom de ute og de inne.

Og vitsene om de inne som aldri er inne osv. Kjell og Ottar bekrefter at de har fått med seg litt av den kulturen, men de føler det ikke slik, sier de.

Det er et godt arbeidsmiljø, fin tone, mange artige skøyere og det er stadig spøk og leven her, sier Kjell. Jeg trives i alle fall kjempegodt, sier han. Ottar nikker. Dagene går i hvert fall veldig fort, sier Ottar. Kjell nevner også at han syntes det er fordel å begynne kl 08. Ottar er enig. Før reiste de hjemmefra kl 0615 - 0630. Det var tidlig. Og flexitiden er også fin å ha, sier Kjell. Ja, jøss, jeg har allerede to fridager nå, sier Ottar.

- Er det noe dere vil savne fra utelivet?

- Det må være å jobbe ute sommerstid, sier Ottar. Ja, når sola steika, da var det godt å jobbe ute, sier Kjell. Men det var godt å komme vekk fra trafikk, eksos og støy, sier han. Ottar nikker. Ottar legger også til at mange av trafikantene hadde skremmende liten respekt for arbeidsmann-skiltet. Farten var ofte høy, og vi arbeidet like unna. Det var mange ganger stygt, sier han. Ja, det var mange ganger skikkelig skummelt, legger Kjell til.

De har en forholdsvis lik arbeidsbakgrunn, og en hører fort at de har mange like erfaringer. De har til tider hatt et tungt arbeid ute på veggen. I svarte kjeledresser osv.

- Hvordan trives dere med å gå i trøkne skjorter på jobb? Ha ha. De ler godt begge to. Ja, jeg hadde nettopp en ryddesjau hjemme forteller Kjell. Da pakka han vekk alt arbeidstøyet.

- Ja, det var rart å gå på arbeid i slengsklær, sier Ottar.

- Det hadde jeg aldri gjort før. Jeg husker Ottar fra hans første arbeidsdag på vegkontoret, og da gikk han ikke i slengsklær, nei. Da gikk han i det jeg kaller finklær. Skjorta var stivstrøken.

Idag har han åpenbart et mer avslappet forhold til sine omgivelser. Nå er dongeribuxsa på plass. Ottar har begynt å trives i slengsklærne nå, på vegkontoret.

- Ja, jeg trives godt nå, sier Ottar. Nå begynner jeg å bli kjent med flere folk her og arbeidet går etterhvert også lettere. Nå vet jeg hva jeg har ansvar for og føler at jobben går greit.

- Ja, nå har vi jo fått rutine så nå går alt greit, legger Kjell til.

- Ja, det verste er over nå, sier Ottar.

- Inger nerver lenger, altså?

- Neeei. De ler litt begge to.

Ottar og Kjell er på mange måter husets vaktmestere. De har ansvar for postfordeling, vannbeholdere og beger. Men faxen er no mas. Hele dagen tikker det inn telefaxer. Alt haster. De må stadig avbryte annet arbeid og fly for å levere telefax. Lyspærer skal skiftes, og andre mindre ting skal også etterses.

Ottar har overtatt ansvaret for kaffikokingen for hele vegkontoret.

- Ja, og den har han fått kyt for, sier Kjell. Kjell stepper også inn på sentralbordet når det behøves. Ja, jeg må vel også snart lære meg det, sier Ottar. Jeg aner et øyeblikks usikkerhet fare over ansiktet hans. Ja, men det er bare til du blir kjent med det, trøster Kjell. Ottar nikker.

- Har dere hilst på vegsjefen da?

- Ja, for første gang, sier Ottar. 25 år i vegvesenet og aldri hilst på en vegsjef? Nei, sier Ottar. Kjell har også hilst på vegsjefen og mener han har hilst på en tidligere vegsjef også, men han er ikke sikker.

Men nå har de et avslappet forhold både til jobben og vegsjefen. De innrømmer ærlig at det har vært mye å sette seg inn i. Mye usikkerhet. Ukjente folk og ukjente arbeidsoppgaver. Men de har ei god tone overfor hverandre. Kyter av hverandre. Ja, nu går alt så meget bedre, fleiper de.

- Ja, vi har mange år foran oss her, Ottar, sier Kjell. Ja, men det ser jeg lyst på, sier Ottar. Det har funnet sin makker.



Birkeland vegstasjon selges, Åmli vegstasjon uten oppsyn

LEDERMØTET 7. APRIL skal ta stilling til framtidig plassering og bemanning av vegstasjonene i Arendal produksjonsområde. Saken skal også tas opp med de ansattes organisasjoner. Når endelig avgjørelse er fattet, vil mange års usikkerhet være over. Produksjonsavdelingen har utarbeidet et forslag som vil danne grunnlag for diskusjonen i ledermøtet, opplyser produksjonssjef Jens G. Andersen. Han ønsker en mest mulig åpen behandling av saken, og presenterer for Sørlandsporten hovedtrekkene i forslaget, som tar utgangspunkt i en gjennomgang av

Produksjonsavdelingen forbereder bygging av ny sandhall i Åmli. Åmli kommune har kjøpt industrihallen som hittil var tenkt til formålet. Prisen er tilnærmet kostnadene ved bygging av en ny hall og kommunen har stilt ny tomt til rådighet sør for Pan hotell med kort avstand til aktuelle strømråder.

- Når det gjelder den vestlige delen av fylket, foreslår vi å avhende Birkeland veg- og trafikkstasjon. Stasjonen har en fullt utstyrt kontrollhall. Når EØS-kontrollene fra 1998 også skal omfatte småbiler, er det et spørsmål om vegvesenet trenger denne hallkapasiteten. Det vil derfor være et spørsmål om hensiktsmessig tidspunkt for et eventuelt salg.

- Dette er et element som må med i vurderingen. Men produksjonsavdelingens innstilling er klar, vi foreslår av bygningene selges til markedspris. Vi er klar over at det kan være andre betraktninger som spiller inn i en total vurdering.

UGUNSTIG BELIGGENHET - DYR DRIFT

- Det er flere grunner til at vi foreslår å selge Birkeland veg- og trafikkstasjon. Den har for det første en ugunstig beliggenhet i forhold til den viktigste vegstrekningen den skal betjene, E 18. For det andre er den for stor i forhold til oppgavene, og dyr i drift. Kostnadssiden er viktig. Vi skal være konkurransedyktig og kan dermed ikke slite med større kostnader enn nødvendig.

Produksjonsområdet har allerede leid en hall i Lillesand for plassering av utstyr og mannskap. Hallen har en gunstig beliggenhet med tanke på framtidige aktuelle traseer for E 18. Leieavtalen er på fem år, med mulighet for kjøp om det blir bestemt å selge stasjonen på Birkeland.

SKARPNES HOVEDSTASJON

Mens disposisjonene når det gjelder Åmli og Birkeland ennå bare er forslag, er det tatt beslutning om at Skarpnes skal være hovedsta-

(forts. side 10)



Hvis vi begynner i øst, foreslår vi at det ikke skal være fast stasjonert oppsyn i Åmli. Arbeidslederen som nå har kontor på Åmli veg- og trafikkstasjon, Vidar Dale, skal stasjoneres på Akland veg- og trafikkstasjon. Ellers blir bemanningen i Åmli som tidligere. Akland blir hovedstasjon for den østlige delen av fylket.



Dramtisk før jul - bra oppdragsmengde etter budsjettstyrking

- For tida har vi en oppdragsmengde som er rimelig i forhold til arbeidsstyrken, sier produksjonssjef Jens G. Andersen. Produksjonsavdelingen har også en viss aktivitet utenfor fylket. Sprayplastbilen går i fire fylker med fast mannskap fra Aust-Agder. Grunnboringsgjengen jobber i år i tre fylker med et til dels sammensatt mannskap fra Telemark og Aust-Agder, noe som vil øke kapasitetsutnyttelsen.

Knuseverket som vi bruker i samarbeid med Telemark og Østfold, utnyttes også meget godt, med gunstig pris på sluttproduktet som resultat. Vi driver også en del langtransport med godt resultat, for det meste transport av sprayplast til malebilen, fra Sverige og fra Østfold.

- Budsjettsituasjonen slik den så ut før jul var kritisk for vår avdeling. Vi så for oss at 10-15 mann måtte ut av fylket får å finne arbeid. Etter at vi fikk den nødvendige bevilgningen i Stortinget 21. desember og kunne sette i gang på Rannekleiv-Temse, ble det atskillig hyggeligere å være produksjonssjef. Budsjettbehandlingen var utrolig spennende, med millionbeløp ut og inn flere ganger.

Neste år får vi den nye vegplanen, som vil gi føringer som vi kan rette oss etter. Jeg håper vi slipper slike tilstander som vi hadde før jul. Det gjør det svært vanskelig å planlegge og tilrettelegge.

METODE FOR SAMMENLIKNING AV KOSTNADER

Produksjonsavdelingens ledelse var 6.-7. mars samlet til konferanse. Hovedvekten var lagt på personalspørsmål og behandling av avtaler og lover, bl.a. plan- og bygningsloven. 1997, i likhet med det siste året, er tilpassingsår til den nye organisasjonen. Fra 1.1.-98 må vi være ferdig tilpasset og organisert. Vi skal være konkurransedyktige og klar til å sammenligne oss med private. Dette er drivkraften bak arbeidet med tilpassing av bygninger og opprydding i kostnader til infrastruktur. Aust-Agder har i den forbindelse lederansvar for et samarbeidsprosjekt med Hordaland, Rogaland og Vest-Agder for å finne fram til en metodikk for sammenlikning av drifts- og veldikeholdskostnader mellom egen drift og med private entreprenører.

(forts. side 11)

sjon for Arendal produksjonsområde. Dette blir ny base for ledelsen av Arendal produksjonsområde med produksjonsleder Rolf Tidemann i spissen, som nå holder til i anleggskontoret fra Blødekjærtunnelen på Myrene. Hvis Birkeland veg- og trafikkstasjon blir nedlagt, skal også oppsynsmannen her flyttes til Skarpnes.

SPESIALPRODUKSJON TIL SKARPNES

Det er videre besluttet at seksjon for spesialproduksjon på Mørlandsmoen skal inn på Skarpnes. Mørlandsmoen vil bli et fjernlager for større utstyr. For å få plass til alle de nye funksjonene, må det bygges på kontorfløyen på Skarpnes. Forslag om dette vil bli fremmet i april. Det er utarbeidet et forprosjekt med 10-12 nye kontorplasser for å dekke behovet framover. Det er også bestemt at lagerlokalene på Brekka på Tromøy skal selges, opplyser produksjonssjefen, som presiserer at vi må skille mellom det som er besluttet og det som nå fremmes som produksjonsavdelingens forslag.

skal komme med forslag om utbygging av Setesdal veg- og vegtrafikkstasjon på Evje.

- Hva skal skje med Valle veg- og trafikkstasjon, skal den også selges?

- Det er ikke tatt noen avgjørelser her. I Setesdal produksjonsområde har vi en hovedveg-strekning med lange avstander. Det kan være vi kommer fram til at vi må ha ledelse i begge ender. Ennå har vi ikke grunnlag for å trekke konklusjoner - og jeg vil ikke ta stilling til hva vi skal gjøre før det foreligger et forslag fra området.

VERKSTEDET FORTSETTER

Når det gjelder vegvesenets verksteddrift, kommer produksjonsavdelingens ledelse til å foreslå å beholde egen verksteddrift tilpasset det behovet som avdelingens virksomhet gir. Det vil videre bli foreslått at de som er ansatt i verksteddriften ute på veg- og trafikkstasjonene vil bli overført til produksjonsområdene.

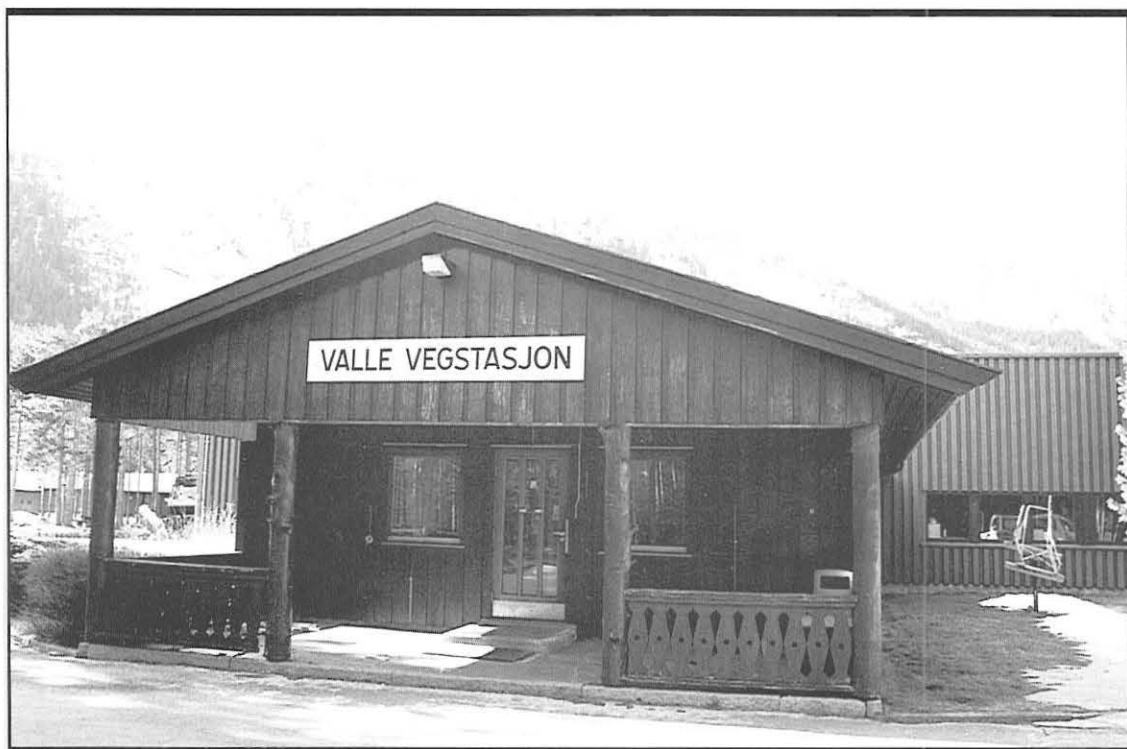
- At verksteddriften i utgangspunktet ønskes samlet på Skarpnes, betyr ikke at det ikke

skal utføres reparasjoner på veg- og trafikkstasjonene. De verkstedfolkene som foreslås overført til områdene, vil fortsatt gjøre slikt arbeid i nødvendig grad.

