



Sørlandsporten





Bildetekst: Tilsatte på vegkontoret på omvisning i Storebrand-bygget på Harebakken

Vegkontorets framtidige lokaler

20. mai inviterte vegsjefen alle tilsatte på vegkontoret til et informasjonsmøte om vegkontorets framtid. Møtet ble lagt til Storebrands lokaler på Harebakken og etter møtet ble det anledning til en omvisning i våre framtidige lokaler.

Anne Sofie Samuelsen forteller at det nå bare gjenstår mindre detaljer før den endelige kontrakten kan undertegnes.

Leiekontrakten for eksisterende lokaler på Skytebanen går ut i oktober 2001, så vi må være på plass på Harebakken i god tid før det.



Sørlandsporten

Bedriftsavis for Statens vegvesen Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret,
Postboks 173,
4801 Arendal

Redaktør:
Inger Sigridnes

Redaksjonsutvalg: Vidar
Solberg-Jacobsen,
Harald Heggland, Lars
Espeland og Gerd
Botterli.

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.

Opplag: 900

Trykk: Mæland
Offset a.s.

FORSIDEN: Mens folket tenker på sol, sjø og sommer, tenker Statens vegvesen på trafikksikkerhet. Forsidebildet er fra åpningen av kjørsakte-kampanjen som gjennomføres i sommer. På bildet ser vi leder for trafikksikkerhetsseksjonen, Svein Harld Søndena, vegsjef Olav Ellevset, sekretær for Krafttak mot trafikkdød Kjell Pedersen og sommervikar Eivind Johnsen.

(foto: Ottar Johansen)



Sommerhilsen!

Vi er allerede halvveis i det siste året i dette århundre. Et århundre som i stor grad må sies å ha stått i vegens og bilens tegn, noe som har medført store endringer i folks hverdag. Som kjent er det mange syn på hvorvidt dette har vært til gunst for menneskeheten eller ikke.

På mange måter går utviklingen for fort for oss, og alle trafikkulykkene er av de største samfunnsproblemer vi har. Både i Norge og i andre land.

Om vi skal lykkes med å få risikoen i trafikken ned på det nivået som annen samfunnsaktivitet har, må vi ville det mer. I dag vil vi det ikke nok, noe som reflekterer hvilket etisk nivå som vi som samfunn befinner oss på. Vi har ennå et godt stykke å gå.

Mange tror at det vil være elektronikken som kommer til å stå for de største endringene i det neste århundre. Det er neppe noen som vet hva dette vil bety, men alle spår at utviklingen bare vil gå raskere og raskere.

I en slik rivende utvikling vil også organisasjoner og virksomheter endres, og bare de som er offensive i forhold til å utvikle sin teknologi og sine arbeidsformer vil overleve.

La oss derfor til høsten møtes med nye krefter slik at vi kan fortsette arbeidet med å gjøre trafikken i vårt fylke sikrere, og Aust-Agder til et bedre sted både å bo i og å besøke. Jeg håper dere alle får en fin og avslappende sommer.

Olav Ellevset



**Tekst: Ottar Johansen
Bilder: Inger Sigrindnes og Ottar Johansen**

Arendal produksjonsområde på plass på Skarpnes

Arendal produksjonsområde tok i begynnelsen av april i bruk sine nye lokaler på Skarpnes. 12. mai ble dette markert ved en åpningsseremoni med snorklipping og stor kake. I begynnelsen av juni var også seksjon for spesialproduksjon på plass i nybygget på Skarpnes, som fra før av også er base for maskin-

og verkstedseksjonen. Dermed er Arendal produksjonsområde, og viktige deler av produksjonsavdelingen, samlet på Skarpnes.

– Etter at vi har tatt i bruk de nye lokalene, ser jeg at det ville vært uholdbart å fortsette i de midlertidige lokalene på Myrene, sier produk-

Reduserer sommerbemannning og selger maskiner

sjonsleder for Arendal produksjonsområde, Rolf Tidemann.

De nye kontorlokalene er romslige og komfortable, vegstasjonen har fått felles sentralbord med verksted- og maskinavdelingen.

- Samlingen av produksjonsområdet og viktige funksjoner i produksjonsavdelingen i en bygning legger til rette for en mer rasjonell drift med nærmere kontakt med de seksjonene vi samarbeider mest med. Alt i alt ligger det til rette for en betydelig rasjonaliseringsgevinst, sier Tidemann.

Arendal produksjonsområde har ansvar for drift og vedlikehold av 1400 km av fylkets totalt 2000 km vegnett. Området omfatter hele fylket unntatt de fire setesdalskommunene. I tillegg har produksjonsområdet en anleggsgruppe som utfører anlegg på riks- og fylkesveger. I produksjonsområdet er det totalt ca. 45 ansatte.

De som arbeider med drift og vedlikehold er fordelt på Birkeland, Skarpnes og Akland, med hver sin driftsleder, Wilfred Ånonsen, Kjell Kittelsen og Vidar Dahle. Ånonsen har nå fått fast kontor plass på Skarpnes, mens Dahle fortsatt er plassert på Akland.

Anleggsdelen ledes av faggrupeleder Eldar Setekleiv og avd.ing. Anders H. Hermansen.

- På grunn av den økonomiske situasjonen for inneværende år har vi vært nødt til å redusere bemanningen ganske kraftig for sommerhalvåret, med totalt ni mann, som i hovedsak er overført til andre seksjoner. Vår arbeidsstyrke innen drift er dermed redusert fra 36 i fjor til 27 i år. I år har vi heller ikke anledning til å engasjere sommerhjelp, som har vært vanlig i mange år. I fjor hadde vi 18, som gjorde en meget god jobb med vedlikehold av grøntanlegg m.m.

For første gang i min tid i vegvesenet, over 25 år, har vi også gått til ekstraordinært salg av maskiner for å tilpasse oss de økonomiske rammebetingelsene. Vi har solgt en veghøvel, en gravemaskin, en liten lastebil og fire pickup-biler. Tidligere har vi solgt ut gammelt og utrangert utstyr. Dette er første gang vi må avhende maskiner for å få endene til å møtes.

Vi sitter selvsagt igjen med de beste maskinene, og har fortsatt det viktigste av det vi trenger. Men med færre veghøvler, må de vi har brukes over større deler av døgnet, på flere skift. Salget av pickup-biler reduserer vår mobilitet og fleksibilitet.

REDUSERT SOMMERVEDLIKEHOLD

- Det er våre folk som møter publikum ute på vegen. Etter vår oppfatning er vi i ferd med å få

et mer sjuskete nivå på drift og vedlikehold innen produksjonsområdet. Vi har problemer med å holde det nivå som vi har hatt i senere år. Ikke alt blir umiddelbart synlig for publikum, men det vil merkes etter hvert.

Vi får ikke lenger anledning til å drive ordinært forebyggende vedlikehold av dreneringssystem, grøfter og stikkrenner, rensking av fjellskjæringer m.m. men må stort sett gå over til brannsløkking, vi må rykke ut bare når det raser. Men det som bekymrer mest, er å ivareta den kapital som er nedlagt i vegen. Vi får knapt råd til å bruke en gravemaskin for å renske og vedlikeholde grøfter.

(fortsettes neste side)



FORAN ET VEGVALG...



Den faste staben ved Arendal produksjonsområde på Skarpnes: Anne Lise Bostrom, Wilfred Ånonsen, Anders H. Hermansen, Rolf Tidemann, Eldar Setekleiv og Odd Bjørn Rørendal. Kjell Kittelsen var ikke til stede da bildet ble tatt.

Normalt er forsommeren og sommeren en hektisk arbeidsperiode for drift og vedlikehold. Vegvesenet skal vedlikeholde betydelige parkanlegg langs vegene. Standarden på disse er av stor betydning for trafikantenes opplevelse av komfort og sikkerhet.

– Vi må innse at vi i stadig større grad ikke klarer å oppfylle kravene til standard på riks- og fylkesveger. Trafikkavdelingen har prioritert å opprettholde standarden på vintervedlikeholdet, med brøyting og strøing. Her har Aust-Agder kommet godt ut i brukerundersøkelsene. Men med de bevilgninger vi nå får, er det fare for at vi ikke kan opprettholde dette nivået.

– Vi har fått signaler om at vi må innrette oss etter situasjon som den er nå og ikke forvente at det skal bedre seg med det første. Trafikkavdelingen er det ansvarlige nivå for standarden ute vegene. Vår oppgave er å levere et best mulig produkt med de midler vi har til rådighet.

ANSVARSFØLELSEN MÅ BEVARES

Prioritering og valg skal gjøres av trafikkavdelingen. Våre folk ute har en sterk ansvarfølelse for tilstanden ute på vegen. De ser ting som forfaller, men som de ikke får anledning til å gjøre noe med. Dette er noe som sliter en del på – de er vant til å føle ansvar og kunne ta affære. Denne ansvarfølelsen på grunnplanet er det svært viktig å bevare. For mye uro over lang tid vil gå ut over motivasjonen.

– Hva betyr nybygget på Skarpnes i den vanskelige situasjonen?

– Med så store innstramminger kan det synes merkelig med en stor investering på ca. 7 millioner i et nybygg, noe som vil gi en høyere husleie. Investeringen må ses i sammenheng med sag av annen bygningsmasse i produksjonsområdet. Totalt sett har vi tro på at en samling av produksjonsmiljøet vil gi en lønnsom rasjonaliseringseffekt.

– Hvordan blir nedskjæringene mottatt i produksjonsområdet?

– Det er ikke til å komme forbi at det har vært viss negativ stemning ute. Men jeg håper at folk vil innrette seg etter en ny situasjon som vi er nødt til å leve med, og gjøre oppgavene best mulig ut fra de penger vi får å jobbe for. Andre er ansvarlig for å prioritere.

Folk reagerer på alle reduksjonene i produksjonsavdelingen, mens vegkontoret snarere fortsetter å ese ut. Vegsjefen har signalisert at han ikke ønsker en sånn utvikling, og at han er oppatt av at de midler som tildeles fylket i størst mulig grad skal brukes ute på vegen og ikke "forsvinne" i administrasjon.

– Hvordan rimer nedskjæringene i sommervedlikehold med vegvesenets satsing på trafiksikkerhet?

– Trafikksjefen har satt av 2 mill til Krafttak mot trafikkdød etter katastrofalt mange dødsofre i trafikken i 1998. Vi må registrere at dette medvirker til at det blir mindre penger til vanlige

driftstiltak ute som har i seg viktige trafikksikkerhetsaspekter. Jeg finner det betenkelig at kjøreopp-læring for folk i sin beste alder skal gå på be-kostning av tiltak som siktrydding, krattbekjem-pelse, fjellrensk m.m.

TRAVELT FOR ANLEGGSGRUPPA

Arendal produksjonsområdes anleggsgruppe er i en annen situasjon. For inneværende år er den travelt opptatt med anleggsoppdrag for ca. 15 mill kr. fordelt på flere små tiltak, gang- og sykkelveger o.l. Det største anlegget er gang- og sykkelveg fra Libru til Bråstad – som drives i egen regi med 2-3 innleide maskiner. I tillegg kommer arbeider i Gjerstad og Risør.

– Hvordan er reaksjonen på produksjonssje-fens informasjonsmøte?

– Produksjonssjefen samlet for første gang alle ansatte i produksjonsavdelingen i fylket for å gi informasjon om den omstilling som er påkrevd i samsvar med det landsomfattende effektiviserings- og omstillingsprosjekt. Formålet med møtet var å forklare nødvendigheten og motivere samtlige på avdelingen til å møte forandringene som kommer som en naturlig følge av omorga-niseringen i 1995. I avdelingen har vi hittil hatt stabil bemanning og stasjonering, med faste arbeidsoppgaver. Det kreves nå at den enkelte skal være innstilt på endringer når det gjelder arbeidssted og arbeidsoppgaver.

Vi vet at drift og vedlikehold av hele vegstrek-ninger over hele landet nå skal settes ut store private entreprenører, for å få en reell sammenlik-ning av utgifter. Dette er en konkurranse vi må ta som en utfordring. Vegvesenet har alle forutset-ninger til å gjøre det bra målt mot private entre-prenører. Vi har erfarne folk som vet hva det dreier seg og som er motivert for å gjøre en best mulig jobb. Vi har en infrastruktur med vegstasjo-ner og en maskinpark som er tilpasset til oppga-ven. Vi burde ha alle forutsetninger for hevde oss godt mot enhver konkurrent, så sant rammebe-tingelsene er like.

FORAN ET VEGVALG

Tidemann har skrevet notater til sin oppdrags-giver, trafikkavdelingen, og pekt på at vegvesent står foran et vegvalg når det gjelder vedlikeholds-standarden på vegnettet.

– Jeg har pekt på at fra 1995 til 98 er produksjonsområdetes disponible midler redusert med 4,5 mill. Samtidig er utgiftene til brøyting steget med 5 mill. Dekningsbidraget til vegkontoret og vegdirektoratet er satt til 4,5 mill kr., tilsammen nærmere 15 mill kr. i reduksjon av disponible midler til drift og vedlikehold av vegnettet.

Vi står nå foran et vegvalg – skal vi bevare standardnivå og publikumsservice som ble eta-blert lenge før omorgansieringen av vegvesenet, kreves det en markert opprioritering av produk-sjonsområdet.



Avansert feiebil tar vårrengjøringa

Våren og forsommeren er produksjonsavdelingens mest hektiske sesong. Alle brøytestikk skal inn, grøntarealer skal ryddes og settes i stand for sommeren, og hele vegnettet skal gjennomgå en full vårrengjøring. Her spiller feie bilen, bemannet av Gunnar Hansen, Arnfinn Andersen og Frank Bråten på tre skift, en viktig rolle. Den avanserte feie bilen ble innkjøpt i fjor for 2,7 mill. Feiearbeidet ble tidligere utført av en privat entreprenør med utstyr som var gammelt og nedslitt.

Den nye bilen er utstyrt med både feiemaskin og spyling. Den har vanntank og tank for oppsugd sand. Bilen kjøres først på E 18 og rv. 9 og tar deretter for seg de andre vegene i fylket. Bilen har også vært utleid til kommuner i distriktet.

I tillegg til feiing og spyling langs vegene, brukes bilen for spyling av Blødekjærtunnelen. Bruk av bilen her reduserer behovet for spyling av vegger og tak i tunnelen, som utføres med innleid maskineri.

Kan medføre nedbemanning fra 132 til 100

– Konkret er situasjonen at vi i år 2001 vil få en omsetning som er ca 25 mill. mindre enn det vi har hatt de siste år. Dette må vi prøve å motvirke ved å skaffe andre arbeidsoppdrag i eget eller i andre fylker. Greier vi ikke det, må vi redusere styrken av ledelse og arbeidere ned til ca. 100 personer, mot dagens 132, sier produksjonssjef Jens G. Andersen. 28. mai orienterte han samtlige ansatte i produksjonsavdelingen om de analysene som er gjort i det pågående effektiviserings- og omstillingsprosjektet.

Av Ottar Johansen

Her gjør han nærmere rede for bakgrunnen for prosjektet:

– Ved omorganiseringen av Statens vegvesen i 1995 fikk vi en produksjonsdel som skal utføre drift og vedlikehold av vegnettet og anleggsdrift i egen regi. Dette var den organisasjonen som vegvesenet har ønsket seg. Samtidig ble det stilt krav til vegvesenets produksjonsdel: Den skal være effektiv og dokumentere konkurranse-dyktighet. Omorganiseringen forutsatte også innføring av et eget regnskapssystem for produksjon tilsvarende systemet i andre bvedrifter. Dette er gjennomført. I likhet med det som gjøres i private bedrifter, skal resultatet fra et år tas med inn i følgende år.

Budsjetteringssystemet er også endret. For stamvegvene følges ruter uten hensyn til fylkesgrenser. Dermed kan et fylke bli sittende uten stamvegmidler i perioder. Administrasjonsbudsjettet er borte slik at alle kostnader til administrasjon må dekkes av tildelinger til drift/vedlikehold og investering. Dette er noen av de forhold som ligger til grunn for at vi nå foretar en analyse og legger opp strategier for årene som kommer. Arbeidet er lagt opp som et prosjekt i alle fylker og ble startet opp i fjor. Nå kommer de andre avdelingene etter i et felles prosjekt.

En del av produksjonsavdelingens virksomhet er relativt forutsigbar: Drift og vedlikehold av veg-

nettet, samt en del spesialfunksjoner. Dette gir basis for faste og trygge arbeidsplasser i eget fylke eller i regionen.

