

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN AUST-AGDER
NR. 2 1997



SørlandSPORTEN



Statens vegvesen
Aust-Agder



Populært aksellerasjonsfelt på Stoa:

– Vi bare gjorde det!

– Aksellerasjonsfeltet på E 18 fra Stoa i retning østover er blitt meget godt mottatt. Vi er kjent med at MA hadde planlagt å aksjonere mot denne påkjørselen. Vi kom dem i forkjøpet, og ble belønnet med bløtkake fra MAs stedlige ledelse, forteller overingeniør Ragnar Fremmerlid i Trafikkavdelingen.

Saken ble tatt opp i trafikk sikkerhetsseksjonen. Som seksjonens kontakt med Produksjonsavdelingen fikk han i oppdrag undersøke muligheten for å få til en løsning. Produksjon tok saken på strak arm, og kort tid etter var aksellerasjonsfeltet på plass.

– Vi bare gjorde det, nå leter vi etter en passende budsjettpost for å betale regninga, sier Fremmerlid med et glimt i øyet.

Han var selv med da E 18 utenom Arendal ble bygd i 1985. Spørsmålet om aksellerasjonsfelt ble drøftet, men det ble valgt å lede påkjørslen direkte ut på E 18. Det ble bl.a. anført at strekningen var for kort til et skikkelig felt.

Løsningen som nå er valgt, omfatter et aksellerasjonsfelt på 100 m. Det er kortere enn normalt. Påkjørslen er derfor merket med vikeplikt for forkjørsveg. Regelen om fletting, som ved aksellerasjonsfelt med full lengde, gjelder altså ikke.

– Vi vurderer det slik at en strekning på 100 m på å komme seg ut på E 18 er bedre enn en direkte påkobling, sier Fremmerlid.



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

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

Skoleveg



NÅR DETTE LESES er vi midt i ferietiden, og tanken på høst og høstens oppgaver er trolig noe fjern. Likefullt, vår egen sommerferie tar slutt, de andres sommerferie tar slutt, og skolen starter igjen – som vanlig. Det vil si, kanskje ikke helt vanlig, for i år skal to nye årskull begynne på skolen for første gang, 7-åringene og 6-åringene.

SOM VEGETAT føler vi oss ikke komfortable ved tanken på at så mange skolebarn skal ut på skoleveg. Spesielt har vi bekymring for 6-åringene. Det er skrevet og sagt mye om at 6-åringen normalt har dårlige forutsetninger for å ferdes i trafikken. Evnen til å lese trafikkbildet, forstå det og forholde seg deretter er dårlig utviklet. Samtidig vet vi at det – selv om kommunene og vegvesenet gjør sitt beste – gjenstår store utbyggingsoppgaver å løse før skolevegen har fått en fysisk utforming som gjør at de minste skolebarna kan ferdes trygt.

SKOLEBUSSORDNINGER vil i betydelig grad avhjelpe problemet, men den som har kortere veg enn 2 km får ikke uten videre skyss og "bussbarna" skal også ta seg frem til bussholdeplassen. Foreldrekjøring regner vi med vil foregå i stor utstrekning, men dette skaper også en del sikkerhetsproblemer ved mange skoler. Trygg Trafikk gjør en god innsats for å informere foreldre og andre om problematikken. Vegvesenet selv vil gå ut

med riksdekkende informasjon når skolestart nærmer seg. Men informasjon alene løser ikke alle oppgaver. Med andre ord, tross alle gode tiltak står vi igjen med en betydelig utfordring: Å få alle skolebarna helt trygt frem og tilbake fra skolen. Vi kan selvsagt ikke lesse denne oppgaven over på skolebarna selv; det er alle oss andre som må ta ansvaret. Det gjelder de kjørende selv, foreldrene, skolen, bussjåførene, politiet og ikke minst oss selv som vegetat.

JEG OPPFORDRER DERFOR OG HERVED alle i vegetaten til å ha et spesielt øye med skolebarntrafikken når skolene starter opp igjen. Vær våken for detaljene:

- er gangfeltene skikkelig merket ?
- er sikthindrende busker og kratt fjernet
- mangler det en rekkverksbit en plass?
- er vordende sjåfører tilstrekkelig oppmerksom på de minste skolebarna ?
- ba du sønnen din om å dempe farta ved skolen, eller naboen eller deg selv...?

Har du forslag til forbedrende tiltak, si i fra ! Husk at godt trafikksikkerhetsarbeid består av summen av store og små tiltak. Vi vil ha en heit sommer, men en rolig skolestart og høst – ikke omvendt !

God ferie !

Hilsen Gunnar Lien





Mulig å bygge ny E 18 gjennom Lillesand, Myrene og Stoa - og utbedre rv 9

ALLE SOM ER OPPTATT AV samferdselsspørsmål fulgte Stortingets behandling av Stortingsmelding nr 37, Norsk veg og vegtrafikkplan 1998-2007 fra Samferdselsdepartementet. Stortingsmeldingen la opp til økt satsing på miljø- og trafikksikkerhet, men reduserte investeringer i nye veger.

Sentrumspartiene og Høyre fremmet forslag om en påplussing på 5,3 milliarder på regjeringens forslag. Forslaget gikk ut på at 3 milliarder skulle gå til riksveger, 1,3 milliarder til stamveger, 500 mill til fylkesveger og 500 mill til rassikring. Etter en del tautrekking viste det seg å være flertall for påplussing i veginvesteringene i Stortinget, om ikke for alle de 5,3 millionene. Men hvordan gikk det med dette under Stortingets sluttbehandling av vegplanen for neste periode?

I en kommentar i avisene viser Stortingets saksordfører for vegplanen, Terje Sandkjær, Sp til at det foreligger et flertall i Samferdselskomiteen for en økning på 5,3 milliarder i forhold til regjeringens forslag:

- Det foreligger altså en flertallsinnstilling i saken. Flertallet fant det ikke naturlig å fremme forslag til avstemning, da dette gjelder en plan for neste (stortings)periode. Hvis Arbeiderpartiet ville, kunne det ha fremmet forslag på regjeringens lave ramme i Stortinget. De gjorde ikke det, vel vitende om at de ville lidd nederlag.

Selvfølgerlig må regjeringen legge flertallets vilje til grunn når vegplanen nå skal utarbeides. Det skulle bare mangle!

Neste trinn blir å realisere disse rammene gjennom de årlige budsjettbehandlingene. Det er da pengene skal hentes ut. AP-regjeringen har neglisjert vegene også i innværende vegplanperiode, idet bare 92 prosent av rammene er tatt ut.

SP, H og KRF er selvfølgelig forpliktet på de rammene vi har lagt opp til. Poenget må være at det i kommende vegplanperiode sitter en regjering som vil satse på veg og dermed vil realisere disse rammene! skriver Sandkjær.

KONTINUERLIG UTBYGGING AV E 18

- Vi er meget godt fornøyd med denne behandlingen av vegplanen i Stortinget, sier

vegsjef Harald Gjerstad til Sørlandsporten.

- Regjeringens forslag var dårlig for oss. Det ville betydd at utbyggingen av E 18 hadde stanset opp etter at Rannekleiv-Temse og Brokelandsheia-Akland var ferdig. Dersom vegplanen etter flertalletes forslag blir fulgt opp i de årlige budsjettvedtakene, vil vi kunne drive kontinuerlig utbygging av E 18, noe som får stor betydning for sysselsettingen av våre ansatte.

Det var også svært positivt at også Arbeiderpartiets representanter gikk inn for at utbyggingen av E 18 gjennom Lillesand burde løftes fram og realiseres i løpet av vegplanperioden. Økningen av bevilgningene til riksveger betyr også at vi kan få anledning til å gjennomføre viktige riksvegprosjekter i kystområdene og i Setesdal, sier vegsjefen.

SPENT PÅ RAMMER

Også utbyggingssjef Finn Ole Jørgensen er fornøyd med behandlingen av vegplanen så langt. Han forklarer at departementet nå skal arbeide videre med vegplanen på grunnlag av de rammer som er gitt i Stortingets behandling og at dette skal legges til grunn for utarbeidelse av handlingsprogrammet. Handlingsprogrammet skal også behandles i fylkestinget før den endelige NVVP 1998-2007 kan føres i pennen.

- Regjeringen må rette seg etter stortingsflertallet når det gjelder rammer for handlingsprogrammet. Vi venter nå med spenning på rammene for vårt fylke. De vil foreligge fra departementet 15. august. Vi har en måned til å utarbeide forslag til handlingsprogram for vårt fylke, som også skal behandles i fylkestinget før saken går tilbake til vegdirektoratet.

Mens det opprinnelige forslaget til vegplan legger opp til en liten reduksjon i utbyggingen av veger i Aust-Agder, vil stortingsflertallets rammer gi muligheter for en

Utbyggingssjef Finn Ole Jørgensen er godt fornøyd med Stortingets behandling av NVVP 1998-2007. Til venstre saksordfører for vegplanen, Terje Sandkjær.



økning. Til riksveger innebærer dette en påplussing på 150 mill de første fire år og 100 mill de neste seks år. Dette betyr en fordobling av regjeringens første forslag.

MYRENE- STOA og SETESDAL

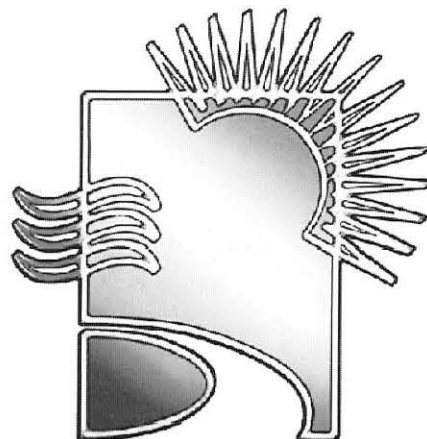
Av større ting betyr det at den planlagte forbindelsen fra Myrene-Stoa kommer inn i den første fireårsperioden, og at en rekke viktige tiltak i Setesdal kan gjennomføres. I tillegg til arbeider på rv 9, blir det også å gjennomføre utbedring på rv 42 Myklebostad - Tveit. Rassikring ved Flåstrondi regner vi med kan finansieres med rassikringsmidler.

Handlingsprogram for stamvegene utarbeides av vegdirektoratet. Her vil den foreslåtte økningen på 1.3 mrd for samtlige ruter få betydning også for vår rute, E 18 Oslo-Kristiansand. Det er meget positivt at de politiske partiene, inkl. Arbeiderpartiet ønsker en forsering av E 18 gjennom Lillesand.

Derfor er det viktig at vi får godkjente planer i rett tid. Vi har satset stor ressurser på dette. Det viser seg heldigvis at vi ikke har satset på feil hest. Framdriftsplanen er at kommunen skal vedta endelig trase for motorvegen i mars -98. Denne parsellen vil da komme foran strekningen Tvedestrand-Arendal.

E 18 gjennom Lillesand er et så stort prosjekt, med så mange utredninger, at et reklamefirma er engasjert for å utarbeide en egen grafisk profilering på rapportene som skal utarbeides. Det er første gang vegvesenet i fylket går til et slikt skritt for å få en enhetlig profilering av et utbyggingsprosjekt.

- Det skal bli meget spennende å se budsjettbehandlingen i oktober etter valget på nytt Storting. Her vil vegplanen bli fulgt opp og slaget om de endelige bevilgningsrammenne vil bli utkjempet mellom konstellasjonene i det nye Stortinget. Jeg regner med at forsommerens stortingsbehandling vil få følger allerede for 1998, sier utbyggingssjefen.



**E18 Nørholm
Dyreparken**



Arendal trafikkstasjon klar for åpning 1. september

SAMTIDIG SOM DET ER KLART for åpning av Statens vegvesens storsatsing på E 18 på Brokelandsheia, er Arendal trafikkstasjon på det nærmeste klar til innflytting. Byggherren, Statsbygg, har imidlertid valgt å sette åpningen til 1. september for at alle detaljer, samt utbedring av feil og mangler, skal være unngjort.

En rask omvisning i bygget sammen med lederen for Arendal trafikkdistrikt, Sigurd Kløvfjell, viser at dette anlegget ikke står tilbake for rasteplassen på Østerholtheia når det gjelder design og gedigen kvalitet i utførelsen. Dette gjelder også de store utearealene, med trafikkareal, parkeringsplasser og grøntareal.

Utvendig er det aller meste ferdig. Inne gjenstår stort sett bare montering av skranke i publikumsekspedisjonen og montering av teknisk utstyr i hallene

for teknisk kjøretøykontroll.

– Vi starter innflyttingen siste helg før 1. september. Stasjonen på His vil være i drift tom torsdag 28. august. Flyttingen foregår fredag, lørdag og søndag. Den høytidelige åpningen foregår på mandag 1. september. Tirsdag 2. september er vi klar til å ta i mot publikum.

TRE KONTROLLHALLER

Den nye trafikkstasjonen inneholder tre kontrollhaller for teknisk kjøretøykontroll, en storbillhall, et kombinert løp for større og mindre biler, et småbilløp og et skadebilløp for kontroll av biler som skal undersøkes i forbindelse med trafikkulykker. Storbillhallen er dimensjonert til å ta inn de største og høyeste vogntog. Kontrollhallene er på totalt 782 kvm. Kontorer for de som skal arbeide med teknisk kjøretøykontroll er plassert i direkte tilslutning til hallene.

Kontorfløyen inneholder ekspedisjonslokal, kontorer, teorirom, møterom, spiserom m.m. Totalt areal er 1331 kva.

Bilder: Distriktsleder Sigurd Kløvfall, til venstre, kan ønske velkommen til åpning av Arendal trafikkstasjon 1. september. Trafikkstasjonen med haller og kontorfløy har fått en særpreget og gedigen design av arkitekt Einar Myraker. Innfelt kontrollhallen for store kjøretøyer.



I Arendal trafikkdistrikt er det totalt 27 ansatte, fordelt på faggruppene veg, trafikk, kjøretøy og kontor. Faggruppa for veg har ansvaret for drift og vedlikehold av vegnettet og sikkerhet i trafikken. Her arbeider vegmestrene John Haugsjå og Kåre Karlsen, og oppsynsmennene Gunnar Liestøl og Kjell Asbjørn Knudsen.

ROMSLIGE LOKALER

Faggruppeleder for kjøretøy er Nils Magne Rakvåg, for trafikk Kjell Backe Hansen og for kontor Harald Kirkedam. Samtlige ser fram til å flytte inn i nye, romslige og trivelige lokaler på Stoa. Den gamle biltilsynsstasjonen på His var for lengst sprengt til bristepunktet. For å få plass til den nye vegdelen, var flere brakkebygg tatt i bruk. De ansatte får et langt bedre fysisk arbeidsmiljø.

– Men den største fordelene får sannynligvis publikum som stasjonen skal betjene. De kommer nå inn i et lyst, fint og trivelig ekspedisjonslokale, sier Kløvfall.

Sluttregninga for den nye trafikkstasjonen vil bli på 45–50 mill. kr. Vegvesenet har utført opparbeiding og grovplanering av tomte. Statens vegvesen skal leie bygningen av Statsbygg for en årlig leie på ca. 3 mill.

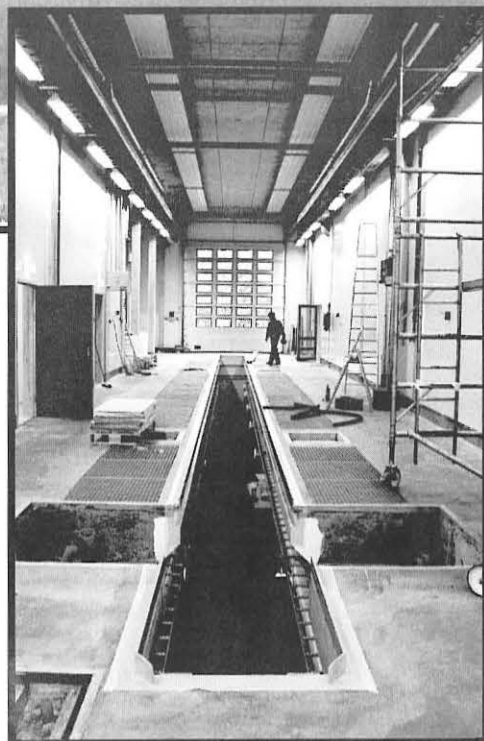
MOTORSYKKELBANE

Entusiaster i trafikkdistriktet, med inspektør Arild Ånonsen i spissen, tok sent i byggeprosessen

opp tanken om å anlegge en prøvebane for motorsyklister på et område ved den nye trafikkstasjonen. Etter en del diskusjon er arbeidet med dette nå i full gang.

– Her kan sensorene prøve motorsykkeldatene før de sendes ut i trafikken. Banen gir mulighet for å utføre nødbremseing fra høye hastigheter. Førerproven for motorsykkel omfatter også en kjøregårdsøvelse der kandidatene skal vise at de mestrer motorsykkelen. Den nye banen tillater også kjøring i høye hastigheter, bremseøvelser m.m.

Det har tidligere vært diskusjon om sensorene skal sitte bak på motorsykkelen under kjøring i trafikken i store hastigheter ved oppkjøring til førerkort for motorsykkel. Flere av sensorene har kviet seg for dette av hensyn til sikkerheten. Saken kom så langt at den ble oversendt til arbeidsmiljøutvalget. Sensorene mener den nye motorsykkelbanen vil utgjøre en betydelig sikkerhetsgevint ved førerproven for motorsykkel.



Omfattende flytteoperasjon for søppelfylling på Rannekleiv

7. APRIL STARTET ARBEIDET med flytting av den gamle søppelfyllinga på Rannekleiv. Søppelfyllinga lå midt i traseen for den nye motorvegstrækningen i østre ende av brua som skal krysse Nidelva. Grundige forundersøkelser tydet på at arbeidet ikke skulle by på store problemer, men anleggsledelsen så likevel med en del spenning på oppgaven. Det kunne ikke utelukkes at ukjente miljøbomber lå begravet i søppelfyllinga. Nå er arbeidet avsluttet uten at det er funnet miljøskadelig spesialavfall av betydning.

Fyllinga har stort sett bestått av vanlig kommunalt søppel. En god del var oppmalt søppel med mye plast, innslag av lyspærer fra Philips lampefabrikk og telefoner fra EB osv. En gammel lastebilramme og en tinnharv var ikke av spesiell antikvarisk interesse.

– Det har ikke vært mange overraskelser, sier Sigurd Lange-rød, geotekniker på utbyggingsavdelingen, som har ledet arbeidet med flytting av søppelfyllingen.

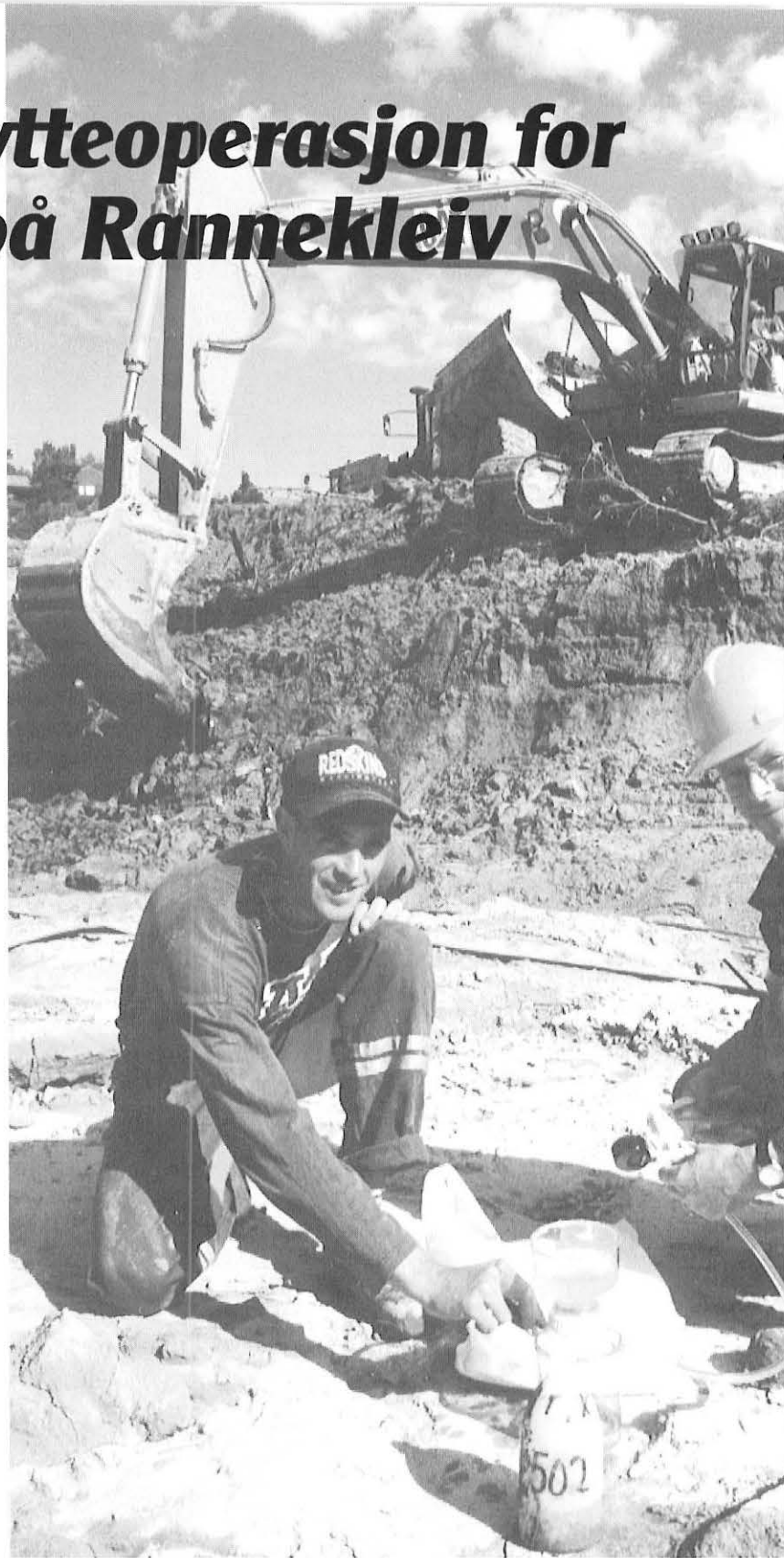
Fundamenteringen av brua som skal krysse Nidelva ved Rannekleiv krever spesielle tiltak. Skråningen ned mot elva må avlastes og stabiliseres for å hindre utrasing. Da det ble klart at den gamle søppelfyllinga, i bruk til ut på 70-tallet, lå midt i dette området, fryktet planleggerne kostbare og tidkrevende tiltak.