LEDELSEN STYRKES

Når produksjonsavdelingen ønsker å samle arbeidsledelsen for Arendal produksjonsområde i Arendal og Akland, er det også ut fra et ønske om å styrke og samordne områdets ledelse. - Men vi ønsker også å delegerer myndighet så langt vi kan. Folk i utedriften har kompetanse og erfaring nok for å utføre mange arbeidsoppgaver på en fullt ut tilfredsstillende måte uten direkte ledelse -

og bør også gjøre det. Dette betyr en myndiggjøring av organisasjonen. Ledelsen frigjøres for i enda større grad å utføre lederfunksjoner. Ved å samle driftsledelsen på Skarpnes og Akland kan vi få bedre beredskapsopplegg og større muligheter til å dekke opp ved ferieavvikling og sykefravær. Avdelingen har fra før en flat ledelse.



SETESDAL UTREDES

Når det gjelder Setesdal produksjonsområde, er det satt i gang en tilsvarende utredning for å se hvordan vi kan utnytte bygningene vi har der. Dette vil bli klart i løpet av året. Det er nedsatt en egen prosjektgruppe som

Varierte arbeidsoppgaver krever fleksibilitet og kompetanse

VELLYKKET MASKINKJØP

- Planlegger produksjonsavdelingen innkjøp av nye, store anleggsmaskiner med tanke på kommende oppgaver ved videre utbygging av E 18?

- Vi bør ha en kjerne av egne maskiner, men omfanget av eget maskinhold må være tilpasset markedet og prisnivået på innleide maskiner i den kvalitet vi har behov for. Den nye gravemaskinen, borrhjulet og den store vegvalsen som har gått på Østerholtheia, har vært meget vellykket. Vegvalsen har bidradd til høyere kvalitet på komprimering og har vist seg attraktiv for utleie til nabofylkene. I tillegg til de tre nye maskinene har vi en gammel dumper og dozer, så andelen av egne anleggsmaskiner er ikke stor.

Anleggsmaskinene utgjør imidlertid bare en liten del av produksjonsavdelingens maskinpark. Den store mengden av våre maskiner består av drift- og vedlikeholdsmaskiner, samt noen spesialmaskiner. Det dreier seg om veghøvlere, grunnmaskiner, lastebiler, pick-uper, sprayplastbil, grunnboringstraktor m.m.

Behovet for egne maskiner må vurderes i forbindelse med handlingsprogram for kommende vegplanperiode. Dette er ennå ikke ferdig.

Produksjonsavdelingen kjøpte i -96 maskiner for 10,6 mill. som var et greit beløp. På budsjettet for -97 har vi 8,2 mill. til maskinkjøp. Dette skal bl.a. brukes til nye lastebiler for Valle og Birkeland, som nettopp er tatt i bruk. Den ene bilen ble for øvrig utlånt til Sør-Trøndelag som hadde bruk for den i forbindelse med ski-VM. En ny hjullaster til bruk i forbindelse med knuseverket ble kjøpt i fjor, men ble levert først i år. På programmet for i år står en ny brøytestikksetter som blir en ny maskintype i vårt fylke. Flere tunge anleggsmaskiner står ikke på programmet for i år, men vi skal kjøpe driftsutstyr bl.a. for vedlikehold av gang- og sykkelveger.

HALVERE ANTALL ARBEIDSULYKKER

- Vi har den svært ambisiøse målsetting å halvere antall arbeidsulykker som resulterer i fravær. I fjor hadde vi seks slike arbeidsulykker. Skal vi oppnå dette, kreves det god medvirkning fra alle ledd i organisasjonen, fra tje-

nestemenn til ledelse og vernesiden, spesielt verneombudene. Vi må bli mer sikkerhetsbevisst og tenke sikkerhet i alle forhold.

- Visjonen er at vi skal være en mønsterbedrift når det gjelder HMS og sikkerhet. Vi har nettopp hatt møte med verneombudene der vi inviterte til utvidet samarbeid om dette. Vegdirektoratet vil snart komme med et forbedret og forenklet opplegg for rapportering av "uønskede" hendelser. Dette kan gi oss bedre kunnskap om hva som må gjøres for å unngå at farlige situasjoner får alvorlige konsekvenser.

Produksjonsavdelingen er organisert i de to produksjonsområdene, som vesentlig står for drift og vedlikehold, samt mindre anlegg. Vi har seksjon for spesialproduksjon og verksted. I tillegg er det etablert to rene anleggsorganisasjoner, Østerholtheia - og Rannekleiv - Temse.

- Hva skjer med anleggsgruppa på Østerholtheia når anlegget åpner til sommeren?

- Disse vil i det vesentlige bli flyttet til Rannekleiv - Temse. I vår disponering av ressursene ønsker vi å bryte ned gamle grenser mellom tradisjonell drift og anlegg. Vi ønsker at folk i mye større grad skal utføre forskjellige oppgaver.

Det er store sesongvariasjoner når det gjelder oppgaver. Spesialproduksjon har høysesong om sommeren, mens bemanningsbehovet for driftsoppgaver etter hvert er blitt størst om vinteren, med beredskap i forbindelse med brøyting, salting o.s.v. Det er derfor naturlig å tenke seg at de som driver med spesialproduksjon om sommeren, kan trekkes inn i driftsoppgaver om vinteren, og at de anleggsbetonte oppgavene legges til sommerhalvåret da de kan drives mest effektivt.

Dette betinger fleksibilitet og kompetanse og at arbeidsstyrken er villig til å bryte ned tradisjonelle grenser. Jeg opplever at det er en positiv holdning til dette i avdelingen, sier produksjonssjefen.



stemmig vedtatt at klubben ønsker å opprettholde veg- og vegtrafikkstasjonen på Birkeland i sin nåværende form, eventuelt en nyetablering et annet sted, men med samme funksjoner som i dag.

Verarbeiderklubben la vekt på at det er gode kontorlokaler for oppsynsmann og kontorssekretær. Det er mønstringsplass for vedlikehold med åtte vegarbeidere. Det er 17 da frikjøpt tomt og det er fullt utstyrt verksted med muligheter for alle reparasjoner og vedlikehold av maskiner og utstyr.

ENESTE HALL FOR HØYE KJØRETØYER

På verkstedet ligger forholdene til rette for bilteknisk kontroll av alle typer kjøretøy. Birkeland veg- og trafikkstasjon har vegvesenets eneste lokale hvor kontroll av tunge kjøretøyer med full høyde kan utføres. Vekt-kontroll kan utføres ved vegstasjonen, og bygninger og tomt er vegvesenets eiendom. I Lille-sand-Birkeland-området er det mange som driver lastebiltransport og har fordeler av å motta biltilsynstjenester nær hjemstedet.

På Birkeland kan det bli en komplett veg- og trafikkstasjon. Ved salg og flytting vil det bli en rekke ulemper, ikke minst for brukerne av vegvesenets tjenester.

Vegarbeiderklubben påpeker

Vegarbeiderne mot nedlegging av Birkeland veg- og trafikkstasjon

Bildet: Klubbformann Finn Stoveland og oppsynsmann Wilfred Ånonsen på Birkeland vegstasjon.

De åtte fagorganiserte på Birkeland vegstasjon var 11. mars samlet til klubbmøte for å drøfte stasjonens framtid etter at de er blitt orientert om produksjonsavdelingens forslag om å nedlegge stasjonen og etablere nytt framøstested for vegarbeiderne i Lillesand.

Møtet bestemte å sende et brev til vegsjefen der det anbefales

at veg- og vegtrafikkstasjonen på Birkeland opprettholdes i et samarbeid mellom vegvesenets forskjellige avdelinger. Bare slik kan Statens vegvesen gi et fullgodt brukertilbud til regionen og dekke vegvesenets egne behov for desentraliserte tjenester hevder vegarbeiderne på Birkeland.

På vegarbeiderklubbens årsmøte 21. februar ble det en-

videre at bortfall av biltilsynstjenester vil bli permanent dersom stasjonen selges. Det vil ikke bli mulig å gjenopprette de populære biltilsynstjenestene på Birkeland.

Fra 1998 skal alle biler over fire år til kontroll en gang annet hvert år. I Aust-Agder vil dette utgjøre 20.000 kontroller årlig. Her kan det bli behov for den kontrollkapasitet som kan eta-

bleres ved stasjonen på Birkeland.

Ved Birkeland veg- og trafikkstasjon ble det i en periode etablert mange biltilsynstjenester. Disse ble trukket tilbake i forbindelse med overgangen til det nye vegvesenet og etablering av Setesdal trafikkstasjon. Produksjonsavdelingen bærer nå alle utgifter ved drift av stasjonen, og de ansatte innser at dette ikke er rimelig.

De publikumsrettede biltilsynstjenestene på Birkeland savnes av publikum. Stasjonen bærer nå preg av nedtrapping. Lyset er tent bare i noen få av kontorene. Verkstedhallen er ubetjent. Reparasjoner må enten utføres på Skarpnes eller av folk som sendes ut fra Skarpnes. Tidligere var verkstedet fast bemannet.

- Vi er ikke sinte på planene om nedlegging, men vi er litt overgitt, sier klubbformann Finn Stoveland, som er spent på hvilken avgjørelse ledermøtet 7. april kommer fram til.

Til argumentet om at stasjonen har en ugunstig beliggenhet i forhold til E 18, bemerker han at Birkeland er et knutepunkt for flere veger nokså midt i distriktet.

- Hva sier du til tanken om å flytte oppsynsmannen til Arendal?

- Det vil føre til økt ansvar for formennene. Det blir en ny måte å arbeide på.

Vegarbeiderne som er knyttet til veg- og trafikkstasjonen bor spredt, fra Grimstad og Lillesand, Hombørsund og til Herefoss. Om oppmøteplassen flyttes en mil, betyr ikke så mye for hver enkelt. Noen vil få kortere veg, noen lenger.

Arbeidsstyrken er delt på to arbeidslag. På vinteren er de totalt ni mann, fem går da i en kontinuerlig skiftordning, mens resten utfører daglig arbeid. Stasjonen disponerer lastebil, veghøvel, hjullaster og fire pickuper, samt ploger og utstyr for vintervedlikehold. Vegvesenet utfører brøyting på halve E 18 og all saltstrøing i området.

Åmli veg- og trafikkstasjon uten oppsyn

De foreslåtte endringene for Åmli veg- og trafikkstasjon er ikke så vidtgående som for Birkeland. Den viktigste forskjellen blir her at de to arbeidslagene ikke lenger vil ha oppsynsmann på stedet. Oppsynsmann Olav Dale vil i følge forslaget bli flyttet til Akland veg- og trafikkstasjon.

I Åmli arbeider formennene Kjell Nylund og Knut Erik Dåbu.

- Jeg foretrekker å ha en oppsynsmann i nærheten, sier Dåbu. Det er nok mulig å jobbe uten, vi har jo telefon, men det vil bli en annen måte å arbeide på enn tidligere. Den direkte kontakten med oppsynsmannen er grei å ha. Før hadde vi jo både vegmester, kontorhjelpe og oppsynsmann. Det er en stor omstilling.

noe med å fjerne brøytestikkene, men er ellers innstilt på at vinteren er over. Det har vært lite snø, men desto mer vekslende vær og sandstrøing.

Det er gått to år siden det også var biltilsynstjenester ved Åmli veg- og trafikkstasjon. Trafikk har hver tirsdag sin oppsynsmann i Åmli for å ta seg av vegvesenets myndighetsdel, avkjørselssaker o.l.

Åmli veg- og trafikkstasjon samarbeider med Akland om verkstedbetjening. Kåre Evensen var i 10 år fast verkstedmann i Åmli. Nå har han gått over i utedriften, mens reparatør Per S. Løvdal arbeider 50 pst i Åmli og 50 pst på Akland.

Evensen bor på Stoa, men kjører gjerne de seks milene til Åmli.

- Her stortrives jeg. Vi har

Oppsynsmann Olav Dale og formennene Kjell Nylund og Knut Erik Dåbu ved Åmli vegstasjon.



- Det vil falle mer oppsynsoppgaver på formennene, med behov for bilkjøring og kontorarbeid og mindre deltakelse i det praktiske arbeidet, sier Nylund.

For tida er det fredelig ved Åmli veg- og trafikkstasjon, midt mellom vinter og vår. De drøyer

et spesielt miljø og en spesiell atmosfære. Det er en grei gjeng å jobbe sammen med. Da verkstedjobben ble delt med Akland, valgte jeg å søke på en jobb som ble ledig i utedriften framfor å begynne på verkstedet på Skarpnes, sier han.

Taper penger på reformen

Knut Johan Hovdekleiv er 27 år var skogsarbeider før han begynte å utdanne seg til forskalingsnekker. Han tok videregående kurs og fikk lærlingkontrakt med Statens vegvesen i henhold til Reform 94 siste høst. Arbeidsplassen har vært E 18-anlegget på Østerholtheia.

- Jeg begynte med 30 prosent av grunnlønn. Det ble forlangt at jeg skulle disponere egen bil. Nå har det steget til 40 pst., men det blir ikke mer enn ca. 5000 i måneden brutto på lønnskontoen. Det er selvfølgelig ikke til å leve av. Hadde jeg hatt gjeld, hadde det aldri gått. Heldigvis har jeg kone med inntekt.

Skal vegvesenet ha annet enn 17 år gamle lærlinger, må det gjøres noe drastisk med betalinga, mener Hovdekleiv, som er mildt forbanna på Reform 94. Hadde han skrevet lærlingekontrakt et halvt år tidligere etter den gamle ordningen, hadde han fått skikkelig lønn helt fra starten.