En annen del vil variere i forhold til de investeringsmidler som stilles til disposisjon. Det vil f.eks. fortsatt bli drevet med tung anleggsdrift, men ikke nødvendigvis i vårt fylke hele tida.

2001 BLIR KRITISK ÅR

– Vi startet med å analysere regnskapstall for 1998 og forventet omsetning i 2001 og 2004. Spesielt for vårt fylke er 2001 et vanskelig år. Dette året blir det ingen strekningsvise bevilgninger til investeringer i fylket. Det innebærer en omsetningsreduksjon på ca 20–25 pst. i forhold til 1998–99, en ganske dramatisk reduksjon. – Uansett omstilling eller ikke, så blir 2001 et kritisk år for produksjonsavdelingen i Aust-Agder. Vi arbeider for at det så snart som mulig etter dette året skal komme investeringsmidler til fylket ordinært eller som bompenger. Vi må imidlertid forberede oss på å takle den situasjon vi får på en effektiv og konkurransedyktig måte.

ETT ELLER TO PRODUKSJONSOMRÅDER

Situasjonen har forskjellige elementer: For det første omorganiseringen av avdelingen. Vegdirektoratet har bedt oss finne fram til en optimal organisering for fylket. Vi har per i dag en organisasjon med fem seksjoner og stab. Vi har spesialproduksjon, en verksted- og maskinseksjon, en anleggsseksjon, samt to produksjonsområder.

Et spørsmål vi må ta stilling til, er om vi skal opprettholde to områder, eller om vi skal gå over til ett. Her må vi gjøre en skikkelig utredning i samarbeid med trafikkavdelingen, som er tilsvarende organisert.

For tung anleggsdrift vil vi få en regional organisering. Minst 10 av våre ansatte vil bli knyttet til en slik styrke og arbeide regionalt.

I forbindelse med omorganiseringen er det gitt løfte om at ingen skal miste jobben som følge av omstillingene. Denne garantien følges av krav til fleksibilitet og omstillingsevne. Folk må være villig til å utføre andre arbeidsoppgaver og om nødvendig reise for å utføre disse. I løpet av sommeren vil det komme en avtale om omstilling.

Produksjonsavdelingen har i dag totalt 132 ansatte. Med naturlig avgang vil vi i år 2001 være

Målet for prosjektet er vist i følgende sju punkter:

1. Gjennomgå struktur og organisering av vegkontorenes produksjonsavdelinger (inkl. bygningsmasse) for å lette "ryggsekken" og redusere indirekte og faste kostnader.
2. Kostnadsbesparelse ved kritisk gjennomgang og forenkling av administrative rutiner og systemer, samt å snu på alle steiner for å finne innsparingsmuligheter.
3. Løfte alle produksjonsområder opp til konkurransedyktig nivå innen drift og vedlikehold. Gjennomgå ressursbruk og organisering.
4. Gjennomgå organisering og tilpasning av ledelses- og støtteapparat på regionale og landsdekkende produksjonsfelter.
5. Opplegg for intern og eksternt informasjon.
6. Revidert handlingsprogram med plan for utvikling og tilpasning av produksjonsvirksomheten i et 4- og 10-års perspektiv.
7. Avklare virkemidler for tilpasning.

nede i 124. Det gir en overtallighet uten tilførsel av andre arbeidsoppgaver eller overføring til regional anleggsstyrke på 24. Halvparten av disse er ledelse og halvparten fra arbeidere.

"FORGULING" EN MULIGHET

En positiv løsning vil være å øke arbeidsmengden. Det ligger også en mulighet i "forguling" av det vi gjør. Men en del folk må regne med å jobbe i andre fylker i kortere eller lengre perioder. Ved siden av en tilpasning av bemanning, er det nødvendig å se på andre muligheter for å spare penger. Produksjonsavdelingen bruker store beløp til innkjøp av forskjellig art. Vi må satse på å oppnå rimeligst mulig innkjøp, derfor har vi nå fått en egen innkjøper ved Skarpnes vegstasjon som skal bidra til å oppnå dette.

Maskinparken må tilpasses etter driften. Vi skal ha en maskinpark som dekker basisproduksjonen og regionale funksjoner, som spraymaling m.m. Anleggsmaskinene må følge storanlegg der de er, i første omgang ut av fylket. Vi har nå solgt unna en del maskiner som det ikke var økonomisk grunnlag for å beholde. Dette er en viktig side ved tilpasningen.

Bygningsmassen må også gjennomgå og tilpasses. Som kjent er vi nå i ferd med å selge Birkeland veg- og trafikkstasjon. Det er lagt opp til en avgjørelse før sommerferien. Tilsvarende vil vi gå gjennom andre bygg og se hva vi trenger og hva vi kan selge.

Det kan selvsagt også bli aktuelt å bygge, slik det planlegges for Evje veg- og trafikkstasjon. Dette må vi se i sammenheng med områdeindelingen i fylket. Derfor haster det å få dette klarlagt.

Når det gjelder bygg, er vi også i ferd med å fullføre byggingen av Skarpnes vegstasjon til en effektiv sentral for vår virksomhet i kystområdet. Her skal vi samle Arendal produksjonsområde, seksjon for spesialproduksjon og seksjon for maskin/verksted.

ALLE SKAL VÆRE ORIENTERT

Omstillingsprosjektet er en prosess som betinger at vi jobber nært sammen med organisasjonene. Hittil har vi vært gjennom en utredningsfase. Her har vi vært nøye med å sørge for at materialet har vært åpent og tilgjengelig for alle.

Fredag 28. juni var produksjonsavdelingens ansatte innkalt til informasjonsmøte med obligatorisk frammøte på Teleskolen i Grimstad. 125 møtte.

– På møtet gikk vi gjennom materialet som nå foreligger, slik at alle ansatte skal vite det samme som ledelsen. Dette er viktig for at folk kan være med å komme med gode innspill for hvordan vi kan bedre effektiviteten og skaffe andre oppdrag. Her må vi utnytte all den kreativitet som fins blant de ansatte. I dette prosjektet blir alle berørt – ingen kan være trygg på at de kan fortsette å gjøre det samme som de alltid har gjort.

Administrasjonskostnadene er vesentlig også for oss. Vi skal ha den administrasjon vi som trenger og ikke mer. Det er viktig at både vår egen admi-

nistrasjon og den vi kjøper fra administrasjonsavdelingen er rasjonell og effektiv. Jeg er opptatt av at det er samsvar mellom det vi får og det vi betaler, og at det vi får er det vi trenger. Tjenestene skal utføres der hvor de kan gjøres mest effektivt og rasjonelt.

Vi vil være en krevende oppdragsgiver for administrasjonsavdelingen. Så langt er vi godt fornøyd, men det er ikke dermed sagt at det ikke kan – og må bli bedre. Alt vi har av utgifter må vi tjene inn i konkurranse med andre.

– Kan produksjonsavdelingen markedsføre seg utenfor vegvesenet?

– I prinsippet kan vi ikke markedsføre oss for oppdrag utenfor vegvesenet. Her arbeider vi med å klarlegge hva vi har anledning til å gjøre. Vi ser muligheter i samarbeid med andre offentlige etater og mener det bør legges til rette for det, særlig når det gjelder statlige etater og kommuner. Hvis det blir jernbaneutbygging i fylket, er det interessant for oss. Andre fylker har bygd for jernbaneverket, med godt resultat for begge parter.

– Noen sier at slik det nå er, hadde det vært bedre å organisere produksjon i vegvesenet som et aksjeselskap, med samme muligheter som et privat selskap?

– Jeg tror på den tilknytningsformen vi har, og mener vi kan greie å få det til å fungere rasjonelt og effektivt selv om det vil kreve noen tøffe tak og få konsekvenser for mange av oss. Greier vi å tilfredsstille intensjonene fra våre overordnede politiske myndigheter og drive effektivt, mener jeg produksjonsavdelingen i vegvesenet er liv laga.

FORELØPIG IKKE PRIVAT DRIFT- OG VEDLIKEHOLD

Drift og vedlikehold vil fortsette på nivå med hittil. Noen områder skal konkurranseutsettes til private fra år 2002. Men en analyse av vår situasjon i Aust-Agder tilsier at dette nå ikke er mulig her med den nedgang i omsetning og bemanning som ventes.

Produksjonssjefen ønsker nå flest mulig innspill for den videre behandling av omstillingsprosessen.

– Vi må innse at det som skjedde i -95 var en helt nødvendig omstilling. Det hadde gått mange år siden vegvesenet hadde gjennomgått en omfattende endring. Nå må vi se framover. De som makter å gjennomgå en omstilling og en tilpasning vil være de som overlever. Vår oppgave er å effektivisere og tilpasse vår organisasjon eteter de oppgaver som skal løses. Greier vi ikke det, er vi ikke liv laga.



Vegminner registreres for nasjonal verneplan

Av Ottar Johansen

Arkeolog Ole Madsen er nå gang med sin andre sesong med registrering av historiske vegminner i Aust-Agder. Madsen er også engasjert for å gjøre en tilsvarende jobb i Vest-Agder. Basert på kunnskap i vegvesenet og opplysninger innhentet fra kommunene, har han fått en liste på ca. 50 objekter som skal undersøkes og registreres. Ved hvert objekt er det ofte flere forhold som må undersøkes, slik at det totalt vil bli registrert 70-80 forskjellige vegminner som skal vurderes opp mot vegminner fra andre fylker og vurderes i en nasjonal verneplan for vegminner. Denne skal ha en god tidsmessig og geografisk spredning og være representativ for norsk veghistorie fra 1537 og fram til i dag.

Arbeidet med nasjonal verneplan ledes av en arbeidsgruppe ved Norsk vegmuseum. Det er nedsatt arbeidsgrupper ved hvert vegkontor. I Aust-Agder ledes arbeidet av landskapsarkitekt Bjarte Sandve. Melemmer av arbeidsgruppa er John Einar Myhren, Tormod Frøysnes fra vegkontoret og Kirsten Hellerdal og og Eirik Knudsen fra fylkeskommunens kulturretat.

– Feltarbeidet er ikke lagt slik opp at vi kan vente å oppdage skjulte skatter, men jeg regner med at vi har flere gode objekter som er aktuelle for den nasjonale verneplanen, sier Bjarte Sandve. Tilbakemeldingene fra Vegmuseet er hittil positive. Mens andre fylker har registrert svært mange steinhvelvbruer, kan Aust-Agder presentere et bredt utvalg av vegbygg fra forskjellige epoker.

Arkeolog Ole Madsen og Bjarte Sandve på fagverksbrua på Gjervoldsoy som skal være landets første i sitt slag.



– Det er mye interessant å se. Dette arbeidet er virkelig en vandring i tid – fra de første ridevegene til bilvegene på 50- og 60-tallet. Aust-Agder har et godt representativt utvalg av vegminner. Vi er bare ute etter det unike, men også det mer dagligdagse. Ved Sauvika i Risør er det f.eks. bevart deler av Sørlandske hovedveg som ble åpnet på 1920-tallet og i bruk til på 60-tallet. Denne er intakt som den var, og fortjener å bevares.

Deler av Vestlandske hovedveg finnes fortsatt, men mange av de gamle vegene er modernisert og utvidet og fortsatt i bruk. De gamle vegene fulgte terrenget og når det skulle bygges nye vegger, var det naturlig å følge samme linje. De gamle ridevegene er det dessverre ikke så mye igjen av.

– Er det noen vegminner som peker seg ut?

– De gamle vegmiljøene i Setesdal, med rideveg, kjerreveg og bilveg, som Fånefjell, Storstrømmen og Byklestigen er jo spesielle. Setesdalsvegen fra Kristiansand til Valle ble bygd fra 1840-1847. Det var fantastisk innsats. Fram til på 1930-tallet gikk det bare en rideveg videre til Bykle og Hovden.

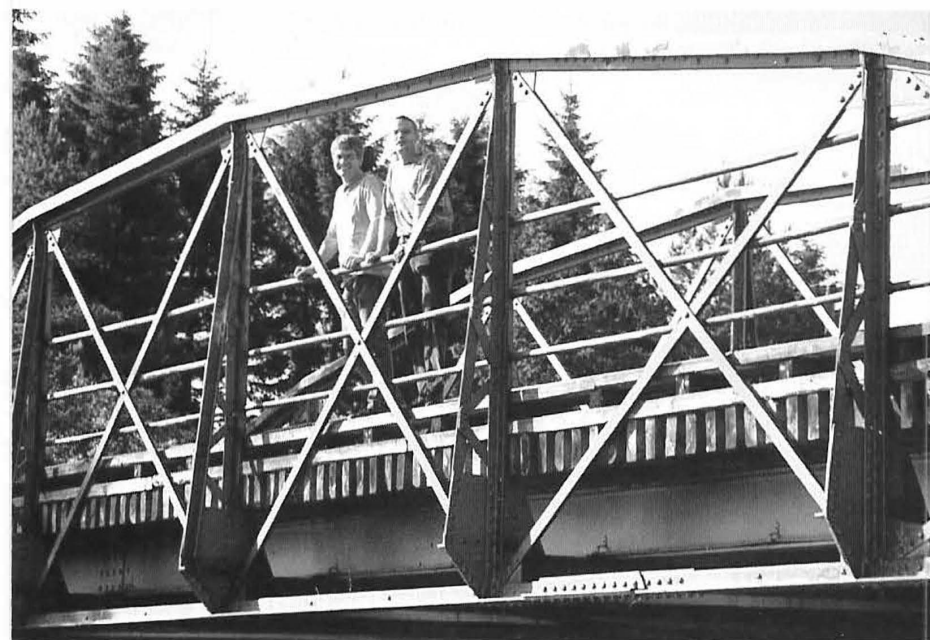
For å bygge setesdalsvegen, ble det utskrevet folk fra gårdene. Det samme ble gjort ved byggingen av Vestlandske hovedveg som var ferdig i 1805. Her var det imidlertid så mye motstand mot utskrivningsordningen at byggingen til slutt måtte gjøres med innleid arbeidskraft.

Andre interessante anlegg finner vi på Fossvet. Den gamle postvegen er bevart i lange strekninger, det samme gjelder Vestlandske hovedveg.

Trebruer har vi dessverre ingen igjen av i fylket. Mange fine vegminner forsvinner når det bygges ny veg.

Madsen og Sandve tar oss med til et av fylkets interessante vegminner; fagverksbrua som forbinder Gjervoldsoy til fastlandet. Den ble bygd i 1789 og utgjorde en del av Vippra bru. Da den nye Vippra bru i betong ble tatt i bruk i 1950, ble den gamle jernbrua flyttet til Gjervoldsoy, der den overtok for en trebru.

– Dette skal være den første fagverksbrua som ble bygd i landet, med en litt spesiell konstruksjon. Dagens Vippra bru er også interessant som et vakkert byggverk, et viktig landemerke og representativ for sin tid.



Byggeplan for E 18 over Kvinesheia lages på Nedenes

Øystein Bedford Pedersen er engasjert som prosjektkoordinator for utarbeidelse av byggeplan for første del av E 18 over Kvinesheia, den ca. 5 km lange parsellen Handeland-Feda vest. Dersom arbeidet går godt, kan han også få i oppgave å utarbeide byggeplan for hele den 17,5 km lange E 18-strekningen over Kvinesheia.

Som betingelse for å ta oppdraget stilte Bedford Pedersen at han fikk med seg overingeniør Annelaug Konnestad som han tidligere har samarbeidet med, bl.a. på strekningen Trommestadveien-His kirke.

Arbeidet utføres på anleggskontoret for Rannekleiv-Temse på Nedenes, der det legges vekt på at de skal dra nytte av byggeplankompetansen som er opparbeidet ved byggingen av denne E 18-parsellen. De to prosjektmedarbeiderne skal ellers engasjere ytterligere fagkompetanse der det er nødvendig.

–Byggeplanen er en detaljplan over byggetekniske detaljer for den nye E 18-parsellen som går gjennom meget vanskelig kupert terreng med bratte skråninger med mange bruer og tunneler.

Engasjementet varer i første gang til mars år 2000. Bedford Pedersen ble overført fra produksjonsavdelingen, der han har arbeidet som stikkingsleder og kvalitetskontrollør, til utbyggingsavdelingen fra 1. juni. Han skal fortsette dette arbeidet i 20–30 pst. stilling, og dermed arbeide for to avdelinger samtidig, noe som er uvanlig. Konnestad er fra før ansatt i utbyggingsavdelingen.