Undersøkelser av sigevann og vann fra miljøbrønner nede i søppelfyllinga ble foretatt for å finne ut om fyllinga inneholdt tungmetaller eller miljøgifter. Beliggenhet av søppel og dybden på søppellaget ble undersøkt ved at det ble gravd 31 hull fordelt over området. Farlig avfall ble ikke funnet. I henhold til Forurensningsloven ble det søkt om tillatelse til anleggsarbeid i forurenset masse. Det ble foreslått å flytte søppelmassen til et område inn mot nåværende E 18. Vegvesenet ønsket en slik løsning for å slippe kostbar transport over en lengre strekning. Det ble utarbeidet en plan for dette arbeidet. Fylkes-

mannens miljøvernnavdeling godkjente planen, og arbeidet med flytting av søppelfyllinga kunne begynne 7. april.

Samtidig som søppelhaugene ble gravd ut og flyttet, ble det gjort tiltak for å hindre at forurenset sigevann skulle slippe ut i elva. Innerst på terrassen, nær nåværende E 18, ble det gravd en 6-7 m dyp infiltrasjonsgrop ned til et sandlag, og mer enn 1000 kbm. sigevann er pumpet opp i denne "brønnen". En prøve av sigevannet i starten var tydelig forurenset, senere prøver viser nesten rent vann.

Totalt er det flyttet ca. 30000 kubikkmeter mas-





se. Sjøpplmassen utgjør totalt ca 12000 kubikkmeter og er samlet i deponigroper på 20x50x4 m innerst på elveterassen. Disse er dekket til og forseglet med en halv meter leirmasse som blir tett og hard. Oppå dette er det fylt et jordlag på ca. en meter. Terrenget en gitt en form som sikrer god avrenning og hindrer vannstrømming og framtidig utvasking av søppelmassene. Området kan etter dette brukes til jordbruksformål.

Det skal lages en plan for framtidig overvåking av området med bl.a. prøvetaking av sigevann.

Arbeidet med flytting av søppelfyllinga var spennende ikke bare med tanke på forurensning. Store masser skulle flyttes og tunge maskiner skulle ut i et område med varierende bæreevne. Værforholdene med svært lite regn på vårparten var helt ideelle. Det var regn bare noen få dager, og da ble graveområdet forvandlet til sleip gjørme. Hadde det kommet langvarig regn, ville arbeidet ha stoppet opp.

– Men det gode resultatet skyldes først og fremst en førsteklasses innsats fra alle som har deltatt i arbeidet, understreker Langerød.

Arbeidene på Rannekleiv er utført av produksjonsavdelingen med innleide gravemaskiner og dumpere. Oppsynsmann Odd Olav Tveit og formann Gert Albrecht har hatt den daglige ledelsen, mens Langerød har fulgt opp miljøvernavdelingens pålegg om daglig tilsyn. Langerød ble ansatt i utbyggingsavdelingen 1. august 1996 for å arbeide med geoteknikk i forbindelse med planleg-

ging av veger. Han arbeider for tida også med fundamenteringen i kryssområdet på Nedenes.

Etter at problemet med søppelfyllinga er løst, blir neste oppgave ytterligere avlastning og stabilisering av området ved elvebredden. Det skal fylles på stein for å hindre erosjon og som motvekt mot utrasing i elva. Dette er en stor oppgave som planlegges utført i 1998.

Bilde: Sigurd Langerød og formann Gert Albrecht tar prøver av sigevann under utgravingen og flyttingen av søppelfyllingen på Rannekleiv

Anbud på Temsetunnelen

Neste store oppgave på Rannekleiv-Temse-anlegget er 1,9 km i vestre del av den nye E 18-parsellen, inkludert tunnel ved Temse vann. Arbeidet skal settes ut på anbud og like før ferien var det anbudsåpning, forteller Geir Vidar Olsen i anleggsledelsen.

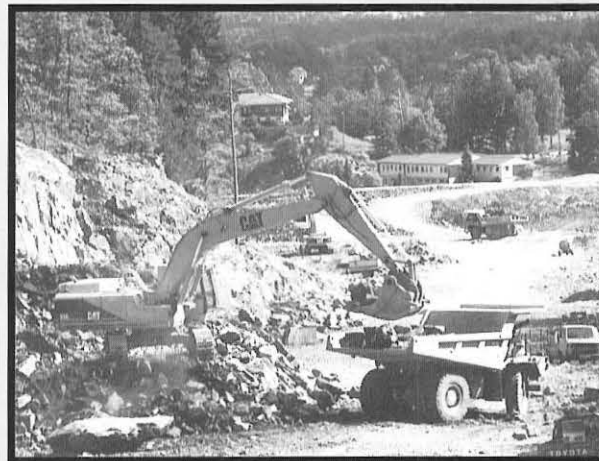
Laveste anbud var 32,1 mill kr, høyeste 37,9 mil. Det kom inn seks anbud. Anleggsledelsen gjennomfører nå kontrollregning før endelig anbud velges.

Byggestart er satt til oktober-november, framdriften blir noe avhengig av finansieringen av den videre anleggsdriften.

I Nedenes-området var oppfyllingen av kryssområdet nesten ferdig før ferien. Det var fylt på 35.000 kbm stein fra skjæringen like ved for å belaste grunnen i forbindelse med stabilisering av området. Det er fylt på opp til 7 m med stein. Dette skal ligge i to år, før de endelige tilførselsvegene kan legges. Totalt er det hittil

sprengt ut 95.000 kbm i den nye E 18-traseen. Tor Helge Johansen fra Veglaboratoriet følger med i setningene i området bl.a. med måleinstrumenter som føres gjennom rør under fyllingen.

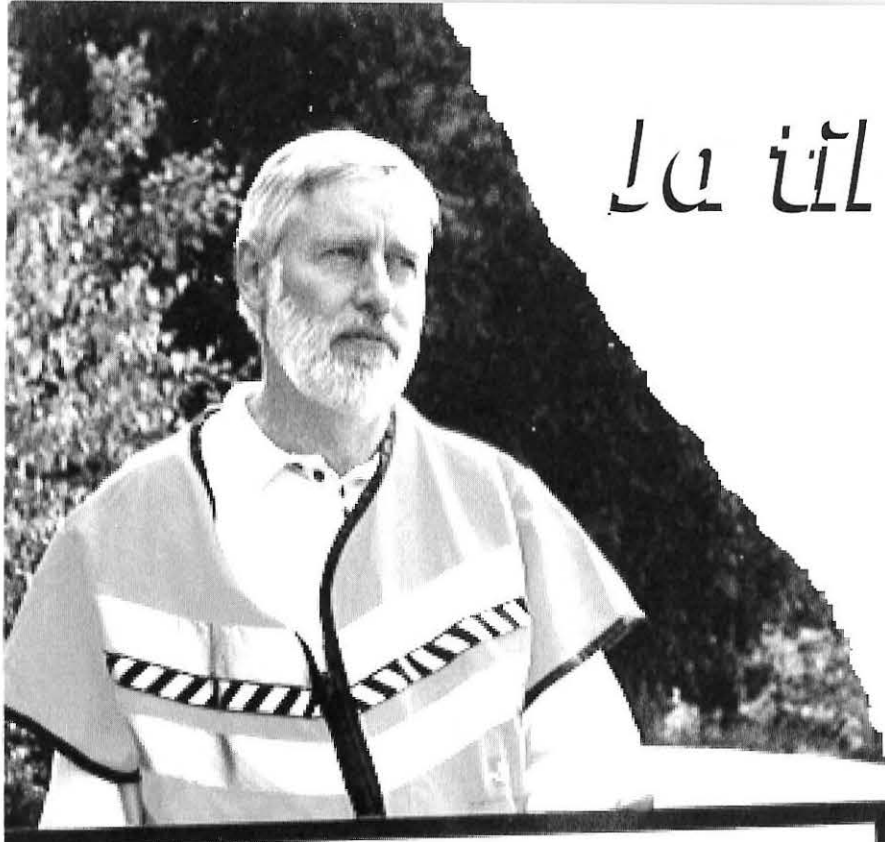
Ved Tingstveit skal det i løpet av året bygges kulvert og deretter skal Bjønnum bru bygges. Begge oppgaver går i egen regi.



Redusert aktivitet pga pengemangel?

Statens vegvesen Aust-Agder fikk i forbindelse med utbyggingen av E 18 på Østerholtheia et ekstra lån på 20 mill kr fra Vegdirektoratet. Det er tatt høyde for at lånet skal betales tilbake, men vi ønsker ennå å disponere disse midlene, ved anlegget Rannekleiv-Temse. På målstyringsmøte med vegdirektøren i Kristiansand 13. juni fikk vi beskjed om at vi kunne disponere 11 mill i år, opplyser utbyggingsjef Finn Ole Jørgensen.

Dette kan føre til at vi må dempe aktiviteten litt, men jeg håper ikke det vil resultere i at åpningen av Rannekleiv-Temse må utsettes. Det vil imidlertid avhenge av at vi får høyere bevilgninger i 1998-99. I anbudspapirene har vi tatt et forbehold i forbindelse med dette, men tunnelentreprisen stopper ikke opp. Arbeidet vil eventuelt gå over noe lengre tid. Også egenproduksjon må dempe aktiviteten noe, men vi håper ennå på at vi kan få noe mer penger. Det har vist seg tidligere at det er ubenyttede midler andre steder i landet som kan settes inn der det er behov.



La til foråbær – men ikke på E 18!

STATENS VEGVESEN Aust-Agder rykket i slutten av mai inn en annonse i distriktets aviser under overskriften "Sesongmessig salg av bær mv. langs E 18, riks- og fylkesveger i Aust-Agder. Annonseren opplyser at det må søkes om løyve til salg av bær langs vegene. Vegvesenet kan gi tillatelse til slikt salg på utvalgte steder langs riks- og fylkesvegene. Det kan i denne forbindelse også gis tillatelse til oppsetting av reklameskilt når skiltene oppfyller de generelle krav til reklame langs offentlig veg. Det må søkes om løyve til oppsetting av skilt i hvert enkelt tilfelle.

I annonsen heter det videre:

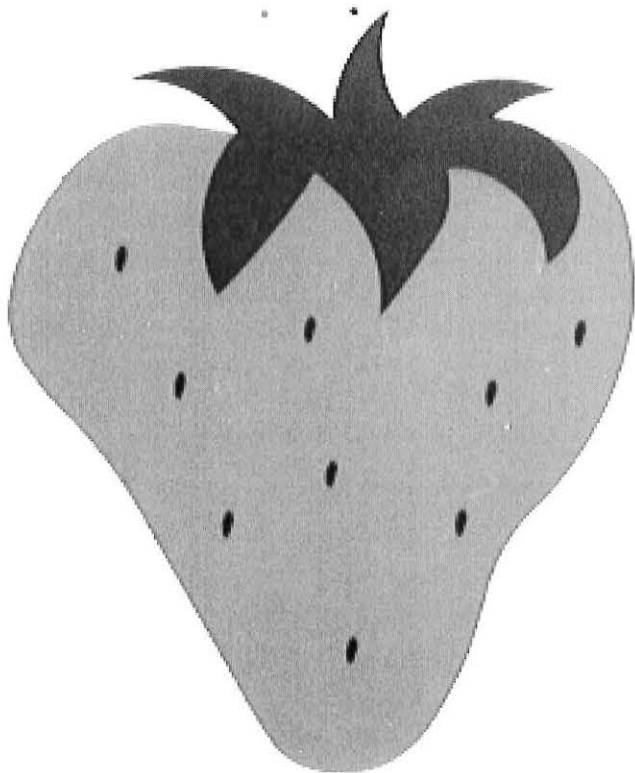
– Salget av bær langs vegnettet har i de siste årene hatt en kraftig økning i antall utøvere og salgssteder. Ofte etableres salgsvirksomhet uten at vegmyndighetene blir kontaktet. Det gjelder særlig på steder som trafikk sikkerhetsmessig er uheldig og som ikke er godkjent av vegvesenet.

Av hensyn til trafikk sikkerheten vil det ikke lenger bli gitt løyve til sesongmessig salg langs E 18 i Aust-Agder. På de øvrige riks- og fylkesvegene kan det gis løyve til slikt salg på anviste plasser.

Sesongsalg langs vegnettet utenom vegvesenets anviste plasser, (på bensinstasjoner og annen privat grunn) må plasseres slik at det ikke henvender seg til trafikantene på vegene. Det vil fra slike plasser ikke bli gitt løyve til oppsetting av reklame som er rettet mot trafikantene på riks- og fylkesvegene.

Ved henvendelse til Arendal trafikkstasjon, His og ved Setesdal veg- og trafikkstasjon, Evje vil det bli gitt anvisning om hvor salg kan foretas. Dersom salg utføres i strid med det som er bestemt, vil salget bli krevd stoppet.

Trafikkavdelingen



- Det gikk noen dager, så brøt spetakkelet løs. Fædrelandsvennen skrev først om forbudet mot bærsalg ved E 18, deretter kom NRK Sørlandssendinga, NRK1 Sørnytt og NRK2 Norge i dag på kvelden, P4, Nitimen, VG med først en helside og deretter på lederplass, så var det debattprogram med innringing på P4.

På lederplass går VG til frontalangrep på "gledesdreperne og byråkrater i Statens vegvesen i Aust-Agder". Det er ingen tvil om at forbudet mot jordbærsalg på E 18 ble årets mediasak for Statens vegvesen Aust-Agder. Trafikkavdelingens trafikkavviklingsseksjon, m.fl., var flere dager fullt sysselsatt med å svare på henvendelser fra media.

- Vi ble nok litt overrasket over alt oppstyret, og var ikke helt forberedt på slike reaksjoner. Etter at saken først var omtalt, kom det et skred av henvendelser fra media, forteller avdelingsingeniør Arne Dalsøren, som bl.a. har ansvaret for reklamesaker og var saksbehandler i saken.

- Det ble et meget hektisk mediepress der jeg måtte stille på stående fot til intervju på direkten i fjernsyn, radio og aviser. Det gikk flere dager da jeg bare jobbet med dette. En rekke radiostasjoner ringte opp og stilte noen få spørsmål, så ringte de opp igjen og sendte intervju direkte.

De ringte også fra NRKs lokal-TV, Sørnytt og ba om et intervju. Jeg hadde en avtale og måtte gå om ti minutter. De sa de kunne intervju meg på veg ut. Ti minutter senere ringte det fra ekspedisjonen og sa at det var kommet et TV-team som skulle intervju meg. Intervjuet ble tatt på sparket på utsiden. Noe sånn har jeg aldri tidligere vært med på!

- Andre enn meg får vurdere hvordan vi kom ut av denne mediastormen. Selv har jeg liten erfaring fra denne typen arbeid. Jeg synes nok jeg fikk fram det som saken gjelder, men særlig avisene vinkler ting på sin måte, slik at det kan bli vanskelig å kjenne sine uttalelser igjen. På radio og TV kommer det du sier fram uten for store muligheter til forvrenging.

- Statens vegvesen står fast på beslutningen om å forby salg av bær langs E 18 selv etter et massivt mediapress?

- Beslutningen blir ikke endret nå. Men når vi har sagt at vi ikke vil ha salg langs E 18, så gjelder ikke det for all framtid. Etter årets sesong, når det har roet seg ned, må gjøre opp status og se på hvordan det har gått. Spørsmålet vil helt sikkert bli tatt opp ved en senere anledning der vi vil vurdere hvordan bærsalg skal håndteres videre. Her håper jeg også på nye retningslinjer fra vegdirektoratet.

Vår behandling av reklame og salg langs vegene bygger på et rundskriv fra Vegdirektoratet fra 1982. Situasjonen er vesentlig endret siden den gang. Vegdirektoratet åpner for adgang til bærsalg, men ikke for det som kan karakteriseres som mer profesjonell salgsvirksomhet.

I det samme rundskrivet minnes det om gjeldende bestemmelser om reklame langs vegene. Det forutsettes at arbeidet med fjerning av ulovlig reklame skjer kontinuerlig.

Når det gjelder salgsvirksomhet på de store rasteplassene langs stamvegene, pågår det en disku-

sjon i vegvesenet. Momenter i denne diskusjonen er kommunenes reguleringsplaner og konkurranseforholdet til lokale handelsbedrifter.

- Hva synes du selv om jordbær?

- Jeg sier ubetinget ja til jordbær! Jeg er veldig glad i jordbær og er en av de beste kundene når sesongen setter inn. Jeg har også kjøpt jordbær langs vegnettet. Når vi har bestemt at det ikke skal være bærsalg langs E 18, er det utelukkende fordi vi ønsker å unngå farlige situasjoner på steder som ikke egner seg for salgsvirksomhet eller reklameskilt som fanger bilførernes oppmerksomhet på en sterkt trafikkert veg.

Bærsalget har etter hvert utviklet seg til en ren næringsvirksomhet for folk som tidlig i sesongen importerer bær fra utlandet eller fra andre steder i landet. De vil sette opp sine salgsboder der trafikk tettheten er størst. Det er dette vi ønsker å ha en kontroll med. Vi har også bærselgere som plukker bær i familiens åker og stiller seg opp ved nærmeste vegkant. Vi skal behandle alle rettferdig. Det er ikke alltid helt enkelt å holde tunga rett i munnen.

For å holde orden på bærsalget, har vegvesenet anskaffet egne skilt som kan settes opp på steder der bærsalg er tillatt. Hensikten er å unngå tilfeldig oppsatte hjemmelagede reklameskilt. Vegvesenets skilt er store og kan ses på lang avstand, slik at bilførerne kan bestemme seg i god tid for å stanse.

Nabofylkene tillater fortsatt bærsalg langs E 18 etter søknad og på spesielt utvalgte steder.

- Alle reklamesaker behandles individuelt, understreker Dalsøren. Enkelte ganger kan det være tvil om hva som kan tillates. Her er forholdet til trafikksikkerhet avgjørende. Veglovens paragraf 33 om reklame er strengt utformet, men skal brukes med sunn fornuft. Disse vurderingene kan være vanskelige å formidle til publikum. Våre avgjørelser oppfattes noen ganger som forskjellsbehandling.

Den aktuelle jordbærsaken ble tatt opp etter henvendelse fra Arendal trafikkstasjon, som ønsket en begrensning og en bedre stryking med bærsalget foran årets sesong. Saken ble drøftet på et møte på vegkontoret og det var full enighet om beslutningen som var tatt. Vår beslutning bygger på en solid saksbehandling før annonsen gikk ut i avisene.



Seksjonsleder for spesialproduksjon Åvald Bakken:

- Vårt faste mannskap bør følge grunnboringsriggen til andre fylker

Gode grunnundersøkelser er grunnlaget for all god vegbygging. Aust-Agder ligger langt framme på dette spesialfeltet, med en avansert grunnboringsrigg fra Atlas Copco, og et grunnboringslag med høy kompetanse og lang erfaring: formann Helge Berntsen, Kjell Åge Hegland og Kenneth Stene. Nå frykter seksjonsleder for spesialproduksjon Åvald Bakken og oppsynsmann Sigmund Baasland at det som er bygd opp i fylket innenfor dette fagområdet står i fare for å bli ødelagt. Grunnboringsriggen ble før ferien sendt til Telemark, der den var bemannet av folk fra Telemark. Riggeren var også før påske i Telemark, men da fulgte mannskapet fra Aust-Agder med, og utførte jobben til alles tilfredshet.