- Hadde jeg visst hvor dårlig det var, hadde jeg ikke begynt på dette, Men jeg hadde ikke noe valg. Etter VK1 var det ingen annen mulighet til å fullføre fagutdannelsen.

Bortsett fra det økonomiske er Hovdekleiv godt fornøyd i vegvesenet - han trives i arbeidsgjengen og det er mye å lære. Men han føler seg ikke som en skoleelev - han deltar i arbeidet og gjør nytte for seg.



Bedre lønn uten reform

Geir Haugen, 20 år, er lærling i grunnarbeiderfaget og har også Østerholtheia som arbeidsplass.

- Jeg skrev lærlingkontrakt i oktober 1995, før Reform 94 ble innført. I begynnerlønn hadde jeg 65 kr. timen. Det ble. ca. 10000 i måneden brutto pluss kjørepenger. Nå kjører jeg gul bil og har noen med meg. Men det blir likevel litt ekstra for overskytende reisetid. Etter ett år som lærling tjener jeg vel 15-16000 i måneden brutto. Det er jo alle tiders. Det er ikke mange lærlinger som tjener så godt.

- Opplæringen er jeg også godt fornøyd med og sjefene er det ingenting å si på, sier Haugen, som har hatt varierte arbeidsoppgaver. Akkurat nå driver han med skogrydding, tidligere har han bl.a. vært med på graving av kabelgrøfter.



Sviktende rekruttering av lærlinger til vegvesenet

LITEN INTERESSE for videregående skoles undervisningstilbud på veg- og anleggssektoren gir seg nå utslag i sviktende rekruttering til lærlingeplassene i Statens vegvesen. Det er satt som mål at vegvesenet skal ha minst 250 lærlinger på landsbasis til enhver tid. Til tross for dette hadde vegvesenet i 1996 123 ledige lærlingeplasser.

For å få ungdom til å satse på en karriere i Statens vegvesen, har Vegdirektoratet nedsatt en arbeidsgruppe som skal finne fram til virkemidler som kan tas i bruk for å oppnå dette. Søknadsfristen for videregående skoler er så tidlig som 1. mars, og arbeidsgruppa som hadde sitt første møte i januar, har ikke hatt tid til å sette i verk omfattende tiltak for dette skoleåret.

Det er likevel blitt tid til å utarbeide en video om lærlingeplasser i Statens vegvesen. Denne vil bli sendt til ungdomsskoler og videregående skoler med VK1-kurs innen betong- og anleggsfag i hele landet. Lokale TV-stasjoner er også kontaktet med tanke på å bruke videoen som utgangspunkt for debattprogrammer. Det er også opprettet en internett-adresse for informasjon om lærlingeordningen i vegvesenet.

Arbeidsgruppa ber skolene ta kontakt med de enkelte vegkontor for nærmere informasjon om lærlingeordningen i vegvesenet - og lover å komme sterkere tilbake før inntaket til neste skoleår.

Torstein Riber er kontakt for lærlingeordningen ved Statens vegvesen Aust-Agder. Han kan fortelle at også i Aust-Agder har det i det siste vært problemer med å få søkere til alle lærlingeplasser i vegvesenet.

- I fjor ønsket vi å ta inn fire nye lærlinger, men fikk bare søkere til tre av plassene. Nå har vi inngått intensjonsavtale med fylkeskommunen om å ta inn fire nye lærlinger høsten 1997: en lærling i grunnarbeid i Arendal produksjonsområde, en lærling i grunnarbeid i Setesdal produksjonsområde, en lærling i grunnarbeid/anlegg og en lærling i forskaling/ spesialproduksjon.

For tida er det fem lærlinger i vegvesenet i fylket: Arild Jørgensen Furre, maskinførerfaget, Åmli vegstasjon, Stig Berge, reparatør lette motor-kjøretøy, Vegsentralen, Knut Johan Hovdekleiv, forskaling, spesialproduksjon, Østerholtheia og

Geir Haugen, grunnarbeid, spesialproduksjon. Terje Andre Sagmoen, lærling i grunnarbeidsfaget, har permisjon for avtjening av verneplikt.

Riber forteller at rekrutteringen av lærlinger tidligere ikke har vært noe problem. Reform 94 stiller imidlertid større krav til skoleutdannelse og rekrutteringen til anleggsfagene.

Reform 94 stiller også høyere krav til lærebedriftene om god organisering av opplæringen. Det forutsetter gode instruktører som har evne til å lære opp ungdom.

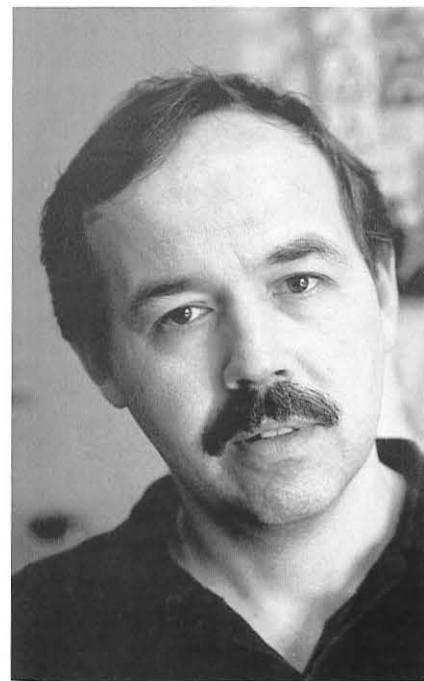
Det kan pekes på flere årsaker til at rekrutteringen av lærlinger til vegvesenets utedrift har vært vanskeligere i det siste: Lønn/kompensasjon i læretida, fagenes status, flytting og borteboing m.m. Mens lærlingene tidligere fra starten av ble oppfattet som verdiskapende arbeidskraft, går de nå først et år i opplæring og et år i verdiskapende arbeid. Dette har også medført endringer av avlønning. Begynnerlønn for lærlinger er nå 30 pst. av begynnerlønn for fagarbeidere, tilsvarende kr. 4000 pr. måned. Lønnen stiger andre halvår til 40 pst, tredje halvår til 60 pst, og siste halvår til 80 pst.

Riber peker også på det som ofte blir kritisert i Reform 94: Det stilles store krav til teori både i grunnkurs og videregående kurs. Dette oppfattes som en hindring for ungdom som ønsker en praktisk utdannelse.

- Hensikten er vel at alle skal finne en plass, også de som ikke trives så godt med matematikk, norsk og engelsk, undrer Riber.

Tilbakemeldingene fra oppsynsmenn og formenn som har den direkte kontakten med lærlingene, varierer også. Her tror Riber det er på sin plass med litt tålmodighet: Vi kan vel ikke vente at 17-18-åringene som kommer rett fra skolebenken skal være supermenn.


Både i vegvesenet og i privat anleggsvirksomhet fryktes det for sviktende rekruttering til anleggsfagene. Det er derfor behov for en aktiv markedsføring av mulighetene på dette området i tida som kommer.



Torstein Riber er ansvarlig for lærlingene i vegvesenet.

UVISS FRAMTID

for populære fritidseiendommer



I fjor ga fritidseiendommene en total leieinntekt på drøyt 20.000 kr, forteller Odd-Bjørn Rørendal, som styrer utleien av hyttene i fylket. Mest populær var Botnehytta på Tromøy, med 87 gjestedøgn, 55 med gjester fra andre fylker. Huset i Tvedestrand hadde 60 gjestedøgn, overveiende fra andre fylker. Vegvesen-ansatte over hele landet planlegger ferien slik at de kan reise fra hytte til hytte i ulike fylker og landsdeler, sier Rørendal.

VANT PÅSKE PÅ BJØRNEVANN

For ansatte i Aust-Agder er Bjørnevann-hytta populær i vinterhalvåret, med loddtrekning for vinterferie og påskeferie. Å vinne trekningen om på-

skeferien, er nesten like vanskelig som å vinne det store lodd i lotto.

- I år vant jeg påskeferien, etter å ha deltatt i loddtrekningen i 25 år, sier Rørendal. Det var artig. Ellers ser det ut til at interessen for fritidseiendommene er synkende. I år var det bare 45 som ville være med i påsketrekningen. Tidligere har det vært omkring 80.

VIKTIG VELFERDSTILBUD

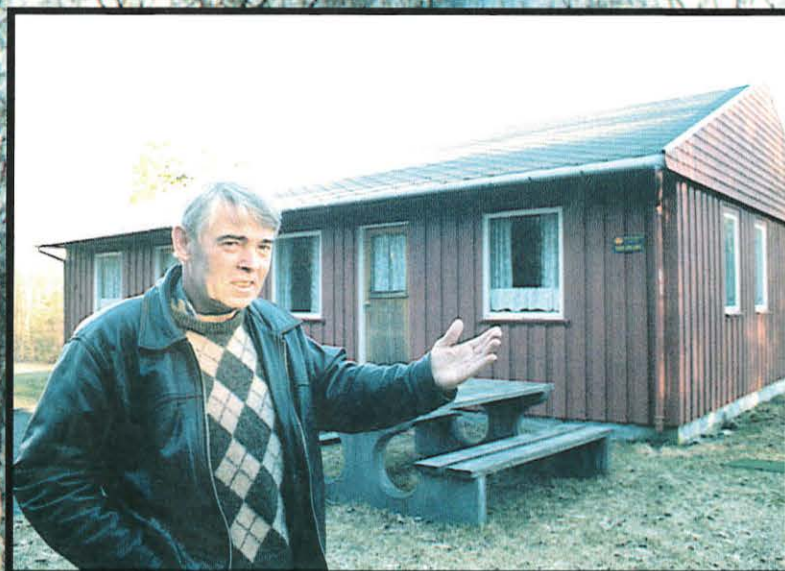
- Selv om interessen er synkende, synes jeg fritidseiendommene er et viktig velferdstilbud for våre ansatte. Det er jo et av de få velferdstilbudene i vegvesenet som er noe å skryte av. Fritidseiendommens framtid er, som så mye an-

net i vegvesenet en verdiberegnet fylker. Det er ikke ønsket å bli aktuelt. - Vi har vært i kan overtas av Rørendal, men edsverdi, blir c blir aktuelt. Produksjonssje som skal skje r - Etter at Vegdi etatens bygnin dommer, vil vi res med fritids

Statens vegvesen har i alle fylker hytter og andre eiendommer som leies ut til ansatte for en billig penge til fritidsformål. Noen fylker har mange tilbud, mens det i Aust-Agder er hyttene på Moisund, Bjørnevann og Botne, samt huset i Tvedestrand sentrum som ble ervervet i forbindelse med vegutbedring.



Vegvesenets fritidseiendommer omfatter både fjell og sjø. Bjørnevassbu er populær påskehytte, mens Botnehytta ligger midt i smørøyet for sommerferien. Odd-Bjørn Rørendal ønsker gjester velkommen både til fjellet og til sjøen.



uviss. Vegdirektoratet ba ifjor om g av fritidseiendommene i samtli- ommet signaler om at vegvesenet ke utgiftene til driften og at det vhende eiendommene.

på tanken om at eiendommene form for velferdsforeninger, sier ersonn som hyttene skal selges til mark- sannsynligvis så dyrt at det ikke

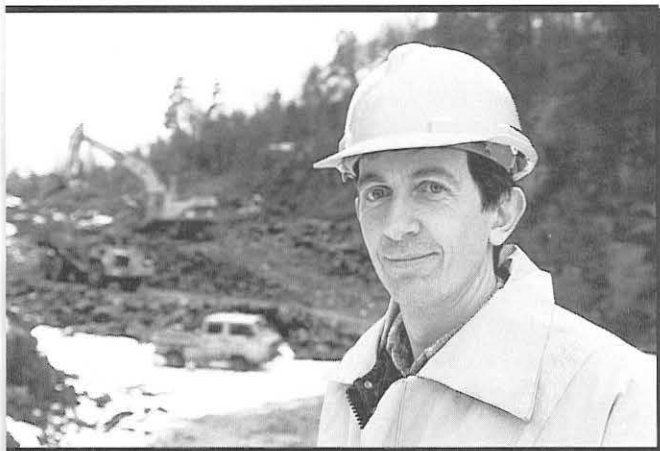
ens G. Andersen vet ennå ikke hva d fritidseiendommene.

toratet har vurdert verdien av ; driftseiendommer og fritidseien- retningslinjer for hva som skal gjø- ndommene, sier Andersen.



Ekstramillioner ga bråstart for E 18 Rannekleiv-Temse

 **Statens vegvesen**
Produksjon



Fra langsiktig planlegging til hektisk handling

Anleggsleder for Produksjon er Frode Seiersnes, som tidligere arbeidet i produksjonssjefens stab. Han har med seg to driftsoppsynsmenn og stikningsleder, Odd Olav Tveit og Åge Knutsen. Med egne folk og innleide maskiner var det i begynnelsen av mars totalt 30-40 mann i sving på anlegget.

- Overgangen fra jobben som seksjonsleder for produksjonsavdelingens stab er stor. Tidligere arbeidet jeg med langsiktige planer. Nå arbeider vi ut fra planer som skal omsettes i praksis med en gang og i høyt tempo. Nå skjer det noe hele tida. I perioder kan det virke stressende, men det er en interessant måte å jobbe på.

Samarbeidet mellom produksjon og utbygging fungerer utmerket. Jeg har ingen ting å utsette på arbeidsformen. Vi får planer via de faste byggemøtene, og diskuterer i tillegg daglig problemer og løsninger. Vi sitter ikke på hver vår tue, man arbeider på lag. Vi er begge en del av det samme vegvesenet. Det er en stor fordel at begge avdelingene har kontorer under samme tak. Vi løser problemer når de oppstår - uten at det er nødvendig å sende ut folk fra vegkontoret.



DA SØRLANDSPORTEN i siste nummer omtalte Rannekleiv-Temse-anlegget, var det høyst uvisst om det ville bli bevilgninger til anleggsstart i 1997. Under salderingen av statsbudsjettet ble det plussset på 15 mill. kr. i tillegg til de 10 millioner som fra før av sto på budsjettet til den nye E 18-parcellen. Det ble derfor ikke noe av at anleggsledelsen i ro og mak kunne forberede seg på en komfortabel anleggsstart i 1998, men måtte ta det på sparket og sette i gang straks. Nå yrer det av maskiner og folk i Nedenes-området og det er allerede satt tydelige spor i terrenget.