– Jeg ser det som en stor utfordring at vi skal lykkes med dette oppdraget. Vest-Agder vegkontor var i utgangspunktet noe skeptisk til at vi skulle utføre denne jobben. Nå har jeg inntrykk av at de ser positivt på det og oppfatter oss som en god samarbeidspartner. Ledelsen for prosjektet ligger hos prosjektlederen i Vest-Agder, mens vi skal utføre den tekniske delen. Det er en stor jobb som krever en masse tegninger. Alt teg-

nearbeidet utføres på PC-er med avansert verktøy for databasert konstruksjon, DAK.

– Det er svært positivt at Aust-Agder kan utnytte opparbeidet kompetanse i byggeplanlegging i vegvesenets regionale spesialisering ved å utføre prosjekter i andre fylker. Dette betyr at vårt fylke også får spesialiststatus innenfor byggeplanlegging, i tillegg til utredning og reguleringsplan som vi har som spesialiteter fra før. Jeg tror også det er sunt at vi får organisere disse oppgavene som prosjekter der vi kan hente inn den kompetansen vi selv mangler.

– Går det greit å gjøre denne jobben så langt fra byggestedet?

– Vi har vært på befaring og kjenner terrenget vegen skal gå gjennom. Det blir ikke nødvendig med så mye reising. Er det noen detaljer vi vil ha undersøkt, kan vi bruke kompetansen i Vest-Agder, som også står for kartkontroll. Jeg ser det ikke som noe problem å drive dette prosjektet fra Nedenes. Vi har e-mail og kan utveksle datafiler uten problemer.

Av Ottar Johansen



Krafttak
m o t

TRAFIKK
DØD

KRAFTTAK MOT TRAFIKKDØD:

Flere dødsulykker hittil i år enn i fjor

Håp om at fotobokser og nedsatt fartsgrense vil ha effekt

"Krafttak mot trafikkod" ble lansert som en kampanje for å redusere omfanget av alvorlige trafikkulykker i Aust-Agder etter de mange dødsulykkene i trafikken i fjor. Målet for kampanjen var å redusere antall dødsulykker til halvparten av fjorårets dystre tall: 22 omkomne i trafikkulykker.

- Har aksjonen så langt gitt resultater som gir håp om at målet kan nås?
- Nei, etter årets fem første måneder har vi flere ulykker enn for samme periode i fjor. Men vi må fortsatt ha tro på, og arbeide for, at vi kan sette i verk tiltak som kan redusere de alvorlige trafikkulykkene, sier trafikksjef Gunnar Lien.

En rekke tiltak er allerede gjort, og flere følger etter hvert. I samsvar med vegdirektorens anbefaling om å redusere hastigheten på vegene til 70 km/t, har politiet godkjent at fartsgrensen på strekningen Grimstad-Kristiansand settes ned til 70 km/t. På E 18 vil det både øst og vest for Arendal bli satt opp store informasjonsskilt med oppfordring om å senke hastigheten. Disse ble introdusert 14. juni, og inngår i den landsomfattende Senk farten-aksjonen.

Det videre foreslått å innføre 30 km/t fartsgrense for mesteparten av Arendal sentrum.

Det er også bestemt at det til høsten skal settes opp automatisk trafikkontroll, fotobokser, åtte steder på E 18 øst for Arendal.

- I Statens vegvesen har vi ut fra det gode prinsipp at vi må feie for egen dør først, tilbudt alle ansatte oppfriskingskurs i bilkjøring. Kursene ledes av våre førerkortensorer ved Arendal trafikkstasjon og oppslutningen om tiltaket er god. Jeg har selv gjennomgått kurset, og må konstatere at også en

Høy ulykkesrisiko!

**Senk
farten**

gammel og erfaren bilfører kan ha behov for korrigerende av visse sider ved sin ferd i trafikken. Selv fikk jeg nyttige råd om både oppmerksomhet, plassering av bilen i kjørebane og kjøring i kryss.

Vi utfordrer nå andre bedrifter til å gjennomføre liknende kurs. Det viser seg at ATS allerede har vært i gang med et liknende opplegg, noe som er svært positivt.

Flere av våre samarbeidspartnere har gjennomført en rekke aksjoner, bl.a. rettet mot skoleungdom. Trafikkavdelingen og politiet vil gjennomføre flere kontroller, både når det gjelder bilbeltebruk og hastighet.

Vi har også gjennomført en omfattende idedugnad i vegvesenet og fått gode forslag som blir gjennomført. Bl.a. skal det settes opp informasjonstavler på fylkets rasteplasser der vi informerer om aksjonen og oppfordrer til fornuftig kjøring, sier Lien. Det er også gjennomført en logo-konkurranse blant de ansatte. Denne er bearbeidet videre til en logo som skal benyttes i aksjonen.

Mye å vinne på å overholde fartsgrensen

Overingeniør Kjell Pedersen i trafikkavdelingen leder sekretariatet for Trafikksikkerhetsforum og for "Krafttaket".

– Vi er særlig opptatt av hastighet, sier Pedersen. Vi vil understreke at det er mye å vinne på om fartsgrensene overholdes. Selv små overskridelser, som mange mener de kan tillate seg, kan få alvorlige konsekvenser. Ved en hastighet på 80 km/t. kan stopplengden være så kort som 55 m. Økes hastigheten til 100 km/t., vil bilen etter å ha tilbakelagt de 55 m. der bilen med 80 km/t altså står stille, fortsatt ha en hastighet på 70 km/t. Ved 50 km/t. vil en bilist ha tilstrekkelig tid til å stanse for et barn som plutselig dukker opp 30 m fram i vegbanen. Ved 60 km/t. vil bilen fortsatt ha en hastighet på 36 km/t. når den passerer det punkt der den kunne ha stått stille om fartsgrensen hadde vært overholdt.

– Vi er også opptatt av bilbeltebruk. Ved halvparten av fjorårets dødsulykker i fylket ble bilbelte ikke brukt. Det må også understrekes at bilbelte har en svært positiv effekt i kombinasjon med air-bag. Bilbeltet medfører at møtet med air-bagen blir langt mer skånsomt. Å tro at du er sikret når du har air-bag, og sløyfer sikkerhetsselet, er derfor en stor misforståelse.

Blant forslagene som kom fram i idedugnad, og som skal gjennomføres, er trykking av "Krafttak"-logoen og en oppfordring om fornuftig kjøring hjem på billettene til "Norwegian Grand Prix"-arrangementet i Arendal i sommer.



– Frykter du sommertrafikken?

– Når trafikken øker til det dobbelte, som den gjør på E 18 i juli, øker også risikoen. I fjor hadde vi imidlertid flest dødsulykker i juni og oktober. Det kan se ut til at trafikken i juli er så tett at bilistene tvinges til å holde seg i køen. De fleste innser at det er lite å vinne på farlige forbikjøringer.

Av Ottar Johansen

Oppfriskingskurs i bilkjøring for alle ansatte i vegvesenet:

Kjører foran med et godt eksempel!

Visste du at:

– en trafiksikker sjåfør kjennetegnes ved at han tenker seg situasjoner som kan oppstå og oppfatter trafikken riktig uten å la seg distrahere av untenforliggende forhold? (Det har mindre betydning at han har meget raske reaksjoner og mener han behersker bilen i meget høye hastigheter)

– at det er vanskelig å bedømme farten på motende kjøretøy?

– at trafikkreglene gjelder på alle veger som er åpne for alminnelig ferdsel, men at vegtrafikkloven gjelder over alt ved kjøring med motorvogn? (Det betyr at at det er forbudt å kjøre med promille på en motorisert plenklipper som du kan sitte på – det er i følge vegtrafikkloven en motorvogn. Annerledes forholder det seg med en plenklipper som du går etter, da er du gående, og ikke motorvognfører.)

Disse, og mange andre trafikknotter inngår i den interne trafikkopplæringen som nå gjennomføres i Statens vegvesen Aust-Agder som et ledd i "Krafttak mot trafikkdød". Kurset starter med en enkel teoridel. Her viser det seg at mange drevne bilførere har store hull i sine kunnskaper om trafikkreglene.

Olstad minner om at 18 feil eller mer tilsvarer stryk ved førerprøven, og minner om de fem se-reglene:

1. Se langt fram
3. Beveg blikket
3. Ta overblikk
4. Bli sett og forstått
5. Se etter mulige utveger

Visste du f.eks. at:

– det er tillatt å parkere mot kjøreretningen?

At du ikke kan parkere nærmere enn fem meter foran en fotgjengerovergang i kjøreretningen, men at du gjerne kan parkere like etter en fotgjengerovergang.

De fleste vegvesen-folk vet vel godt at 3 m lang midtstriper med 1 m mellomrom angir at høyeste tillatte hastighet er 50 km eller mindre, og at 9 m lange striper og 3 m mellomrom betyr at hastigheten er minst 60 kmt eller mer. Men i bilen jeg fulgte under kurset, var dette ingen selvfølge. Og du verden så korte stripene så ut, sett fra bilen!

Er du til enhver tid oppmerksom på om du kjører på forkjørsveg eller ikke?

Trafikkopplæringskursene har gitt mange

aha-opplevelser, også for meget erfarne bilførere.

Inntil begynnelsen av juni hadde 150 gjennomgått kurset etter en god start i januar. Her gikk administrasjonsavdelingen med vegsjefen i spissen, foran med et godt eksempel. Ellevset aksepterte at presse- og tv satt i baksetet og kunne bedømme prestasjonene. Kursene har deretter gått hver tirsdag. Det har også blitt anledning til to kursdager i Setesdal.

Vegsjefen har anmodet alle som har hatt tjenestekjøring i 1999 om å ta kurset, som er et frivillig tilbud til alle andre ansatte.

Hovedhensikten med kurset er å bli bevisst egne tanker og handlinger ved bilkjøring, "slik kjører jeg", risikoforståelse, oppdatering av teoretiske kunnskaper, kvalitetssikring av tjenestekjøringen i Statens vegvesen og som et delmål for "Krafttak mot trafikkdød"-aksjonen.

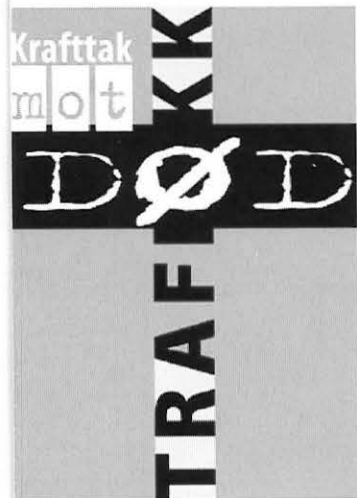
Etter gjennomgått teoridel, med oppfordring til å benytte den halve dagen som er satt av til selvstudier for dem som ønsker det, bl.a. ved hjelp av en CD-rom som er spesielt innkjøpt, var det tid for praktisk kjøretrening. Hver av deltakerne fikk først en runde med tettstedkjøring, dvs i Arendals kronglete sentrum med nærmeste omgivelser, og deretter bar det ut på landevegen. Med tre kursdeltakere i hver bil fikk alle forsøke seg. Noen var tydelig nervøse over å kjøre med Olstad ved siden og kolleger i baksetet. Når sensoren i tillegg gikk bevisst inn for å distrahere bilføreren som del av øvelsen, kan det vel hende at noen var litt svett på ryggen etter kjøreturen.

MESTRER DU RUNDKJØRINGENE?

Kutting av svinger er et problem for mange. Rundkjøring er heller ikke helt enkelt selv for erfarne bilførere. Her strides også de lærde. Et par tips fra Olstad kan være nyttige å ta med: det kan i mange tilfeller være fornuftig å markere med retningslyset når du vil legge deg til venstre i kjørebanelen inn mot rundkjøringen. Når du skal ut av rundkjøringen, blinker du ut, til høyre, som alle vet.

Det er tillatt å legge seg i høyre fil i rundkjøringen selv om du ikke skal kjøre ut ved første avkjørsel. Ligger du i venstre fil, innerst i rundkjøringen, og skal kjøre ut, må du skifte kjørefelt, og har da, som vikeplikt ved feltskifte. Alle innkjørsler til rundkjøringen er skiltet med vikeplikt. Du får vikeplikt fra venstre i rundkjøringen.

Det er feil å kutte svingen i rundkjøringen!



Av Ottar Johansen

- De aller fleste som har deltatt på kurset kjører svært bra, men mange har lagt seg til enkelte uvaner som de kanskje ikke er klar over. Det som kjennetegner en erfaren sjåfør, er at han gjør de fleste ting som en refleks, automatisert. En uerfaren bilfører må vurdere alle situasjoner. Dette tar gjerne mer tid, og kan føre til ulykker.

Ved landeveiskjøringen ble det lagt vekt på sving til venstre i kryss. Her der det ikke bare om å gjøre at det kjørefeltet en skal inn i er klart, men at det ikke kommer noen i mot deg i det andre kjørefeltet. Det er også viktig å vurdere trafikken bak. Stikkord er tegngivning, fartsavpassing og plassering. Risikovurdering i forbindelse med landevegskjøring er sentralt.

HASTIGHET VIKTIG

Kurset ble avsluttet med en gjennomgang i plenum og en skriftlig evaluering. Her presenterte Olstad et interessant diagram over hastighet og stopplengder. Dette viste at når stopplengden ved en hastighet på 80 km/t er drøyt 50 m, vil den for en bil med 100 km/t være ca 80 m. Dette betyr at bilen som kjører i 100 km/t fortsatt vil ha en hastighet på 70 km/t på det punktet den andre bilen har greid på stanse! Det er altså svært mye å vinne på å holde fartsgrensene. Selv små overskridelser reduserer mulighetene til å unngå en ulykke drastisk.

- Den skriftlige evalueringen viser at deltakerne finner kurset nyttig eller meget nyttig, lærerikt og engasjerende. Tilbakemeldingene er gjennomgående meget positive. De som oppfattet kurset som negativt, kan telles på en hånd. Mange sier også at det inspirerer til videre selvstudier i trafikkregler og teori, sier Olstad.

Deltakerne på dagens kurs gir dette sin fulle tilslutning:

- Dette var meget positivt. Verden har forandret seg ganske mye siden den gang jeg lærte å kjøre, sier Øystein Bedford Pedersen.

Borgny Thoresen var ganske nervøs da hun skulle ut i trafikken med sensor og kolleger. Hun kjørte langt mer usikkert enn det hun gjør til vanlig. Neste økt var hun varm i trøya og taklet det meste.

- Teoridelen var interessant. Ute i trafikken lærte jeg noe om avstand. Jeg trodde de 9 m lange strekene bare var 3 m. Jeg hadde også en lei tendens til å kutte svinger.

- Det er ikke så enkelt å avlære erfarne bilister sine uvaner, men hensikten med dette kurset er at de skal tenke over sin bilkjøring og bli bevisst hvordan de opptrer i trafikken, sier Olstad.

- Vi ønsker med denne opplæringen å feie for egen dør først, med oppfordring til andre om å gjøre det samme. Mottoet er dette: Noen ser deg når du er ute i trafikken. Kjør foran med et godt eksempel. Det vil bli arrangert oppsamlingskurs etter ferien slik at alle som ønsker det kan gjennomgå kurset.



NY UTBYGGINGSJEF



KLAR FOR STORE UTFORDRINGEN

Av Ottar Johansen

KARL SIGURD FREDRIKSEN tiltrådte som utbyggingsjef 1. juni, bare en uke etter at han fikk beskjed om at han hadde fått stillingen.

- Det var vel ingen grunn til å vente, med hodet fullt av den nye jobben, bemerket han, og tar i mot Sorlandssportens medarbeider dagen etter at han overtok nøkkelen til kontoret og ble ønsket velkommen som sjef for utbyggingsavdelingen.

- Du overtar vel ikke akkurat den enkleste jobben i vegvesenet, i en tid da alle snakker om at det ikke vil bli midler til vegutbygging?

- Jeg tror ikke min jobb blir verre eller bedre enn noen andre jobber i vegvesenet. Hver funksjon har sine utfordringer, og jeg ser veldig lyst på det at vi har rikelig med oppgaver å ta fatt på framover. Det viktigste i omstillingstider

med tendenser til knappe vegbudsjetter, er at vi i utbyggingsavdelingen i Aust-Agder har kommet veldig gunstig ut ved at vi har fått spesialiststatus på planlegging og kan utføre oppdrag for andre fylker, særlig innenfor region sør, der det er store mengder av prosjektering å ta av. Det er mye som skal gjøres på E 18 i Vest-Agder og Vestfold, ved siden av at vi må arbeide videre med våre egne E 18-prosjekter.

- Her er det positivt at det nå er blitt skikkelig fart på bompengesiden. Vi regner med at det skal bli bompengefinansiering av E 18 gjennom fylket, selv om en del saksbehandling ennå gjenstår før alt er klart. Vi håper på et positivt stortingsvedtak senest våren år 2000, med et par bomber på E 18 og en i Setesdal. Dette bør tilsi at vi har plenty av positive utfordringer foran oss.