- Da vi reiste hjem, ble vi ønsket velkommen tiltake, og ble derfor svært overrasket da vi fikk beskjed om at maskinen skulle sendes uten mannskap, sier Berntsen.

Dette har nå utviklet seg til en delikat sak på avdelingsjefnivå. Seksjonsleder Bakken var med da beslutningen om å sende maskinen uten mannskap ble fattet.

- Jeg ser nå at dette var en uheldig avgjørelse, og vil slå et slag for at når det er bruk for grunnboringsriggen utenfor fylket, så skal vårt faste mannskap følge med. Vi føler at også vår avdelingssjef står bak dette synet, og jeg regner med at grunnboringsriggen heretter ikke vil bli stilt til disposisjon for andre fylker uten at vårt grunnboringslag følger med.

Aust-Agder og Vest-Agder kan bli effektiv lab- og grunnboringsenhet

Et utvalg under ledelse av vegsjef Ingvar Tøndel Nord-Trøndelag har avgitt en foreløpig rapport om omorganisering av laboratorievirksomheten i Statens vegvesen. Tøndel-utvalget foreslår at laboratorievirksomheten skal sentraliseres i enkelte fylker, Aust-Agder til Telemark med laboratorium i Skien, mens Vest-Agder skal samarbeide med Rogaland og laboratorium i Stavanger. Utvalget foreslår videre at grunnboringslagene skal styres fra laboratoriene.

- Dette synes vi er uheldig, og har i stedet gått inn for laboratoriesamarbeid med Vest-Agder, sier utbyggingssjef Finn Ole Jørgensen, som er ansvarlig for laboratorietjenesten.

- Vi mener Aust-Agder og Vest-Agder kan bli meget effektiv enhet innenfor laboratorie- og grunnboringsvirksomhet. Vi er derfor spent på hvordan vegdirektoratet vil håndtere dette etter at Tøndel-utvalgets innstilling er sendt ut til høring.

GRUNNBORING er et viktig spesialfelt for alle som driver med vegbygging. Formålet er å danne seg et mest mulig korrekt bilde av løsmasser der det planlegges veg. En moderne grunnboringsrigg borer gjennom grunnens forskjellige lag og registrerer de ulike massenes fasthet helt ned til fast fjell. Maskinen kan også ta opp prøver som analyseres på laboratoriet i fylket eller på Veglaboratoriet. Riggeren kan også plasseres på flåter for undersøkelse av grunnen under vannet.

Vi møtte grunnboringslaget ved Songe i Tvedestrand der det er planlagt ny gang og sykkelveg fra sentrum til skolen. Nåværende veg er smal, og går i bru over ei bukt. Planleggerne trenger opplysninger om grunnforholdene. Borepunkter er tegnet inn på et kart og satt ut terrenget med kikkert.

Grunnboringslaget står i kontakt med saksbehandler, som kan vurdere om undersøkelsene er tilstrekkelige eller om det er nødvendig med tilleggsboring. De sørger også for nødvendig kontakt med grunneier, kraft- og televerk, kommune, skaffer bryggeplass og ordner andre praktiske og formelle forhold.

Grunnforholdene ved den planlagte nye skolevegen på Songe er vanskelige. I 1935 var det et større ras i bukta der det nå skal bygges ny skoleveg. Flere mål dyrka mark raste ut i Songevannet og ble helt borte. Også et menneske omkom. Nå er det historie som de fleste har glemt. Nå gjelder det dagens forhold. Undersøkelsene så langt viser at det er dypere til fjell enn det lokalbefolkning har antatt, men at massene kanskje er noe bedre enn fryktet, forteller Berntsen:

- Dette er en typisk jobb for borgjengen. Vi driver med både stort og smått. Vi er sjelden på samme jobb meir enn 14 dager til tre uker. Oftest holder vi på ei ukes tid før vi har fått med de nødvendige data.

Grunnboringsriggen har i det siste vært mye i drift på Rannekleiv-Temse-parsellen. Spesielt i Nedenesområdet med store geotekniske utfordringer var det nødvendig med grundige undersøkelser. Dette var en forutsetning for den løsning for stabilisering av grunnen i kryssområdet som ble valgt, en løsning som vil gi store innsparinger i forhold til det som opprinnelig var planlagt.

Berntsen begynte i Statens vegvesen i 1968, 18 år gammel. Han har hele tiden arbeidet med grunnboring, og har opparbeidet kompetanse og erfaring.

- Grunnboringsmiljøene i landet er små. Jeg vet at vår gjeng fungerer godt. Det har vi fått tilbakemelding på også utenfra. Jobben krever nøyaktighet. Det skal også erfaring til å utføre grunnundersøkelsene kostnadseffektivt. Vi må ikke bore mer enn høyst nødvendig, men må også sikre at vi unngår å måtte komme tilbake får å gjøre tilleggsundersøkelser. Nå frykter vi for at dette veltrente arbeidslaget skal bli splittet opp og at våre ferdigheter vil gå tapt.

Gode grunnundersøkelser kan gi store innsparinger

Den moderne grunnboringrigger har stor kapasitet og mannskapet har ingenting i mot at maskinen kommer til nytte i andre fylker når det ikke er behov for den i eget fylket. De har i flere år samarbeidet med Vest-Agder og utført en rekke grunnboringoppdrag. I senere tid har 20 – 30 pst av maskinens kapasitet vært utnyttet i Vest-Agder.

– Samarbeidet med Vest-Agder har gått meget greit. De har ikke selv et moderne borrhigg og har ikke satset så mye på et geoteknisk miljø. Bl.a. sto vi for grunnundersøkelsene i forbindelse med byggingen av den nye Varoddbrua.

At samarbeidet om grunnboring i regionen nå også er utvidet til Telemark, er også helt greit. Før påske hadde vi den første turen til Telemark. Jobbene har gått bra. For å opprettholde beskjeftigelsen for rigger, tar vi gjerne belastningen med på å reise og ligge borte en del. Vi er borte en uke av gangen, arbeider inn en dag og tar fri på fredagene. Men når Telemark nå har leid ut sin moderne grunnboringrigger til Vestfold og så forlanger å få leie vår rigg uten mannskap, finner vi problematisk.

Vi arbeider mye for å få til en god langtidsplanlegging for grunnboringoppdrag. Det er nesten like vanskelig for oss å forutsi hvilke oppdrag vi får til høsten som for et bilverksted på denne årstid å forutse hva de skal gjøre i september. All erfaring sier at det blir nok av arbeidsoppgaver, men ennå har de ingen ting i ordreboka.

Også for oss er det vanskelig å ha full oversikt over de nærmeste månedene. At en produksjons-sjef mener det er litt lite i ordreboka for grunnboringmaskinen, betyr ikke at det ikke vil bli oppgaver for maskinen framover.

Om Berntsen mener at langtidsplanlegging for grunnboring i Aust-Agder er vanskelig, så virker det som om det er enda vanskeligere i Telemark, som ikke har egen saksbehandler for geoteknikk. Geotekniske undersøkelser har lett for å bli glemt til like før anleggsstart.

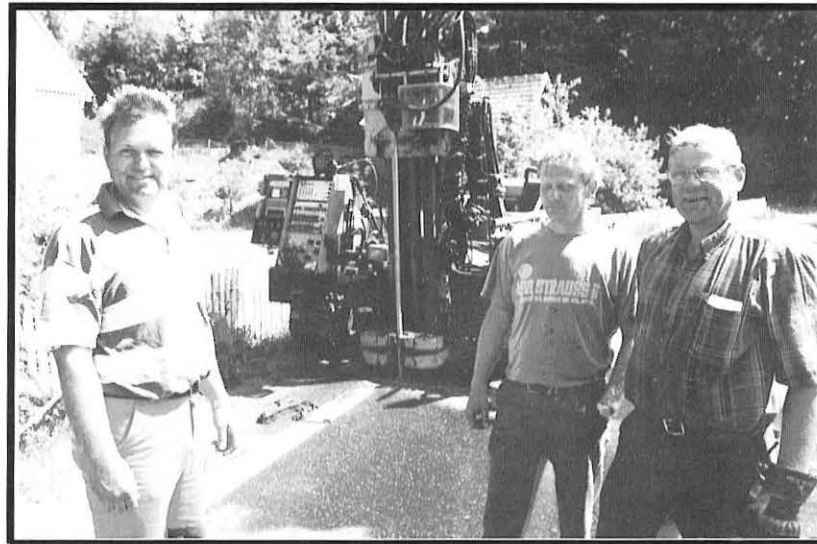
– Å sette i gang før skikkelige grunnundersøkelser er gjennomført, kan være meget risikabelt. Først etter gode grunnundersøkelser er det mulig å velge avanserte og kostnadsbesparende løsninger. Gode grunnundersøkelser er også nødvendig for å unngå kostbare ekstraarbeider og tilleggskrav fra entreprenørene.

– Vi er opptatt av å opprettholde vår opparbeidede kompetanse i et team som fungerer godt. Vårt fag er i en rivende utvikling. For at vi skal være på høyden, må vi følge utviklingen nøye. Når det nå er besluttet på produksjonssjefnivå at riggerne kan sendes fra det ene fylket til det andre uten mannskap, er vi redd for at denne spesialkompetansen kan gå tapt. Dersom vi bare skal drive med grunnboring en

gang i mellom, frykter jeg også for at folk søker seg over i annet arbeid.

Berntsen er også betenkt til å sende så komplisert utstyr som en grunnboringrigger avsted. Erfaring fra bl.a. private entreprenører viser at det lett oppstår feil og kostbare reparasjoner som ingen har spesielt ansvar for.

Grunnboringmaskinen i Aust-Agder er nå i drift på tredje året. Den ble kjøpt inn til en spesielt gunstig pris, ca. en mill kr fra Atlas Copco. Rigger kjøpt kort tid etter kostet det dobbelte. Nå koster en tilsvarende maskin nærmere tre millioner. Maskiner



av denne typen er nærmest kontinuerlig under utvikling, og hver maskin må nærmest regnes som en prototyp. Den lave innkjøpsprisen for rigger i Aust-Agder gjør at kapitalkostnadene ved grunnboring her er blant de laveste i landet.

– Grunnboring er en meget interessant og greit jobb, selv om det vinterstid kan være surt for karene å stå med en borrhigg i vann og oljesøl. Vi som arbeider på rigger trives veldig med det vi driver med. Vi er et samkjørt lag innenfor spesialproduksjon og har en førsteklases ledelse i Sigmund Baasland og Åvald Bakken.

Mens grunnboringriggeren går i Telemark, skal grunnboringsgjengen utføre grunnboring med en utdatert borrhigg fra 1986, og eventuelt settes til annet arbeid når det ikke er grunnboringoppdrag i eget fylke.

– Fleksibilitet og omstilling i jobben er både nødvendig og riktig. Vi er ikke negative til omorganisering og regionalt samarbeid i det nye vegvesenet. Men for at vi skal holde oss på høyden i vårt fag, er det nødvendig at vi kan drive med grunnboring kontinuerlig. Det blir ikke mulig om grunnboringriggeren i kortere og lengre perioder skal sendes til andre fylker og betjenes av mannskaper derfra.

Grunnboringlaget med Helge Berntsen, Kjell Åge Hegland og Kenneth Stene.

Bolte bla, hjemme best

LEDER FOR IT-SEKSJONEN, Kjell S. Birkeland har i halvannet års tid vært engasjert av Vegdirektoratet i forbindelse med innføring av nytt økonomistyringssystem i Statens vegvesen. Birkeland arbeider med valg av teknisk plattform for det nye økonomistyringssystemet, med valg av servere, driftsrutiner og opplæringsrutiner, og med konvertering av data fra det gamle systemet til det nye. Engasjementet skulle opprinnelig bare vare 2-3 måneder, men det viste seg å være bruk for Birkelands kompetanse ut over dette.



Engasjementet tilsvarer omkring en halv stilling. I begynnelsen pendlet han til Oslo annenhver uke, eller arbeidet i Oslo 2-3 dager hver uke. Det ble etter hvert en betydelig belastning på familielivet. Nå har Vegdirektoratet akseptert at Birkeland har etablert hjemmekontor i boligen på Fevik. Der arbeider han i prosjektet, og nå reiser han bare til Oslo 2-3 dager annenhver uke.

- Hjemmekontor er ikke noe nytt i vegvesenet. Det har vært brukt i mange år av oppsynsmenn og anleggsfolk. Men det

var i utgangspunktet ikke lett å få Vegdirektoratets personalavdeling til å gå med på mitt forslag om å etablere hjemmekontor. Etter en del diskusjon gikk de imidlertid med på at jeg kunne etablere det første hjemmekontoret. Takket være dette, samt velvilje fra min arbeidsgiver i Aust-Agder, har jeg nå fått en arbeidssituasjon som passer langt bedre for en småbarnsfamilie, sier Birkeland, som minner

om at han søkte stillingen ved vegkontoret i Aust-Agder bl.a. for å få anledning til å bruke mer tid på fritid og familieliv.

Hjemmekontor har i det siste vært et hett tema. Moderne data- og informasjonsteknologi er bakgrunnen for tanken om at mange arbeidsoppgaver kan utføres like godt uten at folk samles på en felles arbeidsplass, men at de like godt kan etablere kontor der de bor. Fordelene er mange: tidkrevende og trafikkskapende arbeidsreiser blir ikke lenger nødvendig. Behovet for sentral kontorplass blir mindre. Selvsagt er det også noen ulemper.

Birkelands pionerprosjekt har vakt stor interesse i Statens vegvesen. Det er åpenbart at mange kunne tenke seg en liknende ordning.

- Før det blir åpnet for dette, kan det være nyttig å tenke gjennom hva det vil innebære for den enkelte og for arbeidsgiveren. Vi vil derfor sette i gang et prøveprosjekt ved vegkontoret i Aust-Agder for å komme fram til et opplegg som kan brukes. Selv er jeg overbevist om at hjemmekontor er noe som vil høre framtida til, sier Birkeland.

KONTORPULT MED PC

Hjemmekontoret på Fevik er ved første øyekast ikke så imponerende. En pult er plassert i et hjørne i et romslig soveværelse. Der er det innstallert en pc med nødvendig programvare, skriver, modem, ISDN-router med egen ISDN-linje til huset. PC-en har Internettforbindelse og forbindelse til Vegdirektoratet. Mobiltelefon hører også med til hjemmekontorpakken. De løsningene som er valgt er ikke særlig komplisert teknisk og heller ikke spesielt dyre. Inkludert PC har det kostet under 30.000 kr.

- Det fins mange tekniske løsninger for hjemmekontor. Jeg har valgt safe løsninger framfor utnytte de siste tekniske nyvinninger maksimalt. Det er f.eks. mulig å få løsninger med telefonsvarer m.m. integrert på pc-en, men det har jeg ikke. Derimot kan jeg sende og motta fax på pc-en. Her er det nyttig at ISDN-forbindelsen gir en egen telefonlinje som kan brukes til data og fax, samtidig som telefonen kan brukes til samtaler.

- Skulle jeg gå et skritt videre i bruk av moderne utstyr, kunne jeg tenke meg å bytte ut skriveren med en multifunksjonssak som både kan skrive, skanne og kopiere. Det hender jeg har behov for å lese inn en tekst fra et papirark og noen

ganger har jeg også behov for å ta mange kopier på papir. Enda et skritt videre ville være å innstallere et videokamera på PC-en for bruk under video-konferanser. Det fins nå rimelig utstyr for dette. Men telefonkonferanser kan også fungere godt om de er forberedt og strukturert.

SPARER REISEUTGIFTER

– Den store ulempen med hjemmekontor er at du ikke kan høste fordelene ved å samarbeide i et inspirerende og kreativt miljø.

– Mens jeg er glad for å slippe reising, pendling og borteboing, er investeringene ved å etablere hjemmekontor spart inn på et halvt års tid forhold til reiseutgifter ved å pendle. Og den innkjøpte pc-en kan jo leve et liv etter hjemmekontorperioden.

Birkelands hjemmekontor har vært i drift et års tid. Han regner med at det kan avvikles i løpet av høsten, da oppgavene han er engasjert i forhåpentligvis er avviklet.

PASSER FOR PROSJEKTARBEID

Birkeland ser mange fordeler med å arbeide hjemme. Det passer spesielt godt for prosjektarbeid av den typen han nå er engasjert i. Også i perioder med konsentrerte skriveoppgaver kan det være en stor fordel å sitte i fred hjemme og arbeide. Spesielt verdifullt er det for småbarnsforeldre. Selv om pappa må jobbe når familiens seksåring kommer hjem fra skolen, så er han hjemme.

– Det kan bli problemer med å holde en normal arbeidstid, og det blir nok lett til at du gir bort noen dugnadstimer til arbeidsgiveren. Jeg blir ofte til at jeg tar noen timer på ettermiddagen og tidlig på kvelden sammen med familien, og så setter meg til å arbeide igjen senere på kvelden for å bli ferdig med det som skal gjøres.

For noen kan det nok også være et problem å komme seg opp om morgenen. For meg går det greit. Den store fordel er at når jeg står opp ti på sju, så kan jeg være i full sving med arbeidet ti over sju, uten å stresse.

Jeg har dager da jeg ikke er kjempeeffektiv, men det hender også når jeg sitter på kontoret.

Birkeland ser på sin dataerfaring som en stor fordel for en som skal arbeide på hjemmekontor. Det er ofte et eller annet som klikker, og da er det en fordel å kunne ordne opp selv.

KAN BLI AKTUELT FOR FLERE

– Jeg ser for meg mange flere i vegvesenet i framtida kan arbeide hjemme en stor del av arbeidstida. Folk som driver med registrering, skrivning og utredningsarbeid kan like gjerne sitte hjemme. Det må selvsagt skje under kontroll. Det vil sikkert ikke være så lett å være leder for ti medarbeidere som sitter på hvert sitt hjemmekontor. For min egen del arbeider jeg med konkrete oppgaver som skal være ferdig innenfor visse frister. Det er lett å konstatere om jeg gjør jobben eller ikke.

Ennå mangler regler og avtaler for arbeid fra hjemmekontor i Statens vegvesen. Dette må på plass



før ordningen kan tas i bruk i større målestokk. Det er mange fristelser for en som skal arbeide hjemme, og det må føres oppsyn med at arbeidet blir utført.

Men jeg tror faktisk jeg jobber mer effektivt hjemme enn på kontoret, i utgangspunktet har jeg vel litt dårlig samvittighet over at jeg slipper å gå på jobben, og føler meg presset til å yte litt ekstra.

Birkeland har fått full støtte fra folk i Vegdirektoratet for å sette i gang sitt forsøk med hjemmekontor. Ledelsen på vegkontoret har også sett positivt på ordningen. Om noe står på, er det jo lettere å kontakte en som sitter hjemme på Fevik enn om han arbeider i Oslo.

BEDRE FOR FAMILIEN

For familien er hjemmekontoret ti ganger bedre enn pendlingen til Oslo, sier Birkeland. Både han og kona har full jobb. Datteren på seks gikk tidligere i skolefritidsordningen. Hun syntes det ble mange timer på skolen, og er glad for at pappa nå er hjemme flere dager i uka når hun er ferdig på skolen.

- Nå forsøker jeg fortvilet på å finne gode argumenter for at jeg kan fortsette med hjemmekontoret etter at jeg er ferdig med prosjektet.



Først og fremst er det jo de myke sidene for en småbarnsfar. Jeg mener at jeg også arbeider mer effektivt når jeg kan gjøre det hjemme, selv om arbeidsdagen noen ganger kan strekke seg ut over vanlig arbeidstid. Noen ekstra arbeidstimer veier jeg opp mot den økte følelsen av frihet, jeg kan bl.a. gå kledd som det

passer meg til enhver tid sier Birkeland, og tar i mot uformell i shorts.

Jeg kan ta pause når det passer, jeg kan lage meg en god lunsj en dag jeg har lyst på det, og jeg står fritt til å lese avisa når jeg har lyst. Det jeg går glipp av ved å arbeide hjemme, er teamarbeid, å fange opp ting i korridorene, det savner jeg noen ganger. Det vil ikke være mulig å slippe alle på hjemmekontor. For mange er det jo en hovedsak å være tilgjengelig på jobben og være der når noen trenger det.

- Det er nok ingen tvil om at jeg vil savne hjemmekontoret når jeg går tilbake til vanlig jobb neste år. Derfor har vi til høsten tenkt å forsøke å få gang et strukturert forsøk med hjemmekontor for et par medarbeidere. En utredning i form av et forsøksprosjekt kan være nyttig når det blir pågang fra flere som ønsker å arbeide i hjemmekontor.