- Av bevilgningen på 25 mill. kan vi bruke 21 mill til Rannekleiv-Temse-anlegget, sier anleggsleder Harald Tobiassen. Fire millioner går til tilbakebetaling av et lån fra anlegget på Østerholtheia. To millioner er brukt til å kjøpe borryggen fra Østerholtheia.

- 19 mill. er for lite til en fornuftig drift. Vi søker derfor om å få videreføre lånet på 20 mill kr. som vi fikk for å fullføre Østerholtheia. Vi planlegger ut fra at vi kan bruke 39. Det vil gi mulighet for en optimal drift i 1997. Små startbevilgninger gir en tung sluttfase. Det er vanskelig å få til en rasjonell drift. Med åpning i år 2000 som vi nå tar sikte på, er det viktig å komme fort i gang med grovdriften. Greier vi ikke det, får vi en forferdelig topp i midtfasen.

- Det kan høres lenge til år 2000, men dette er et atskillig større anlegg enn Østerholtheia både i masser og penger. Overslaget er nå økt fra totalt 195 til 210 mill. Nye ting har dukket opp under detaljplanleggingen. Markedsprisen har også endret seg noe i det siste.



Bruker 200.000 kr. om dagen

Harald Tobiassen har i noen år vært den i vegvesenet i fylket som bruker mest penger. Det vil han være også fram til år 2000. Er det et tyngende ansvar?

- Nei, jeg tenker ikke sånn. Jeg er klar over at jeg pøser ut store pengebeløp, for tida går det med noe sånn som 150.000 kr. dagen. Når vi begynner med entrepriser, vil det gå med gjennomsnittlig ca. 200.000 kr. hver arbeidsdag. Samfunnet stiller krav om at pengene skal brukes på en effektiv måte og det er noe jeg har i bakhodet. Men jeg har også inntrykk av at folk legger merke til at vi ikke lenger sitter i en grøftkant i Vegusdal i flere år for å bygge en vegstubb. Nå setter vi i gang et sted og gjør oss fort ferdig. Det er ikke dermed sagt at det bare er kav. Jeg synes det er moro når det skjer mye. Hadde det ikke vært sånn, hadde jeg ikke orket å ha en sånn jobb.

Tobiassen kom til planavdelingen i 1989 etter fire år ved Statens vegvesen Telemark. Han har i mellomtida arbeidet åtte år i Asplan Viak. Tilbake i vegvesenet fikk han ansvaret for E 18-anlegget på Østerholtheia, der han hadde suksess med å sette inn store maskiner i grovdriftsfasen. Tobiassen er 40 år, og er glad for at han fikk slippe til som leder av fylkets største anlegg.

Den har en periode vært ekstremt lav. I det siste har det vært en prisstigning på bygg på 18 pst.

- Entreprenørene kan endelig tjene noe penger som er høyst påkrevet for nødvendige fornyelser av maskinparken.

NY METODE SPARER MILLIONER

Anleggsstarten skjedde på Nedenes, der det skal bygges et stort toplanskryss for tilkobling av den nye E 18 til rv. 420. Fra krysset fortsetter den nye E 18 vestover i en dyp skjæring gjennom Nedenesåsen. Dette arbeidet går for fullt.

I krysområdet er det meget vanskelige grunnforhold med inntil 25 m kvikkleire. Leirmasser kan stabiliseres på forskjellige måter, men her er det valgt en løsning som vil gi flere millioner i besparelse. Opprinnelig var det planlagt å legge vegen på lettfylling av samme type som ble brukt i Barbudalen. Dette var kostnadsberegnet til 6 mill. kr.

På Nedenes er det valgt en metode som har vært lite brukt her til lands: vertikaldrenering kombinert med forbelastning. Metoden har vært brukt i forbindelse med flyplassutbyggingen på Gardermoen og ved anlegg i Sverige. Dreneringen utføres av et svensk firma med rådgivere og spesialutstyr innleid fra Nederland. Det ser nærmest ut som en borerigg montert på en gravemaskin. Maskinen dytter flate dreneringsrør rett ned i det myke leirlaget med en avstand på 1,20 m. På denne måten dreneres en del av vannet ut og kvikkleiren blir stabil. Totalt vil det gå med 55000 m rør, som leveres i store ruller som blir klippet opp i passende biter etter at maskinen har puttet dem ned i bakken.

I det milde vinterværet ble det sølete og oppbløtt i området, og grunnen ville ikke bære den 40 m høye og 73 tonn tunge riggen.

(forts. neste side)



Her ble skytematter i store mengder tatt i bruk for å bære den tunge maskinen.

Oppå den drenerte leirmassen blir det fylt steinmasse som forbelastning med en overhøyde på 2 m i forhold til den ferdige vegen. Ved denne metoden vil setningene i grunnen forhåpentligvis være unnagjort i løpet av to år. Området skal nå ligge i fred i to år før kryssområdet gjøres ferdig. Uten drenering ville setningene tatt kanskje 30 år. Dreneringsjobben utføres på anbud til ca. en million kroner. Besparelsen kan bli på flere millioner i forhold til andre løsninger.

Løsningen med vertikal drenering og forbelastning er funnet i samarbeid med Karl Sigurd Fredriksen og Sigurd Langerød på laboratoriet. Vi prøver hele tida å finne fram til alternative løsninger. Vi må være klar til å gjøre om planene i en fart når det er lønnsomt, sier prosjektlederen.

FLYTTING AV SØPPELFYLLING

Det er nå mottatt signaler fra miljøvernmyndighetene at det ikke skal være innvendinger mot å flytte den gamle kommunale søppelfyllingen på Rannekleiv lenger inn på jordet. Massene som skal flyttes utgjør 30.000 kubikkmeter. Av dette er det beregnet at 10.000 kbm. er gammel søppel og resten jord og leire. Det er gjennomført undersøkelser som viser at søppelfyllingen ikke inneholder farlig avfall, plastavfall e.l. Det kan imidlertid være noe oljesøl i forbindelse med bilvrak. Med tanke på slikt avfall, vil det bli satt opp containere som dette kan plasseres i for transport til forkriftsmessig behandling, sier Tobiassen. Arbeidet med flytting av søppelfyllingen vil bli satt i gang i begynnelsen av april.

Produksjonsavdelingen skal i år utføre arbeid for 23 millioner på anlegget. Dette inkluderer flytting av søppelfylling og diverse betongarbeid. Dersom det blir gitt klarsignal for det, vil også arbeidet med Temsetunnelen i vestre del av anlegget bli satt i gang på ettersommeren eller høsten. Dette blir en ren entreprise ledet fra utbyggingsavdelingens anleggsledelse.

Tobiassen håper det blir mulig å få penger til å fortsette anleggsdriften i et fornuftig tempo. Dersom det ikke blir mulig å forlenge lånet for Østerholtheia, blir det bråstopp i juni:

- Da har vi brukt for mye allerede! Her gjelder det å ha is i magen. Jeg håper den nye vegplanen kan gi grunnlag for en mer forutsigbar langtidsplanlegging. Her kan kanskje Ericsson-saken hjelpe. Jeg orker ikke å være pessimist og regner med at vi vil få mulighet til å drive med noenlunde kontinuitet - hvis ikke politikerne finner ut at vi heller skal bygge jernbane på Brokelandsheia!

UTBYGGING- OG PRODUKSJONSLEDELSE

For første gang i Aust-Agder er både utbygging og produksjon etablert med ledelse ute på anlegget. For øyeblikket er det prosjektleder Tobiassen og hans nestkommanderende Geir Vidar Olsen fra utbyggingsavdelingen. I tillegg arbeider Annlaug Konnestad i halv stilling. Videre er det en rekke konsulenter engasjert i planleggingsprosessen.

- Dette er nødvendig for å komme ajour - vi ble jo tatt litt på senga da Stortinget bevilget penger til anleggsstart 21. desember. Vi har tildels planlagt rett foran maskinene, sier Tobiassen.

Utbyggingsavdelingens prosjektledelse har den overordnede ledelsen av hele anlegget, og har også den direkte ledelsen av de delene som settes ut på anbud. Produksjonsavdelingen skal utføre vegbygging og betongarbeid etter produksjonsavtaler som inngås med utbygging. Her er det forsøkt å komme fram til realistiske og konkurranse-dyktige priser.

For å sammenlikne prisnivå på egen drift og entrepriser, er det gunstig med begge deler på samme anlegg. Men oppgavene blir aldri helt sammenliknbare, medgir Tobiassen.

Til grovdriften på anlegget har produksjonsavdelingen leid inn de samme store maskiner og det samme utstyret som tidligere ble brukt på Østerholtheia. Det har i mellomtida vært en tur på Gardermoen. Utleier er Steintransport i Kragerø. Det er verken veger eller hus i anleggsområdet, slik at driften kan gå uten hindringer.

- Sett fra vår side fungerer samarbeidet mellom utbygging og produksjon godt, sier Tobiassen.

- Ved at vi har kontorer vegg i vegg på anleggsstedet, blir det lett å holde en nær kontakt. Byggherrens styring av anlegget blir lettere og vi kan løse oppgaver på sparket i stedet for å vente på byggemøtet.

- Det er ikke til å legge skjul på at vi i startfasen har følt oss litt på helene, sier prosjektleder Harald Tobiassen - vi har sagt ja takk til å ta i mot penger - men startbevilgningen kom så brått at vi ikke hadde alle planer klar. Det er utrolig mange detaljer som skal på plass. Derfor måtte vi leie inn ekstra planleggingskapasitet for å komme i forkant.

Det har vært noen lange areidsdager for ledelsen i de første ukene.

- I begynnelsen følte vi det grodde oss litt over hodet. Nå begynner tingene å komme på plass. Vi prøver ikke å stresse, men tar en sak av gangen og lar ikke problemene hope seg opp. Et eksempel på dette er at vi fant på å bruke skytematter under dreneringsmaskinen. Mildværet hadde da gjort bakken så bløt at det var frykt for at maskinen skulle kjøre seg fast eller kante. De nederlandske rådgiverne ville bruke tømmerflåter som de var vant til hjemmefra. Men vi fant en langt enklere løsning og kunne bruke utstyr vi hadde lett tilgjengelig. Slike problemer vil stadig dukke opp. Da gjelder det å finne gode løsninger.



Vegjordskifte "reparerer skader" på eiendommer ved E 18-utbyggingen

80-90 grunneiere blir berørt av E 18-utbyggingen Rannekleiv-Temse. Vegen legger beslag på totalt 170 da. Tidligere var det vanlig å gi grunneiere erstatning for eiendomstap ved at det ble avholdt skjønn.

Både landbruksmyndighetene og Statens vegvesen er kommet til at det kan ligge store samfunnsmessige gevinster i å løse grunnerersaker på en annen måte. Vegjordskifte etter spesielle retningslinjer ble gjennomført med stort hell ved utbyggingen av E 18 gjennom Vestfold. Dette er grundig dokumentert i en prosjektrapport fra landbruksavdelingen hos fylkesmannen i Vestfold, som er blitt retningsgivende for senere saker.

I Aust-Agder blir vegjordskifte tatt i bruk for første gang i forbindelse med Rannekleiv-Temse-utbyggingen, forteller utbyggingsavdelingen seksjonsleder for eiendom, Torbjørn Mykland. Han styrer den omfattende vegjordskifteprosessen i nært samarbeid med prosjektledelsen for E 18-utbyggingen.

- Da vi begynte å se på kartet for den nye veglinjen, så vi at langt over halvparten av eiendommene ville bli delt i to av den nye vegen, enkelte eiendommer ville bli delt i tre, med små teiger på hver side av E 18. Et av brukene, ved krysset i Nedenes-området, ville i sin helhet gå med til vegbyggingen, og gårdbrukeren ville ha mistet arbeidsplass og levebrød om vi ikke hadde funnet en annen løsning.

Ved vegjordskifte sørges det for bytte av jordstykker, slik at det blir sammenhengende eiendommer på hver side av vegen. I tillegg kjøper vegvesenet eiendommer som kan fordeles mellom grunneiere som må avstå grunn til vegbyggingen.

Gårdbrukeren som har avtatt grunn til vegen i Nedenesområdet, har nå fått en ny eiendom som minst tilsvarende arealet han hadde fra før, og er klar til å sette plogen i jorda når våren kommer, uten avbrudd i sin virksomhet.

Da arbeidet med den nye E 18 parsellen nærmet seg, var eiendomsseksjonen på utkikk etter egnede eiendommer til bruk i vegjordskiftet. Det viste seg snart at en eiendom på 70 mål var til salgs. Forhandlinger ble innledet, og handelen gikk i orden. Totalt er det nå kjøpt, eller under kjøp, ca. 320 mål i forbindelse med vegjordskiftet.

Vegjordskiftet gjennomføres av jordskifteretten, som registrerer eiendommene, bytter arealer og avgir kjennelse der det foreligger uenighet mellom partene. Jordskifteretten sørger for at de nye eiendoms grensene blir så fornuftige som mulig. Jordskifteretten i Arendal har ansatt en ekstra person som vil arbeide med vegjordskifte i en treårsperiode, til en total utgift av ca. 1 mill. kr, som må dekkes av Statens vegvesen.

Mykland er spent på hva det endelige resultatet av vegjordskiftet vil bli. Det er ikke sikkert at

vegvesenet vil komme bedre ut av det økonomisk enn med vegskjønn, men vegjordskifte gir mulighet for mange besparelser i form av reduserte pengeerstatninger og færre tiltak som underganger m.m.

- Alle brikker er ikke på plass ennå. Noen småsnipper gjenstår hist og pist. Men vi har så mye grunn til disposisjon at samtlige samtlige som avstår grunn i prinsippet skal sitte igjen med minst like store eiendommer som før.

Så langt har samarbeidet med grunneierne vært meget godt, sier Mykland.