- Hva skjer for utbyggingen av E 18 etter at Rannekleiv-Temse åpnes i år 2000?



- Vi vil kunne få et problem i år 2001, ikke for planlegging, men når det gjelder å holde en kontinuerlig utbygging. Det er ikke sikkert at vi kan komme i gang med Brokelandseia-Akland allerede i år 2001. Det er spørsmål om vi kan få til en vri på dette. Vegsjefen er innstilt på at vi skal prøve å finne en løsning, så jeg ser ikke helt svart på det. Går stortingsbehandlingen av bompenger bra, vil det gi større økonomisk fleksibilitet, et stort savn i bevilgningssystemet.

SPELISERING INNEN PORSJEKTERING

- Når det gjelder videre framtidsvyer, kommer de som et resultat av spesialiseringprosessen i vegvesenet. Her var vår avdeling, under ledelse av min forgjenger, Finn Ole, på hogget og sikra seg en god posisjon med en høy andel av egenprosjektering og derfor en veldig god kompetanse og god kapasitet som gjorde det naturlig at vi også fikk en sånn rolle i regionen.

Utbyggingsavdelingen arbeider nå med kommuneplan for E 18 i på strekningen Langåker-Bommestad i Vestfold. Her er Thor-Inge Nilsen, Sissel Innhaug og Nina Kjemperud engasjert. Øystein Bedford Pedersen er engasjert som prosjekteringsleder for ny E 18 over Kvinesheia i Vest-Agder.

Dette arbeidet er så vidt kommet i gang.

- Det er ikke sikkert vi kan påta oss mer, men muligheten er der om vi ønsker det for store deler av strekningen over Kvinesheia. Her må vi passe oss så vi ikke gaper så høyt at vi må sette bort våre egne prosjekter, noe som kan bli dyrt for oss. Når det gjelder denne typen prosjektering, mener jeg vi er absolutt konkurransedyktige med private konsulenter.

BOMPENGEPROSJEKTER VISER BEHOV

- Hva skjer hvis vi ikke får bompengefinansiering?

- Da vil utsiktene for en rask framdrift av våre prosjekter i Aust-Agder være dårlige, med mindre vegbevilgningene våre økes betydelig ut over det vi kan vente per i dag.

Det er vanskelig å definere et optimalt nivå for bompengefinansiering på landsbasis. Det er fremmet 60-70 bompengeprojekter, noe som må oppfattes som et klart uttrykk for at det er et stort behov for vegbygging. Når Stortinget skal behandle nasjonal transportplan til våren, vil det gjennom dette ha et bedre mål for behovet for vegbygging enn noen gang. Alle bompengeprojekter bygger på at politikerne mener velgerne er villig til å betale mer penger for å kunne kjøre på et bedre vegnett.

Når det gjelder Setesdal, peker behandlingen så langt i retning av at det blir bare en bom. Så vidt jeg kan se, ville det bli en mer rettferdig fordeling med et par bomber. Men det er politikk, og det skal andre enn oss drive.

SAMSPILL MED POLITIKERE OG PUBLIKUM

- Vegvesenet må operere i et politisk farvann - det er vel også en viktig del av jobben for utbyggings sjefen?

- Vi skal ikke drive politikk, men vi skal legge premisser og framskaffe faktisk informasjon som kan danne grunnlag for politiske beslutninger. Noen hevder at vi driver politikk, grensene kan noen ganger være noe uklare. Det som er viktig, er at vi kan presentere planer slik at planene, og konsekvensene av dem blir forstått både av politikerne og av folk flest. Vi gjennomfører omfattende og til dels dramatiske inngrep i miljøet, og går også til dels fram med tvang.

I disse dager har jeg fått på bordet en rapport fra Norsk Gallup som har undersøkt hvordan publikum oppfatter vår presentasjon av prosjektet Nørholm-Dyreparken. Et tilsvarende prosjekt i Akershus er også undersøkt. Vi kommer noe bedre ut enn Akershus, begge steder er folk ganske bra fornøyd. Men undersøkelsen viser også at det er muligheter for forbedring.

Det er viktig å få til et positivt samspill med publikum i slike saker, slik at ikke folk føler seg overkjørt på en urettmessig måte. Men alle kan ikke få det som de vil, da ble det ingen vegeer.

FRA PRIVATE TIL VEGVESENET

Den nye utbyggings sjefen er 48 år. Han er født i Danmark, men sier han kommer fra Arendal, selv om tungemålet tyder på at han har



"...norsk vegbyggingssjefen er jo i vegvesenet, og nesten bare der. Det er det beste utgangspunktet for at vi skal fortsette å bygge veger."

tilbrakt noe tid på Østlandet. Faren og halve slekta er imidlertid fra Arendal, der også barndommens sommerferier ble tilbragt. Han har to barn, på 8 og 13 år, og har mange interesser ved siden av jobb og fag, som på skolen var geoteknikk, supplert med samferdselsteknikk og vegbygging.

Til vegvesenet kom han for 3,5 år siden som leder for laboratorieseksjonen. Før det drev han sin egen konsulentvirksomhet innen byggeledelse, prosjektledelse og geoteknikk. Og før det arbeidet han for MultiConsult i seks år, for Selmer i Arendal i 4 år og for Berdal (Strømme) i fem år.

Som konsulent hadde han også oppdrag for utbyggingsavdelingen, og da stillingen i laboratorieseksjonen ble ledig, ble han bedt om å søke av den tidligere utbyggingssjefen.

– Jeg kjente jo Finn Ole godt fra studietida i Trondheim. Vi var begge aktive i Arendalspilsens venner.

Selv om Fredriksen for det meste har arbeidet for private, har han også tro på at det kan drives rasjonelt i offentlig regi:

– Å drive med vegplanlegging er en tidkrevende og komplisert prosess som vanskelig kan defineres slik at det kan settes ut på anbud.

Arbeidet er bl.a. avhengig av langvarige politiske prosesser. Og den som har drevet planarbeidet fra grunnen av, sitter etter hvert inne med detaljkunnskaper som det er svært tidkrevende for utenforstående å tilegne seg. Det er derfor naturlig og rasjonelt at disse kunnskapene utnyttes også i det videre planleggingsarbeidet. I samsvar med vegvesenets program for spesialisering skal vi redusere kostnader til konsulenter med 20 pst.

– Hvordan vil du sammenlikne "klimaet" i vegvesenet med det du finner hos private entreprenører?

– De har i lang tid levd i hver sin verden. Vegvesenet har til dels levd i en beskyttet verden, det har ikke unngått å prege virksomheten. Men her er det i ferd med å skje store forandringer. Og norsk vegbyggingssjefen er jo i vegvesenet, og nesten bare der. Det er det beste utgangspunktet for at vi skal fortsette å bygge veger. Det er også vegvesenet som har kompetansen på drift og vedlikehold av vegnettet.

Som konsulent arbeidet Fredriksen også en del med næringspolitikk og kom gjennom dette inn i Arendal næringsråd. Her utarbeidet han

bl.a. på oppdrag fra styret et profilnotat for "Arendal, byen med vannveiene".

BEVAR NYGÅRDSBAKKEN

Som aktiv skihopper har han i det siste også engasjert seg sterkt i å bevare restene av Nygårdsbakken som unikt kulturminne. Da dette intervjuet fant sted, hadde alle instanser vedtatt å rive det særegne trebyggverket, men Karl Sigurd hadde ikke gitt opp. En interpellasjon i bystyret ga et visst håp om at rivingen i hvert fall ikke ville bli gjennomført før til høsten.

– Nygårdsbakken er kulturminne fra et område som mer enn noe annet har særpreget norsk kultur: skisporten og skihoppingen. Det bør vi ta oss råd til å ta vare på for ettertida, spesielt når det er billigere å bevare enn å rive. Men kulturvern er tydeligvis noe fjernt for oss nordmenn ennå, vi bruker f.eks. bare en tredel per innbygger av det svenskene bruker på dette.

TØRRMUR PENEST OG BILLIGST

I det siste har han arbeidet for å bringe et annet viktig kulturuttrykk fram i lyset igjen: Tørrmurene. På oppdrag fra vegteknisk avdeling i Vegdirektoratet, og med reisetipend, har han studert tørrmurer i Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. På grunnlag av dette har han utarbeidet en rapport om bruk av tørrmurer, og utarbeidet et system basert på et regneark for beregning av stabilitet i tørrmurer murt med gravemaskin.

– Jeg synes det er flott at vegvesenet har gått i bresjen for å gå tilbake til bruk av stein i konstruksjoner og byggverk.

– Det viktigste er kanskje det estetiske, men like viktig er det at tørrmurene som regel er mye billigere enn betongmurer. Etter min mening bør det kreves en spesiell begrunnelse for å bygge i betong, sier utbyggingssjefen, som håper at tørrmurer vil bli enda mer brukt:

– Det blir vel neppe aktuelt å bygge mange bruer i tørrmur igjen, men i støttemurer, i forbindelse med landkar o.l., bør vi velge tørrmur. Vi har noen fine eksempler på dette ved Rannekleiv-Temse-anlegget der flere underganger er omrammet med tørrmur. Jeg håper også vi kan få til noen fine landkar på de mindre bruene som skal bygges på Brokelandsheia-Akland. Vi har fått en god del erfaring med denne byggeteknikken og har gode folk som kan bygge flotte tørrmurer.

Topp hjemme-PC til 90 ansatte

90 vegvesenansatte har takket ja til vegkontorets tilbud om hjemme-pc på gunstige vilkår. Maskinene skulle leveres, noe forsinket, på Arendal trafikkstasjon 24. juni.

– Bakgrunnen for tilbudet var tips vi fikk fra vegkontoret i Nordland, som hadde skaffet hjemme-pc'er til sine ansatte på en gunstig måte. Dette ble tatt opp på seksjonsledermøte på utbyggingsavdelingen og senere på ledermøte. Etter en del diskusjon ble det bestemt å gå videre med saken og Karl Sigurd Fredriksen og jeg fikk i oppdrag å få til en ordning, sier Torbjørn Mykland utbyggingsavdelingens eiendomsseksjon.

Ordningen bygger på at de ansatte skal få en pc som de kan disponere hjemme på gunstigst mulig betingelser, basert på nye skatteregler. Dette innebærer at vegkontoret leaser maskinene fra et leasingfirma og leier dem ut til brukerne for en månedlig leie. Leien trekkes fra brutto lønn. Dette gir en liten reduksjon i feriepenger og pensjonspoeng, men gir også redusert skatt. Totalt vil brukerne betale ca. halvparten av maskinenes kostnad. Etter at leasingavtalen er oppfylt etter tre år, vil de ansatte få anledning til å kjøpe maskinene til odel og eie for en pris av 1000 kr.

TOPP SPESIFIKASJON

– Via Internett ble det innhentet tilbud fra flere leverandører. Det kom inn mange tilbud, der Ark Cinet hadde det beste. Vi har valgt topp moderne maskiner med Pentium III 450 Mhz prosessor, DVD-spiller, 17 tommers skjerm, skriver og internettabonnement for 3 år med ISDN eller modem. Grunnen til at vi valgte det aller siste på markedet når det gjelder spesifikasjoner, er at maskinene skal være mest mulig verd etter tre år. Vegkontoret får maskinene til en nettoppris av kr. 21.000. Tilsvarende utstyr kjøpt i butikk vil komme på 27–28.000 kr.

Kjøpet omfatter også lisens for vanlig programvare som Microsoft Office, antivirus og et leksikon, samt en multimedia opplæringspakke. Det er en forutsetning at de ansatte gjennomgår denne opplæringspakken.

KOMPETANSEHEVING PÅ FRITID

– Bakgrunnen for denne store satsingen på hjemme-PC'er for de ansatte er å øke kompetansen på bruk av PC for alle ansatte. Det er ikke lenger bare de som arbeider på kontor som bruker PC i jobben. Også de som arbeider ute har bruk for å ta ut en rapport fra en PC. Vegkontoret leverer PC'en til de ansatte på gunstige vilkår mot at de på fritid øker sin data-kompetanse. Dette er også bakgrunnen for at myndighetene nå godtar at arbeidsgiver forsyner sine ansatte med maskiner uten at det oppfattes som et skattbart frynsegode.

EKSTRA MASKIN PÅ AUKSJON

Leverandøren hadde først oppgitt en leveringsdato. Det viste seg at denne ikke kunne overholdes. Vegkontoret ville ikke akseptere dette, og forlangte kompensasjon i form av et prisavslag. Leverandøren ville ikke gå med på det, men tilbød i stedet en ekstra maskin. Denne skal auksjoneres bort blant alle de ansatte på vegkontoret. Det skal bli spennende å se hva folk kan være villig til å betale for den, etter at alle som ønsket det har fått sine maskiner gjennom innkjøpsordningen. Auksjonen vil foregå på nettet.

DATAKRASJ

Også forhandlingene med leverandørene gikk på e-mail. Da anbudsdocumentet skulle sendes ut til flere leverandører, oppsto det et alvorlig datakrasj på vegkontoret. IT-staben mistenkte først at tilbudet, som riktignok inneholdt et dokument på en viss størrelse, var skyld i krasjet. Det viste seg senere at det såkalte Melissa-viruset, som dukket opp samtidig med en omfattende år 2000-test av dataanlegget, trolig har vært hovedårsaken.

Ormshammer bru til Vegmuseet?

I omkring 30 år har vegvesenet planlagt omlegging av Ormshammer bru på fv. 92, som krysser Sørlandsbanen på Vegårshei, forteller Lars Bakken i trafikkavdelingen. Av forskjellige grunner har prosjektet ikke nådd opp på prioriteringslistene, men neste år vil det bli bygd ny bru og den gamle steinhvelsbrua over jernbanelinja vil bli revet.

– Den gamle brua har bare seks tonn bæreevne, og kan ikke ta busser og lastebiler. Den er derfor ikke tjenlig, sier Bakken. Det ble først vurdert om den fine steinhvelsbrua kunne flyttes til et annet sted i Aust-Agder, men det ble ikke funnet en brukbar plassering. Deretter ble vegmuseet kontaktet, og etter befarings av folk fra vegmuseet sist høst er det nå gode muligheter til at brua kan flyttes til vegmuseet der den kan få en framtrædende plass som inngangsportale for friluftsscenen.

– Norsk vegmuseum ser på brua som et svært interessant objekt å flytte til Norsk vegmuseum. Både størrelse og historie gjør den velegnet til plassering i vårt friluftsmuseum, heter det i et brev på museet, der brua beskrives som typisk for en periode rundt 1900 her i landet. Det fins flere tilsvarende bruer over jernbane i landet, men Ormshammer bru har fine håndverksmessige kvaliteter.

Flytting av brua blir et stort løft for museet som forutsetter tilleggsbevilgning. Det er i den forbindelse et spørsmål om NSB kan bidra til transporten. Hele brua må demonteres stein for stein og merkes. Transportoperasjonen ville forenkles om steinene kunne lastes direkte på jernbanevogner.

NSB er også interessert i omlegging av den gamle brua, som er i laveste laget for enkelte togtransporter.



Langspurt for Rannekleiv-Temse:



Byggingen av Nidelv bru i gang

Selmer as kunne i midten av juni starte opp sin entreprise på bygging av Nidelv bru, den største gjenstående delen av E 18-Rannekleiv-Temse. Anlegget er nå inne i en hektisk langspurt, etter at nødvendige bevilgninger er sikret. Åpning blir i oktober neste år. Endelig åpningsdato er ennå ikke satt, opplyser prosjektleder Harald Tobiassen.

Fundamenteringen av den store brua skulle etter entreprisen vært ferdig 1. februar, men arbeidet tok mye lenger tid enn beregnet. Derfor kom det godt med at det var lagt inn en romslig tidsmargin for dette arbeidet. Mens det gikk mer tid enn beregnet, blir imidlertid kostnadene mindre. Både tidsforbruk og kostnader henger sammen med grunnforholdene på stedet. Fundamentene skulle etter planen vært pelet til fjell. Det viste seg at løsmassene var så harde at det ikke var mulig å komme ned til fjell og fle-

re av pelingene ble derfor kortere enn planlagt. Totalt ble pelingslengden halvert og kostnadene redusert fra 6 til 4 mill kr.

Først i midten av juni var arbeidet kommet så langt at bruentreprenøren Selmer kunne overta med å gjøre klar landkar, bunn søyler og fundamenter. Dette skal etter framdriftsplanen være klart i oktober/november. Da skal det være klart for montering av bruas bærekonstruksjon og brubane. Dette består av en kasse i stål som utføres som en underleveranse av TIG- Skandia i Grimstad. Bruentreprisen har en kontraktsum på 18,3 mill pluss moms. Som vanlig ved vegbygging beregnes moms bare på materialer, som i dette tilfellet utgjør ca 10 pst. av kostnadene.