BRUKTE PC-ER PÅ LODDTREKNING

På vegkontoret er det nå 15-20 486 pc-er med Win 95 som ikke tilfredsstillers dagens krav. Disse skal selges til ansatte for 500 kr. etter loddtrekning. Interessen for dette er stor, men IT-lederen mener at det først bør diskuteres om det er noen av de ansatte som har bruk for noen av disse pc-ene i forbindelse med hjemmekontor eller andre oppgaver som det kan være fornuftig å gjøre hjemme. Loddtrekningen er berammet til august-september. Maskinene står nå på lager og skal klargjøres av en sommervikar.

- Statoil har kjøpt inn PC-er til alle ansatte for hjemmebruk. Burde ikke Statens vegvesen gjøre det samme?

- Vi har diskutert i ledergruppa å sette ut pc-er til alle ansatte. Men flertallet har gått inn for at maskinene som ikke er i bruk skal loddes ut. Jeg mener vi bør vurdere dette i forbindelse med forsøk med hjemmekontor, slik at vi kan unngå å kjøpe inn nye maskiner til folk som kan dokumentere et behov for PC hjemme. Til gjengjeld må det kunne stilles krav til den som får en maskin hjem uten å betale. Det stiller seg annerledes med en maskin som den enkelte har betalt etter på ha blitt trukket ut i et lotteri.

Personlig har jeg sans for det Statoil hargjort. De ansatte har fått et bra utstyr, men må yte noe igjen, bl.a. ved å forplikte seg til å gjennomgå et opplæringsprogram.

Millioninvestering i nytt datasystem

Det nye økonomisystemet som nå skal innføres i Statens vegvesen, er en videreutvikling av det som har vært i bruk i det siste. Det krever en betydelig oppgradering på maskinvaresiden, en investering i millionklassen for hvert enkelt vegkontor. Det skal anskaffes nye servere av samme merke som nå er i bruk, men med ti ganger så stor ytelse. Det har vært vanskelig å beregne nøyaktig regnekraftbehov. Derfor er det valgt løsninger som lett kan oppgraderes, med tanke på en lang levetid, forteller Kjell S. Birkeland.

Maskinene går under operativsystemet UNIX. De får fire prosessorer, og kan oppgraderes til det dobbelte. De får 512 MB RAM som kan oppgraderes til 2 GB, og 40 GB lagringsplass. Det er med andre ord snakk om meget kraftige maskiner.

I de større fylkene har det oppstått betydelige kapasitetsproblemer med de nåværende maskinene, som bl.a. gir seg utslag i treg rapportering. De nye maskinene vil gi en betydelig bedre ytelse. Brukergrensesnittet for det nye systemet vil ikke avvike vesentlig fra det nåværende, slik at de enkelte brukere slipper å lære et helt nytt system. Det arbeides med noen forenklinger, bl.a. en egen trykknapp som ledere og andre som ikke har inngående kunnskaper om bruken av systemet kan trykke på og få ut en oppdatert rapport.

Bilde: Kjell S. Birkeland i arbeid på sitt hjemmekontor på Fevik, en kontorpult med PC på soverommet.

En av fordelene ved å arbeide hjemme, er at du ikke behøver å være så nøye med antrekket, sier Birkeland, og trives med shorts i varmen.

Bilde: Finn Fjermeros og Arild Tveit fra Setesdal produksjonsområde i full sving med omskiltning av vegen gjennom Setesdal ved Evje.

EFTER EN NØYE PLANLAGT OPERASJON skiftet rv. 39 gjennom Setesdal fra Vest-Agder grense til Telemark grense fra 26. til 27. mai navn til rv. 9. Avdelingsingeniør John Kristian Stormyr i trafikkavdelingens trafikkavviklingsseksjon og oppsynsmann Olav Haugmoen fra spesialproduksjon på Mørlandsmoen sto for opplegget, mens arbeidslag fra Evje produksjonsområde utførte jobben, supplert av skiltbilen fra Mørlandsmoen, som sto for utskiftingen av høytstående skilt på hele strekningen. Ca. 10 mann var i sving med omskiltningen.

Totalt ca. 200 skilt ble skiftet ut, 115 vegnummerskilt og 90 vegvisere og opplysningstavler, forteller Stormyr. Omskiltningen var planlagt i detalj på forhånd basert på vegvesenets skiltregister der alle vegskilt er kartlagt.

Nye skilt var bestilt fra Nordskilt i Stavanger. De gamle skiltene ble skrudd ned og erstattet med nye skilt. Ved omskiltningen av E 18 til E 39 fra Kristiansand til Stavanger og videre langs kysten, valgte Statens vegvesen Vest-Agder en løsning med plastfolie som ble klebet over de gamle skiltene. Dette forutsetter helt tørre skilt, og regnværet dagen i forveien bød nok på visse problemer.

Vegdirektoratet ønsket de nye skiltene på plass tidligst mandag 26. mai og omskiltningen fullført i løpet av uka. På nye rv 9 var de aller fleste skiltene på plass i løpet av mandagen. Kilometreringen, de små firkantede matalleskiltene for hver 500 m skulle også omskiltet. Her var det mulig å spare utgifter til nye skilt, det var tilstrekkelig å spraye over 3-tallet med spraymaling.

– Dette var en enkel og grei jobb i forhold til omskiltningen i 1992, da rv 12 ble rv 39, da rv 39 ble rv 41 og da rv 9 ble til rv 42. Nå var vi så heldig å få 9-eren tilbake, selv om det er en annen veg. Vegdirektoratet hadde først foreslått at setesdalsvegen skulle få nr. 20, som også var ledig. Men da rv. 9 Dombås – Ålesund ble E 136, fikk vi anledning til å bruke 9-nummeret. Lavt nummer forbeholdes veger med høy status, og derfor er det grunn til å være fornøyd med at vi har fått nieren tilbake, selv om det er en annen veg, sier Stormyr.



200 skilt byttet ut da rv 39 ble rv 9

Hvorfor nye vegnummer?

I en pressemelding fra Vegdirektoratet går det fram at bakgrunnen for omnummerering av en rekke norske veger er tilpassing til en europeisk avtale om internasjonale hovedtrafikkårer, den såkalte AGR-avtalen. Norge sluttet seg til avtalen i 1992, og omnummererte da en del europaveger og riksveger. Alle stamvegene fikk i tillegg grønne skilt.

Siden forrige omnummerering er det kommet ønske om at Kystriksvegen fra Kristiansand til Trondheim E 18, (rv 1, rv 65, rv 70 og rv 71) skulle få europavegstatus. Denne er nå blitt Ev 39, og danner fort-

settelsen av Ev 39 gjennom Danmark, mens Ev 18 nå slutter i Kristiansand.

Fordi en riksveg ikke kan ha samme nummer som en europaveg, var det nødvendig å skifte vegnummer på rv. 39 fra Kristiansand til Haukeligrend.

Det er også kommet nye vegnummer i andre deler av landet. I Finnmark forlenges Ev 75 fra Finland til Vardø. Samtidig er det også blitt en tilknytning til det russiske europavegnettet ved at Ev 105 fra Murmansk forlenges inn i Norge. Tidligere rv 105 i Østfold har måttet gi avkall på sitt nummer.

5,2 km E 18 til 20000 kr pr. meter

– I avslutningsfasen er det som normalt travelt. Fikk vi beskjed om at åpninga skulle utsettes til 15. august, ville det sikkert ha vært like travelt. Det er mye detaljer som skal på plass før alt er klart, sier anleggsleder for E 18 Telemark grense – Østerholt, Helge Knutsen Asdal, bare noen få arbeidsdager før åpningsdagen.



Skilting, oppmerking, guardrail og den siste planting og finpuss av rasteplassene pågår for fullt. Når det siste asfallet er lagt, begrenses bruken av tunge beltemaskiner. 11 dager er akkurat så det holder, sier den erfarne anleggslederen.

Kostnadmessig ser det ut til at vi ligger godt an, totalt er det brukt 96 mill. på hele anlegget med arbeid i egen regi av produksjonsavdelingen og byggherrekostentrepriser for asfaltering, brubygging, gjerder og andre arbeider. Produksjonsavdelingen utfører i år arbeider for 9,5 mill i år.

TREDJE GANG GJELDER DET

Anlegget har vært det jeg vil kalle greit, med lite hindring fra bebyggelse og lite "bygging" og installasjoner. Anleggsstart var slutten av 1994. Første del av anlegget, den vestre delen av Østerholtbakken fra Holte til Sandnes, ca 1 km., ble åpnet til ferien i -95. Sommeren etter kunne trafikken settes på resten av bakken opp til toppen, en strekning på 2,3 km. Det var de siste 2,9 km ble åpnet i år.

Anlegget ble delvis forskuttert med lån fra Vegdirektoratet under forutsetning av at det skulle være delåpninger. Dette har medført ekstra belastning i form av stramme tidsfrister hvert år og reduserte muligheter for å kjøre med tunge maskiner på strekninger som allerede er åpnet. På den andre siden

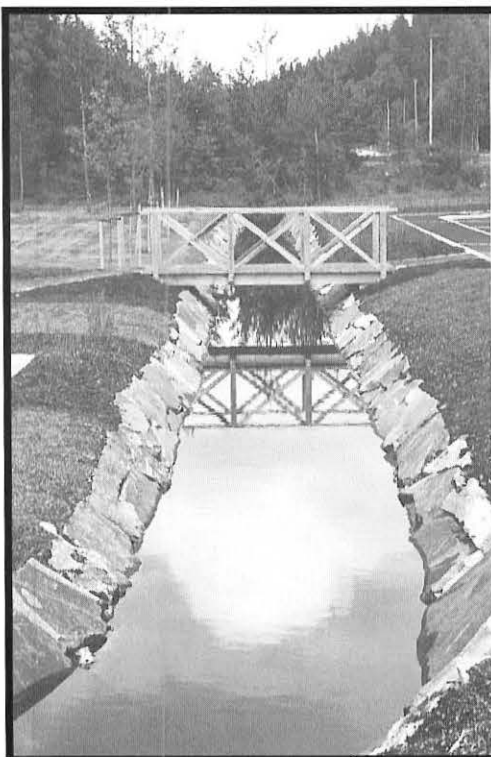
har investeringene allerede vært til nytte i to år når hele anlegget nå er åpnet.

Fra byggestart er det sprengt ut 280000 kbm fjell og flyttet 250000 kbm jord og løsmasse. I egen regi er det bygd to bruer og to kulverter, mens en brubetongdel og elgovergangen er bygd på entrepri-se. Den nye E 18-strekningen er på 5,2 km. I tillegg er det bygd ca. 4 km veg i forbindelse med de to rasteplassene, som driftsveger og som parallellveg, for det meste i form av utbedring av den tidligere E 18 eller det som tidligere var rv 40.

140 mål vegskråninger og massdeponier, på størrelse med et middels stort gårdsbruk i sørlandsk målestokk, er opparbeidet og sprøytesådd med frøblanding.

Det vakte oppsikt da daværende anleggsleder Harald Tobiassen satte inn betydelig større maskiner i den første grovdriften på anlegget enn det som hitil har vært brukt på veganlegg i fylket. Disse maskinene viste seg meget effektive. De fleste av dem går nå på Rannekleiv-Temse-anlegget.

Prisen på den nye E 18-parsellen er under 20000 kr pr. meter, noe som karakteriseres som en "grei" pris når vi tar i betraktning at tre kilometer av strekningen har tre kjørefelt og at rasteplass på begge sider av vegen i høy standard er med i prisen.



RASTEPLASS TIL 10 MILL.

Rasteplassene, Østerholtheia nord og Østerholtheia sør, er blitt et meget spesielt innslag på den nye E 18-strekningen og er av en standard som hittil ikke har vært vanlig på rasteplasser i fylket. De har preg av parkanlegg med sittegrupper, vann-dammer og bekker. Sandstrener som frister til bading hører også med. Vannkulpene er tømt for mudder og det er bygd en ter-

(forts. side 22)

Anleggsleder Helge Knutsen Asdal:

– Jeg trives der det skjer noe og liker at det ryker og smeller litt. Vi har et greit miljø med liketil mennesker. Ute på anlegg alle like. Vi har ikke noe klassekille og det er utrolig høyt under taket, det er nesten ikke tak.

Uenighet forekommer. Da gjelder det å ta fatt i den så fort som mulig. Anleggsfolk er flinke til snakke ut. Det kan komme en utblåsing som rensar lufta, så er vi ferdig med det. Vi har lite personalproblemer på anlegg. Selv om vi har mange forskjellige typer mennesker, går det voldsomt greit. Som personalansvarlig har jeg også ansvar for våre to lærlinger. Den ene er for tida i militærtjenesten. Når han er hjemme på perm, ringer han gjerne og spør om det er noe å gjøre. Så kommer han bort og tar et tak, uten betaling. Det tyder på at det må være trivelig å være her.

Helge Knutsen Asdal har arbeidet som nestkommanderende på to store anlegg før han ble anleggsleder på Østerholtheia: E 18 Rannekleiv–Temse og Arendal øst–vest.

– Ansvar for en stor arbeidsstyrke, stort sett har vi vært ca. 35 mann på Østerholtheia, og mange millioner kroner, har ikke vært særlig tyngende. Spesielt med dette anlegget er en lang arbeidsveg, 40 min. om morgenen og bortimot timen om ettermiddagen, pga trafikken. 60 km arbeidsveg er ikke en ønskesituasjon.

Jeg har aldri hørt så mye på radio som disse åra, stort sett har det vært Sørlandssendinga. Ofte går tankene til anlegget, jeg prøver å tenke gjennom det som skal skje på dagen og de nærmeste dagene. Det er viktig å være litt i forkant.

Jeg er opptatt av at anlegget går så greit som mulig og at jeg har den gode magefølelsen av at det glir greit og at framdriften er som den skal. Med delåpning hver sommer har vi alltid arbeidet mot en deadline. Det som har vært spesielt, er at våren kommer betydelig senere på Østerholtheia enn i Arendal. Det gjør det spesielt travelt med vegåpning før ferien.

For at det skal gå, er vi avhengig av at vi har folk som er villig til å ta et tak når trengs, også på den årstid da det er gildet å ha fri om kvelden. Her på anlegget er det blitt en del overtid. For meg er det ikke blitt så mange timer, men det er alltid vanskelig å komme avsted til vanlig tid.

Arbeidsstyrken blir på anlegget en uke etter åpningen for å se at alt fungerer som det skal, og stenge av det som er nødvendig, så er det ferie.

– For meg er ferie å bruke båten og ta noen turer på skjæra. Jeg kan også kose meg med litt husmaling og annet arbeid. Det er fint å kunne gjøre som du vil. Jeg har ikke noen store reiseplaner, det er jo så fint på Sørlandet om sommeren. Jeg har reist til syden et par ganger om vinteren, men blir godt forsynt etter ei uke.

– Hvordan ser du på framtidsmulighetene for anleggsdriften i vegvesenet?



– Trives best når det ryker og smeller

– Etter de siste nyhetene på radio ser jeg utrolig lyst på det. Men meldingene varierer fra dag til dag, fra det svarteste svarte til at nå skal E 18 opprustes og forseres. Jeg regner med at vi fortsatt vil få muligheter til å drive med store anlegg.

Knutsen Asdal søkte på jobben som anleggsleder på Rannekleiv–Temse–anlegget. Den jobben gikk som kjent til Frode Seiersnes.

– At jeg ikke fikk jobben, bekymrer meg ikke, jeg blir litt skremt av tanken på mer kontor- og papirarbeid. Dessuten er jeg så gammel, 48 år, at jeg snart kan gå av med pensjon. Til høsten får jeg beskjed om hva jeg skal gjøre videre. Pr. i dag er det sagt at jeg får en funksjon på Rannekleiv – Temse. Da får jeg bare fem minutter arbeidsveg, og kan børste støv av min gamle DBS. Det skal bli nydelig, jeg får plutselig to timer kortere arbeidsdag og tilsvarende mer fritid!



Vegåpning ble folkefest

Åpningen av E 18-parsellen Telemark grense - Østerholt ble som planlagt en flott folkefest med musikk, flagg og taler. Deretter ble alle invitert på grillfest, der det var flere taler. Ved åpningen ønsket ordføreren i Gjerstad, J.O. Olsen, velkommen, og takket for godt samarbeid med Statens vegvesen.

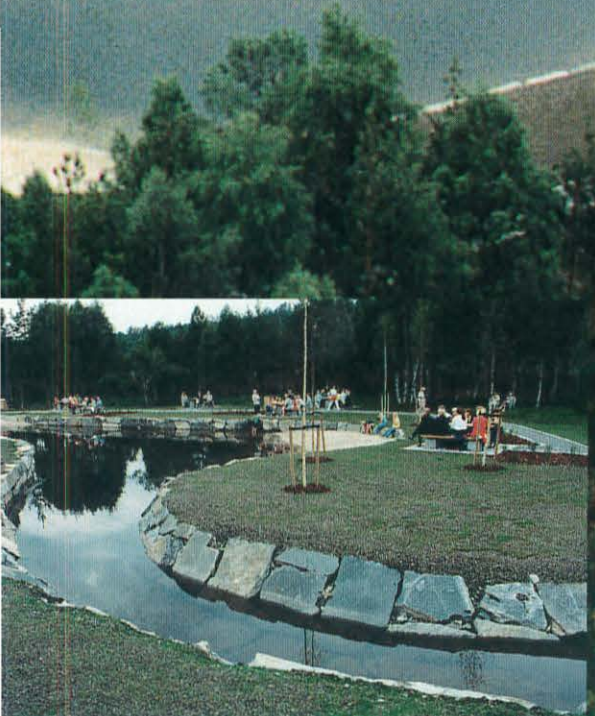
Etter en orientering fra vegsjef Harald Gjerstad, erkærte vegdirektør Olav Søfteland den nye vegen for åpnet og kuttet over det nasjonalfargede båndet med en skikkelig Gjerstad-kniv.

Deretter marsjerte forsamlingen etter musikkorpsset til nordre rasteplass, der vegdirektøren markerte årets «Aksjon mot kollisjon» under mottoet «Bile krever hvile». Rasteplasser er viktig for trafikksikkerheten, fastslo vegdirektøren.

Følget marsjerte så til elgbrua, der ordfører Olsen ledet an i enda en åpningsseremoni. Herfra var det enda en marsj, til søndre rasteplass, der grillene for lengst hadde gjort sitt. Det var hilsningstale fra vegsjef Olav Sætre, Telemark, fylkesmann Hjalmar Inge Sunde, Aust-Agder fylke, trafikksjef Gunnar Lien, stortingsrepresentant Terje Sandkjær, Aust-Agder, ordføreren i Gjerstad, fylkesordfører Jon Fløistad, Aust-Agder og fylkesordfører Andreas Kjær, Telemark og fylkesmann Kjell Bohlin, Telemark.

Både prominente gjester, og publikum som etter hvert inntok rasteplassen, uttrykte stor begeistring for det nye anlegget. Mens det tidligere har vært enkelte kritiske røster mot å bruke så mange penger på en rasteplass, var alle nå enig om at dette var vel anvendte midler for trivsel og trafikksikkerhet.





Lærerikt år på Anleggslederskolen



Anleggsoppsynsmann Magnar Ellefsen har det siste året gjennomført vegvesenets anleggs- og byggelederskole. Det innebærer at han har tilbrakt 13 arbeidsuker på skolebenken og i tillegg til oppgaver og studier ved siden av

det daglige arbeidet på Østerholtheia.

- Det har vært et meget lærerikt år der vi har vært innom det meste: produksjon, utbygging, trafikk og alt innen produksjonsplanlegging med tunneler, dekke, asfalt osv.

Vi har reist landet rundt for å se hva som foregår på vegsektoren. De fleste sliter med det nye vegvesenet. Etter en til to uker borte kommer jeg tilbake med mange nye innfallsvinkler.

Et problem er avgrensingen mellom vegvesenets myndighetsdel og produksjon. Det er stort sett sjefene fra de gamle avdelingene som leder de nye og det kan lett bli til at trafikk, utbygging og produksjon trækker hverandre på tærne. For publikum kan det være vanskelig å forstå at de som driver et anlegg ikke har myndighet til å fatte avgjørelser som angår dem. Her forsøker vi å vise smidighet når det gjelder mindre ting.

Ellefsen har sett på veganlegg fra sør til nord. Det verste var en flytur til Svolvær i orkan. Han satt i det nest siste flyet som ned. Det landet som ei skadeskutt kråke, mens neste fly ble blåst av banen. Trygt nede på landjorda var det befarig til bruforbindinger og undersjøiske tunneler.

Organiseringen av anleggs- og byggearbeidet er i støpeskjeen. "Flate" organisasjoner er det som gjelder nå, med større ansvar og oppgaver på formannen og det enkelte arbeidslag. Oppsynsmannen får flere stabsfunksjoner, sier Ellefsen.

(forts. fra side 18)

skel for å sikre en minimumsvannstand i vannbassengene. Denne kan åpnes og stenges etter behov. I vassdraget er det fisk, men om rasteplassene også vil bli fiskeplasser er nok ennå uvisst.