Vegvesenet er nå ute i markedet for å sikre seg passende eiendommer i forbindelse med framtidige E 18-parseller både øst og vest for Arendal. Her er flere ting på gang, opplyser Mykland.

- Vegvesenet ødelegger eiendommer når vi bygger veg, men her prøver vi å reparere det som er mulig av omgivelsene. Erfaringen viser at der vi går inn og ordner grunnerverv på denne måten, er de berørte grunneiere godt fornøyd.



Mange eiendommer blir delt av nye E 18, sier Torbjørn Mykland.

Svar til Halvor Abusland

Vil gjerne få lov til å komme med noen opplysninger angående innlegget til Halvor Abusland i julenummeret av Sørlandsporten. Innlegget gjenspeiler frustrasjonen som er i anleggsdriften, spesielt gjelder dette de arbeidere som har lang arbeidsveg. Deres arbeidsdag begynner før kl. 6 om morgenen, og er ikke slutt før omkring 16.30 om ettermiddagen. Det burde være nok med så lang arbeidsdag om ikke arbeiderne i tillegg ble fratatt overskytende reisetid. Det er arbeidere som tapte inntil kr. 35000,- pr år på dette.

Som hovedtillitsmann har jeg også gjentatte ganger gitt uttrykk for dette, både i brev og telefon til forbundet, og ulike klubber har også sent skriv om det samme. Produksjonsdirektøren er også blitt informert. Det er etterhvert blitt sent 5 brev, i tillegg til ulike telefoner til forbundet om hva jeg mener om saken. Er det noen som ønsker

kopier av brevene kan disse fåes ved henvendelse til undertegnede. Eventuelle misforståelser som var oppstått er oppklart.

Som mange kjenner til, var det meningen at vi måtte belage oss på å sende arbeidere til Akershus, da bevilgningene for vårt fylke for 1997 var å betrakte som et krisebudsjett. Jeg tok da initiativ overfor lokale og sentrale politikere og sammen med bl.a. Torbjørn Borgi, samt noen fra Vest-Agder, var vi på stortinget 5. desember, hvor vi la frem vårt syn overfor deler av samferdselskomiteen. Som kjent fikk vårt fylke 20 millioner ekstra under salderingsbehandlingen.

Det er også slik at i ettertid kan en være fornøyd eller misfornøyd med ting som er sagt eller gjort, eller føle at en ikke strekker til, men da er det viktig og tenke fremover.

Jens M. Lindland
hovedtillitsmann



Maskinførere, forskalere, gartnere og overflatebehandlere fra produksjonsavdelingen tilpasser seg dagens undervisnings-samfunn med fagprøvekurs ved Blakstad videregående skole.

MASKINFØRER Alinn Rustad på Birkeland vegstasjon har 26 års praksis i vegvesenet, men er likevel ikke kvalifisert til å ta fagbrev i maskinførerfaget. Nå har han satt seg på skolebenken sammen med 12 kolleger i produksjonsavdelingen. I midten av mai regner han med å være klar til å avlegge teoretisk og praktisk fagprøve.

- Jeg gruer ikke til eksamen, lærerne sier det ikke er så vidløftig.

- Hvordan er det å slite skolebenken etter så mange år i praktisk arbeid?

- Det er greit, bare vi får tid til en kopp kaffe og en røyk innimellom!

Rustad er 51 år og tror ikke fagbrevet vil bety all verden for hans videre arbeidsliv, selv om han ikke vil takke nei til et ekstra lønnstrinn.

- Men for yngre folk er dette en veldig fordel. Nå for tida legges det stor vekt på skolegang og eksamenspapirer. Skal du skifte jobb, er det viktig å ha papirene i orden.

Ni maskinførere deltar i undervisningen, som foregår på Blakstad videregående skoles avdeling på Skarsbru. Videre er det to som skal ta fagbrev i anleggsgartnerfaget, en i overflatebehandling og en i forskaling og armering. Fagopplæringslovens paragraf 20 tillater arbeidstakere med tilstrekkelig praksis å gå opp til fagprøve etter å ha gjennomgått et kurs i teori, et såkalt paragraf 20-kurs. I tillegg til folk fra vegvesenet er det også deltakere fra kommuner og private entreprenører, forteller Nils Inge Øyna, leder for avdeling Skarsbru og ansvarlig for det spesielle undervisningsopplegget.

Kurset for vegvesensansatte er noe forkortet i forhold til ordinære paragraf 20-kurs, deltakerne må derfor avlegge teoretisk og praktisk prøve i regi av fylkeskommunens fagopplæringskontor. Kurset er individuelt tilpasset med fellesundervisning for samtlige faggrupper så langt det er mulig - og egen undervisning i små grupper for fagene med få deltakere.

TO KVELDER I UKA

Undervisningen foregår to kvelder i uka, fire timer hver kveld. Både reise og undervisning foregår utenfor arbeidstid og uten kompensasjon fra arbeidsgiveren.

Statens vegvesen betaler imidlertid for undervisning og materiell, totalt ca. 180.000 kr. for hele kurset.

Samtlige av deltakerne har rikelig med praksis, med både 10 og 20 år i aktiv tjeneste i sine respektive fag. Det er stor variasjon i alder - de eldste er godt opp i 50-åra.

SPREKT GJORT

- Jeg synes det er sprekt gjort av folk med så lang praksis, og kanskje med liten skolebakgrunn, å sette seg på skolebenken for å kvalifisere seg for fagprøven. Det krever at motivasjonen må være god. Det er også mitt inntrykk etter å ha undervist på kurset. Det var god respons fra deltakerne og vi har hatt en interessant utveksling av erfaringer, sier Øyna.

- De fleste vil vel oppleve at selv om de kjenner sitt fagområde, vil en gjennomgang som et slikt kurs bevisstgjøre dem det de kan fra før. Nye kunnskaper blir det vel ikke så mye av, men foran en fagprøve er det nyttig med en systematisk gjennomgang av det som er ervervet gjennom mange års praksis.

Normalt er det ikke økonomisk mulig å holde egne kurs for faggrupper med 1-2 deltakere, men ved dette spesielt tilpassede opplegget har det gått. Øyna synes det er hyggelig å kunne kvittere for godt samarbeid mellom skolen og vegvesenet ved et tilbud som dette.

REPETISJON AV GAMLE KUNNSKAPER

Gartner Jon Furre, 55 år, ved Skarpnes vegstasjon har solid faglig bakgrunn, men trenger kurset for å tilpasse seg dagens utdanningsamfunn. Før han begynte i vegvesenet i 1964, hadde han tatt full gartnerutdannelse på Dømmesmoen gartnerskole.

- Det er litt uvant å sette seg på skolebenken igjen i min alder. Litt spent er jeg nok, men det får gå som det kan. Med to undervisningskvelder i tillegg til fullt arbeid kan det bli litt stritt, men det var er tilbud jeg ikke ville si nei til.

- Lærer du noe som du kan ha nytte av i ditt daglige arbeid?

- Det blir mest som en repetisjon av det jeg har lært før, men det er jo over tredve år siden jeg gikk på gartnerskolen, så litt repetisjon er kanskje på sin plass.

FAGKOMPETANSE

Produksjonssjef Jens G. Andersen kan fortelle at dette tilbudet har gått til alle som var interessert i å gå opp til fagprøven.

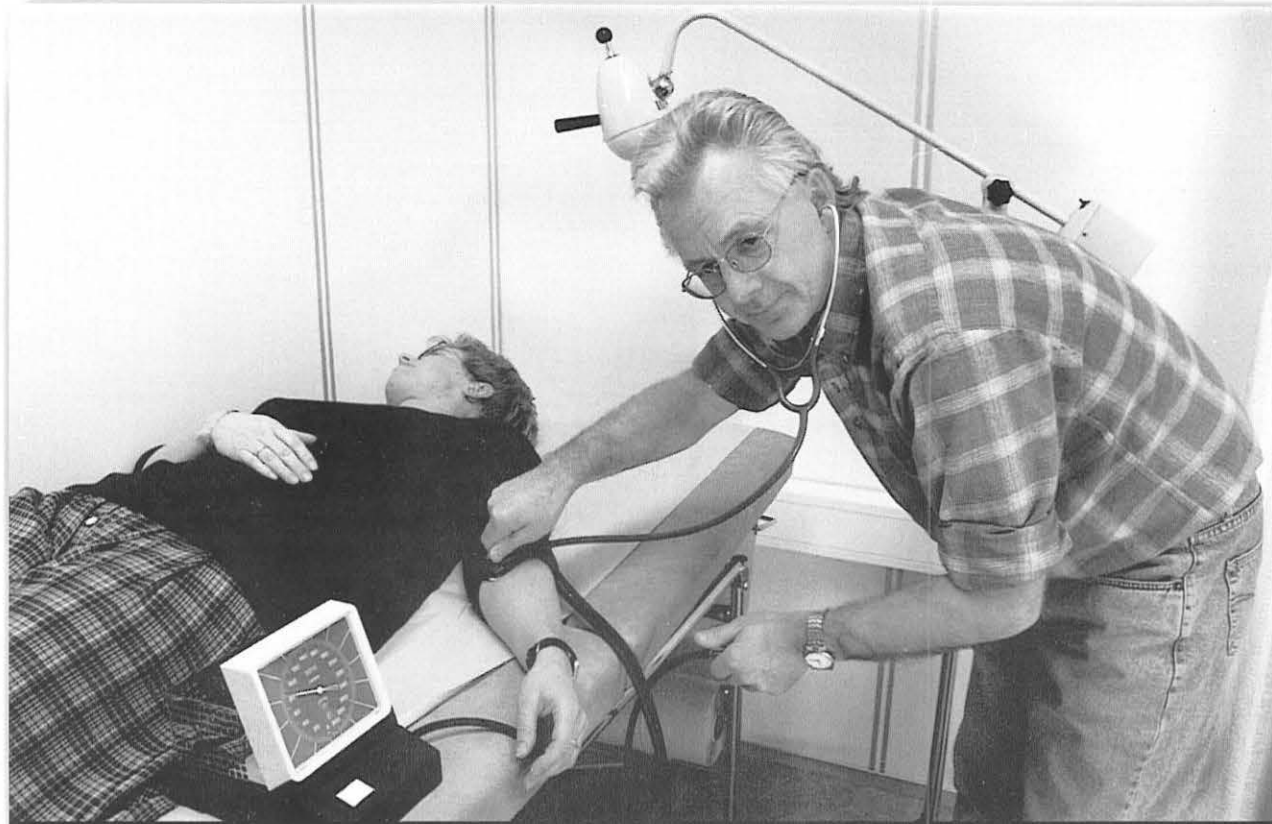
- Dette er et ledd i tilpassingen av våre utestyrker med en god og variert fagkompetanse. Vi forsøker å få folk til å skaffe seg opplæring i fag som avdelingen har bruk for, og har i en viss grad forsøkt å styre folk mot fag som vi ønsker å styrke. Utfordringen er hele tida å utvikle kompetanse slik at vi kan utføre vårt arbeid med god kvalitet og til en konkurransedyktig pris. Nøkkelen til dette er en arbeidsstyrke med riktig kompetanse. En dyktig, innsatsvillig og kompetent arbeidsstokk er hovedårsaken for at vi skal lykkes i den nye konkurransesituasjonen, og bevare våre arbeidsplasser, understreker produksjonssjefen.



Alinn Rustad har kjørt veghøvel i flere tiår, skal nå ta fagbrev.



Jon Furre - skal ta fagbrev i anleggsgartnerfaget.



*Generell helse-
sjekk har liten
verdi, sier
lederen av
Bedriftshelse-
tjenesten Sør,
dr. Knut Åsen.*

Bedrifts- helse- tjenesten

- fra "helsesjekk" til forebyggende virksomhet

HAN ER EN AV DE TØFFESTE anleggskarene i vegvesenet. Når det blir snakk om legebesøk, ta av seg på overkroppen, blodprøver, urinprøver og blodtrykk, blir han blek og får kaldsvette. Men legens fagkyndige klapp på skulderen: Her er alt i orden! - det setter han pris på. - Det er en av de gildeste dagene i året. Den må dere ikke ta fra oss, sier han, og ber pent om å få være anonym.

Arbeidstilsynet pålegger en bedrift som Statens vegvesen å ha en bedriftshelsetjeneste, som også arbeider i henhold til arbeidsmiljøloven. Statens Vegvesen Aust-Agder var tidligere medlem i bedriftshelsetjenesten som ble drevet i regi av Norsk Folkehjelp i Arendal.

Etter hvert som virksomheten vokste i omfang, ble det i stedet bestemt at medlemsbedriftene skulle eie og drive en bedriftshelsetjeneste på ikke kommersiell basis. Denne fikk navnet Bedriftshelsetjenesten Sør Arbeidsmiljø og Helse. I fjor flyttet den inn i nye lokaler på Stoa. Tjenesten ledes av årsmøtet og et styre på seks personer, tre fra arbeidsgiverne og tre fra arbeidstakerne i medlemsbedriftene. Styret tilsetter personell og har økonomisk ansvar og arbeidsgiveransvar for virksomheten.

Bedriftshelsetjenestens 95 medlemsbedrifter har nå 3850 ansatte. Bedriftene betaler en fast medlemskontingent på kr. 900 pr. ansatt.

Bedriftshelsetjenesten Sørs daglige leder er dr. Knut J. Åsen. Han kan fortelle at bedriftshelsetjenestens oppgave er å forebygge at arbeidstakerne blir syke på grunn av sitt arbeid. Tjenesten har som overordnet mål å bistå arbeidsgivere og arbeidstakere med sin kompetanse slik at det kan skapes et fullt forsvarlig arbeidsmiljø som fremmer trygghet, trivsel og sikkerhet, og der helseskader ikke oppstår eller utvikles.

Bedriftshelsetjenesten arbeider ut fra forskrifter gitt av tjenestens styre og årsmøte, og ut fra retningslinjer gitt av arbeidstilsynet. Disse forskriftene omfatter ikke generell helsekontroll av alle ansatte, påpeker dr. Åsen. Bedriftshelsetjenesten ønsker nå å drive mindre med tradisjonelle helsekontroller og prioritere oppgaver som gir helsegevinst.