Bruentreprisen skal være ferdig 15. juni neste år. Produksjonsavdelingen skal da overta og stå for legging av vanntett membran samt asfaltering av brudekket, og fyllinger ved begge landkarene.

For det andre store byggverket på anlegget, Temsetunnelen, skal vann og frostsikring inne i tunnelen og alle tekniske og elektriske installasjoner ut på anbud og utføres i vinter.

Vegdekke overleverte 1.juni sin del av jobben, 1,5 km motorveg med byggverk ferdig asfaltert bortsett siste topplag og skråninger ferdig tilsådd, og tunnelen ferdig grovdrevet, inkludert tunnelportalene helt ferdig med vegger oppå. Temsekrysset er ferdig med asfalt.

Produksjonsavdelingen skal stå for drenering, oppretting og asfaltering i tunnelen pluss tilsveising til eksisterende E 18 heilt i slutten av anleggsperioden.

Dag Ødegård, som har vært kontrollør for Veidekkes entreprisen, fortsetter som kontrollør for bruarbeidet

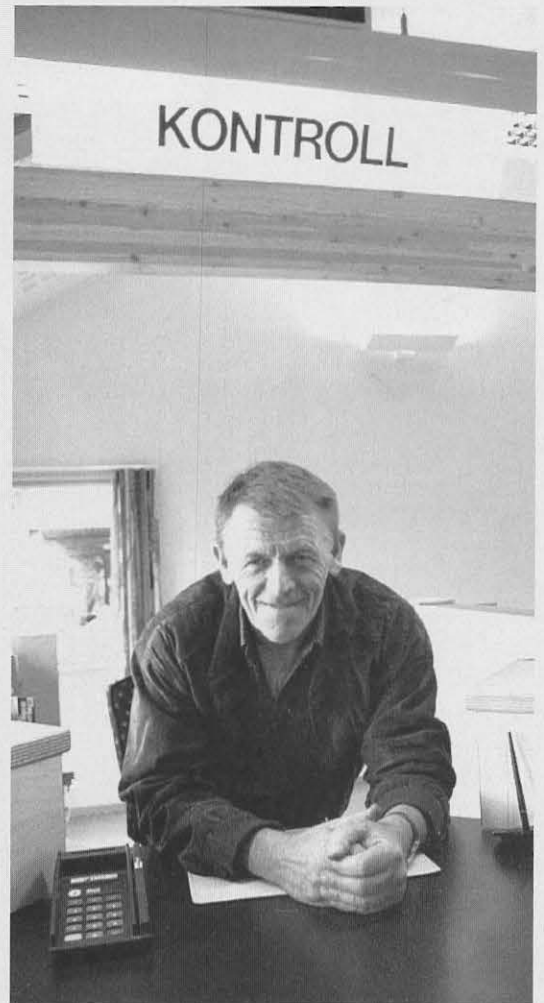
RYKENEVEIEN I BRU OVER NYE E 18

Produksjon er for øvrig tungt i gang med Rannekleivkrysset. Her skal det bygges bru over det nye E 18 som en overgang for rv 407, nåværende E 18 til Rykene. Denne brua skal bygges av Spesialproduksjons brukgruppe med byggestart før ferien og skal være ferdig senhøsten. Etter at Veidekke har fullført sin del fra Grimstad grense til Konnestad, gjenstår nå 159 m vegstrekning med grovdrift forbi noen fjellknatter. Dette skal utføres av produksjonsavdelingens anleggsgruppe. Der som mangler er ellers noen turvegkryssinger i undergang under vegen. Arbeid med disse vil gå fram til nyttår. Ellers ligger det meste av vegstrekningen ferdig asfaltert og mangler bare topplaget av asfalt.

Samtidig med byggingen av E 18 har Produksjonsavdelingen bygd gang- og sykkelveg Birketveit-Fevik med en undergang og en svær fotgjengerovergang. Ekstra forbi kjøringfelt både i Arendal kommune og i Grimstad er grovplanert.

TILTAK FOR FRILUFTSLIVET

Før byggestart var det mye oppmerksomhet om friluftsområdene i Fevik- marka. For å få tillatelse til å føre motorvegen gjennom dette området, har vegvesenet lagt opp til omfattende kompensasjonstiltak. Byggingen av 6-7 km turveger og 4 km lysløype med underganger er nå i full gang. Dette blir godt mottatt av lokalbefolkningen, som nå kan ane konturene av det ferdige anlegget etter at det i en periode har framstått som en rotete byggeplass. Turvegene vil delvis også fungere som driftsveger for eienommene i området.



Fornøyd med ny jobb

Trygve Senumstad, 53 år, har levd et langt liv i anleggsbransjen, først med egen gravemaskin innleid i vegvesenets, senere som ansatt anleggsformann. For to år siden ble han overført til produksjonsavdelingen og vedlikeholdsarbeid.

– Jeg hadde begynt å skranke litt, jeg hadde fått problemer med leddene. Etter en skade i fjor høst, ble jeg dårligere. Oppsynsmann Kjell Kittelsen spurte da om jeg kunne tenke meg å jobbe på Arendal trafikkstasjon. Til å begynne var jeg skeptisk, men det var vanskelig å se hva jeg ellers skulle gjøre.

Nå treffes Senumstad til daglig i skranken for kontrollvirksomheten på trafikkstasjonen og tar i mot bestillinger på kontroll.

For første gang i livet bruker han pc i arbeidet, og lærer litt nytt hver dag.

– Men det hadde vært en fordel om tastene hadde stått alfabetisk, da hadde de vært lettere å finne, sier han og ler.

– Dette er en veldig fin plass å være. Jeg har fått en førsteklasses mottakelse, og er ikke redd for å be om hjelp når det trengs. Sissel Baaseland og Ola Senum trer gjerne til når det er noe som krever nærmere forklaring.

I 220 km/t sommertro



Kjøretøyinspektør Helge Andersen var Sørlandspoltens pilot over Aust-Agder en vakker dag i juni.

Tekst og bilder: Ottar Johansen

over fikken på E 18

An aerial photograph showing a wide river valley. A road bridge crosses the river in the middle ground. The landscape is a mix of green fields, dense forests, and small settlements with houses. The sky is clear and blue.

Vi beveger oss behagelig i en hastighet på ca. 220 km/t over landskapet. I løpet av snaut to timer har vi vært en tur til Evje og sirklet over Setesdal veg- og trafikkstasjon. Deretter lar vi kursen mot tv-masta på Hovdefjell i Åmli. Samtidig kunne vi se ut til Torungen fyr. Vi sirklet over Flaten-området, der undertegnede var interessert i å se på noen fosser. Deretter gikk turen til Gullknapp, der vi passerte lavt over flypstripa – og videre til Arendal og Tromøy, med en runde rundt Tromlingene før vi satte kurs mot Arendal trafikkstasjon, der vi kunne se folk sitte ute og spise matpakke. Så tok vi en kikk på Rannekleiv-Temseanlegget, før vi fulgte E 18 tilbake til Kjevik.

Sett fra en høyde på 1000 – 3500 fot blir Aust-Agder et bitte lite sted i verden. På 15 minutter kan vi flytte oss fra den ene delen av fylket til den andre. Under oss ligger endeløse heiområder med blinkende vann og elver, avbrutt av noen få veger som snor seg gjennom landskapet, noen få hus og tettbebyggelser.

(fortsettelse neste side)

Trives i småfly mellom Maersk, Braathen og SAS

Av Ottar Johansen

På E 18 kan vi se trafikken som snegler seg fram i 70, 80 og 90 km/t. I 220 virker det som om vi beveger oss langsomt over landskapet. Det er ingen møtende trafikk, ingen stressende forbikjøringer. Vi har himmelen for oss selv, nesten. Kontrolltårnet på Kjevik melder på radioen om trafikk ute over Torungene, et lite fly som tok av like før oss. Vi skimter det så vidt i det fjerne.

Kjøretøysinspektør Helge Andersen styrer spakene med stø hånd. Han har sertifikat for alt som beveger seg på bakken: bil, buss, vogntog, tankbil, anleggsmaskiner, truck og motorsykel. Han er utdannet bilmekaniker og trafikkskolelærer. Han har kjørt mye motorsykel og også drevet med motocross og bilcross.

– Jeg har alltid vært interessert i fly. I en periode drev jeg med modellfly og modellhelikopter. Jeg har feid opp mange flishauger etter modeller som har gått i bakken. Da jeg gikk på trafikklærerskolen, var jeg med en av lærerne som hadde flysertifikat. I 1996 jobbet jeg som kjørelærer på motorsykel sammen med Pål Wang Johannesen, som også hadde flysertifikat. Da var det gjort. Jeg fikk kontakt med Kjevik flyklubb, der Pål var medlem. I flyklubben begynte jeg å ta flytimer samtidig som jeg gjennomførte teorigurset. Etter et års tid kunne jeg ta privatflygersertifikatet. Nå kan jeg leie fly i flyklubben for ca. 600 kr. timen.

Så sant jeg har tid tar jeg en flytur, sammen med Pål, eller med venner som har lyst til å se landet fra lufta. Blant dem som har vært med er min gode kollega, Roald Dypvik.

Flyet vi flyr, en Piper Cherokee Warrior, har plass til fire. Med en motor på 150 hk har det en marsjfart på ca. 220 km/t. Motoren er firesylindret luftkjølt med et volum på ca. 3,4 liter. Flyet bruker 20–25 l flybensin pr. time, avhengig av hastighet, motvind m.m. På to timer har vi tilbakelagt 40–50 mil, ca. 1 l per mil. Ikke så ulikt en bil. Med fire passasjerer til å spleise på flyleien, blir det ganske rimelig.

– Når vi reiser på tur, kan vi fly til Skien for å spise middag i restauranten på flyplassen. Eller vi kan fly vestover til Lista eller Stavanger. Vi har også tatt turen til Danmark, som er en fantastisk opplevelse. Straks vi har nådd marsjhøyden, kan

vi se Danmark som noen små, glitrende øyer. Etter en snau time kan vi lande i Aalborg. Vi planlegger en ny tur til Danmark i sommer. Jeg drømmer også om en rundtur i Norge.

Flygingen byr på mange utfordringer som det er en tilfredsstillende å mestre. Det kreves inngående kjennskap til aerodynamikk og meteorologi. Radiokommunikasjonen med flyplassen er et kapittel for seg.

– Men noe av det morsomste med flygingen er å planlegge en tur så godt som mulig, gjennomføre den etter planen og se at værforhold og andre forhold stemmer med planen, at du kommer dit du har planlagt til rett tid, og at du kommer trygt og komfortabelt hjem igjen. Har du greid det, vet du at du har gjort en bra jobb. Det er også morsomt å være en del av flytrafikken på en flyplass. På Kjevik må du kanskje vente til Maersk air har tatt av på for Danmark. Etter deg i køen kommer en maskin fra Braathen eller SAS.

– Tenker du på å drive med flyging i yrkesammenheng?

– Nei, det får greie seg med hobbyflyging. Men jeg satser på å ta instrumentsertifikat og med nattflyging.

Helge er opptatt av sikkerhetsaspektet ved å fly småfly:

– Flytrafikken er regelstyrt på en helt annen måte enn biltrafikken. Vi følger sjekklister for alt vi foretar oss, fra motorstart til vi slår av motoren og forlater flyet. Først sjekker vi at cockpiten er i orden. Deretter kontrollerer vi at det ikke er vann i bensinen. Så går vi nøye over flyet utvendig og kontrollerer vinger, alle ror, hjul, propell osv.

– Men likevel skjer det flyulykker?

– Ja, og ved utdannelsen legges det stor vekt på faste prosedyrer som skal følges om det oppstår en nødssituasjon som f.eks. motorstopp. For noen uker siden tok Pål og jeg av fra Gullknapp i et fly vi hadde lånt. I lav høyde over Harebakken begynte motoren å fuske. Med redusert motorkraft satte vi straks kursen tilbake til Gullknapp. Mens den ene fløy, var den andre fullt opptatt med å justere bensin/luft-blanding og forgasservarme. Problemet var åpenbart forgasserising. Vi kom oss tilbake til Gullknapp, og akkurat i det hjulene traff rullebanen, stanset motoren helt.

– Når vi flyr, er vi opplært til at vi hele tiden skal være på utkikk etter en nødlandsingsplass om motoren skulle stanse. Om det ikke er en slette å finne, kan vi nødlande på vann. Det kan vi som regel komme helskinnet fra.



Detaljerte sjekklister for alle faser i en flytur er en forutsetning for trygg småflytrafikk.

Bompenger eneste mulighet for snarlig utbygging av E 18 og rv 9

Vegsjefens forslag til delvis bompengefinansiering av utbygging av E 18 til motorvegstandard gjennom Aust-Agder og til utbygging av Rv 9 gjennom Setesdal til full tovegsstandard ble med rekord fart behandlet av de politiske myndighetene i fylket etter at vegsjefens forslag ble lagt fram i mai. Fylkestinget fattet vedtak om bompengefinansiering i sitt møte i juni. Saken oversendes nå til Vegdirektoratet, som oversender saken til Samferdselsdepartementet. Med delegasjon fra departementet utarbeider Vegdirektoratet stortingsproposisjon.

Stortingets vedtak i saken kan ventes tidligst neste halvår. I så fall kan utbyggingen av de to vegstrekningene komme i gang i år 2001. Dette vil avhenge av de sentrale myndighetenes prioritering av saken. For tida foreligger det mange søknader om delvis bompengefinansiering. Et spørsmål er om Stortinget vil behandle disse fortløpende etter hvert som de kommer inn, eller samle dem opp og gi dem en samlet behandling.

TO BOMSTASJONER PÅ E 18

Forslaget omfatter i første fase to bomstasjoner, en på Østerholtheia i Gjerstad og en i Grimstad kommune nær grensa til Lillesand. Kostnadene til utbygging av E 18 til 2-3 felts motorveg gjennom hele fylket er beregnet til 2450 mill kr. Dette inkluderer en del tiltak på eksisterende veg og noen tiltak til styrking av kollektivtrafikken.

Det forutsettes en toveis bomstasjon på Østerholtheia med ÅDT 7600 stigende med 2 % per år. og en toveis bomstasjon i Grimstad med ÅDT 7600 og samme vekst. Det forutsettes fri passering av bom nr. 2 innen tre timer.

Foreslått takst for personbil er satt til 20 kr, for tunge kjøretøy 40 kr. Det skal etableres rabattordninger i samsvar med vegdirektoratets retningslinjer.

Innkrevingsperioden skal være 15 år med start ved Østerholtheia i år 2001 og i Grimstad i år 2004.

Utbyggingen av motorvegen vil foregå i perioden 2001 til 2015.

Beregningen viser at det er mulig å finansiere hele pakken dersom de statlige bevilgningene utgjør 1,3 milliarder fordelt med 90 mill. kr. per år. Dersom staten ikke kan bidra med dette beløp, må en eller flere av delprosjektene utgå, hvilket er fullt mulig, om enn sørgelig, som det heter i vegsjefens utredning.

Bompengene skal nyttes til utbygging av E 18 til tofelts motorveg inkludert mindre utbedring av eksisterende E 18, knutepunktsutvikling for kollektivtrafikken og tilskudd til jernbanemål og knutepunktutvikling på Brokelandsheia.

FIREFELTS VEG MED BOMPENGERING I ARENDAL

Spørsmålet om hel eller delvis utbygging av E 18 til firefelts veg eller forberedelse for dette, vil kunne bli fremmet i løpet av perioden. En senere fase med eventuell etablering av bompengering ved Arendal, der E 18 inngår, vil kunne styr-

ke pakken så mye at det gir mulighet for bygging av firefelts veg på deler av Ev18, fortrinnsvis vest for Arendal. Det er foretatt beregninger som viser at nytteverdien av å bygge ut E 18 utgjør 2,4 milliarder kr. sett over en 25-årsperiode, omregnet til nåverdi. Beløpet fordeles på 1 milliard i reduserte ulykkeskostnader og 1,4 milliard i reduserte tidskostnader, drøyt halvparten av dette for næringslivet.

Delvis bompengefinansiering anses som eneste mulighet til å komme i gang med videre utbygging av E 18 i de nærmeste år.

E 18 gjennom Aust-Agder er totalt 110 km. 5 av de 17 parsellene på stamvegtrute 7 gjennom Aust-Agder har tilfredsstillende motorvegstandard. Dette utgjør 31 pst av veglengden. De øvrige parsellene har en standard som ligger langt under de krav som stilles til en motorveg.