- Jeg synes rasteplassene er blitt veldig fine, sier Knutsen Asdal, og legger til at det er morsomt å få anledning til å bygge veganlegg som også er pene.

Kai Fjeld fra Akland veg og trafikkstasjon, som skal arbeide med drift og vedlikehold av rasteplassene, har fulgt anleggsarbeidet siden påske bli kjent oppbyggingen av anlegget. Det siste som ble bygd, er renseanlegg for avløpsvann. Dette ble ferdig like før åpningen

ELGKULVERT MED TORVTAK

Elgkulverten med tilhørende viltgjerder som skal lede ville dyr trygt over den nye motorvegen, er også et karakteristisk trekk ved den nye veggen. Det er vel nå et spørsmål om ikke den må bli den nye sørlandsporten.

- Jeg har ikke sett elgen på kulverten ennå, men det er ingen tvil om at det er elg i området, sier Knutsen Asdal. Vi så imidlertid en fin hare som krysset nye E 18 like ved kulverten. Heldigvis var det før trafikken var satt på.

Kulverten er også blitt et spesielt og pent byggverk. Det er støpt en betongbjelke på begge sider av åpningen for å gi et mer solid inntrykk. Dette ble gjort 95 pst for utseendets skyld, 5 pst for styrken, sier Knutsen Asdal. Kulverten har fått torvtak og er tilsådd og beplantet. Elgkulverten har kostet ca 3 mill. kr.

Ved åpningen 1. juli var den nye E 18-strekningen klar til bruk. Men ennå gjenstår noen arbeider som først kan utføres etter at trafikken er borte fra den gamle veggen. Tilknypningspunktene mellom den gamle og den nye veggen skal kuttes, det skal bygges en busslomme og anlegges en snuplass som bl.a. skal brukes i forbindelse med vedlikehold. Østerholtheia med fylkesgrensa er også bytte for brøyterodene mellom Aust-Agder og Telemark. Disse arbeidene vil pågå en måneds tid etter ferien.

FØRSTE ANLEGG I DNV

E 18 Telemark grense - Østerholtheia er det første store anlegget som er fullført etter omorganiseringen av vegvesenet.

- Ledelsen for Utbyggingsavdelingen var stort sett de samme personene som arbeidet i den tidligere anleggsavdelingen. Vi har derfor ikke merket så mye til omorganiseringen, annet enn at vi har måttet holde tunga litt mer rett i munnen, og legge litt mer arbeid i rapportering. Vi kjenner jo godt de som arbeider på byggherresiden fra før, sier anleggslederen.

Østerholtheia rasteplass – med gedigen kvalitet

Utbyggingsavdelingens landskapsarkitekt, Bjarne Sandve, har hatt ansvaret for utforming av rasteplassen på Østerholtheia. Han har planlagt areal-disponering, vegsystem, sittegrupper og deltaljerings materialbruk på bygninger, bord og benker, murer m.m. På grunnlag av dette ble byggetegninger og anbud utarbeidet av konsulent. Sandve har i byggeperioden fulgt arbeidet nøye.

Rasteplassen framstår nå med høy gedigen kvalitetsdesign, og helt fri for tivoli-preg. Grunntanken er at plassen skal utnytte de virkemidler som fins i naturen i området – og ikke overdøve disse.

På rasteplass nord er det eksisterende tjernet utnyttet direkte i rasteplassen. På rasteplass sør er den steinsatte bekken og den kunstig utgravde dammen de samlende elementene.

Det er valgt materialer i en kvalitet som vil holde seg pene i lang tid uten for mye vedlikehold. Det er valgt kantstein i stedet for betong og oppmerkingen mellom parkeringsplassene er i store gatestein. Sittegruppene har granittfundament med bord og benker i grovdimensjonert og oljet eik. Eik er også brukt til brygger og bruer.

Planteb Bruken er avdempet, med norske trær og planter. Det er ingen fargesprakende blomster. Det er plantet ut bjørk, rogn, furu og utvalgte busker: eier, grønnor, krypvier, dvergpil og kvitrogn, som har hvite blomster og bær.

På de to rasteplassene er det lekeareal for ballek, adskilt fra trafikken med en solid tosidig tørsteinsmur med torvdekke. På den ene siden er det satt opp et klatrenett, på den andre siden en lekehytte.

Toalettbygningene har gråsteinsmurer og gammel takstein. Lysarmaturene er i spesiell design og står på tremaster tegnet for anlegget.

Noen mener at denne rasteplassen til en kostnad av ca. 10 mill kr. er unødvendig flott og dyr. Til dette sier Sandve at den har den kvalitet som en hovedrasteplass ved en ny motorveg bør ha. Årsaken til at den koster mange penger, er først og fremst størrelsen og vegsystemet inn og ut av rasteplassen, ikke at det er valgt kostbare løsninger.

Ved motorveg skal det etter standarden være en hovedrasteplass for hver 4–5 mil. Når det bygges ny E 18 gjennom Lillesand, er det naturlig at det kommer en hovedrasteplass der. Det bør også

være en i Arendals-området.

Det er vurdert om denne kan innarbeides i Rannekleiv-Temse-prosjektet, og dette spørsmålet er luftet med Vegdirektoratet. Det ser imidlertid ikke ut til at det blir bygging av rasteplass i første omgang. Rasteplass for arendalsdistriktet må derfor bygges enten i forbindelse med Haslestad-Stølen-parsellen, eller bygges separat etter at Rannekleiv-Temse er fullført.

Det er 15 bord på rasteplass nord og 17 bord på rasteplass sør. Totalt er det 20–25 biloppstillingsplasser. I tillegg er det fire egne plasser for trailere på hver side der sjåførene kan ta sine lovpålagte hvilepauser.

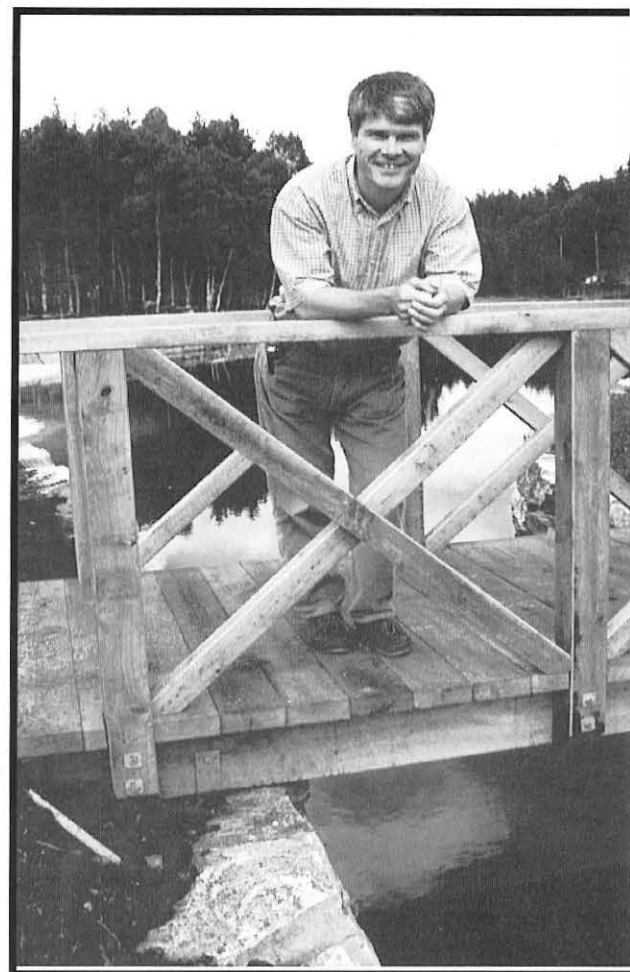
Sandve er stort sett godt fornøyd med den nye rasteplassen, selv om det er småting som kunne vært bedre.

– Nå håper jeg også brukerne vil synes det er fint. Jeg er spent på om vi har truffet med dimensjoneringen. I fellesferien regner jeg med at det vil bli fullt. Men det er jo et spørsmål hva vi skal dimensjonere for.

Østerholtheia rasteplass ligger bare ca 5 km fra Brokelandsheia, med bensinstasjon, kiosk, kafe, informasjonssenter for kommunene i østregionen, tømning for bobiltoaletter m.m.

På Østerholtheia skal det ikke være noe kjøpepress. Her kan bare medbrakt nistepakke nytes på gammel norsk vis. De som ønsker is og brus m.m. må stanse på Brokelandsheia.

Overnatting på den nye rasteplassen er ikke til-latt, og vegvesenet vil si fra om noen slår seg til med campingvogn eller bobil for flere netter. Men en enkel overnatting vil ikke bli påtalt. Vegvesenets informasjonstavle gjør oppmerksom på at plassen ikke er beregnet for overnatting, og henviser til tilbudene på Brokelandsheia.



Sikker kryssing av E 18 for fotgjengere og syklister

EN NY KULVERT UNDER E 18 ved Heldalsbakken øst for Lillesand ble åpnet 12. juni for å gi en sikker kryssing fra gang- og sykkelvegen langs E 18 til Flørnesvegen, den tidligere rv 40 eller Sørlandske hovedveg. Kulverten ble montert av pre-fabrikerte betongelementer etter at det var gravd åpning tvers gjennom europavegen. For å slippe trafikken forbi, var det bygd en nesten 100 m lang midlertidig enfelts og lysregulert veg parallelt med E 18. Den trafikksikre kryssingen er bygd til en kostnad av i underkant av en million kroner. Betongelementene til kulverten kostet ca. 330000 kr.

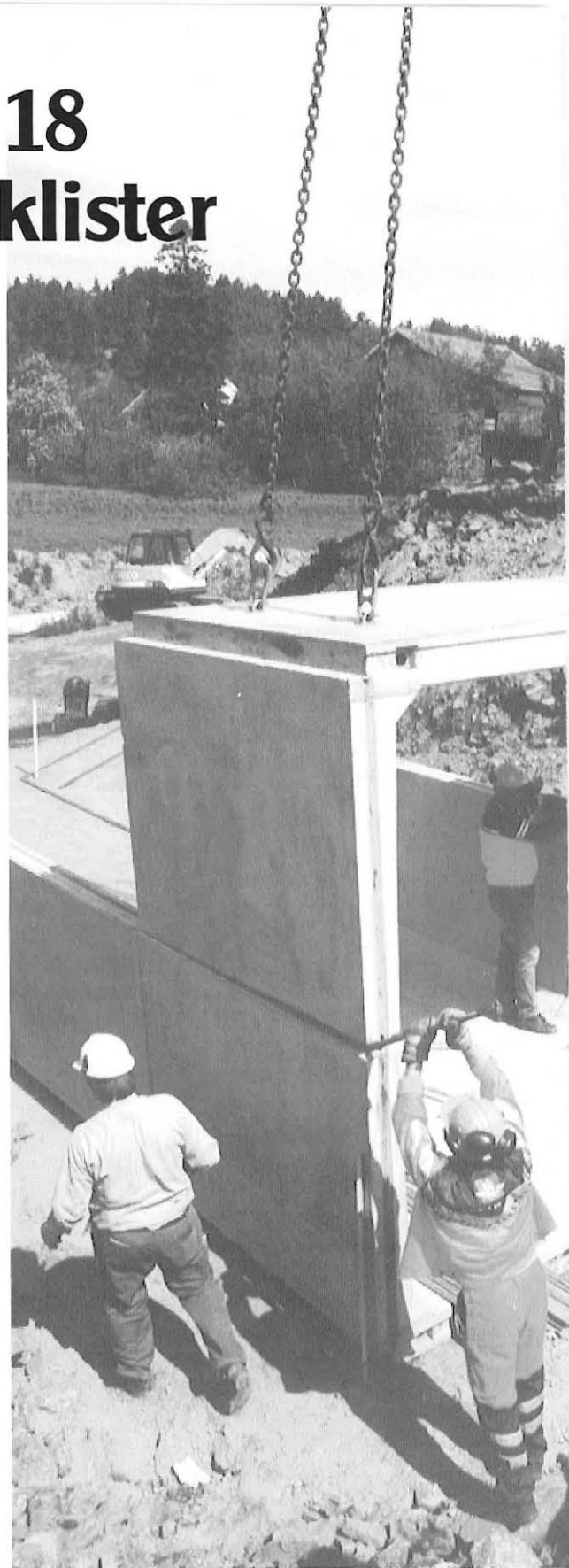
– Formålet med den nye kryssingen er å bedre trafikksikkerheten for fotgjengere og syklende, og spesielt med tanke på at seksåringene begynner på skolen fra høsten, sier oppsynsmann Anders Herman Hermansen i utbyggingsavdelingens anleggsgruppe, som har ledet arbeidet. Vegen brukes også som skoleveg for elever ved Tingsaker skole. Den tidligere kryssingen av E 18 blir betegnet som meget farlig. I og med den nye kryssingen er det nå sammenhengende gang- og sykkelveg fra Vestlandske hovedvei i øst til Flørnesvegen.

De første forberedelsene ble gjort allerede før påske. Kulverten ble levert en uke senere enn planlagt. Da det var klart for montering av kulverten, ble det arbeidet i tre skift for å gjøre hindringen av trafikken på E 18 så kortvarig som mulig.

– Det ble laget en detaljert timeplan for hele jobben, forteller Hermansen. Timeplanen sprakk litt da det viste seg at grunnforholdene var dårligere enn ventet slik at en del masser måtte skiftes ut. Men tidstapet ble tatt inn igjen ved iherdig innsats. Ved å bruke en slik detaljert timeplan, er det mulig å utnytte de innleide maskinene effektivt når det er bruk for maskinkraft og unngå å ha maskiner i uproduktiv venting.

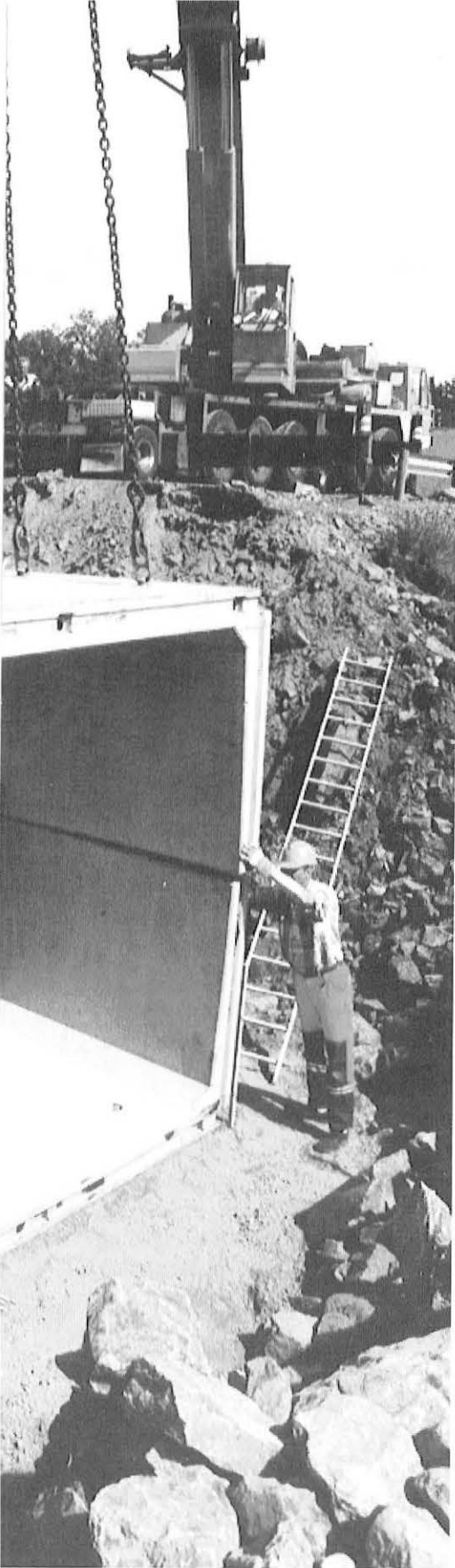
Det ble inngått avtale med et steinbrudd i nabolaget om lån av masse til den midlertidige vegforbindelsen mot at dette ble levert tilbake etter bruk sammen med overskytende masser som er fjernet fra E 18 ved kryssingen. I tillegg til den 12 m lange kulverten med "sidevinger" er det også bygd 200 m ny gang- og sykkelveg for å knytte Flørnesvegen til gang- og sykkelvegnettet øst for den nye kryssingen.

Bilde: Montering av betongelementene var et presisjonsarbeid som ble utført ved hjelp av en stor mobilkran.



Fødselsdagsgave til Syl

Syklistenes Landsforening ba i brev av 25. april om en gave i anledning av sitt 75-årsjubileum. I et brev fra Trafikkavdelingen, undertegnet av S.H. Sondenaa og Ragnar Fremmerlid vises det til henvendelsen og orienteres om at en ny undergang for gående og syklende under E 18 i Lillesand vil være ferdig 12. juni.



Syklistenes Landsforening

– Denne undergangen sammen med ca. 200 m ny gang- og sykkelveg vil knytte eksisterende gang- og sykkelvegnett til lokalvegnettet på en måte som i vensentlig grad øker syklistenes mulighet for trygg ferdsel i området. Vi håper gaven faller i smak. Så langt er det ikke mottatt takkehilsen fra Syklistens Landsforbund.

Entydig informasjon om regler for rundkjøring loves

RUNDKJØRINGER har en tid vært et hett tema i Statens vegvesen. Bakgrunnen er at vegmyndighetene og forsikringsselskapene har et divergerende syn på hva som er korrekt kjøring i rundkjøring. Forsikringsselskapene viser her til en dom i høyesterett. Vegdirektoratet har satt i gang arbeid for å komme fram til klare retningslinjer for kjøring i rundkjøring. I vår var det innkalt til et arbeidsmøte om saken. Fra Aust-Agder møtte trafikksjef Gunnar Lien og hans nærmeste medarbeidere.

I et notat fra møtet informeres det om planene for det videre arbeid med rundkjøringer. Følgende oppgaver vil bli utført som en oppfølging av seminaret:

Vikepliktsregler

Vegutformingskontoret vil ta kontakt med Trafikantkontoret og Trafikkrettkontoret for å få utviklet enkel og entydig informasjon om kjøreregler for rundkjøringer, eventuelt også foreslå endringer av trafikreglene. Dersom det ikke er midler til ny informasjonsbrosjyre i inneværende år, vil det bli utarbeidet standard tekst og figurer som kan nyttes av vegkontorene. Tidsfrist ut 1997.

Trafikksikkerhet

Her planlegger vi å dele oppgaven i to. I løpet av sommeren vil Transportanalysekontoret lage en oppstilling av trafikkulykker i vegkryss (inkl rundkjøringer) og gjøre en analyse av dette materialet. Etter at denne analysen foreligger, planlegger vi en detaljanalyse av alle rundkjøringer på Europa- og riksvegene som ble anlagt i 1995 eller tidligere. For å kunne gjennomføre en slik undersøkelse trenger vi bistand fra alle vegkontorene. Vi vil høsten 1997 komme tilbake med en liste over hva vi trenger av opplysninger om hver rundkjøring. Resultatene fra denne undersøkelsen venter vi vil foreligge vinter/vår 1998.

Utforming

Vegutformingskontoret vil i løpet av sommeren 1997 opprette en arbeidsgruppe som får i oppgave å revidere gjeldende vegnormaler om rundkjøringer (håndbok 017) og utarbeide en veiledningshåndbok. Det er mulig at en del signaler, dvs endringer som det var stor enighet om på arbeidsmøtet kan sendes ut allerede tidlig på høsten, heter det i notatet fra Vegdirektoratets Transportanalyse- og Vegutformingskontor.

858 rundkjøringer

Det er innhentet oversikt over alle rundkjøringer i Norge. Denne viser at det i hele landet er totalt 858 rundkjøringer. 592 av disse er på europaveger og riksveger. I Aust-Agder er det 25 rundkjøringer. I Vest-Agder er det 19 og i Telemark 30.



Brokke-Suleskarvegen åpnet 24. mai

- Jobben med å åpne Brokke-Suleskar-vegen går lettere for hvert år, sier Torleiv Haugen, som har vært med på å brøyte opp den populære fjellovergangen siden åpningen i 1990. Året før var han med på å brøyte fram veganlegget.

- Etter hvert er jeg blitt lommekjent på strekningen og vet hva som ligger under snøen. Erfaringen gjør at jobben går raskere og lettere.

Før brøytingen kan begynne, må vegen stikkes. Det er nå satt opp siktepunkter på en del av fjelltoppene. Fra disse kan vegen måles inn og stikkes med stor nøyaktighet selv om den ligger under flere meter med snø. Stikkejobben gjøres med hjelp av snøscooter og var unnagjort på en dag.