"HELSEJJEK" HAR LITEN VERDI

- Regelmessige helsekontroller gir arbeidstakerne en viss trygghetsfølelse, men dette er omtrent også den eneste fordelen med denne typen kontroll, sier Åsen.

I vegvesenet innkalles alle nyansatte til helsekontroll. Deretter er det kontroll en gang hvert tredje år.

- Generelle helsekontroller av folk som føler seg friske er ikke nevnt i våre forskrifter, og vi anser nå denne typen for rutinekontroll som nærmest verdiløs. Vi er klar over at arbeidstakerne er opptatt av dette, og har brukt en del tid på å informere om det vi mener det er viktigere å satse på. Det kan være grunnlag for å måle blodtrykk og kolesterol med noen års mellomrom, men ellers er det små muligheter for å finne alvorlig sykdom hos folk som føler seg friske ved å lytte, klemme, ta senkning og foreta andre kliniske undersøkelser. Dersom folk likevel ønsker denne typen regelmessig kontroll, f. eks. årlig, bør de få det utført hos sin faste lege.

Om bedrifter har en egen personallege som utfører denne typen tjenester, kan det oppfattes som et skattbart frynsegode.

- Bedriftshelsetjenestens oppgave er derimot å drive målrettede helsekontroller av personer som det er grunn til å tro er utsatt for arbeidsmiljø som kan framkalle sykdom, understreker Åsen. Her er det muligheter for helsegevinst, og her ønsker bedriftshelsetjenesten å øke sin innsats.

Generell helsekontroll av alle ansatte i bedriftshelsetjenestens ansatte er også en tidkrevende oppgave, som ikke lar seg løse innenfor de nåværende økonomiske rammer som tjenesten arbeider under. Det ser ikke ut til å være aksept for en vesentlig økning av medlemskontingenten.

VARIERT KOMPETANSE

Bedriftshelsetjenesten er bemannet med to leger, tre bedriftsfysioterapeuter, to bedriftssykepleiere, en yrkeshygieniker og to kontormedarbeidere. Den ene legestillingen har i en periode stått ubesatt, men ny lege er ansatt og tiltrer 1.8. Den ubesatte stillingen, samtidig med flytteprosessen, har i en periode gitt ekstra belastning på personalet i bedriftshelsetjenesten.

Åsen har selv ledet virksomheten siden han begynte for fem år siden. I den perioden har det vært fire leger ansatt i tjenesten. Det har ikke vært enkelt å få leger som ønsker på å satse på denne virksomheten. Åsen tror det kan ha sammenheng med at legene finner det lite nyttig å drive med helsekontroll.

Bedriftshelsetjenesten har en variert fagkompetanse innenfor helse, miljø og sikkerhet som dekker ulike sider ved arbeidslivet. Lege, sykepleier, fysioterapeut og yrkeshygieniker driver med kartlegging av ulike forhold ved bedriftene og vurderer risiko for helseskader.

- Når det gjelder vegvesenet, er vi opptatt av folk som er utsatt for støv, støv og farlige kjemika-

lier. Slike grupper arbeidstakere kan det være riktig å innkalle til regelmessige kontroller. Men heldigvis har bedriften god tradisjon i bruk av verneutstyr og har lenge tatt vernearbeidet alvorlig.

RÅD OM ERGONOMI

Bedriftshelsetjenestens fysioterapeuter arbeider med ergonometri og har gjennomført kartlegging av samtlige arbeidsplasser ved medlemsbedriftene. Her er de opptatt av arbeidsstillinger, utførelsen av arbeidsoppgaver m.m. Dette omfatter også kontorarbeidsplasser.

- Vi ønsker å bli tatt med på råd når det er aktuelt med innkjøp av kontorutstyr m.m., sier Åsen, og viser til at vegvesenet kunne unngått noen problemer om dette hadde vært gjort da det ble kjøpt inn nye kontormøbler på vegkontoret for et par år siden.

Yrkeshygienikeren er opptatt av innemiljø og måler støv, støv og gasser i industrien og i kontorlokaler. Det ble forleden registrert dårlig inneklimate i vegkontorets resepsjon. Bedriftshelsetjenesten har påtalt dette, med forslag om at renholdsrutinene vurderes.

- Det kan ofte være enkle og banale forhold som det er lettere for en utenforstående å sette fingeren på, sier Åsen.

SYKEFRAVÆR GÅR I BØLGER

- Vegvesenet er bekymret over økende langtidssykefravær. Hva kan bedriftshelsetjenesten gjøre med det?

- Sykefravær går gjerne i bølger. I perioder med stor andel av eldre arbeidstakere, må vi regne med noe mer sykefravær. Når en aldersgruppe har gått av med pensjon og er erstattet med yngre folk, vil sykefraværet gå noe ned igjen. Dette er det vanskelig å gjøre noe med. Vi ser også at sy-

En del av personalet i Bedriftshelsetjenesten Sør: bedriftssykepleier Laila Vehus, sekretær Anne Torgersen, bedriftssykepleier Ingeborg Skretting, sekretær Ellen Øygarden og dr. Knut Åsen.



kefraværet stiger noe i høykonjunktur, mens det er mindre fravær i dårligere tider. I tilfeller med langvarig sykefravær kan bedriftshelsetjenesten kobles inn og vi kan se om det er noe vegvesenet kan

gjøre for å få folk i arbeid igjen. Vi har nå utviklet spesielle rutiner for dette.

Vi kjenner jo bedriften bedre enn legen som sykemelder og kan anbefale tilrettelegging eller omplassering, som det er gode tradisjoner for i vegvesenet.

I stedet for å innkalle til rutinekontroll på legekantoret er bedriftshelsetjenesten opptatt av å møte arbeidstakerne på arbeidsplassene. Ved å snakke med arbeidstakerne i sitt eget arbeidsmiljø og ved å observere forholdene de arbeider under, vil grunnlaget for forslag til forbedringer bli bedre.

KURSVIRKSOMHET

Bedriftshelsetjenesten driver også en omfattende kursvirksomhet. Det er holdt 40 timers kurs for i arbeidsmiljø for verneombud og verneledere, det er holdt førstehjelpskurs, det er holdt kurs i ergonomi og egentrening og det er holdt røykeavvenningskurs.

Nye kontorlokaler på Stoa ble tatt i bruk i mars i fjor. De tidligere lokalene på Tyholmen ble for små og det var vanskelig med parkering for ansatte og brukere. De nye lokalene er på 340 kvm. Det er kjøpt inn nye, ergonomisk riktige (får vi tro) kontormøbler og nytt datautstyr med oppdatert programvare.

En fullverdig bedriftshelsetjeneste

Administrasjonssjef Anne Sofie Samuelson har sittet i styret for bedriftshelsetjenesten. Nå er hun vararepresentant og administrasjonsavdelingen har ansvaret for kontakten med bedriftshelsetjenesten. Hun legger ikke skjul på at det blant de ansatte hersker ulike oppfatninger og forventninger om hvilke tjenester bedriftshelsetjenesten skal yte.

- De vet at vi betaler et relativt høyt beløp for vår bedriftshelsetjeneste og noen mener at det vi får igjen er lite i forhold til det vi betaler. Det er imidlertid ingen tvil om at Bedriftshelsetjenesten Sør tilbyr en fullverdig bedriftshelsetjeneste som dekker alle pålegg etter arbeidsmiljøloven.

Den skal drive forebyggende virksomhet, men skal ikke utføre kurativ tjeneste. Dette behovet må dekkes av den enkeltes primærlege og vi understreker betydningen at alle tar ansvar for sin egen helse ved å etablere en god kontakt med sin primærlege.

Bedriftstjenestens oppgave er ikke å behandle enkelte sykdomstilfeller, men å forsøke å forebygge at større eller mindre grupper av våre ansatte blir syke eller får helsemessige skader som en følge av forhold i utøvelsen av vårt arbeid. Med

andre ord er det snakk om kartlegging og gjennomføring av såkalt målrettet helsekontroll.

- Både hos oss og i andre bedrifter har de ansatte forventninger til at bedriftshelsetjenesten skal gjennomføre regelmessig helsekontroll av alle arbeidstakere. Bedriftshelsetjenesten mener det ligger utenfor retningslinjene og forskriftene for hva den skal drive med.

- Her må vi skille mellom den lovpålagte bedriftshelsetjenesten, og en personallegeordning som mange tydeligvis ønsker seg. Bare et fylke, såvidt jeg vet Rogaland, har egen personallegeordning. Dersom vi ønsket å innføre dette som en velferdsordning i vårt fylke, måtte vi inngå avtale med en privatpraktiserende lege som kunne ta i mot våre ansatte på regelmessige kontordager.

- Som en stor kjøper av tjenester fra Bedriftshelsetjenesten Sør kan vi imidlertid framføre ønsker og inngå avtaler om hva tjenesten skal omfatte. Dette arbeider vi med, og er her i en god dialog med bedriftshelsetjenesten, sier Samuelson, og regner med at en slik avtale vil bli inngått med det første.

ØKENDE LANGTIDSFRAVÆR

HMS - helse, miljø og sikkerhet, er et aktuelt tema i vegvesenet i fylket for tida. Det er ambisøse mål på å redusere både sykefravær og antall arbeidsulykker. I 1996 var det 5,15 pst sykefravær blant de ansatte, en betydelig økning fra foregående år. Økningen skyldes langtidsfravær på grunn av slitasjeskader og hjerteproblemer. Det arbeides med rutiner for oppfølging av sykefravær og for avdekking av sykdom som kan ha forbindelse med arbeidet.

Produksjonsavdelingen opplyser i sin årsrapport at totalt sykefravær utgjør totalt 2364 dagsverk eller 10,2 årsverk, til en lønnskostnad av 2,3 mill. kr. Det vesentlige av dette er langtidsfravær over to uker.

I 1996 var det åtte arbeidsulykker som medførte fravær ut over skadedagen. Disse skadene førte til totalt 81 fraværsdager.

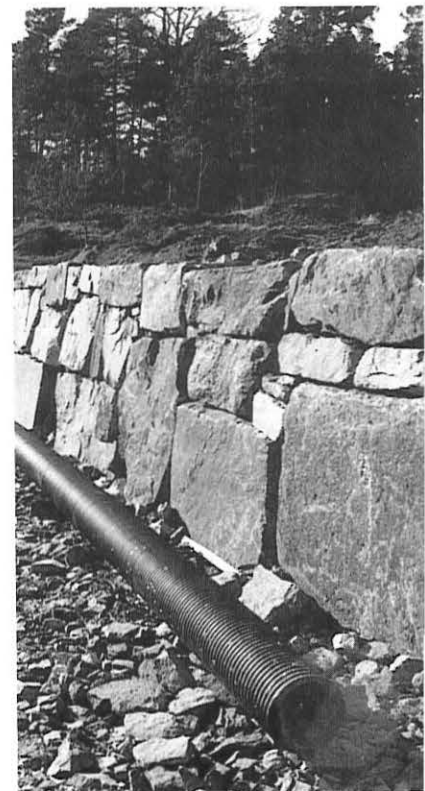
Arbeidsmiljøutvalget arbeider videre med disse sakene. Bl.a. skal det hentes foredragsholdere om sikkerhet fra oljevirksomheten i Nordsjøen. Det er også gjennomført 40 timers obligatorisk kurs for verneombud og arbeidsledere.

- Vi ønsker å trekke bedriftshelsetjenesten inn et tettere samarbeid om denne typen forebyggende arbeid. Dette er en prosess som er i gang, sier Samuelson.

Brukervennlig trafikkstasjon for publikum og ansatte

Jeg viser til siste nummer av Sørlandsporten og intervjuet med meg som vegvesenets medlem av byggekomiteen. I intervjuet forekommer det en del faktiske feil/misforståelser angående den nye EØS-kontrollen av personbiler som skal innføres fra 1.1.-1998. Her står følgende: Kontrollen "skal" utføres ved bilverkstedene. Dette er selvfølgelig ikke riktig. Bileierne kan fritt velge om de vil bruke private verksteder eller få utført kontrollen på en trafikkstasjon. Det er også avklart av vegvesenets del av denne bilkontrollen skal utføres på trafikkstasjonene. Produksjonsavdelingen kan komme inn i bildet ved at det i perioder lånes ressurser for å dekke svingninger i behovet.

Med hilsen
Anders Noddeland



Uenighet om spisepausen

Jeg viser til siste nummer av Sørlandsposten og intervjuet med meg med overskriften "Rettferdige lønns- og arbeidsvilkår er hovedsaken". Jeg takker for et hyggelig intervju. Jeg ønsker imidlertid å utdype dette med arbeidstid noe grundigere. Det som sto på trykk ble ikke helt dekkende for det jeg mente.

Jeg uttaler i intervjuet at jeg er opptatt av at vi skal ha lik arbeidstid. Mitt eksempel på dette var fra en trafikkstasjon der vi i dag har forskjellige avtaler om praktisering av om spisepausen skal være inklusiv eller eksklusiv arbeidstiden.

Vi vet at folk fra oppsynsgruppen/utedriften er ansatt på vilkår der de ikke har betaling for spisepausen. Ansatte på vegkontoret har en annen ordning. De har spisepausen inklusiv og kan derav jobbe en halv time mindre pr. dag. De må da stå til disposisjon for arbeidsgiver denne halvtimen. Vi kan ikke stikke av i spisepausen og la være å ta telefon/besøk osv. Det kan folk ute i driften. Arbeidsgiver kan selvfølgelig pålegge en oppsynsmann å være tilgjengelig i spisepausen. I tilfelle må vedkommende da ha denne halvtimen betalt eller avspasert. Dette regulerer arbeidsmiljø-

loven. Vi har rettstvister fra andre etater som avklarer dette.