EN BOMSTASJON I SETESDAL

Vegsjefen foreslo først to bomstasjoner også på rv 9 gjennom Setesdalen, en nord for krysset med rv 42 ved Hornnes i Evje og Hornnes kommune og en like sør for krysset med rv 45 ved Rotemo i Valle kommune.

Etter høringsuttalelser fra kommunene anbefalte vegsjefen senere bare en bomstasjon plassert på det sted kommunene ble enig om.

Vegsjefen foreslår at bomstasjonene etableres i år 2001, med en bompengetakst på 15 kr for personbil og 30 kr for tunge kjøretøy.

Også for rv 9 skal bompengeneinnkrevningen foregå i en periode på 15 år fra åpning av stasjonen.

Bompengeneinntektene skal nyttes til utbygging av rv 9 til tofelts veg samt en del trafiksikkerhetstiltak og gang- og sykkelveger. Samlet investeringskostnad for dette utgjør 200 mill kr.

Utbygging skal foregå i perioden 2001-2010. Gjennomføring av hele prosjektpakken baseres på statlige bevilgninger på 25 mill kr, fordelt med 2,5 mill per år fra 2001. Ved mindre statlig andel reduseres utbyggingsomfanget tilsvarende. Også for en bompengordning for rv 9 må det etableres et bompengeselskap med fylkeskommunen som eier.

Nyttevirkningene for utbyggingen av rv 9 er beregnet til 80 mill over en 25-årsperiode i redusert tids-/kjøretøykostnader og 7 mill i reduserte ulykkeskostnader. Det sist er sannsynligvis et svært forsiktig anslag.

Det foreligger ikke anslag for verdien av en ferdig utbygd rv 9 vil ha for nærings- og reiselivsvirksomhet i Setesdal. Det er grunn til å tro at effekten vil være vesentlig. I dag er rv 9 tofelts veg fra Vest-Agder grense til Skomedal. Ved tettstedene Ose, Rysstad, Valle og Bykle er det lengre strekninger med tofelt veg. Strekingen Hartevatn-Hovden er også tofelts veg. Av totalt 175 km gjennom Aust-Agder er det på rv 9 ca. 57 km som ikke er tofelts veg. En utbedring av disse strekningene vil med få unntak følge eksisterende veg.

Administrasjonssjef Anne Sofie Samuelsen har fått stipend fra Vegdirektoratet for å studere i USA:

– Jeg har vært utrolig heldig!

Av Inger Sigridnes

Først var det spenningen ved å søke, lykkefølelsen over å få søknaden innvilget, stresset for å få studieplass til seg og skoleplass til sønnen Christian. Nå sitter Anne Sofie med litt skrekkblandet fryd og lurer på hvor hun skal bo, og hva hun skal ha med i kofferten.

Hvorfor kastet du deg ut i dette, Anne Sofie?

– Njaa, dette har jeg hatt i tankene lenge. Nå var muligheten der og da var det bare å slå til. Det vil jo bli et spennende år, det virker forlokkende, utfordrende, men også litt skremmende å kaste seg ut i det totalt ukjente.

Hun innrømmer at like lenge som hun har kjent til mulighetene for å få OASE-stipend i Vegdirektoratet, har tanken vært der, hun har følt reiselysten i magen, og når nå ansienniteten var på plass, falt det helt naturlig å søke.

Anne Sofie har også tidligere bodd i USA. I 1969 reiste hun som 19-åring til California for å gå et år på Junior College.

– Ja, det året lærte jeg masse. Masse, gjentar Anne Sofie.

Tror du det har hatt betydning for at du igjen ønsket å reise til USA?

– Ja. Helt klart. Jeg lærte mye om det amerikanske

samfunnet. Jeg lærte språket. Det var til og med der jeg tok førerkortet, minnes Anne Sofie. – Skriftspråket sitter nok, men til tross for at jeg snakket rimelig flytende da jeg bodde i California, har nok den typiske norske aksenten dessverre sneket seg tilbake med årene.

Studier og hospitering

Anne Sofie forteller at reisen er todelt.

– Ca 50% av tiden skal jeg studere ved University of St. Thomas, som ligger i St. Paul, like ved Minneapolis i Minnesota. Der finnes et studium spesielt tilrettelagt for etterutdanning av ledere i offentlig virksomhet.

Resterende 50% skal Anne Sofie arbeide ved Minnesota Dep. of Transportation i Minneapolis. Etaten har ansvaret for riksvegene i hele staten, og kan således sammenlignes med arbeidsområ-





det til Vegdirektoratet. Her vil hun spesielt se nærmere på hvordan de internad- ministrative funksjo- nene er organi- sert i en stor etat. Kanskje er det tips og råd som kna utnyttet i vårt framtidige rasjonalise- rings- og effektiviseringsarbeide her hjemme på berget.

Anne Sofie håper også at hun skal få anledning til å studere HMS-arbeidet litt nærmere.

Hun er allerede kjent med at HMS-talle- ne er vesentlig bedre ved amerikanske bedrifter enn ved norske, så her bør ab- solutt være noe å hente.

Barna har blandede følelser

Anne Sofie er mor til to ungdommer.

Hun forteller at Cecilie (20) er på en lengre utenlandsreise med 3 ven- ninner, men de kommer hjem i sommer. Fra høsten av skal Ceci- lie studere i Oslo og er derfor ikke super-begeistret for at "hele" familien for- svinner til USA, men hun er også klar på at hun unner mamma denne mulighe- ten. Et plaster på såret er at hun får disponere famili- ens forholdsvis nye bil i Oslo.

Christian (17) reiser med til USA og skal gå på High School. Han har også kommet inn på sko- len i det området de ønsker å bo. Christian både gleder og gruer seg litt. Han er selvsagt opptatt av det amerikanske ungdomsmiljøet og rykter om at 80% av High School-studentene røyker hasj skremmer.

Med norsk bakgrunn og kultur kan det bli van- skelig å tilpasse seg det amerikanske ungdoms- miljøet, men han er blitt "adoptert" som utveks- lingsstudent i en Rotary-klubb, og Anne Sofie håper at dette vil gi han muligheten til å utvikle et godt sosialt nettverk.

– Jeg tror det er viktig at vi klarer å utvikle våre egne nettverk, sier Anne Sofie.

Usikker boligsituasjon

Jeg har enda ikke fått noen plass å bo, innrøm-

mer Anne Sofie. Et annet problem er at i USA er det ingen som leier ut møblerte boliger. Leilighe- tene er som regel utstyrt med hvitevarer, men alt annet må Anne Sofie enten ta med seg fra Nor- ge eller skaffe seg i USA.

– En av de ansatte i vegvesenet i Minnesota har lovet meg at han skal låne en lastebil på jobben og reise med rundt på typiske amerikanske gara- sjesalg og da får vi se hva vi kan finne.

– Men kan du tenke deg å kjøpe gryter, tallerker, dyner o.l. på bruktmarkeder?

– Nei, det må jeg enten ta med fra Norge eller kjøpe nytt. Men senger, madrasser, møbler, brun- varer o.l. satser jeg på å kjøpe brukt eller leie.

Anne Sofie ønsker å leie ut huset sitt på Nede- nes i den tiden hun er borte, men foreløpig har ingen leietakere tegnet kontrakt.

– Noen interesserte har det vært, men de ville ikke leie møblert, og jeg har ingen steder hvor jeg kan lagre "hele huset". Så jeg er rimelig av- hengig av å leie det ut møblert.

Føler du utelukkende glede når du tenker på at avreisen nå nærmer seg?

– Jeg gledet meg veldig da jeg fikk tilbudet. Nær- mest jublet. Jeg føler fortsatt spenning og glede ved tanke på avreisen, men nå også i en kombi- nasjon med en smule bekymring over alt det praktiske som må ordnes i løpet av kort tid.

Fredag 9. juli er siste arbeidsdag på vegkontoret. Flybilletter er bestilt 16. august og etter noen flyti- mer landet de på flyplassen i Minneapolis. Et by- område med 2 millioner mennesker, som skal bli deres hjem det neste året.

Christian ønsker seg hjem til jul, men mor har lyst til at de også skal feire julen i Amerika.

– Jeg har nok mest lyst til å stille til jul der og heller få besøk av Cecilie og eventuelt andre, så jeg og Christian får se hva vi gjør, sier hun. Mens vi andre forhåpentligvis nyter sommeren, må Anne Sofie vaske hele huset før leieboerne overtar, før pakkingen tar til for alvor.

Hva skal prioriteres i kofferten?

– Jeg skal i hvert fall ha med et norsk flagg, og 17-mai sløyfer. Men neeei, jeg vet ikke helt. Det er jo en grense for hvor mange kilo en kan ta med på flyet, så jeg ser vel for meg at mot slutten av pakkingen blir det streng prioritering.

Mens samtalen løper mellom oss, går det ytterli- gere opp for Anne Sofie at avreisen nærmer seg, plutselig kommer hun på småting hun ikke har tenkt på.....

– Ja, nei dette er helt utvirkelig, konstaterer hun. Jeg har vært utrolig heldig. Helt utrolig.

Grunnboringsgjengen er konkurransedyktig:

Vant anbud i Kristiansand kommune

Spesialproduksjons grunnboringsgjeng utførte etter påske grunnundersøkelser i Vikebukt like øst for Varoddbua i Kristiansand.

Oppdragsgiver var Kristiansand kommune, som valgte Statens vegvesens grunnboringstjeneste i konkurranse med to private entreprenører.

Grunnundersøkelsene omfattet totalt 126 sonderinger som skal avdekke vanndybder, løsmasser og fasthet i grunnen m.m. Jobben var planlagt til 40 dager, men Aust-Agders veltrimmede grunnboringsgjeng klarte å fullføre oppdraget på seks uker, noe som gir et enda bedre økonomisk resultat enn planlagt. Grunnboringsgjengen består av formann Helge Berntsen og maskinførerne Jon Kenneth Stene og Kjell Åge Hegland.

Kristiansand kommune planlegger å benytte Vikebukt som fyllplass for overskuddsmasser fra tunnelen gjennom Baneheia. På sikt kan Vikebukt bli et nytt havneområde for Kristiansand.

– Dette er første gang vi har fått et slikt oppdrag i konkurranse med private. Vi er fornøyd med at vi fikk jobben, og at vi kan gjennomføre den med fortjeneste, sier oppsynsmann Sigmund Baasland.

Hadde vi bare hatt Aust-Agder å arbeide for, hadde det ikke vært grunnlag for å opprettholde en grunnboringseenhet i fylket. Vi har derfor valgt å satse på å tilby våre tjenester til andre fylker. I fjor ble ca. halvparten av kapasiteten disponert utenfor i fylket. I år blir det minst like mye. Vi regner med at omkring halve året vil gå med til grunnboring på den nye E 18-parsellen Brokelandsheia–Akland. Ellers må vi ut og selge våre tjenester, fortrinnsvis til andre vegkontorer i regionen. Men det kan også bli aktuelt å arbeide for andre, fortrinnsvis offentlige etater som kommuner, NSB o.l. som driver med utbygging.

En bred markedsføring på det åpne marked kan vi neppe innlate oss på, men når vi får forespørsler, er vi interessert i å gi en pris. Her må vi selv prøve grensene, her har vi ingen klare retningslinjer.

Grunnboringstjenestene har vært omstridt i produksjonsavdelingens regionale samarbeid. I regionen har det vært ønske om å få disponere Aust-Agders avanserte grunnboringrigg og

bemanne den med eget mannskap når det ikke har vært oppdrag for grunnboring i Aust-Agder.

Produksjonsavdelingen i Aust-Agder, med produksjonssjefen i spissen, har gått sterkt i mot en slik ordning, og framholdt at grunnboringriggen skal bemannes med det faste mannskapet fra Aust-Agder også ved oppdrag i andre fylker. Begrunnelsen for dette var frykt for at den spesielle kompetansen som er opparbeidet på grunnboring i Aust-Agder ville gå i oppløsning om de bare fikk arbeide med sitt spesialområde i perioder. Det ble også hevdet at den avanserte riggen bare bør betjenes av et fast mannskap som kjenner til hvordan den skal kjøres og vedlikeholdes.

Aust-Agder vant etter hvert fram med dette synet i regionen, og når grunnborene har utnyttet ca. 50 pst av riggens kapasitet i eget fylke, følger de med når riggen settes inn i Vest-Agder eller Telemark.

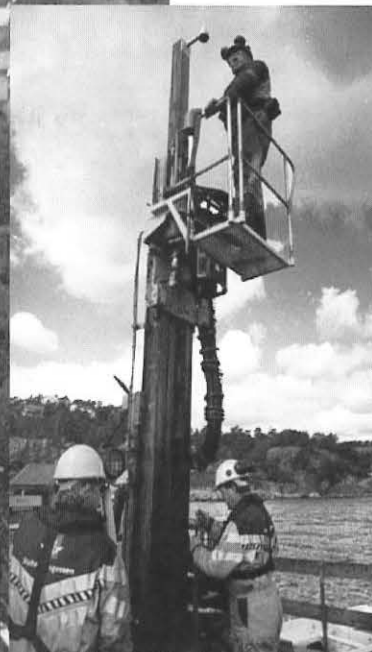
– Vi har tidligere gjort flere jobber for Statens vegvesen Vest-Agder. Det var vegvesenet i Vest-Agder som anbefalte kommunen å ta kontakt med oss angående dette oppdraget, forteller oppsynsmann Baasland.

– Det er første gang vi har regnet på et slikt grunnboringoppdrag for en oppdragsgiver utenfor vegvesenet. Heldigvis hadde vi systematisk samlet inn data for grunnboring på vann de to siste årene, inkludert tid til oppstilling for hvert prøvepunkt, føringsrør m.m. Formann Helge Berntsen og jeg satte oss ned noen timer og regnet. Deretter tok vi med oss det vi hadde kommet fram til ut på brakka til maskinførerne for å få deres innspill. Vi var enig om at grunnlaget for tilbudet skulle være at jobben skulle gjøres på samme måten som vi er vant til: Kvalitet og nøyaktighet er helt avgjørende i grunnboring. Det er ikke akseptabelt å ta snarveger for å oppnå et bedre økonomisk resultat.

Anbudskonkurransen endte med at vi fikk jobben til en pris av 507.000 kr. Anbudene fra de private entreprenørene var henholdsvis 560.000 og 840.000 kr.



Av Ottar Johansen



– Dette var veldig moro. Vi har her klart demonstrert at vegvesenets egen tjeneste er konkurransedyktig i forhold til private. Og når vi klarer å gjøre jobben på kortere tid enn kalkulert, blir resultatet desto bedre.

DIMENSJONERING AV KAPASITET VANSKELIG

– Dimensjonering av kapasiteten på en rekke av vegvesenets tjenester er vanskelig i en tid med stor variasjon i vegvesenets byggeaktivitet. Er det ikke rett og rimelig at kapasiteten tilpasses til oppdragsmengden?

– Dimensjonering av kapasitet

er spesielt vanskelig for grunnboring. Vi skal undersøke noe som er ukjent. De geotekniske saksbehandlere bestiller undersøkelser basert på sitt beste skjønn. Utgiftene til grunnundersøkelser skal holdes på et rimelig nivå, mens kritikken ved overskridelser av anleggskostnader på grunn av mangelfulle grunnundersøkelser kommer øyeblikkelig.

– Grunnundersøkelsene foregår i planleggingsfasen, men også langt inn i anleggsfasen. Tilleggsundersøkelser er ofte nødvendig for å undersøke problemer som dukker fram etter hvert som et arbeid drives fram. Dette tilsier at grunnboringstjenesten må være fleksibel og klar til å tre inn på kort varsel.