5. mai kunne Haugen og Helge Homme ta fatt på brøytingen av Brokke-Suleskarvegen på Aust-Agder-sida. Jobben var som vanlig gjort på drøyt to uker, og etter at Vest-Agder hadde tatt sin del, var det klart for åpning av den populære fjellovergangen 24. mai. I fjor ble vegen åpnet 26. mai, men da var det nesten ikke snø i fjellet. Publikum presser på for å få vegen åpnet så tidlig som mulig, og vil gjerne kunne kjøre over fjellet til 17. mai og i pinsen. Men reinforvaltningen tillater ikke brøyting av Kvislevannskaret før 12. mai. Reinoppsynsmannen følger nøye med i den sørlige reinstammens vandringer for å sikre at reinen ikke skal bli hindret av den oppbrøytede vegen.

Bilister som våger seg ut på en tidlig fjelltur opp i over tusen meters høyde kan ikke unngå å bli imponert over brøytejobben. På lange strekninger var det over to meter høye brøytekanter og flere steder var det over 8 m høye skavler som Haugen og Homme har gnagd seg gjennom med den store snøfresen innleid fra Telemark, vinterstid i bruk på Hovden-Haukeligrend, og den noe mindre fresen på Valle vegstasjon, som tidligere på vinteren går på strekningen Rotemo - Dalen.

- I år var det mye snø i fjellet, men det var ikke rekord, sier brøyterne. Snøen var så hard at de kunne kjøre oppå med de tunge maskinene. Brøytingen foregår i flere "etasjer" der den store fresen begynner på toppen og eter seg nedover etter hvert. Den lille fresen kommer etter og sørger for finpussen.

Etter hvert som det lir ut i mai, får de også litt hjelp av vårsola. Men nede i de høye skjæringene er det stadig vintertemperaturer. I løpet av ukene brøytingen pågikk, hadde det noen steder smeltet 40 centimeter.

- På fjelltoppene og i de sørvendte skråningene er det nesten bart, men vegen er for det meste lagt i nordvendte og skyggefulle skråninger, der vi også finner de største snøfonnene, sier Haugen. Men vegen er godt bygd. Selv om den snør ned hver vinter, er dekket slett og fint, nesten ikke en hump, og vedlikeholdet etter brøyting er minimalt.

Miljø og kostnader hindrer helårsveg

Kommunene i Setesdal og Sirdal har et sterkt ønske om å gjøre sommerforbindelsen Brokke-Suleskarvegen til en helårsveg. Det er nedsatt en arbeidsgruppe for å analysere mulighetene for dette. Leder er ordfører Tarald Myrum i Valle kommune, nestleder er ordføreren i Sirdal, Torjus Kvæven. Sekretær er Frode J. Buen i Valle/ Rysstad reiselivslag. Arbeidsgruppa har som formål å utgreie et helårsvegalternativ for Brokke-Suleskarvegen. Utvalget vil vurdere aktuelle tekniske løsninger, trafikkpotensialet, næringsmessige ringvirkninger, miljømessige rammevilkår og aktuelle finansieringskilder. Arbeidsgruppa har knyttet til seg fagkompetanse på disse områdene som konsultative medlemmer.


Utbyggingsjef Finn Ole Jørgensen, Statens vegvesen Aust-Agder, skal legge fram aktuelle tekniske løsninger. Trafikkpotensialet og økonomiske finansieringskilder skal utredes av Rogalandsforskning, mens Sørnorsk økosenter ved Per Espen Fjeld skal klarlegge miljømessige rammevilkår for en helårsforbindelse over fjellet. Arbeidsgruppas arbeid skal være ferdig innen utgangen av 1997.

– Min personlige oppfatning er at jeg ikke ønsker å legge veldig mye energi i et prosjekt som kan virke heller luftig med hensyn til kostnader og miljøkrav, sier Finn Ole Jørgensen.

– Hovedproblemet er at det skal svært mye tiltak til for at miljøvernmyndighetene kan akseptere en helårsveg. Det vil bli stilt krav om sikre trekkeveger for villreinstammen i området. Dette betyr at vegen må legges i tunnel ved de passasjene som er viktigst for trekkrutene. Dette faller sammen med de områder som har vanskeligst snøforhold. Det må eventuelt bygges 6 km tunnel. Et grovt

foreløpig overslag viser at dette vil koste 300 mill kr. I tillegg til denne kostnaden vil det gå minst 5 mill årlig i driftskostnader for å holde vegen vinteråpen. Jeg føler at kostnader i denne størrelsen er urealistisk. Vi vet ikke hvem som vil finansiere en slik veg.

Med våre begrensede midler til riksveger, vil det være viktigere å satse på en videre utbygging av rv 9. Jeg tror også forventningene til vintertrafikk er overdrevet. Sommertrafikken er høy fordi vegen er åpen i feriemånedene. Om fjellovergangen legges i tunnel, vil også den flotteste delen av denne turistvegen forsvinne. Dersom en tunnel blir bygd, vil miljøvernmyndighetene forlange at vegen over fjellet vil bli fjernet og at området blir tilbakeført til naturen for å bøte på de skader som allerede er gjort, sier Jørgensen, som har liten tro på denne vintervegen. Ledelsen for arbeidsgruppa har imidlertid ikke gitt opp tanken og fortsetter sitt utredningsarbeid.



De to brøyterne trives i høyfjellet når været er bra. Men dårlig vær forekommer også. En dag var det så tett tåke at det var vanskelig å se brøytestikkene. En dag hadde det kommet 10 cm nysnø i løpet av natta.

– Nesten hvert år har det kommet snø etter åpningen. Vi lar derfor fresen stå igjen inne på fjellet fram til midten av juni.

Homme driver småbruk på fritid og er ikke bare glad for lange dager med snøbrøyting i mai:

– Vi mister mye av våren nede i dalen med denne jobben. Etter en lang dag med snøbrøyting blir det ikke så mye tid til å drive med våronn på kveldstid.

Vegvesenets siste smed

I NOVEMBER slo ryggen seg helt vrang. Bedriftslegen sa at nå fikk det være stopp. I juli fyller han 67 med fulle pensjonsrettigheter. Hadde han stått hele tida ut, hadde han hatt 39 og et halvt år i Statens vegvesen.

– Du verden hvor fort det har gått. Jeg må bare si at vegvesenet har vært en god og grei arbeidsplass, sier Nikolai Lyngroth.

Han har hatt mange gode arbeidsdager i vegvesenet, men når han nå går over i pensjonistenes rekke, har han helseplager som åpenbart har sammenheng med belastninger han har vært utsatt for i arbeidet. For 12 år siden ble plagene så alvorlige at han ikke så seg i stand til å fortsette i arbeidet på kaldt lageret på Skarpmes. Han fikk da tilbud om å arbeide i fellestjenesten på vegkontoret med resepsjon, postombringning m.m.

– Vi som arbeidet i utedriften hadde stor respekt for vegkontoret. Kontorfolka var liksom noe mer enn vanlige vegarbeidsfolk. Men jeg skjønnte fort at det var bare noe tull. Etter hvert gikk det ganske bra, og jeg må si at jeg har trivdes veldig godt på vegkontoret. Både ledelsen og de andre viste seg å være kjempegreie. Nå savner jeg miljøet i resepsjonen og må ha meg en tur innom både tidt og ofte.

– Samarbeidet med Ragnar var veldig trivelig. Han er en veldig gild og ett kar å arbeide sammen med. Han kunne en sjelden gang bli sur over et eller annet, men det gikk bare et øyeblikk, så var han like blid igjen.

Det er nesten ingen ende på muntre historier fra vegkontorets "sentral". Det har vel hendt at folk har vært litt fæle med Ragnar, men så har han jo også vært med på leken. En typisk historie er en morgen da Kai Jørgensen kom inn og spurte om Ragnar kunne imitere vegsjefen. Man Ragnar luktet heldigvis lunta, det viste seg at Gjerstad kom inn døra like etter Kai.

Jentene vi arbeidet sammen med i ekspedisjonen har også vært alle tiders. De sa de drev eldreomsorg for Ragnar, Leif Johansen og meg. Vi var en veldig trivelig gjeng. Resepsjonen var også et sted der folk kunne komme ned og lire av seg ei lekse, om det var noe de var irritert over, og der de kunne høre sladder og siste nytt.

SMÅBRUKERSONNEN fra Lyngroth i Froland arbeidet et år som gårdsgutt på Røed pleiehjem i Øyestad, der han bl.a. passet og melket 5–6 kuer, før

han begynte som smedlærling i Brdr. Landbø vogn & karrosserifabrikk i Sprøkilen. Der ble han ni og et halvt år da det ble mindre arbeid i smia.

– Jeg tenkte først på å komme inn på et bilverksted og var rundt og spurte etter jobb. Men det var umulig å få noe. Min onkel visste at brødrene var forleien for en en mann. Det ble til at jeg begynte som smedlærling, smedgutt og oppslager. Vi drev mye med sveising i essa. Oppslagerens jobb var å slå med slegga, mens smeden holdt i arbeidsstykket og viste hvor jeg skulle slå. Vi arbeidet mye med reparasjon og oppstramming av bilfjærer, vi bygde en del lastelemmer og karosserideler, men vi drev også mye med hesteredskap: kjerrehjul, sleder og grindlekker.

Det var en alle tiders arbeidsplass – Anders smed var skvær og grei – og ikke sinna som smedene hadde ord på seg for å være.

DA DET BLE MINDRE MED ARBEID i smia, spurte Landbø om den unge smedsvennen kunne få jobb i vegvesenet. Etter fjorten dager fikk han beskjed om å begynne på vegsentralen i Parkveien. Det var i desember 1957, sjef var Harbo Ljøstad. Lyngroth var den siste smeden som ble ansatt i vegvesenet i Aust-Agder. Han overtok etter en eldre smed, Søren Ågseth, men fikk bare drive i faget et år. Det var ikke lenger bruk for smeder. Mekanikere og sveisere overtok arbeidet.

Tidligere hadde det vært smeder på alle anlegg. Kvessing av minebor var en av smedens hovedoppgaver.

– Til å begynne med var jeg oppslager for Ågseth. Jeg kom godt utav det med smeden, men han hadde nok et skarpere temperament enn Landbø. Vi bygde og reparerte traller som ble brukt til å kjøre stein på anleggene.

– Jeg hadde ikke vært der mer enn et års tid da de trengte en mann i fjorten dager til å kjøre lastebil på anlegget på Østerholtheia. Det sytte jeg med, for jeg hadde aldri kjørt en lastebil. Jeg kjørte den gamle vegen til Risør og var nok ganske våt av svette før jeg kom fram. Det endte med at jeg kjørte lastebil på det forrige anlegget på Østerholtheia.

Da det var ferdig, var han mye på farten med verkstedbil og reparerte pløger og annet utstyr over hele fylket. De hadde ei brakke på slep der de overnattet. Gjerstad, Lillesand og Setesdal lå en lang biltur unna, og de fikk ikke lov til å kjøre hjem når arbeidsdagen var over.

NESTE ARBEIDSOPPGAVE ble utskifting av skilt og oppsetting av nye skilt. Om sommeren kjørte han vegmalingmaskinen og la hvite og gule striper over hele fylket. Vegsentralen var da flyttet til Skarpmes.

Vegmalingmaskinen var selvgående. En mann styrte og en mann styrte malingen. Når det skulle skiftes farge, måtte maskinen rengjøres. Det ble brukt et sterkt løsningsmiddel og den som skulle utføre rensingen, tok av seg på overkroppen og bøyd seg med hodet ned i beholderen.

– En steikende varm sommerdag vi drev og malte på Evje, fikk jeg kraftig åndenød og skjønte at det måtte komme av stoffene vi brukte. Det gikk ikke så lang tid før denne typen vegmaling og rensedmidler ble helt forbudt. Men vi visste ikke den gang at det kunne være skadelig, og brukte det vi hadde. På julebord på Skarpnes ble jeg plutselig dårlig i pusten igjen, jeg tålte ikke all røykingen. Jeg måtte rett i seng. Jeg kan ennå få problemer med pusten, men heldigvis er det blitt bedre etter hvert.

Jeg sluttet med vegmaling og fikk jobb på skiltlageret. Da dette ble flyttet til Mørlandsmoen, begynte jeg på kaldt lageret på vegsentralen. Der ble jeg til ryggen streiket. Helt fra tida som smed var jeg vant til tunge løft. Det var mye tungt slit.

JEG FIKK ALVORLIGE RYGGPLAGER. Jeg kunne bli helt stiv, og 2–3 ganger var jeg sykemeldt en måneds tid. Men så var jeg ganske god i perioder og var i fullt arbeid igjen. Jeg var dum og trodde jeg kunne klare alt. Jeg tenke ikke på å passe på helsa.

På kaldt lageret var det virkelig kaldt om vinteren. Det sto en iskald trekk inn under åpningen i dørene. En dag slo ryggproblemene seg i hele kroppen. Om morgen da jeg kom på jobb, klarte jeg ikke å få på meg kjeledressen alene. Jeg skjønte at jeg ikke kunne klare dette lenger og gikk og snakket med lederen for vegsentralen, Cappelen, som sendte meg til lege der jeg ble sykemeldt. Jeg sa at hvis jeg ikke kunne få annet arbeid, kunne jeg ikke greie det lenger. Det var ikke noe å få på vegsentralen.

Etter fjorten dager ringte de fra vegkontoret og spurte om jeg ville prøve å arbeide i ekspedisjonen. De hadde bruk for en mann der. Jeg satte stor pris på dette tilbudet, jeg var ikke mer enn 55 år, og hadde liten lyst til å slutte i vegvesenet. Men det var ikke fritt for at jeg var nervøs for å begynne i kontorjobb! Nå er det heldigvis annerledes, det er muligheter for forflytting om du har et arbeid som gir problemer med helsa.

DE FLESTE VET VEL at Nikolai ikke bare har problemer med pusten og med ryggen. Han har også sveket hørsel, som nok også gir grunn for mistanke om yrkesskade, både fra smiarbeidet, fra den buldrende malemaskinen og fra annet støyende arbeid.

– Det ble vel ikke bedre at jeg begynte med skyttersport. Hørselsvern var det lite snakk om, vi stappet i beste fall en tvistdott i ørene.

I dag er det stor forståelse for beskyttelse mot helseskadelig arbeidsmiljø, og arbeidsgiver har ansvar for sine ansatte. Lyngroth er ikke bitter for at han har fått helseproblemer på grunn av arbeidet. Han har beholdt det gode humøret, og har bidradd positivt til miljøet i vegvesenet i fylket. Han var aktiv i bedriftsidrettslaget fra starten av. I senere år har han vært den drivende kraften i vegvesenets knivklubb, der ansatte og pensjonister samles om en

glødende interesse for knivmakerkunsten.

– Jeg har holdt en del kurs i knivsmiing og sånn kan du kanskje si at jeg har fått mitt gamle fag som hobby, sier Nikolai, og finner fram to flotte bunadskniver med sølvholker og beslag.

KNIVBLAD HAR HAN SMIDD på Skarpnes, slire har han skåret og sydd, skaft er skåret av utsøkt bjørkeknuter og sølv har han smidd og loddet.

– Men da Harald Heggland viste meg en kniv laget av Arnt Kolåsen, skjønte jeg at jeg bare er på begynnerstadiet. Den hadde sølvarbeid med nydelige graveringer. Selv har jeg bare såvidt begynt med sølv, og har mye å lære. Smiing av knivblad går greit. Der kan du lese deg fram til mye. Vi har også hatt kurs mer erfarne ledere.

Mange vegvesen-folk er med i knivklubben. Interessen for knivtradisjonen er stor.

– Det er en voldsomt gild hobby, sier Nikolai, du kan ikke være nøye nok. Du kan gjerne si at jeg har gått fra grovsmed til finsmed. Det er alltid noe som kan forbedres. Å se en virkelig fin kniv er en opplevelse. En bunadskniv er en staskniv – nesten som et smykke – men den skal også være skarp!

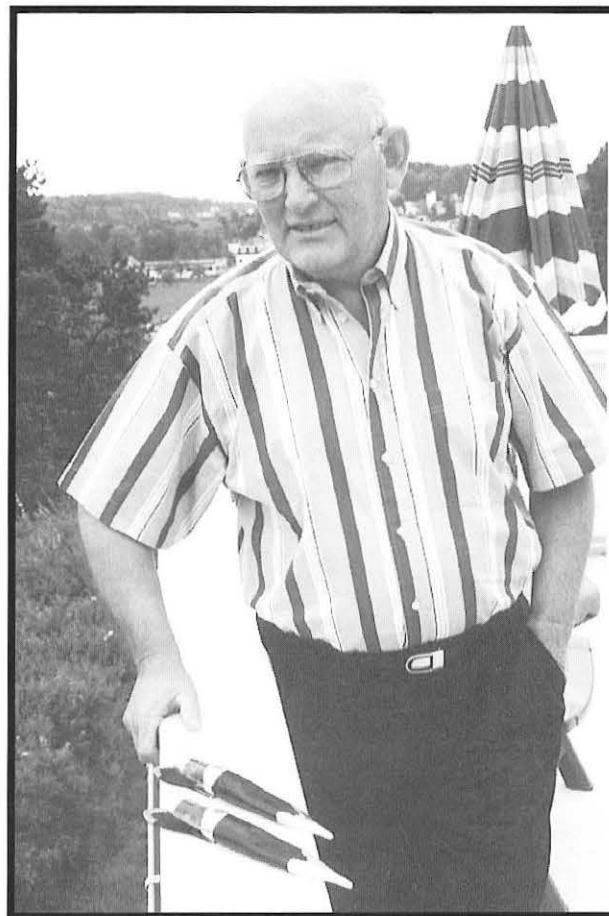
HAN REGNER MED å drive litt med knivhobbyen fortsatt. Ellers tenker han ikke på å påta seg større "arbeidsbyrder", som enkelte andre av vegvesenets pensjonister. Han regner også med at det blir tid til noen flere turer til hytta ved Bjørnevann.

– Ellers regner jeg med å ha mer enn nok med å stelle med hus og hage.

Han har opplevd store forandringer i vegvesenet. Det er ikke så lenge siden det var seks dagers arbeidsuke, med arbeid til kl. 13 hver lørdag.

– Selv om arbeidet i vegvesenet var sikkert når du først hadde fått jobb, så var det til å begynne med ikke særlig godt betalt. Nå er det fullt på høyde med annet arbeid.

Den siste omorganiseringen har ikke spilt noen rolle for meg, men jeg vet at ikke alle synes det er like greit. Det blir mer som å arbeide i en privat bedrift, vi skal konkurrere og alt skal lønne seg. Vi får nok gjort mer for pengene på den måten. Jeg misunner ikke politikerne som har ansvar for at pengene strekker til for alle god formål.



I 1996 UTFORMET PRODUKSJON et lite hefte i lommeformat med tittelen "Grunnlag, verdier og prinsipper". På informasjonsmøtene før jul ble heftet delt ut til alle ansatte i avdelingen sammen med noen ord om innholdet.

Her finnes grunnlaget som etatens produktivitet skal drives på: vegvesenets hensikt og visjon og hovedpunktene i begrunnelsen for å ha egenproduksjon i etaten. Videre inneholder heftet noen viktige verdier og prinsipper som vi vil skal kjennetegne avdelingen her i fylket. Disse ble utarbeidet som et ledd i ledelsesprosjektet på avdelingen i fjor.

Disse verdiene og prinsippene er forpliktende, og det forventes at de blir etterlevd i det daglige virke. Vi ønsker ikke at det bare blir fine ord i en trykksak som man tørker støv av ved egnede anledninger og som for øvrig ligger bortgjemt i en skuff.



Grunnlag, verdier og prinsipper for produksjonsavdelingen

Da heftet ble delt ut, ble det sagt at verdiene og prinsippene skulle fungere som en retningsviser for hvilken veg vi ønsker å bevege oss på de områdene som er tatt med. Det ble også nevnt at vi etter hvert ville foreta målinger for å følge opp at dette skjer.

Tiden er nå kommet for å foreta en første evaluering av om vi er på vei i ønsket retning. Det vil bli gjort ved en spørreundersøkelse blant alle tilsatte på produksjonsavdelingen tidlig på høsten.

Når undersøkelsen er gjennomført, vil resultatet bli bearbeidet i en rapport. Denne rapporten vil bli presentert i møter på alle seksjonene på avdelingen. I disse møtene ønsker vi å få forslag fra medarbeiderne om hva vi – med utgangspunkt i rapporten – kan gjøre for å utvikle avdelingen videre i den retning som er angitt i heftet om grunnlag, verdier og prinsipper. Avdelingens ledergruppe vil deretter i samråd med tjenestemannsorganisasjonene lage en handlingsplan for hvordan vi skal gå videre. Det er viktig at denne handlingsplanen er klar tidsnok til at den kan innarbeides i avdelingsplanen for 1998 og at aktuelle tiltak kan komme med i opplæringsplanen.