Vegdirektoratet hevder feks at ingeniører som er ansatt på vegkontoret skal følge utedriftens vilkår når de er på tjenestereise/markarbeid. Dette kan ikke Nito/Nif være enig i. Vi mener dette ikke er avklart i ansettelsevilkårene og vi har derfor gitt beskjed til våre medlemmer om ikke å praktisere dette. Lokalt i Aust-Agder ser de forskjellig på en tjenestereise og å utføre markarbeid. Ved markarbeid har en gjerne med seg en sommerhjelp eller en tjenestemann fra driften til å hjelpe til. De mener da det er naturlig å benytte utedriftens vilkår. Hvorfor kan ikke disse gruppene følge ingeniørens vilkår når disse arbeidene foregår?

Ta et annet eksempel fra en trafikkstasjon. Skal en følge Vegdirektoratets syn, skal en sensor som har tjenestereise til Lillesand en gang i uken praktisere utedriftens arbeidsvilkår? For dem ville dette være utenkelig og forunderlig. Vil ledelsen ha en slik ordning, må de i tilfelle betale ekstra for dette, eller at vi får denne halvtimen avspasert. Vi tar utgangspunkt i våre ansettelsevilkår som for oss er å ha spisepausen inklusive i arbeidstiden.

Slik saken står nå, er det ikke enighet mellom arbeidsgiver og organisasjonene.

Med hilsen
Anders Noddeland

Trommestadveien - His kirke

Trommestadveien - His kirke - en strekning på 940 m og første byggetrinn i et gammelt vegprosjekt for å bedre trafikkforholdene ved His kirke, er nå under bygging. Anlegget omfatter vegforbindelse mellom Kirkeveien og Trommestadveien med fortau, en stor rundkjøring i krysset med Kirkeveien og parkeringsplass for 30 biler for kirken.

Skjønn for prosjektet ble avholdt så tidlig som i 1979 - men planen er endret siden og foreligger nå som reguleringsplan. Det er bygd 90 kvm. "ovelandsmur" ved rundkjøringen og med tanke på de velpleide omgivelsene rundt kirken vil anlegget få en god finish. Det skal også bygges støyskjermer og støyvolder for å skjerme kirkegården. Av hensyn til planlagt byggefelt i Nyskogen bygges det også fortau langs den nye vegen. Anlegget er kostnadsberegnet til 6,2 mill kr. og skal være ferdig i september i år, forteller avdelingsingeniør Øystein Tobiassen i utbyggingsavdelingen.

Neste byggetrinn i reguleringsplanen omfatter også rundkjøring i krysset mellom Trommestadveien og Kirkeveien. Når dette kan finansieres, er uvisst.

Overskuddstein fra anlegget brukes til utbedring av en mindre parsell på strekningen Slåbervig - Sandvika. Anlegget bygges i egen regi av produksjonsavdelingen under ledelse av oppsynsmann Anders Herman Hermansen.



Rønbeck vil prioritere trafiksikkerhet - og kutter budsjettene

I FORSLAGET TIL RIKSVEGBUDSJETT for Aust-Agder i 1998 er det satt av 4,7 mill til gang- og sykkelveger og 4,5 millioner til trafiksikkerhetstiltak som skal brukes til busslommer, fartsdempere, fotgjengeroverganger etc. Behov for tiltak bare til trafiksikkerhet beløper seg til ca. 35 mill kr. Nye trafiksikkerhetstiltak i forbindelse med skolestart for seksåringer, og ulykkesanalyse for 1997 i samarbeid med Vegdirektoratet gir en ytterligere økning i størrelsesorden 25 mill. kr. Samlet behov blir dermed ca. 60 mill. kr.

Med en slik avgrunn mellom behov og midler, kunne det nesten virke som en vits at seksjonsleder for trafikk, Svein Harald Søndena, kunne opplyse at Statens vegvesen vil dele ut refleksvester til alle seksåringer og sjuåringer, til en kostnad av ca. 200.000 kr.

- Det var ikke ment som en vits, sier Søndena. Ved å dele ut vester, vil vi rette oppmerksomheten mot barna. Bilistene må være oppmerksom på dem og ta sin del av ansvaret. Det er feil å si at barn uventet løper ut i vegen. Når vi ser barn på en bussholdeplass, må vi vente at de plutselig løper ut i vegen, og innrette oss deretter!

BEHOV FOR 60 MILL.

Men Søndena ønsker selvsagt at det skal satse på langt mer enn refleksvester:

- Skulle vi bygge et tilfredstillende gang- og sykkelvegnett langs riksvegene i fylket, ville det koste ca. 400 mill kr. Hovedårsaken til at det blir så høye beløp, er at det kreves sikre kryssingssteder for de yngste skolebarna i form av undergang eller gangbru. Det kan fort bli ganske mange slike, og på mange strekninger vil det også være nødvendig med gang- og sykkelveg på begge sider.

- Nå vil jeg si at vi har fått gjort ganske mye med bygging av gang- og sykkelveger og sikring av farlige punkter de siste 10 - 15 år - men nå virker det merkelig nok som om vi skal få en innstramning. Budsjettet for inneværende år var riktig ille, alle bevilgninger til gang- og sykkelveger ble strøket. Samferdselsminister Rønbeck sier hun vil prioritere miljø- og trafiksikkerhet, men i virkeligheten har det aldri vært så ille som etter at hun ble samferdselsminister. En kan lure på om sentrale myndigheter har oversikten over hva de gjør. Budsjettforslaget for neste år er noe bedre, men langt mindre enn behovet, og langt mindre enn vi hadde håpt å få til disposisjon, sier Søndena.

Trafiksikkerhetsseksjonen har arbeidet med en rekke tiltak i nært samarbeid med kommunene. Vest for Lillesand er det sterkt behov for sammenkobling av gang- og sykkelveg langs og på begge sider av E 18. Her er det nå nesten ikke mulig å komme fram for syklende, sier Søndena. Ny Blakstad bru med gang- og sykkelveg ligger inne i budsjettforslaget og vil bli realisert dersom totalrammene blir økt ut over budsjettet for inneværende år. Dette gir imidlertid bare en kort gang- og sykkelvegstreking.

Det arbeides med en del rundkjøringer for å bedre kryssingsmulighetene for fotgjengere. Rundkjøringene reduserer hastigheten på biltrafikken og reduserer faren for fotgjengere og syklende. Slike rundkjøringer planlegges bl.a. på rv. 411 ved Laget, på rv. 39 sør for Byglandsfjord, ved rv. 410 ved Bergsmyr i Tvedestrand og i Terje Løvås veg i Grimstad. Ved slike rundkjøringer kan det også bygges opphøyde gangfelt. Men her vi må vi avveie forhold til fotgjengere og forhold til bilister. Dersom vi prioriterer fotgjengerne i ekstrem grad, kan vi f.eks. få flere bilulykker.

Vi må også være oppmerksom på at fotgjenger- og syklistulykker utgjør bare en liten del av det totale ulykkestallet. En merkbart reduksjon i denne typen ulykker fører bare til en liten reduksjon i samlet tall for ulykker.

PRIORITERER SEKSÅRINGENE

Etter en konferanse om trafiksikkerhet for halvannet år siden, ba Statens vegvesen i samarbeid med Trygg Trafikk, fylkeslegen og undervisningsetaten kommunene se på hva som kunne gjøres for å bedre trafikkforholdene for seksåringer. Kommunene har etter dette arbeidet med registrering av forholdene på skolevegene og sett på mulige løsninger. Her er det kommet fram både nye og gamle problemstillinger.

- I det videre arbeidet forsøker vi nå å prioritere mer ut fra seksåringsproblematikken enn det vi har gjort tidligere. Dette resulterer i en del endringer i forhold til det vi har gått inn for tidligere. Vi hadde håpet på å få en økning bevilgninger slik at vi kunne prioritere seksåringene, uten at vi dermed måtte kutte ned på prosjekter vi tidligere har sagt vi skal gjøre noe med. Det er klart at vi møter skuffelse både blant kommuner og enkeltpersoner som vi har hatt et godt samarbeid med når planlagte tiltak ikke kan gjennomføres fordi vi mangler bevilgninger.

- Grimstad kommune har satset spesielt på trygging av skolevegen for seksåringer. Hva skjer her?

- Grimstad laget en god oversikt over forholdene med prioritering av tiltak som busstopp, busslommer m.m. Her skal vi nå se på hva vi kan gjøre sammen med kommunen. Noe av dette er rene kommunale saker, i noen tilfelle kommer vegvesenet inn i bildet. Det er bl.a. snakk om vegbelysning, nye gang- og sykkelvegstreknings og sikring av kryssingssteder. En større sak er gang- og sykkelveg langs E 18 ved Østerlød. Men med dagens bevilgningstakt, er dette noe som ligger langt inn i framtida.

ARENDA "FRISKMELDER"

Arendal kommune har valgt en annen, og ikke mindre interessant veg. De tar utgangspunkt i skolen og tar for seg skolevegen og tiltak som kan realiseres for å "friskmelde" så mye som mulig, og helst hele skolevegstreknings. Her er det aktuelt med forholdsvis enkle tiltak som opphøyde fotgjengeroverganger og gangfelt. Dette blir en rimeligere løsning. I Arendal er det en fordel at en del av skolevegene ikke følger hovedvegene. Mange av disse vegene har imidlertid svært stor trafikk, men de fleste har 50 km/t fartsgrense.

LYS PÅ E 18 GA IKKE FÆRRE ULYKKER

- Forbedring av vegene resulterer ikke alltid i færre ulykker?

- Mange trafikanter tar bedre vegstandard ut form av redusert tidsforbruk, dvs. høyere hastighet. Her er det viktig at en vegstreknings har en nøyaktig ensartet standard. At vi har fått belysning på hele E 18, har foreløpig ikke gitt nedgang i ulykker.

Dette kan kanskje forklares med at vi fra før av hadde belysning på de mest trafikerte og ulykkesutsatte strekningene. Det kan virke som om trafikantene i stedet for en sikkerhetsgevinst har oppfattet den sammenhengende belysningen som en framkommelighetsgevinst.

Mange som tidligere vegret seg for å kjøre i mørket, velger nå å kjøre på kveldstid. Folk finner det mindre anstrengende å kjøre om kvelden, en fordel ikke minst for yrkessjåførene. Belysningen på E 18 er derfor på ingen måte mislykket, selv om vi ennå ikke har kunnet registrere en direkte reduksjon i ulykker. Fordeler som at bussjåfører lettere får øye på passasjerer som venter på bussen og at bilister lettere ser vegvesenets folk som arbeider på vegen, er også av betydning.

ULYKKESTATA PÅ KART

Trafikkseksjonen har nå fått ulykkesdata fra vegdatabanken plottet inn på kart over hver kommune. Disse viser at ulykkestettheten er størst i kystområdene, der trafikken er størst. Det er enklere å sette inn tiltak på punkter med mange ulykker, enn der ulykkene forekommer spredt over lengre strekninger. I senere år er det vært forholdsvis få steder med mange ulykker som kan for-

bindes med spesielle forhold ved vegen. Dette gjelder bl.a. for mesteparten av E 18. Dette har sammenheng med at vegen har en forholdsvis jevn standard.

Kartet viser at det er mange ulykker på strekningen Søndeled-Akland. Her er vegstandarden dårligere. Flere ulykker er også registrert på fylkesvegen forbi Stoa. Her er det stor trafikk med gjennomgangstrafikk, lokaltrafikk og gående og syklende. Det er også mange ulykker på E 18 i Lillesand og spesielt like ved fylkesgrensa mot Vest-Agder. Dette er velkjent, og det har blitt laget forslag til utbedringer. Her kreves det kostbare og omfattende arbeider.

Dersom budsjettssituasjonen blir slik at det vil gå flere tiår før det blir bygd ny E 18 i vestre deler av fylket, kan det vise seg å bli nødvendig å sette inn forholdsvis omfattende tiltak på den eksisterende vegen.

I 1996 var det økning i antall ulykker på ca. 20 pst. i forhold til året før, som var et gjennomsnittså. Slike årlige svingninger kan skyldes tilfeldigheter eller forhold som er vanskelig å forklare. Den generelle trafikkøkningen spiller også inn. Normalt regner vi med at ulykkene øker i forhold til økningen i trafikk. Men når trafikkbelastningen på en veg går over en viss grense, risikerer vi en forholdsvis mye større økning i ulykker. Dette skyldes at sikkerhetsmarginene blir mindre og at trafikantene tar større sjanser for å komme fram.

TRAFIKKSikkerhet OG MILJØ KUTTES

Søndena er usikker på hva han skal si til samarbeidspartnere i kommunene og de private som arbeider for et tryggere og bedre trafikkmiljø. Rønbeck sier at disse formålene skal prioriteres, vegdirektøren lover "monaleg auke". I stedet opplever de som arbeider med trafikkikkerhet og miljø å få sine budsjetter kuttet. Alle signaler går i retning av reduserte bevilgninger. Dette bør også den sentrale ledelse, med samferdselsminister Rønbeck i spissen, fortelle til publikum. I stedet for å si at det skal satses på miljø og trafikkikkerhet, må de heller si at det vil bli reduksjoner over alt på vegsektoren. Om det er sånn det skal være, vil vi forholde oss til det. Budsjettforslaget for -98 er ikke lystelig lesning for de som ønsker å bedre trafikkikkerheten.



Det må satses mer enn refleksvester på trafikkikkerhet, sier Svein Harald Søndena.

Vitsestafetten: Bilvask hos Bjarne

SIDEN JEG BLE UTFORDRET av Bjarne Solberg i siste nummer av Sørlandssporten, blir jeg nødt til å fortelle en sann historie fra dekkeleggingsgruppa.

Vi på "asfalten" kjører mye rundt for å se på vegene våre. Jan-Otto og jeg har fartet en god del sammen denne sesongen. Det er jo vanlig at en da skifter på å kjøre, men siden Jan-Otto ikke har vært kjent for å ha de mest trafiksikre biler i etaten har det vært en viss motvilje mot å være passasjer hos han.

En nydelig vårdag hadde Jan-Otto imidlertid bestemt seg for at idag var det på tide at han skulle kjøre. Det nyttet ikke med motargumenter som trafiksikkerhet osv. Jan-Otto kan være tresk og det var han denne vårdagen.