BORTE BRA – HJEMME BEST

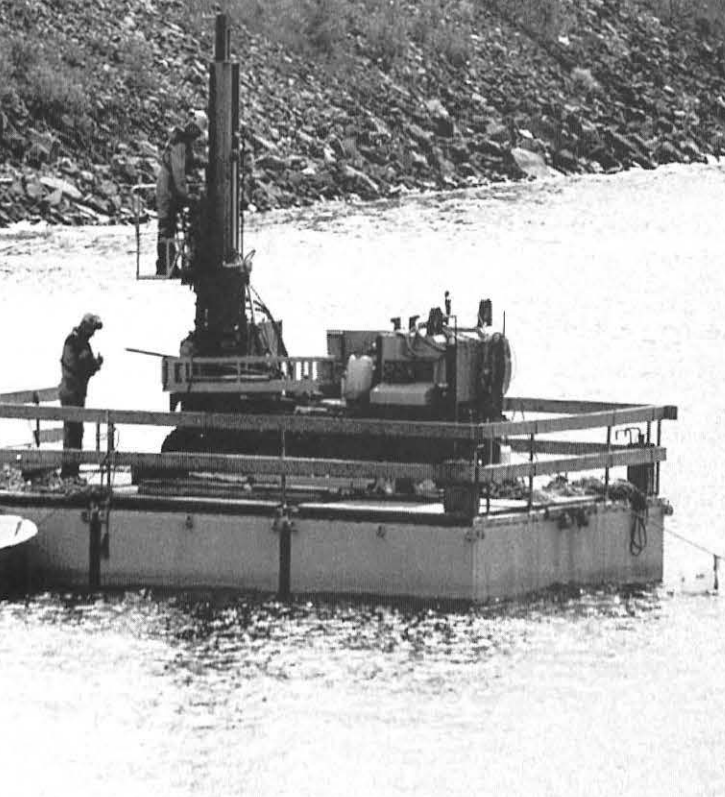
– Vi er mye på farten, det kan bli i det meste laget. Borte bra, hjemme best, sier maskinfører Hegland, som ikke legger skjul på at han hadde foretrukket vanlig arbeidstid framfor pendlerlivet.

Grunnboringsgjengen arbeider full arbeidsuke, men arbeider inn slik at de kan reise hjem etter normal arbeidstid hver torsdag. Dette

betyr at de holder lange dager når de er i gang. Her har de frihet til å tilpasse arbeidstida etter arbeidsoppgavene, uten at sjefer legger seg opp i det. Dette er en frihet de setter pris på.

Under oppdragene i Kristiansand har de bodd på Hamresanden camping med Kees Verkerk som vert.

– Vi liker det vi driver med, og er villig til å reise en del for å få anledning til å fortsette i faget. Dessuten trives vi med det frie livet, sier formann Berntsen.



RETT MANN PÅ RETT Plass

I mars pakket Finn Ole pulten sin og forlot vegkontoret til fordel for stillingen som kartsjef i Aust-Agder. Og alle vi andre stod måpende igjen.

Ble han så skuffet over ikke å få vegsjefstillingen?

Jeg konfronterer Finn Ole med alle spekulasjonene som gikk på vegkontoret.

– Nei, nei, nei, sier Finn Ole og ler.

– Men hvorfor sluttet du da?

– Det vokste frem litt gradvis. Jeg hadde lyst på forandringer etter 20 – 25 år i vegvesenet.

Da jeg så utlysingsannonsen, tenkte jeg at dette var en spennende og ideell jobb for meg.

Jeg er nok ikke av den mest rastløse typen, men jeg hadde jo arbeidet på vegkontoret i mange år. Jeg har tidligere også følt behov for forandringer.

Den gang – for noen år siden – sluttet jeg på vegkonto-

ret for å begynne i det som nå heter Asplan Viak.

Det gikk riktignok bare 1,5 år før jeg var tilbake på vegkontoret.

Finn Ole forteller at han har 2 års permisjon fra vegkontoret.

– Kommer du tilbake noen gang?

– Det er umulig å si med sikkerhet – for all fremtid. I utgangspunktet regner jeg med at jeg blir i Kartverket, men vegvesenet vil alltid være en del av meg.

Noen har lurt på om du egentlig søkte deg mot

denne stillingen i håp om at

den ville representere litt roligere dager enn hva du hadde på vegkontoret?

– Nei, det er helt feil. Jeg hadde stor respekt for den jobben jeg gikk til og var forberedt på – og villig til – å engasjere meg sterkt i den.

Nå i begynnelsen har det vært mye nytt å sette seg inn i. Slik sett har jeg ganske krevende dager, og det regner jeg med at det vil bli en tid fremover også.

Men etterhvert regner jeg med å arbeide innenfor ordinær arbeidstid – det er holdningen i kartverket, og slik er det i utgangspunktet på veg-

kontoret også. Jeg har på ingen måte noen tro på at denne jobben vil bety mindre krevende dager enn hva jeg hadde på vegkontoret.

En føler jo også ansvaret tyngre som leder for et fylkeskontor – ikke minst for helheten.

Godt mottatt

Finn Ole sier han ble godt mottatt da han begynte i Statens kartverk.

Jeg ble godt mottatt både her lokalt og i det sentrale kollegiet.

Det er et godt arbeidsmiljø, god tone og en sammensveisa gjeng. Det gjelder hele etaten. Jeg har allerede vært på samling for alle kartsjefene og på et par fagkonferanser.

Han forteller at på kontoret i Arendal er det 15 tilsatte, i tillegg til 2 personer som er direkte underlagt hovedkontoret på Hønefoss.

– Men hvordan går det når du ikke har Marianne til å hjelpe deg med data n?

Finn Ole ler godt og innrømmer at data aldri kommer til å bli hans sterke side. Men min oppgave her blir i prinsippet lik den jeg hadde som utbyggingssjef; ledelse, økonomistyring og engasjement i prosjekter så langt jeg føler det er nødvendig.

Forøvrig er det ikke verre enn at jeg klarer meg rimelig greit.....

Dessuten har jeg ei "Marianne" her også, men her kaller vi henne Marit.

Ho passer også godt på meg og har kontroll på alle detaljene.

Jeg oppdaget da jeg kom at du ikke hadde forværelsesdame. Jeg trodde alle toppledere hadde det?

– Nei, jøss, det klarer jeg meg godt uten.

Mye nytt

I inngangspartiet la jeg merke til at det på et skilt stod "Statens kartverk" og på et annet skilt stod det "Miljøenheten". Sorterer begge under deg?

Finn Ole forteller at 6 av de til sammen 15 tilsatte arbeider i "Miljøenheten".

"Statens kartverk" er den ordinære delen som finnes i alle fylker. Miljøenheten er en forholdsvis unik del av Statens kartverk. Det finnes kun en slik enhet og den er altså lagt til Arendalskontoret. Begrunnelsen for en slik lokalisering er fagmiljøet i Longum Park med samlokalisering av kartverket, Asplan Viak Sør og Grid – A rundt et geodatasenter.

Miljøenheten representerer et forholdsvis spesielt kompetansefelt. De største eksterne oppdragsgiverne er miljøverndepartementet, Direktoratet for naturforvaltning og Norsk Romfartssenter. Blant prosjektene det arbeides med kan nevnes: "Etablering av satellittdataarkiv i Norge", "Arealovervåking Oslofjorden", "Inngrepsfrie naturområder i Norge," og "Satellittdata til kartlegging og overvåking av biologisk mangfold".

Det arbeider folk med meget høy og etterspurt spisskompetanse i kartverket og Finn Ole har ny-



Av Inger
Sigridnes

lig gitt en av dem 20 måneders permisjon for å tiltre et prosjekt i Indonesia. Nå er Finn Ole ivrig og forteller mer om Statens kartverk og Miljøenheten enn jeg og pennen får med meg. Jeg skjønner at han har fått innsikt i en ny og spennende verden. Kart har alltid interessert meg, sier Finn Ole. – I motsetning til de fleste andre har jeg i alle år heller hatt et kart liggende på nattbordet enn en god bok.

Forandringer hjemme også

Også på hjemmebanen er det blitt store forandringer for Finn Ole. Like etter at han sluttet hos oss, reiste han til Ungarn for å hente hjem Kristian på 4 år. Storesøster Susanne på 5 1/2 syntes det er veldig stas å ha fått en bror. – Hun er tidvis veldig beskyttende overfor Kristian, men tidvis markerer hun også litt revir, sier Finn Ole og smiler lurt. – Det ble store forandringer denne våren? – Ja, og det sprita opp, men det ble litt mye på en gang. Jeg syntes bl.a. at det var litt leit at jeg ikke fikk sagt skikkelig farvel til alle sammen i vegvesenet. Vi reiste til Ungarn på 1 ukes varsel og det var mye som skulle ordnes både på jobb (rydde kontoret) og privat. Da jeg kom hjem fra Ungarn, gikk jeg direkte på jobb i Kartverket. Så skriv at jeg beklager at jeg ikke fikk tid til en skikkelig runde før jeg måtte reise, sier Finn Ole og jeg skjønner at nå er han opptatt av å bli sikt skikkelig.

Ingen bondeanger

Så du angrer ikke på at du sluttet? – Nei, det gjør jeg ikke. Men i så fall hadde jeg ikke sagt det heller. Finn Ole ler. – Men det kan ikke bli rare julebordet med 15 personer? – Nei, det blir kanskje litt mer stusslig, men nå er det lettvis å samle hele gjengen. Denne uka har jeg invitert alle sammen hjem til grilling i hagen. Nå håper vi bare at været blir bra. Finn Ole er i godt humør, skøyer og jeg merker at han virker tilfreds. Og når en vet at han altså i alle år har hatt kart liggende på nattbordet, fordi det er "veldig interessant lesestoff", så skulle det da også bare mangle om han ikke hadde havnet på rett hylle.



MINNEORD om Bjørg Henriksen

Den 27. januar 1999 fikk vi det triste budskap at Bjørg Henriksen var død. Bjørg ble bare femti år gammel.

Hun ble syk høsten 1996 og alle her på kontoret var delaktige og fulgte med i hennes kamp mot kreften. Bjørg var tapper og modig og en periode ved årsskiftet 97/98 var hun tilbake på jobb. Men dessverre hadde ikke sykdommen sluppet taket, og hun måtte igjen på sykehus.

Bjørg begynte i vegvesenet som 19 åring og bortsett fra to mindre permisjonsperioder var hun ansatt i vegvesenet helt til sin død. Mesteparten av tiden arbeidet hun på lønningskontoret, hvor hun etter hvert ble hovedansvarlig for lønnsarbeidet.

Mange av oss vil huske Bjørg som den fremragende festsangdiker og revyforfatter hun var. Det ble sjelden arrangert et julebord eller avskjedsfest på vegkontoret uten at Bjørg hadde vært ute med pennen og forfattet festsang. Vi vil alltid huske henne for de gode og humorfylte sangene der flere kolleger ble tatt på "kornet". Hun var også primus motor bak en julerevy som vegkontoret fikk til for noen år siden, og hun forfattet festprologen til Vegvesenets 125-årsjubileum.

Bjørg var også foto og filminteressert og hadde tidlig smalfilmapparat og senere videokamera. Hun var med og produserte de populære videofilmene om "livet på vegkontoret" som bl.a. ble tradisjon å vise i bussen på velferdsturer til Danmark.

Det er dypt tragisk at Bjørg ikke er sammen med oss lenger, og våre tanker går til hennes familie med alle tantebarna som Bjørg var så glad i.

Vi lyser fred over Bjørgs minne.

**Hilsen kolleger i administrasjonsavdelingen
v/Anne Sofie Samuelsen**

DIN KROPP – DITT ANSVAR

Av Inger Sigrernes

Det er den enkeltes ansvar å holde seg i form sier fysioterapeut Erik Furseth ved Bedriftshelsetjenesten Sør (BHT). Tenk på din fremtidige helse. Vær bevisst. Den enkelte arbeidstaker er rett og slett ikke flink nok til å ta vare på selv, hevder han.

Faresignaler

Erik er spesielt opptatt av at det er viktig å være oppmerksom på kroppens faresignaler, eller det han kaller symptomer. Aktuelle signaler kan være øm muskulatur eller at en føler seg sliten i kroppen allerede når en våkner om morgenen. Andre opplever f. eks. hodepine.

Mye av dette er tidlige signaler kroppen gir deg på at alt ikke er som det skal være.

Disse signalene gjelder det at den enkelte forstår og tar på alvor.

Erik forteller at problemer ofte begynner med at en føler seg f. eks. øm og stiv i nakke, skuldrer o.l. Senere utvikles dette til nummenhetsfølelse i f. eks. arm, stikkende smerter og kraftløshet. Da bør den enkelte reagere straks. Ikke vent til du har fått skikkelige problemer, for da kan det være for sent.

Dersom en først begynner å kjenne vondt, så blir det sjelden bedre av seg selv.

Den enkelte må være våken både på de vagere og de mer intense signalene. De første kan en kanskje gjøre noe med selv, ved variasjon i arbeidet og tilrettelegging med hjelpemidler på arbeidsplassen samt fornuftig og regelmessig mosjon.

Sitter du f. eks. ofte med telefonen forsøksvis fastlåst mellom øret og skulderen mens du leter febrilsk etter det papiret på pulten?

Da er det jo ikke rart om du begynner å bli stiv i skulderen.

Andre sitter f. eks. med progressive brilleglass og vipper opp og ned med hode og nakke for vekselvis å lese manus og skjerm. Husk at arbeidsgiveren dekker kostnader til databriller.

Kong salomo og Jørgen Hattemaker

Erik forteller at før i tiden var det gjerne den til-sattes tittel og lønnstrinn som avgjorde hvor god stol han fikk. Jeg ler og husker historien om Bjarne Solberg som stjal stolen som var bestilt av ass. vegsjef. Stolen stod plasttrukket i ekspedisjonen i påvente av å bli brakt opp til toppetasjen. Bjarne fikk se stolen, prøve-satt den og bestemte seg raskt.

"Denna tar e. Denna var go for røggen min". Advarslene haglet mot Bjarne, men "det dritæ e i", svarte Bjarne, tok stolen og gikk. Og slik fikk Bjarne slitne "røgg" en god stol.

De som satt i lederstillinger hadde ofte budsjet-

tansvar og da var det letter å få kjøpt seg en stol, lampe eller hva de nå trengte. For personer lengre nede på rangstien var veien ofte både lang og kronglete for å oppnå slike goder.

Og en spurte i alle fall ikke om noe, før plagene virkelig hadde blitt store.

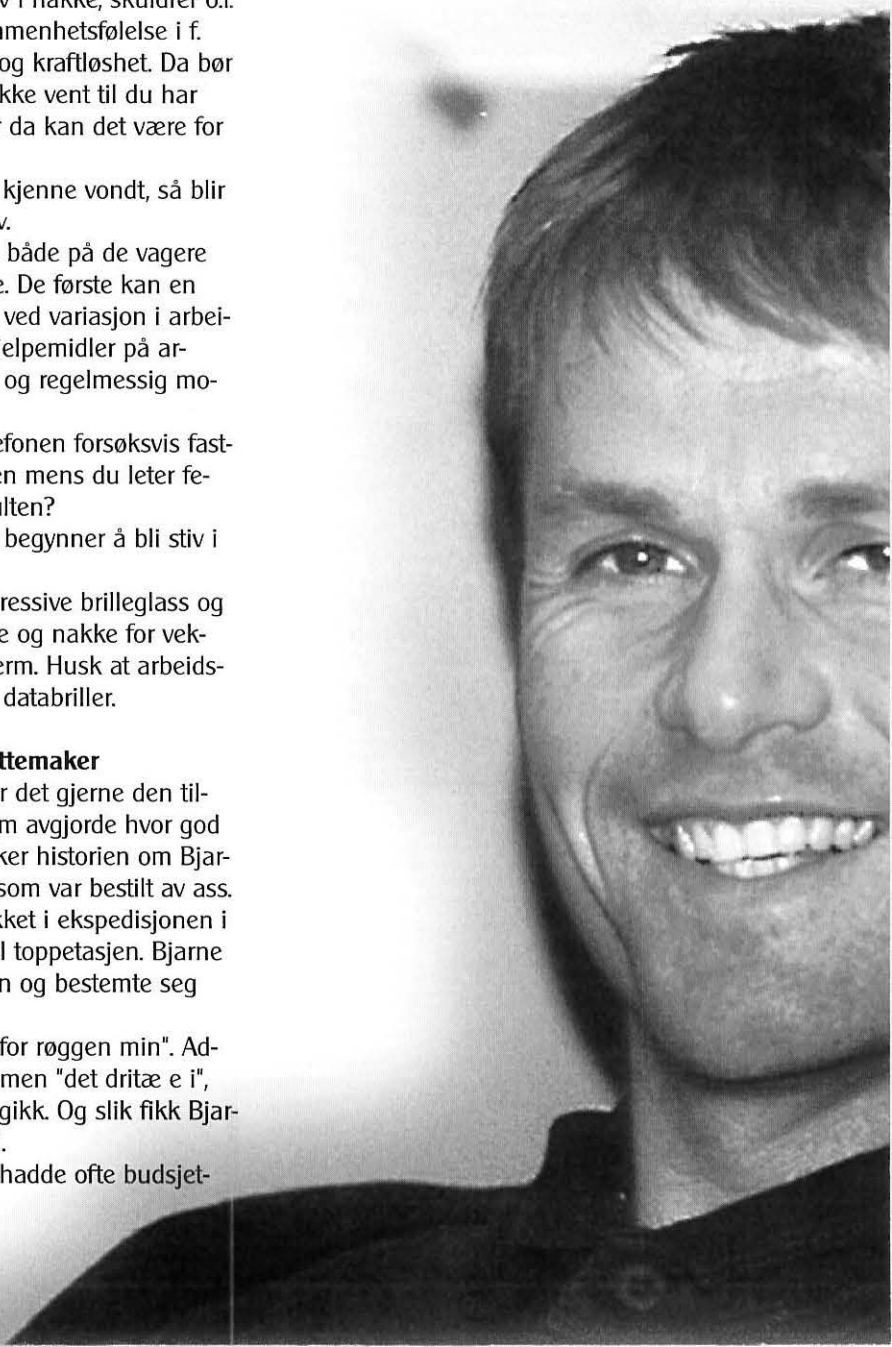
Først da hadde man liksom unnskyldning god nok til å være frekk nok til å be om f.eks. en bedre stol.