VERDIER

Vi vil:

- at alle på avdelingen har en felles forståelse av avdelingens forutsetninger og muligheter (rammebetingelser).
- at alle på avdelingen er informert og oppdatert innen sitt arbeidsområde.
- at forholdet mellom de forskjellige ledd og nivåer i avdelingen preges av åpenhet og tillit.
- at våre medarbeidere er villige til omstilling og kompetanseutvikling og til å påta seg arbeidsoppgaver (anlegg/vedlikehold/drift) hvor de har nødvendig kompetanse, ettersom det er behov.
- at ledere bruker mer energi og oppmerksomhet på sine medarbeidere enn på egne faglige oppgaver. Ledelse er å oppnå resultater gjennom de ressurser

lederen har til disposisjon, og de menneskelige ressurser er de viktigste.

- at ledere ikke lar personlige forhold stå i veien for rettferdighet og objektive avgjørelser.

- at lederne regelmessig gir klare tilbakemeldinger til sine medarbeidere én gang i året i form av medarbeidersamtaler.

- levere riktig, det vil si avtalt, kvalitet.

PRINSIPPER

1 Mål- og rammestyring er etatens vedtatte styringsform og gjelder dermed også for produksjonsavdelingen. Det vil si at det fastlegges mål for virksomheten, og at den enkelte resultatansvarlige (ledere på ulike nivåer) har frihet til å velge tiltak for å nå målene, innen gjeldende avtaler og regler. Oppnådde resultater og ressursbruk følges opp.

2 Vi skal ha en flat organisasjon med korte ordrelinjer. Ansvar og myndighet skal være klart definert og forstått av alle. Oppgaver skal delegeres innenfor fastlagte rammer. Den som delegerer, vil sitte igjen med et overordnet ansvar for oppgaven og skal derfor følge opp.

– 3 Den som har fått delegert myndighet, skal bruke denne.

4 Prinsipper for teamorganisering skal så langt som mulig legges til grunn for organiseringen. Det betyr

- at vi ønsker en organisasjonsform der den enkelte medarbeider får bruke sine sterke sider til beste for den gruppen vedkommende går inn i, avdelingen, etaten og seg selv

- at gruppen (teamet) legger vekt på tilbakemelding både om resultater og samarbeidsforhold

- at møter er en viktig arbeidsform. Den som kaller inn til møtet, har ansvar for

- at det foreligger klare mål for møtet

- at møtet gjennomføres effektivt

- at alle deltakerne trekkes med og bidrar med sin innsikt

- at konklusjonene dokumenteres skriftlig

5 Registrerte problemer skal tas fatt i og søkes løst på det lavest mulige nivå som har myndighet til å beslutte hvilke tiltak som skal gjennomføres. Kan den som får melding om problemet, ikke løse det, skal nærmeste overordnede informeres så raskt som mulig.

6 Vi legger vekt på å gi den opplæring som kreves for å nå våre mål, og vi tilstreber riktig kompetanse i hele arbeidsstyrken. Den enkelte er medansvarlig for sin kompetanseutvikling.

Stavekontrollen gjorde FOJ til fjomp eller fjols

Stavekontroll er fint å ha for alle med stive fingre og som heller ikke er helt stø i rettskriving. Men stavekontrollen i Microsoft Word kan være lumsk! Det fikk Reimund Nilsen erfare nylig, da han skrev et notat der bla FOJs ble omtalt. Et slikt ord ville Word overhode ikke vite av, og insisterte på at det måtte være enten fjomp eller fjols!

I slike situasjoner gjelder det selvsagt å ha is i magen og våge å motsi selveste Microsoft! Når Word foreslår fjomp eller fjols, skal du velge "ignorer", hvis du da ikke er enig med stavekontrollen. Da må du velge "endre". Velger du legg til, lagres ordet i Words ordliste for unntak, f.eks. "egneord.dic", og problemet oppstår ikke neste gang du bruker stavekontrollen.

Jeg bruker Word en sjelden gang, og er dermed nybegynner i programmet. Mitt første inntrykk er at programmet har en tendens til å ta vel mye av kontrollen fra meg. Da jeg nylig skrev referat fra et møte, skrev jeg bl.a. en rekke datoer, tall med punktum etter. Dato med påfølgende månedsnavn ble automatisk rettet til stor forbokstav i månedsnavnene. Jeg lurte på om det hadde rabla for meg, månedsnavn skrives da med liten forbokstav på norsk?

Dette fikk jeg fort bekreftet. Det var Word som gjorde feil. Problemet er at Word oppfatter punktum etter dato som punktum, og da skal neste ord begynne med stor bokstav! Standard innstilling av stavekontrollen krever stor bokstav etter punktum, og tillater ikke to store bokstaver i begynnelsen av et ord, som f.eks. PCer. Dette må eventuelt lagres som unntak, eller funksjonene kan slås av.

Word har avanserte stavekontrollfunksjoner med mange innstillingsmuligheter. Mine kunnskaper om programmet tillater ingen inngående utgreiing om disse. Den som bruker Word mye, kan ha nytte av å sette seg nærmere inn i de ulike mulighetene for stavekontroll.

Du finner en rekke valgmuligheter under Verktøy/Stavekontroll, Verktøy/ Autokorrektur og Verktøy/Alternativer/Stavekontroll. Stavekontrollen kan være automatisk og rette feil direkte, eller den kan markere ord som ikke fins i Words ordliste med en rød understrekning mens du skriver. Ved å klikke med høyre musknapp på det understrekede ordet kaller du fram stavekontrollen. Det blir ikke mindre forvirrende av at Korrektur er noe helt annet, det dreier seg om retting av dokumenter i flere omganger, eventuelt av forskjellige personer.

Funksjonen "Fortløpende autoformat" kan også være svært irriterende. Føler du at Word tar styringa over utforming av overskrifter, avsnitt, innrykk m.m. kan du slå den av under Verktøy/Alternativer.

Kompetanseheving for videofilmeren

Trafikkavdelingens videofilmer, Hilmar Liane, gjennomgår nå et opplegg for kompetanseheving innen videofilmning og redigering. Opplæringen foregår ved Gimlekollen mediasenter i Kristiansand, der Liane får kritikk og veiledning.

– Jeg har drevet med produksjon av videofilmer i mange år, og følte som alle andre som har holdt på en stund at jeg var kommet til et punkt da jeg ikke klarte å komme videre. Jeg driver med dette for meg sjøl og får ikke innspill og nye innfallsvinkler fra kolleger.

Mot nedtrapping og avvikling av videotjenesten

I avdelingsplan 1997 for trafikkavdelingen – trafikkavviklingsseksjonen – heter det at "Seksjonen skal kunne tilby assistanse vedrørende videoopptak til andre deler av etaten".

Utstyret – spesielt redigeringsdelen – er blitt gammelt, og trenger til fornying på sikt.

Ut fra kostnad/"reell" nytte, fant jeg det mest forsvarlig med nedtrapping som går mot avvikling når utstyret er modent for det. Dette innebærer bare "små" reparasjoner og ingen fornying av utstyret, skriver seksjonsleder Tormod Frøysnes i et notat fra Trafikkavdelingen.

– Dette også fordi tiden som brukes til disse tjenester, har vi mer en nok behov for til andre viktige oppgaver på seksjonen, fortsetter Frøysnes.

– Det er delte meninger om dette – også på min seksjon – men jeg fant det riktig å ta det opp på trafikk møte, med forslag om nedtrapping og opphør av denne tjenesten når utstyret ikke vil mer.

Dette ble også konklusjonen i trafikk møte den 14. mai 97.

– Det er ingen tvil om at Hilmar Liane har gjort en god jobb som videoprodusent, men vi har mange oppgaver som bør prioriteres foran arbeid med video. Det blir et spørsmål om ressurser, personell og økonomi. Mye er kjekt å ha, men spørsmålet vi må stille, er om det har en nytteverdi som står i forhold til kostnadene, sier Frøysnes til Sørlandsposten.

Vi har luftet saken med andre avdelinger, men ikke fått noen sterke ønsker om å bygge ut video-tjenesten. Jeg er klar over at vi har utstyr som tillater profesjonell redigering av video. Mange vegkontorer har et videokamera, vi er det eneste som har avansert redigeringsutstyr.

Dette forhindrer ikke at vi gjennomfører Lianes opplegg for kompetanseheving i video redigering. Den kunnskapen er lett å bære. Men i løpet av en periode regner vi med nedtrapping av videovirksomheten, sier Frøysnes.



Hilmar Liane i arbeid med videokameraet på Haldal.

– Da avdelingen ga med sjansen til kompetanseheving, kontaktet jeg forskjellige videoselskaper, og var så heldig å få en avtale med Gimlekollen mediasenter som ble godkjent av avdelingen. Opplegget går i korte trekk ut på at jeg reiste bort en dag med en bunt filmer jeg hadde laget.

Disse ble gjennomgått av en profesjonell videofilmer. Jeg fikk så øra flagra – pluss noen gode ord. Konklusjonen var at selve opptaksdelen med kameravinkler og utsnitt stort sett var grei. Men når det gjelder redigering, hadde jeg kommet inn på et sidespor.

Med den "dommen" foreslo jeg for seksjonen at jeg som øvingsoppgave skulle lage en film om



byggingen av ny undergang under E 18 ved Heldal i Lillesand. Dette ble godtatt. Første del av opplæringen besto av at det ble utarbeidet en røff kjøreplan for oppgaven.

Etter at ca. en tredjedel av opptak var unngjort, var jeg borte og fikk en evaluering av det jeg hadde gjort, og forslag til hvordan jeg skulle arbeide videre. Bl.a. ble det bemerket at jeg var litt for omstendelig og at noen av scenene var for korte. Tidligere har jeg lært at kameraet på stativ er nødvendig for å få gode opptak. Det var derfor en aha-opplevelse at jeg ble oppfordret til bruke mer håndholdt kamera og ikke være så redd for bevegelse i bildet. Det kan gi et mer fleksibelt og ungdommelig preg. Vi går ikke lenger med hatt og frakk, ble det sagt. Nå går vi med dongrybukse og t-skjorte, sa mine lærere på Gimlekollen.

Opptakene ble omsider godkjent. Som hjemmeoppgave skal jeg redigere opptakene til en 10-15 min film, av totalt ca sju timers råmateriale. Deretter skal jeg få dommen. Den kan bli at jeg må gjøre det hele om igjen. Hvis oppgaven blir vurdert som rimelig bra, vil en profesjonell redigerer sette seg ned og lage sin versjon av filmen. Deretter skal vi sette oss ned og diskutere de to løsningene. Kanskje kan vi så møtes på halvveien.

Målet er at filmen skal fortelle om jobben som er gjort på Heldal på en måte som kan fange og holde oppmerksomheten også for folk utenfor fylket. Jeg regner med å ha fått en god del juling for jeg er kommet så langt...

Hilmar Liane har drevet videoarbeidet ut fra interesse og entusiasme. Ledelsen har gått med på anskaffe opptaks- og redigeringsutstyr av god kvalitet.

– Jeg er litt stolt over det vi har fått til. Men vi er nå kommet til et punkt da det må vurderes hva vi skal gjøre videre. Personlig mener jeg vi etter hvert burde fornye og modernisere utstyret, slik at vi kan utvikle bruken av video i etaten videre. Men det avgjør ikke jeg.

Jeg har fått veldig mange hyggelig tilbakemeldinger etter at jeg har brukt videoopptak med skjult kamera i trafikkundervisningen bl.a. ved skoler i fylket. Fra min synsvinkel er videofilmingen utvilsomt nyttig. Morsomt har det også vært at jeg har fått filmopptak for Vegdirektoratet.

Jeg ser nå to muligheter enten å legge ned videovirkosheten, eller fortsette med det utstyret vi har så lenge det humper og går, og ta nødvendige småreparasjoner så lenge det nytter. Hvis det hadde vært aktuelt med fornyelse og oppgradering av utstyret, så snakker vi om 200- 250.000 kroner.

Avdelingene har kartlagt behov for kompetanse

Hver avdeling har nå kartlagt sitt behov for kompetanse i de første fire år, etter at det 1. juni var satt som frist for innlevering. Den tverrfaglige og avdelingsovergripende kompetansehevinggruppen skal nå arbeide videre med saken på grunnlag av oversikten fra avdelingene. Målet er en opplæringsplan og en kompetanseutviklingsplan som skal foreligge i november, forteller førstekonsulent Ann Jørgensen, som leder arbeidet med kompetanseutvikling ved Statens vegvesen Aust-Agder.

Arbeidsgruppen for kompetanseheving har representanter for avdelingene og for fagforeningene: Jan Ove Stave, Marianne G. Bakkegaard, Kate Pedersen, Henrik Duus, Jens Magnar Lindland, Åsmund Haugen og Torstein Nilsen.

Ved kartleggingen av kompetanse har avdelingene valgt noe ulike arbeidsmåter. Mens noen avdelinger har gitt en fullstendig oversikt over eksisterende og ønsket kompetanse, har andre avdelinger valgt å konsentrere seg om områder der de åpenbart har behov for kompetanseheving eller der det er nødvendig med påfyll for å opprettholde kompetansen.

– Avdelingene har gjort en kjempejobb med registreringen, konstaterer Ann Jørgensen, som legger til at oversikten over avdelingens kompetanse er av stor betydning for det videre arbeid i den enkelte avdeling.

I fjor gikk 2,1 pst lønnsbudsjettet ved Statens vegvesen Aust-Agder til kompetanseheving. Vegdirektoratet sier at det skal brukes minst 1,5 pst. Vi lå altså i fjor i overkant. Men satsingen på kompetanseheving kan variere fra år til år, et år kan det brukes mye penger til dette, et annet år kan andre oppgaver prioriteres.

Nye retningslinjer for fordeling av velferdsmidler

Ved statsbedrifter ytes det velferdsmidler med 250 kr per ansatt. Midlene skal brukes til velferdsformål slik at de blir til størst mulig glede og nytte for så mange som mulig av de ansatte, opplyser førstesekretær Torstein Riber, som står for fordelingen av velferdsmidlene i fylket etter forhandlinger med de ansattes organisasjoner.

Pensjonistforeningen og bedriftsidrettslaget får årlig henholdsvis 10000 og 5000 kr fra velferdsmidlene. Resten fordeles mellom vegkontoret, Arendal trafikkstasjon, Arendal produksjonsområde og Setesdal veg- og trafikkstasjon. Tidligere ble velferdsmidlene fordelt på de seks vegmesterområdene. Omorganiseringen av vegvesenet gjør at det kan være aktuelt å se nærmere på fordelingen av velferdsmidler.

På det siste forhandlingsmøtet ble det tatt opp forslag om å komme fram til nye retningslinjer for fordeling av disse midlene. Bl.a. var det ønske om at midlene skal fordeles etter søknad på konkrete tiltak og at det skal satses mer på tiltak som gjelder for hele fylket. Dette vil bli utredet før fordelingsmøtet neste vår.

Hittil har velferdsmidlene gått til danmarksturer og julebord. Ved noen arbeidsplasser er det kjøpt inn forskjellige typer redskap til fritidsruk, som vedkløyver, blandemaskin, høytrykkspyler o.l. Av arrangementer for samtlige ansatte kan nevnes jubileumsfesten for vegvesenet, med transport, middag og overnatting på Strand hotell.

SYKKELOPPLEVELSER i Agder og Telemark

STATENS VEGVESEN har en viktig oppgave knyttet til rollen som veileder overfor alle trafikanter. I mange år har vegkontorene i Agder og Telemark fått henvendelse fra bekymrede foreldre som skal sende sine håpefulle på sykkelstur til Sørlandet og fra ivrige syklister som vil oppleve noe utenom det vanlige. En annen ting er at mange rømmer landet for å få oppleve noe spesielt fra sykkelsetet. Dette ville vi gjøre noe med.

Av ovennevnte grunner engasjerte Statens vegvesen i Aust-Agder, Vest-Agder og Telemark høsten –95 Knut Bjoraa til å skrive bok om sykkelsturer og anbefale ruter for syklister i Agder og Telemark. Det

har han nå gjort, og i godt samarbeide med Friluftsforlaget i Arendal og med økonomisk støtte fra Fylkesmannens miljøvernnavdeling har vi nå fått et stykke god trafikantveiledning for dem som vil gjøre seg kjent i regionen. Selv om boka primært er skrevet for dem som vil på sykkelstur, er den også et funn for dem som vil reise på andre måter, eller kanskje vil bare reise på papiret. Boka er å få kjøpt i bokhandelen eller gjennom Syklistenes Landsforening. God tur!!! - ønsker vegvesenet i et følgeskriv til boka.

Vi siterer fra forfatterens forord:

SOM FRISTENDE JORDBÆR STADIG FLERE GJØR DET – LAR HJULEN TRILLE

I stedet for å sitte bak lukkede vinduer i varme sommerbiler, er det flere og flere som igjen finner ut at en ferie på sykkel slett ikke er så ille. Helt fra sykkelens barndom har folk dratt på sykkelsturer over det ganske land, over fjell og gjennom daler. Men så ble bilsalget fritt, velstanden økte og folk satte seg bak rattet. Og de opplevde riktignok mange flotte turer på fire hjul – fra Lindesnes til Nordkapp kjørte de, fra Bryggen i Bergen til Vigelandsparken.

Men nå begynner mange å bli lei av å måtte passe på bilene foran, holde fartsgrensene og kjøre i kø når de skal inn til sommertravle byer. De vil heller kikke på naturen og tradisjonsrik byggeskikk, få med seg lukten av nyslått eng og lytte til lerka som jubler høyt i sky. Og de er ikke redde for å måtte slite litt av og til. Miljøet tenker de også på, og har ikke noe imot å spare penger til dyrt drivstoff.

Mange drar med sykkel og oppakning til nabolandet i sør, det deilige Danmark. Intet stygt om våre vennlige naboer, men hvorfor "dra over bekken etter vann"? Norge er et fantastisk land for pedalister, med et svært godt utvalg i trivelige og sykkelvennlige veier. Nesten som fristende jordbær i juli ligger de og venter på at syklistene skal oppdage det...

Om du søker stillheten ved et tjern eller det pulserende livet i byenes gågater, om du foretrekker livet på ei seter med rømme og flatbrød eller helst koser deg med reker i fjæresteinene – sykkelsturen kan bringe deg dit!

Jeg håper denne boken vil gi deg inspirasjon til å la hjulene trille, litt oftere, og kanskje til nye og spennende steder. Jeg kan ikke love medvind og unnabakke hele veien, men jeg kan love deg mange fine sykkelopplevelser. God tur!

2053 KILOMETER "PRØVEKJØRT"!

Sykelopplevelser i Agder og Telemark beskriver 14 sykkelsturer i Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder. Rutene som er beskrevet strekker seg over 2053 kilometer, hvorav 297 har grusdekke. Jeg har forsøkt å få så god dekning av området som mulig, og nesten alle de 48 kommunene i området er representert.

I denne boken benytter jeg et «utvidet sørlandsbegrep». Her er Sørlandet mer enn hvitmalte kystbyer og innlandskommuner som nesten kjenner saltlukta fra Skagerrak. Vi favner om Rjukan, Rauland og Hovden i nord, Grenlandsområdet og Notodden i øst, og tar med oss mange av de spennende stedene i bygdene og dalførene, langt fra «den bløde kyststriba». Det er et særdeles variert og fristende område vi har å by på. Her er større og mindre byer i skjønn forening.

Beskrivelsene strekker seg fra tanga i fjæresteinene til vieren som lyser høststrød på høyfjellet. Her er vassdrag og innsjøer, seterbygder og tungindustri, bygdetun og lekeland. Agder og Telemark har hundrevis av mindre veier, lite trafikkerte og ypperlige for syklister. Vi holder oss unna europaveiene og de store riksveiene så godt vi kan, og begir oss i vei på mindre hektiske trafikkårer.



Sykkelenusiast
Knut Bjoraa

INSPIRASJON TIL EGEN LØYPE

Turene i denne boken er ment å være forslag, en inspirasjon til å finne frem sykkelen og utforske mulighetene på egenhånd. Det sier seg selv at jeg ikke har funnet frem til alle interessante og fine veier som er velegnet for sykkelturen.

I Telemark og Agderfylkene er det virkelig mange spennende veier å utforske, små avstikkere til avsides bygdesamfunn, inn i skogen og opp på fjellet. Bruk kart og fantasi til å lage dine egne løyper, skreddersydd etter din smak og dine behov. Mange av turene kan påbegynnes og avsluttes flere steder, eventuelt deles opp i flere turer. De kan også kombineres, dersom du har tid og krefter nok.

PRØV NÆROMRÅDET!

Du trenger slett ikke ha så store ambisjoner for å finne frem tohjulingen og dra på tur. For de fleste vil nærområdet være viktigst for dine sykkelutflukter. Uansett hvor du bor i disse fylkene, vil det være mange muligheter for å sykle, langt eller kort. La barna utforske smale grusveier og prøv å finne ut hva blomstene i grøfta heter. Gi nærområdet en sjanse, det gir antakelig positive overraskelser.

STEDER Å BESØKE

Jeg har i denne boken beskrevet en mengde steder som kan være interessante å ta en nærmere titt på. Hva som er severdig er det selvsagt delte meninger om. Jeg har derfor prøvd å få med mest mulig langs løypene, slik at det skulle være noe for enhver smak.