For uinnvidde kan jeg opplyse at Jan-Otto på den tiden kjørte rundt i noe som tilsynelatende lignet på en Datsun Cherry. (I løpet av kort tid har Jan Otto gått fra Cherry, via en kort og hektisk tid med Saab, til Mazda)

Det var som sagt en nydelig vårdag, og Cherry'n var ikke blitt vasket siden november året før, noe den bar tydelig preg av. Se foto!

I tillegg til vegstøv, asfaltrester og salt hadde Cherry'n diverse bulker og rustflekker jevnt fordelt over det hele. Denne spesielle

vårdagen skulle vi til Ev018 ved Akland for å merke for asfaltlegging. Cherry'en var tydeligvis i godlune denne dagen for den startet mot formodning ved første forsøk. Etter diverse krøll med sikkerhetssele som av en eller annen merkverdig grunn alltid blir vridd opp til flere ganger i biler Jan-Otto er i nærheten av, bar det avsted østover.

Som de fleste av leserne vet driver

sønnen til Bjarne Solberg Statoilstasjonen på Fiane. Bjarne tilbringer derfor mye av fritiden sin på stasjonen hvor han har forskjellige oppdrag. Han er bl.a. "sjef" i vaskehallen. Denne hallen er utstyrt med alt tenkelig vaskeutstyr som du selvfølgelig må betale for å bruke. Jeg har selv vært inne der med min bil og fått utførlig beskrevet av Bjarne hvordan en bil skal vaskes og i hvilken rekkefølge det ulike utstyret skal benyttes. Det endte selvfølgelig med at Bjarne vasket hele bilen for meg. Takk Bjarne!

Da vi kom til Fiane fikk vi se en kjent profil ved bensinpumpene. Bjarne var på plass. Kjør inn så er jeg sikker på at Bjarne vasker bilen for deg sa jeg til Jan-Otto. Som sagt så gjort. Etter de nødvendige høflighetsfrasene kom Jan-Otto omsider frem med ærendet sitt.

Bjarne er som sagt meget nøye med både biler og kunder så han så lenge på bilen til Jan-Otto. Tok en tur rundt den for å registrere all elendigheten: Bulker, rust og møkk i skjønn forening. Han var tydelig i tvil.

Endelig sier Bjarne:

" E trur atte e kan vaske han, men e trur ikkje atte e tør å bruke høytrykk for då vil e stime hål i sia på han. Ja, e læ de stå te Jan-Otto - men e bære vaskæ han altså - e trur atte du får la kjerringa stryke han ittæpå."

PS.

Cherry'n har nå gått til de evige jaktmarker på Mørlandsmoen.

DS.

Jeg utfordrer Erling Guttormsen på Laboratoriet til å komme med neste bidrag i vitsestafetten.

Enkle spille

De fleste vil oppleve det - før eller siden. Noen ønsker å intervju deg. Det kan være en avis, radio eller TV. Da er det fordel å vite litt om spillereglene i forhold til media.

Kan noen forlange å få intervju meg?

Nei, ingen kan forlange det.

Men som offentlig tjenestemann bør du være imøtekommende - også overfor media. Alle tilsatte kan og bør svare for enkle faktiske forhold innenfor sitt arbeidsområde.

Dersom det er snakk om viktige spørsmål, og spesielt dersom du er usikker, så bør du spør din nærmeste overordnede om det er greit at du lar deg intervju i saken.

Kan jeg si hva jeg vil?

I utgangspunktet ja.

Ytringsfriheten gjelder selvsagt også deg. Men som etat bør vi tale med en tunge. Folk skal ikke være i tvil om hva vegvesenet mener i den ene eller andre saken. Det vil derfor vekke undring dersom du f.eks. står frem i arbeidsuniform og uttaler deg stikk i strid med hva vegvesenet tidligere har uttalt. Da vil folk spør seg: "hva mener vegvesenet egentlig?" Dersom du er uenig med etaten, men likevel vil stå frem med det - så må du i hver fall gjøre det klart overfor journalisten at du uttaler deg som privatperson og at ditt syn ikke er i samsvar med etatens.

Hvordan går jeg frem dersom jeg ønsker oppslag om en sak?

Enkelte ganger ønsker vi oppslag om en sak. Spesielt de positive sakene. Da har vi også et ansvar for å "markedsføre" disse. På samme måte som media har et ansvar for å påtale kritikkverdige forhold. Spesielt innen offentlig sektor. Visjonen er klar; etter enhver beslutning/jobb tenker alle:

- er det behov for interninformasjon ?

- kan dette være noe for pressen? Konferer gjerne med din nærmeste overordnede - og ring så journalisten.

Gjør rede for din sak og spør om den er av interesse.

Forvent ikke at en journalist har like stor interesse for saken som du har - legg derfor litt arbeid i å "selge" saken overfor journalisten. Det er din jobb å overbevise journalisten om at dette har allmenn interesse. For øvrig hjelper jeg gjerne med å "selge" din sak overfor media, formidle kontakt osv.

regler

Av Inger Sigridnes

Hvordan unngå å bli feilsitert?

Mange som har blitt intervjuet, har opplevd å bli feilsitert.

"Det var ikke det jeg sa."

Journalisten ønsker ikke å skrive feil. Men misforståelser oppstår. Som regel. Det er ditt ansvar å bli forstått. Snakk til journalister som til uvitende unger. En vanlig feil en gjør er å forutsette at journalisten har et minimum av ferdigheter. Det har de nødvendigvis ikke. De vet trolig like lite om ditt fag som du vet om deres. Bruk et enkelt språk. Unngå faguttrykk som ÅDT, aksellast, stamveg, gul bil, osv. Dersom du bruker slike uttrykk, må de i tilfelle forklares skikkelig.

Kan jeg bestemme hva som skal stå på trykk?

Nei, med unntak av betalt annonse. Dersom du ønsker å bestemme hva som skal stå i f.eks. Agderposten - søk jobb der.

Du kan imidlertid kreve å få lese gjennom ditt eget intervju før det går i trykken.

Men kun hvis du har bedt om det og fått aksept for det før intervjuet startet.

Dersom du får ditt eget intervju til ettersyn, så se etter faktiske feil. Intet annet.

Du kan ikke begynne å korrigere f.eks. journalistens spørsmål eller kommentarer til intervjuet.

Dersom journalisten har lagt til spydige kommentarer til dine uttalelser eller annet som gjør at du mener at hele intervjuet blir "feil", kan du kreve å stanse hele saken. Men kun dersom du har tatt det forbeholdet før intervjuet.

Men; gjør for all del ikke dette til noen hovedregel.

En journalist kjemper hardere mot klokken enn mange andre, og dersom alle skulle be om å få se sine intervju før trykking ville situasjonen i redaksjonene bli håpløse.

Ha forståelse for journalistens situasjon! Mens vi er opptatt av prinsipper må journalisten tenke hendelser. Vi er opptatt av å være nøyaktige - de må konsentrere seg om hovedlinjer. Vi vil ha saken fullstendig og komplett - de kan kun skrive om det som interesserer. Vi er gjerne litt forsiktige - de må være litt spekulative. Ikke tro at du kan revolusjonere media - lær deg spillereglene, følg dem og spill på lag med pressen. Da vil samspillet bli best. Reglene gjelder overfor all presse - også Sørlandsporten.

Joleif Svendsen er død

Med sorg mottok vi budskapet i november 1996 om at tidligere vegmester ved Åmli vegstasjon, Joleif Svendsen, var gått bort, 76 år gammel.

Det var kjent at han var veldig syk. Med dette er et fint menneske gått bort.

Joleif Svendsen viet sitt yrkesaktive liv til Statens vegvesen. Han var vegarbeider fra 1947 til 1953 og bodde da først i Arendal, der han var smed. Med all håndboring på veganlegg den gangen var smeden en viktig person. Joleif Svendsen var en nevenyttig mann som kunne sitt håndverk.

Han flyttet så til Lillesand der han var med på byggingen av den nye vegparsellen (nå E18) mellom Lillesand og Kristiansand. Etter disse årene kom behovet for skolegang, og han begynte på den elementærtekniske skolen i Stavanger der han gjorde det meget bra.

Fra 1956 ble Joleif Svendsen vegoppsynsmann, en stilling han hadde inntil han ble vegmester ved Åmli vegstasjon i 1976. I mellomtiden gikk han i skoleåret 1965/66 på Vegdirektoratets tilleggskurs i Oslo. I Åmli var han vegmester i over 10 år til han i 1986 gikk av med alderspensjon.

Joleif Svendsen var en dyktig og trofast medarbeider som vi alle var veldig glade i.

Det som gjorde at vi ble så glade i Joleif Svendsen var hans alltid gode humør og at han stadig kom med en god historie. Han vil jeg fortelle en:

Det kom et år en telefon til Åmli vegstasjon fra vegkontoret i Arendal for å minne om at teleløsningen nærmet seg. Vegmesteren hadde ansvaret for å sette opp aksellastskilt på fylkesvegene og det ble fra vegkontoret spurt hva han hadde tenkt å skilte de forskjellige fylkesvegene med. "Vent litt", sa Joleif, "så skal jeg ut på lageret for å se hva slags skilt jeg har". Dette var veldig typisk for han.

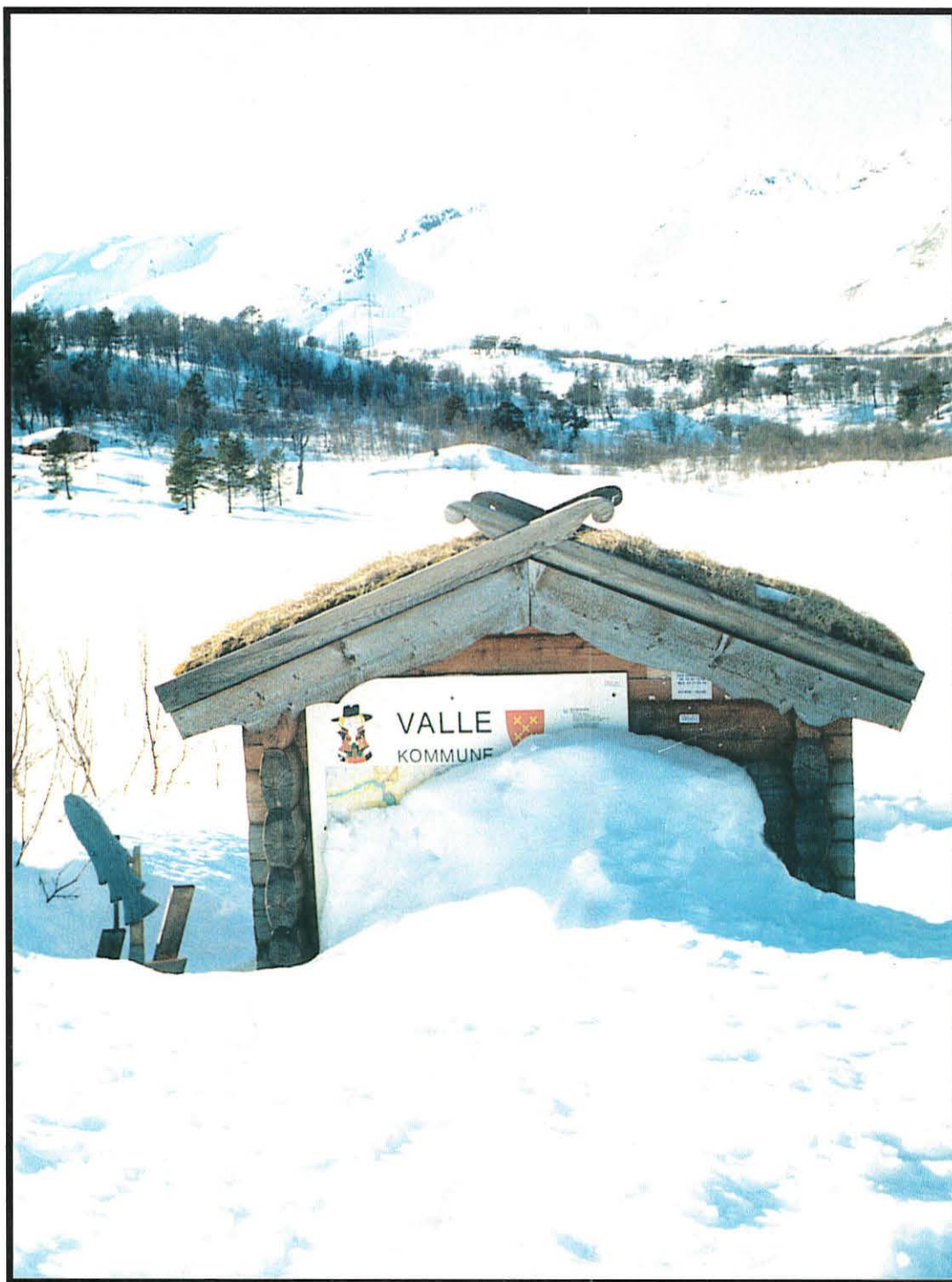
Det som vel ikke er så godt kjent for de fleste i vegvesenet er at Joleif Svendsen som ung var motstandsman under krigen. Han ble arrestert på nyåret 1945 og etter harde avhør i Kristiansand ble han plassert på Møllergata 19 i Oslo. Her ble han sittende til freden kom. Denne opplevelsen hadde festet seg sterkt, men han ville helst ikke snakke om det.

Ellers er det en kjennsgjerning at han var en veldig god og ivrig jæger og fisker. Spesielt var det naturopplevelser han sette stor pris på. Han engasjerte seg også for å bevare fiskebestanden i elver og vann. Det hører også med til historien at Joleif Svendsen i sine yngre dager var en habil orienteringsløper.

Vi lyser fred over Joleif Svendsens minne.

Trafikkavdelingen
Kjetil Nylund





Mens vi venter på sommeren!

I lavlandet har vi hatt vår lenge alt - i fjellet er det fortsatt vinter - denne nedsnødde rasteplassen fant vi ved Bjørnevann. Det går nok ennå noen uker før vegfarende kan gjøre seg nytte av informasjonen fra Valle kommune!

(foto: Ottar Johansen)