Det vil likevel være bygninger, kunstgallerier, gamle bydeler, naturskjønne områder, spesielle butikker, fornminner og annet som det ikke har vært mulig å få med. I oversikten for hver tur er det bare listet opp de «største» severdighetene, mens jeg i rutebeskrivelsene mange steder nevner andre ting i tillegg. Så godt som hundre prosent av museene og severdighetene har jeg selv besøkt.

NYTTIGE PRAKTISKE TIPS

Bjoraa har i tillegg til detaljerte rutebeskrivelser også en rekke praktiske tips til sykkelturister. Her er det mye kunnskap for den som ikke har erfaring med denne reisemåten. Det er råd om overnatting fra hoteller, hytter, moteller m.m. til telting i utmark. Samtlige ruter er tegnet inn på gode kartutsnitt, slik at den som skaffer seg boka, ikke trenger å betale i dyre dommer for kart.

Det er oppgitt avstander på samtlige ruter. I tillegg minner Bjoraa om at vegvesenets kilometerskilt angir hver 500 m på de fleste riks- og fylkesveger. Boka avsluttes med et generelt kapittel med gode råd om sykkelen, kart, utstyr, verktøy, sikkerhet, pakking av bagasje m.m. Det gis også råd om klær, mat og drikke, transport av sykkelen med tog, buss, bil, båt/ferje og fly.

Det er er i det hele tatt vanskelig å finne noe som mangler i denne boka, som må være uunnværlig for alle som tenker seg på sykkelstur, eller for den saks skyld på tur med andre transportmidler – i vår landsdel.

Sørlandsportens vitsestafett:

Siste bidragsyter i Sørlandsportens stafett for sanne og gode historier fra livet Statens vegvesen Aust-Agder, Bjørn Eide Olsen, utfordret Erling Guttormsen, Lab, til å fortelle sin yndlingshistorie. Her kommer den:

Hørt på Grenaderen

Som nytilsatt i etaten så er det en stor ære å bli utfordret av en så kvalitetsbevist og kresen herre som Bjørn Eide Olsen. Regner selvfølgelig med at det var for å henge ut en til av de nye uerfarne, at Bjørn valgte meg?

Har prøvd å oppspore ei "saftig" historie om Bjørn blant mine kollegaer, men det var ikke så enkelt. Kanskje like greit, også jeg kjører gammel bil, så for å unngå Bjørns "biljakt" er det vel best å ligge lavt i terrenget

Tilbake til "asfaltmafian". Å finne en historie som kunne gjøre inntrykk på Bjarne og Bjørn erfor meg nesten umulig. Jeg erfarte fort at disse karene ikke er plaget med for mye beskjedenhet. De er gode til å fortelle historier og har ikke noe problem med å smøre tykt på.

Dette leder meg imidlertid inn på en sann liten historie som passer i disse tider da vi pendler mellom asfaltproduksjon ved AUSA i Valle, Rugsland ved grensen til Vest-Agder og ikke minst anlegget på Østerholtheia i Gjerstad.

Det var sommer og asfaltlegginga gikk for fullt i Evje traktene. Etter en lang og slitsom økt var karene omsider kommet tilbake til sitt andre hjem, Grenaderen. De hadde dusjet, spist seg gode og mette, så nå var det tid for en øl eller to, tre, fire, fem i baren. Det var som vanlig god stemning. I den ene enden av bardisken stod tre av karene og pratet og skrøt av konene sine slik de ofte gjør. Den ene karen var fra Valle, den andre fra Kristiansand og den siste fra Gjerstad. Den mest ivrige var han fra Valle som på sin særegne dialekt kunne fortelle at kona hans klarte å hoppe 1,69 meter i stille høyde. Dette syntes de to andre var meget bra. Så var det kristiansanderens tur, og med sin brede dialekt og flittig bruk av armer og ben la han ut.

Jo, kona hans klarte å hoppe 3,40 meter i stille lengde. Den slår dere "pina dø me ikke" sa han og kikket på de to andre.

Då seia han frå Gjøstad at de' dærrer dæ e då ikkje nåen ting. Kona mi hadde eit siesprang i fjor haust å ho e ennå ikkje kåmme te bake.

Ja ja, stakkars gjerstøling, å være gift med ei slik "idrettskvinne" kan ikke være noe greit.

Min utfordring går Knut Hagelia.

ErG.

Bli med på Vegvesenets kulturdager på veggmuseet i -98!

Fra Aust-Agder var det bare et titalls personer som har meldte seg på til det største arrangementet i Statens vegvesens historie, Vegvesenets kulturdager, som arrangeres på Norsk veggmuseum 19.- 21. juni neste år. Åtte har meldt seg som deltaker med en form for aktivitet eller utstilling: flaskeskip, treskjæring, knivsamling m.m., forteller førstekonsulent Ann Jørgensen, som er fylkets koordinator for kulturdagene, med oppgave å få flest mulig deltakere til den store mønstringen av et bredest mulig spekter av kulturaktivitet blant ansatte i Statens vegvesen.

HÅPER PÅ FELLESSATSING

- Jeg hadde håpt vi kunne få til et skikkelig fellesarrangement fra Aust-Agder, men det må ildsjeler til for å dra et slikt prosjekt. Hva med f.eks. sørlandsviser? Det er et helt år igjen til kulturdagene, mulighetene til å gjøre noe er absolutt til stede, sier vår kulturkoordinator.

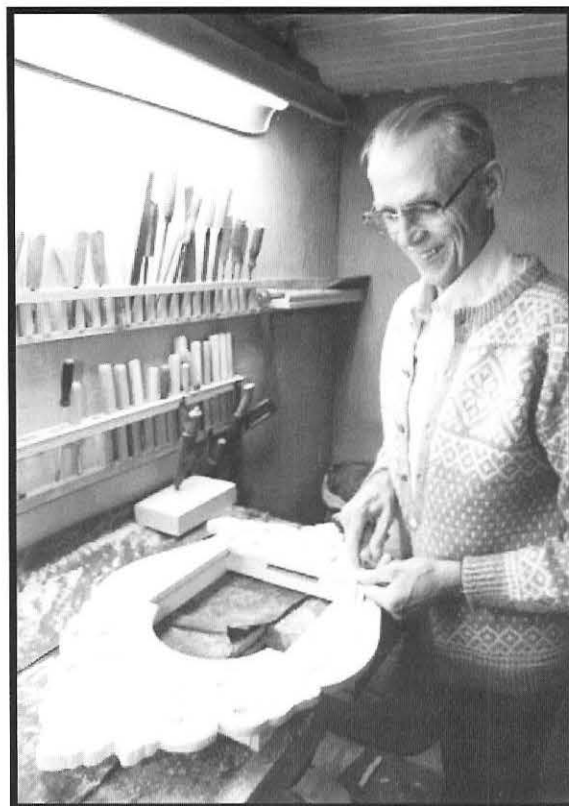
Formålet med arrangementet er å gi en bredest mulig mønstring av vegfolks kultur-, hobby- og fritidsaktiviteter. Dette vil vise at vegvesenansattes interesser omfatter langt mer enn å bygge og drive vårt vegnett.

PENSIONISTENE STILLER STERKT

Pensjonistene er godt representert blant dem som hittil har meldt seg på. Jørgensen oppfordrer flere til å melde seg på, og synes det ville være spesielt morsomt om noen av pensjonistene kunne demonstrere arbeidsteknikker som ikke lenger er i bruk. Ellers er det bare fantasien som setter grenser for aktiviteter som kan presenteres på kulturdagene. Det kan være utstillinger, opptreden, kurs, seminarer osv. Det er selvsagt også anledning til å være med bare som publikum. Ann Jørgensen oppfordrer nå alle som har en interessant eller morsom fritidsaktivitet til å melde seg på. Det er også mulig å komme med forslag til deltakere, om de selv er for beskjedne til å melde seg på.

129 SANGKOR!

Endelig påmelding til arrangementet er til høsten. Prøvepåmeldingen i vår for å danne seg et bilde av hvor mange en kunne vente til neste års arrangement ga som resultat totalt 1150 påmeldte fra alle



Tidligere vegmester Jon Høgevold på Evje er en av vegvesenets mange aktive pensjonister, med en stor produksjon av veggklokker.

fylker. Hundre av disse var pensjonister, 300 var ektefeller, samboere e.l. Blant de påmeldte var det 129 sangkor, 29 orkestre og 43 revy- og teatergrupper. Dette viser bare noe av mangfoldet i fritids- og kulturaktiviteter. Ennå er det en masse muligheter, understreker Jørgensen. Fra andre vegkontorer meldes det om veterankjøretøyer, strikking av selbuvotter, lokal ølbyggingstradisjon (!) med smaksprøver, tillegg til spillemenn, dansere, knivmakere, fotografer, diktere m.m.

REISETILSKUDD OG FRI

Det er lagt opp til muligheter til å bo på hotell, i hytte, campinghytte osv. Det meldes at vegvesenet vil gi reisetilskudd til aktive deltakere og funksjonærer, med dekking f. eks. av utgifter til reise i felles buss, eller tilsvarende. Det vil også bli gitt fri med lønn til å delta i arrangementet, men ikke overtidsbetaling! Funksjonærer vil også få dekket overnatting og beispising. Publikum må dekke sine utgifter.

LÆRT AV FINLANDS VEGVESEN

Ideen til Vegvesenets kulturdager bygger på et arrangement som Finlands vegvesen har gjennomført med stort hell. Hvert fjerde år samles finske vegfolk til Tielaitoksen Kultuuripäivät. Den siste samlingen var i fjor og samlet 2000 deltakere. Arrangementet virker som en vitamininnsprøytning på det indre livet i Finlands vegvesen. Håpet er å få til noe tilsvarende ved Vegvesenets kulturdager i Norge.

Mye har vi erfart og lært og kjempekoselig har det vært!!

I vår er det arrangert fire oppfriskingskurs for eldre bilførere, to kurs i Arendal, ett i Grimstad og ett i Tvedestrand. Alle kurs var fulltøget, totalt var det 82 deltakere, forteller Torstein Nilsen. Det planlegges fire nye kurs til høsten. Dersom interessen for disse kursene fortsetter å øke, kan det bli aktuelt å utvide med enda flere kurs neste år.

Til Torstein Nilsen!

Jeg vil benytte anledningen til å takke for at slike kurs blir satt i gang! Jeg har hørt fra mange hvor viktig de synes det har vært. Jeg har lært mye - nå vet vi hva som er riktig, både i rundkjøringer og ellers. Grundig og fin undervisning - sammen med kjøring i egen bil med sjåførlærer ved siden virket ypperlig. Dette er kurser som bør fortsette - de er viktige!

Med vennlig hilsen Frida Nokevej

Tanker om oppfriskningskurset for bilførere

Husker dere da dere tok sertifikat - ja, for det måtte vi ha -så klart. Det var ille med det skjemaet vi måtte føre, men verre da vi skulle prøvekjøre!

Men dere, nå, etter mange år vi frivillig til nye prøver går. Men de hyggelige "Arilder" tegner sol, mens vi sitter spente på vår stol.

Forkjøringsrett - mørkekjøring, glidelås, hastighet, skilte og lover, 9 - 3, 3 - 1 og små striper vi kan kjøre over, høyre og venstre og vikeplikt - og akselerasjonsfelt - i vår ungdom hørte vi ikke om slikt.

Og så rundkjøringer - det må vi lære! Ligg til venstre - ligg til høyre - å hvor var det vi skulle være? Pass for de fra venstre, de kan komme fort, ligg i riktig felt - ellers kan det være gjort!

Lyskryss er jo greie, for fargene kan vi - enskjønt ... vi må huske på at motgående bil har også fått grønt, så - litt ut i krysset - og er du lur du venter med venstresving til det blir din tur.

Ikke kjør for fort, heller ikke for sent, skal bussen ut av "lomma" - så vent!

Skal du ut i hovedvei eller ut av veien, eller bytte felt, er det viktig at du blinker riktig!

Og så kjører du avsted, og da må du våkent rundt deg se, for skiltene bestemmer hvor fort det skal gå.

Og av skilte er det ikke få, både røde, gule, svarte og blå, trekanta runde med kanter på med humper og streker og busser og biler og tall og barn og hester og elg og fly og piler - både rette, bøyde og skrå fareskilt og påbudskilt og retningskilt - nok å passe på.

Nei --- er det ikke best monstro - å sette bilen i garasjen og la den stå i rol!

Men tro det eller ei - en dag vi måtte ut å kjøre på gate og vei og ut på de vanskeligste steder. Men rolige vi ble - med en Arild som leder!

Vi lærte - hold ruta klar når du skal kjøre så før turen hadde vi mye å gjøre. Vi stilte opp med bilen vår så flott, vinduer, speil, lykter, ja brillene med, hadde en omgang fått.

Kjøreturene hadde mye for seg - de, dere fikk oss skikkelig på gli - vi fortalte om løst og fast, hver især, så nå vet dere mer om hvem vi er.

Jeg tror, ja, vet, at at vi alle er enige i at dette har vært en hyggelig tid. Mye har vi erfart og lært og kjempekoselig har det vært!!



Elev Anne Senum, og sjåførlærer Jan Arild.



Bedriftsfotball: Klar ledelse etter vårens kamper!

BIL Vegvesenet har tatt en klar ledelse i 2. divisjon i bedriftsserien etter kjempeinnsats i vårens kamper, forteller fotballoppmann Ole-Bjørn Lindland.

– Vi spilte de første seks kampene uten tap, før vi gikk på en smell i den sjuende kampen den siste før ferien, mot bilbransjens "Bilringene". Vi spilte lite organisert og tapte fortjent 4–1, etter at vi lenge hadde ledet 1-0. Det er typisk at vi skulle tape den siste kampen. Ellers har det gått over all forventning, vi har bedre lag enn noen gang – og har fått kjærkommen rekruttering ved at det i det siste er tatt inn en god del yngre folk.

– En del av dem har spilt aktivt tidligere, og har solide fotballferdigheter. Men vi er ikke flere enn vi må være. På papiret er vi 16 – 17, men det møter sjelden mer enn 12 – 13 på kampene. Heldigvis har vi lite skader. Det hender noen får et overtrekk eller en strekk. Det er sjelden noen blir skadet i taklin-

ger. Her er bedriftsfotballen bedre enn sitt rykte. Muligens var det verre tidligere. Vi er vel ikke fullt så rå i gemyttene, og vi har fått bedre dommere som griper inn mot rått spill. Derfor har vi ikke store problemer med skader.

Vegvesenet har sluppet inn få mål. Det skyldes bl.a. den gode keeperen, sier Lindland. Keeper er leid inn fra Arendal taxi. Det kan gis dispensasjon for innleie av inntil fire spillere fra andre lag. Vegvesenet har for tida ingen brukbar keeper fra egne rekker.

– Hva er målet foran høstens kamper?

– Å vinne flest mulig og vinne serien. Men det er blandede følelser i laget om å satse på opprykk til første divisjon. Mange mener at vi bør holde oss der vi er og satse på å ligge i tetskiktet. Det er stor forskjell på nivået i første og andre divisjon. Skal vi rykke opp, vil det kreve stor innsats å hevde seg.

Nyansettelser gir rekruttering til bedriftsidrettslaget

Ansettelse av unge medarbeidere i senere år har ført til større oppslutning om bedriftsidrettslaget, sier formann for laget, Paul Løvåsen. Løvåsen er selv aktiv på fotballaget, som er i full sving i årets bedriftsserie, med ypperlige resultater. Håndballaget har ikke vært aktivt de siste to år på grunn av sviktende interesse.

Bedriftsidrettslaget stilte i Holmenkollstafetten med to lag. Ellers deltar medlemmene i orienteringsløp med meget gode resultater. Vegmesterskapet i orientering ble arrangert av bedriftsidrettslaget på Vegårshei i fjor.

38 Samtlige ansatte er automatisk medlem av bedriftsidrettslaget med trekk av medlemskontingent av lønn. Virksomheten finansieres ellers med velferdsmidler, inntektsbringende tiltak og dugnadsinnsats. Den årlige julefesten på vegsentralen

gir en inntekt på 5–6000 kroner.

– Når vi reiser til mesterskap, dekker laget som regel startkontingent og reise, mens den enkelte deltaker må betale opphold og mat. Vi kunne sikkert gjøre mer for å få sponsormidler slik at vi kunne dekke en større del av utgiftene, sier formannen, som kan opplyse at bedriftsidrettslaget har inngått avtale med trafikkavdelingen om å stå for flyttingen av kontormøbler m.m. fra His til den nye trafikkstasjonen på Stoa til høsten. Inntekten av denne dugnaden vil gå til driften av laget.

– Bedriftsidrettslaget har stor betydning for samholdet på arbeidsplassen, understreker Løvåsen. Ved de større arrangementene kommer det sosiale i forgrunnen. I bedriftsidretten er alle like.

God innsats av to lag i Holmenkollstafetten

18 menn og 5 damer dro tidlig søndag 11. mai i innleid buss til Oslo for å delta i Holmenkollstafetten. Lagleder Øystein Tobiassen hadde meldt på lag både i herreklassen og i mix-klassen. Tidligere har Grete Waitz-løpet gått samme helg som stafetten, noe som har inspirert flere av damene til å stille eget lag også i stafetten. I år var det bare påmeldt fem damer. Eneste mulighet for dem var at det ble stilt lagt i mix.

Sju av herreløperne ble satt opp på to etapper for at det skulle bli fullt mixlag.

Herrelaget kom inn på tida 67,42, som holdt til en 374. plass av 597 startende lag. Mixlaget kom inn på 76,02 som nr. 152 av 251 startende.

FORNØYD – MEN BEDRE FØR

– Vi er godt fornøyd med resultatet, selv om vi har gjort det bedre for, sier Tobiassen. Laget manglet en del av de sterkeste løperne, selv om ekteparet Birkeland var på plass og i god form. Mange var hjemme og måtte ta seg av konfirmasjoner o.l.

Åvald Bakken løp første etappe på begge lagene. I herreklassen fikk kan seg en kalldusj: unge sprekinger langet ut i voldsomt tempo – han ble liggende blant de aller bakerste like etter at starten var gått.

I mix-klassen gikk det bedre, der hadde han ikke problemer med å holde følge. Vanlige trimmere er ikke så vant til korte – og mellomdistanseetapper som i en stafett som denne. De som gikk litt forsiktig ut, kom til mål for de hadde fått opp dampen. Bedre

gikk det for mange da de løp for mix-laget og hadde fått bedre føling med etappen og tempoet.

FINANSIERT MED DUGNAD

Årets stafettdeltakelse var sponset av dugnadsjobbing i utbyggingsavdelingen. Det ble inngått avtale om tegning av ferdigkart i forbindelse med brureparasjoner. Kjell Birkeland har så langt gjort størsteparten av jobben, men det blir mulighet for flere til å gjøre en innsats. Betalingen vil strekke til både for årets og neste års stafett.

16 PÅMELDT TIL NESTE ÅR

Laboratoriesjef Karl Sigurd Fredriksen er utnevnt til oppmann for Holmenkollstafetten neste år. Han har tydeligvis store ambisjoner for innsatsen ved Holmenkollstafettens 75-årsjubileum: Allerede dagen etter årets stafett utgikk det mail til alle på vegkontoret med oppfordring til å melde seg på til neste års konkurranse som går 10. mai.

Det er allerede påmeldt 16 løpere, kan han fortelle. Det kan bli aktuelt med faste treningsdager med uttakingskonkurranser osv. Finansieringen er allerede i orden, takket være dugnadsinnsatsen i utbyggingsavdelingen.

Det vil neste år bli vurdert om det skal settes opp to busser, en som går inn lørdag for dem som vil prøve storbylivet, og en på søndag, for dem som har dårlig tid.





Prominente gjester - og vanlige folk

Vegåpningen på Østerholtheia hadde samlet mange prominente gjester - og mye godtfolk. Bildet over viser vegdirektør Søfteland, vegsjef Gjerstad, Gjerstads ordfører J.O. Olsen, vegsjefen i Telemark, Olav Sætre og fylkesmannen i Telemark, Kjell Bohlin. De har fått selskap av en av Telemarks store kjendiser, Tor Villy Nystrand fra Langesund. Han er bl.a. kjent som «marsjkongen» fordi han går til fots for å delta i festlige arrangementer. I går kom han i bil, i flott uniform og høyt dekorert med medaljer, og gledet seg over den flotte vegåpningen.

At den nye rasteplassen har mange muligheter for rekreasjon, viste den unge baderen, som ble et populært fotomotiv ved åpningen.

Mens rasteplassen med sin betydning for trafikksikkerheten og sin tiltalende utforming fikk størstedelen av oppmerksomheten ved åpningen, viser bildet på første side at det er et omfattende trafikksystem som nå er tatt i bruk, med en ny motorvegstrekning, parallell lokalveg, en tosidig rasteplass og på- og avkjørsler til rasteplassen.

(Foto: Ottar Johansen)