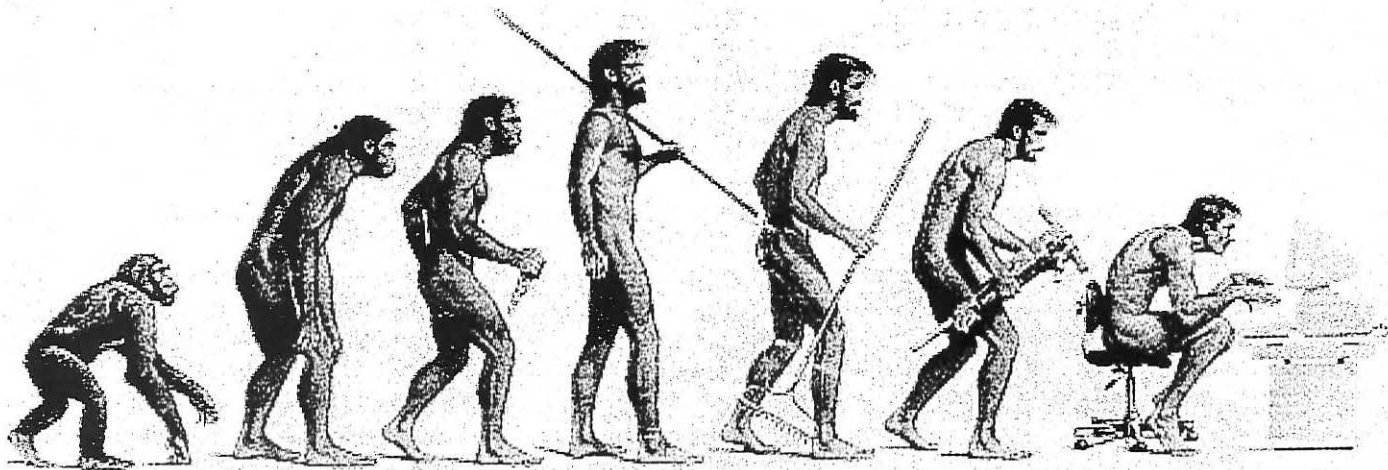
– Ja, det var typisk, repliserer Erik. Men forsikrer raskt at slik er det ikke lenger. Det er helt andre kriterier som avgjør bl.a. møbel-innkjøp i dag.

Høy snittalder

Erik minner om at snittalderen i vegvesenet er forholdsvis høy.

Trolig vil mange få problemer de nærmeste årene, dersom de ikke begynner å forbygge disse nå,





sier han. Det er viktig at både den enkelte og arbeidsgiver er bevisst at det er en langt bedre løsning å forebygge fremfor å reparere.

Men Erik berømmer vegkontorets ledelse. Han forteller at det i dag er en meget god dialog mellom BHT og vegkontoret. Spesielt når det gjelder utforming av den fysiske arbeidsplassen er de veldig våkne, sier Erik.

Regelmessige vernerunder

I tillegg til at BHT er med på de regelmessige vernerundene så sier Erik at BHT også av og til får konkrete henvendelser og blir bedt om å vurdere en konkret arbeidsplass.

Da ser vi på utformingen av den fysiske arbeidsplassen og vurderer bl.a. lysforhold, avstand til f. eks. skjerm, vinkler mellom ulike arbeidsstasjoner o.l. Vi foretar også kliniske undersøkelser, vurderer behov for synsprøver eller henviser eventuelt videre til fysikalsk behandling o.l.

Kanskje er problemet at du har for mye å gjøre. Er stresset. Er usikker på om du strekker til i forhold til din leders forventninger. Eller kanskje er ikke jobben din utfordrende nok? Du kjeder deg kanskje. Mistrivsel. Slike problemer kan også gi seg utslag i fysiske problemer. Eller kanskje er problemet av privat karakter. Noen går jo rundt som om de venter å få en murstein i hodet hvert øyeblikk (med skuldrene over ørene)

– Så dersom jeg gir beskjed om at jeg begynner å få problemer med nakken, så kommer Erik Furseth løpende og spør om dette egentlig ikke bare bunner i konflikter på hjemmebanen?

Erik ler godt.

– Nei, du ville sannsynligvis blitt bedt om å slutte og røyke, og oppgradere fysikken din. Parker bilen og motorsykkelen og begynn med litt trim. Gå, svøm eller hva som helst.

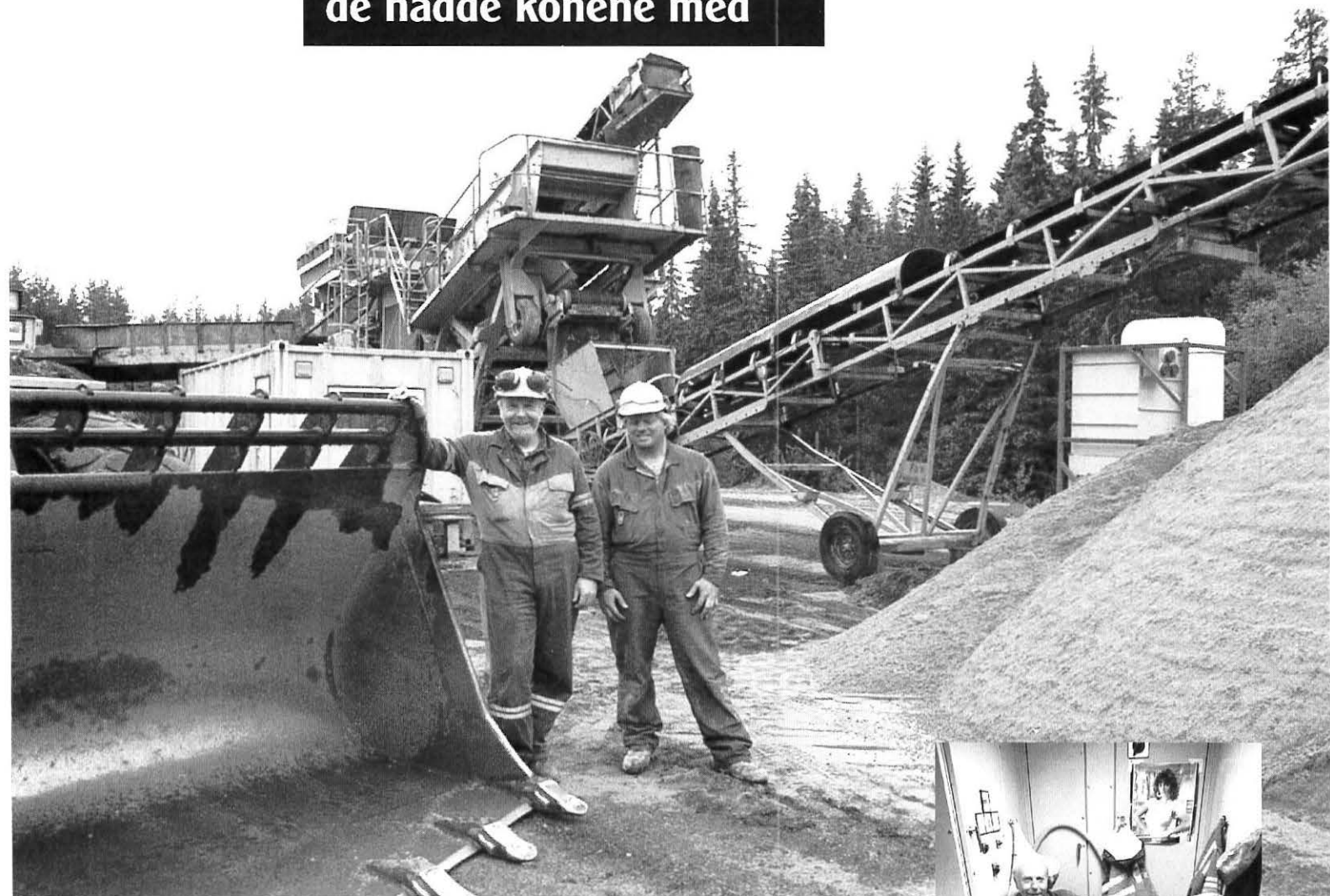
Helsestudio

AMU (arbeidsmiljøutvalget) har bedt ledergruppen vurdere å gi ansatte økonomisk støtte til f. eks. helsestudio/treningscenter, slik de gjør i Vest-Agder. Hva mener du om det?

– Treningscenter og helsestudio er vel og bra, men i alle kommuner i Aust-Agder finnes det ulike tilbud i form av vanngymnastikk, sykkelgrupper, svømmegrupper, trimgrupper o.l. Mot en liten egenbetaling kan en delta i disse. En trenger ikke SATS i nærmiljøet sitt for å komme i form. Men jeg innser at for enkelte urbane mennesker er studio det eneste alternativet. Og det koster.

Dersom arbeidsgiver støtter opp om slike alternativer vil jo det være svært forbilledlig fint, men da bør de også støtte tilsvarende opp i forhold til alternative aktiviteter utenfor byene.

– Fantene levde bedre –
de hadde konene med



Lønnsomt

KNUSEVERK

– ønsker avløsning

Av Ottar
Johansen

– Vi lever verre enn fanter, reiser fra det ene stedet til det andre. Fantene hadde det bedre, de hadde konene med seg, sier formann Odd Dahlen, som driver spesialproduksjons knuseverk sammen med maskinførerne Ole Johnny Heiland og Arild Tveit, sistnevnte utlånt fra Setesdal produksjonsområde.

De tre pendler og arbeider "nordsjøskift" med to uker på jobb og en uke fri. De er to fast på jobb og går i tre ukers turnus.

Selv om de lever et hardt pendlerliv, er det godt humør i den kombinerte arbeidsbrakka og kontrollrommet for knuseverket.

Knuseverket er fullboket til ut i januar. I år skal det gå godt og vel et halvt år i Telemark. Før det gikk det et og et halvt år i Telemark.

Knuseverkslaget arbeider lange dager når de er på jobb. Etter påske begynte de med treskiftsordningen.

– Som dere ser, velger vi ut de mest skyggefulle og øde steder for plassering av knuseverket, sier Dahlen. Mens verket står ved Skåre bru og på Baas, reiser han hjem til kona i Froland hver kveld.

– Det blir vel de tre ukene jeg kan sove hjemme dette året, sier han med et hjertesukk. Heiland, bosatt i Gjerstad, bor på hotell på Evje de to ukene han er på jobb. Det blir mye å stå i for hun som er hjemme hele uka med tre unger, sier han.

Knuseverket må konkurrere med private om oppdrag. Med priser godt under 50 kr. per kbm knust masse er verket godt konkurransedyktig.

Går verket for fullt, kan det knuse 1000 tonn om dagen. Det gir en dagsinntjening på nærmere 50.000 kr.

– Det er litt moro at vi kan konkurrere med de private. Men vi må skjerpe oss for å være på høyden. Derfor ønsker vi et nytt og moderne knuseverk. Det er nødvendig for at vi skal være på høyden, spesielt om vi skal holde tidsfrister. Med det gamle verket går det altfor mye tid til demontering, flytting og montering. I tillegg går det en god del tid til vedlikehold og reparasjoner.

De har begge arbeidet på anlegg og er vant til pendlerlivet. De søkte seg til vegvesenet for å få anledning til å være mer hjemme. Men slik skulle det ikke bli.

Knuseverket er på stadig vandring. Verket er relativt lite, og egner seg godt for produksjon av strøsand og asfalttilslag. Dette har etter hvert blitt knuseverkets "nisje". For disse produktene, med store masser, men en lav pris pr. tonn, får transportkostnadene stor betydning. Her kan det være betydelige beløp å spare på et lett transportabelt knuseverk som kan plasseres slik at transportvegen for råmaterialer og ferdige produkter blir lavest mulig.

Fra nyttår og til begynnelsen av mai sto knuseverket på Skomedal i Setesdal og produserte asfalttilslag for trafikkavdelingen. Her ble det også produsert 2000 tonn til private skogsbilveger. Deretter sto det noen dager ved Storstraumen.

I juni ble verket flyttet til Skåre bru der det produserte strøsand for neste vinter. Den jobben ble unnagjort på et par uker, og verket ble flyttet videre til Bås i Åmli, der det skal stå halvannen måned og produsere strøsand som skal brukes i dette området kommende vinter.

Resten av året skal knuseverket gå i Telemark, først på Spjotsodden i Vest-Telemark, senere i Drangedal og Skjerkøya ved Skien. Produksjonen er også her strøsand og asfalttilslag. Spesialproduksjon hadde også et oppdrag for knuseverket i Åseral i Vest-Agder, men denne bestillingen gikk videre til Telemark, som sender sitt knuseverk vestover, forteller avdelingsingeniør Sigmund Baasland i produksjonsavdelingens seksjon for spesialproduksjon.

– Målet med driften av knuseverket er at det skal gå i balanse. Det gjør det, noe som vi oppfatter som et godt resultat. Vi inngår avtaler om levering og pris til andre avdelinger, og sender regning når jobben er gjort.

Vi sier gjerne at vi har funnet en nisje for vårt knuseverk: produksjon av strøsand og steinmasse til asfalt, det vi kaller asfalttilslag. Verkets moderate størrelse gjør det velegnet til en slik produksjon. Det er lønnsomt å produsere disse varene så nær der de skal brukes som mulig.

Knuseverk inngår i det regionale samarbeidet mellom produksjonsavdelingene i fylkene. I regionen er det noen som taler for å

sentralisere produksjonen av knuste materialer til store knuseverk.

– Samarbeidet i regionen er godt. Men vi ønsker mulighet til å investere mer i knuseverket. Vi har et sterkt ønske om å gå til anskaffelse av et nytt knuseverk. Dette skyldes to ting: Knuseverket, anskaffet i 1984, er for det første gammelt og nedslitt med høye vedlikeholdsutgifter og hyppig produksjonsstans.

For det andre gjør den gamle konstruksjonen også at det er arbeidskrevende å demontere, transportere og sette opp på et nytt arbeidssted. Denne operasjonen krever nå tre dager, mens vi med et moderne, lett transporterbart knuseverk som bare kan koble på en lastebil og kjøre til neste sted, og være i full produksjon etter en dag.

Med 8–12 flyttinger pr. år har vi regnet ut at vi nesten kan tjene inn renter og avskrivning for et nytt knuseverk.



Drømmer fortsatt om jobb i vegvesenet

For en del år siden vakte en småtass i vegvesen-kjeledress berettiget oppsikt i Birkenes-området. Han ble observert sammen med vegvesenets arbeidsfolk der han hjalp til ved diverse småjobber. Dette ble bl.a. registrert av en journalist fra Agderposten i en utgave for vestfylket. Sørlandsposten kunne i sommernummeret 1993 fortelle om 6-åringen Normann som var så glødende opptatt av pappa Cay Hovstads arbeid i vegvesenet at bestemor, Mona Hansen, fikk sydd en kjeledress med fulle vegvesen-merker av en jakke som oppsynsmann Wilfred Anonsen hadde til overs.

Kjeledressen ble Normanns kjæreste plagg gjennom flere år. Og når pappas arbeidslag hadde jobber i nærområdet i Birkeland, var Normann med de voksne og hjalp til. Det hendte nok også at han fikk lurt seg til en tur i vegvesenbilen på inspeksjonstur, på salting eller strøing. Normann var helt sikker på at han skulle

jobbe i vegvesenet, som pappa, når han ble stor. Hvordan har det gått med 6-åringen? Nå er han 12, neste år tenåring. Er han blitt en ungdom som syns alt pappa gjør er dumt og teit? Drømmer han om å bli aksjemegler eller dataekspert – eller er han fortsatt opptatt av å gå i fars fotspor?

På telefonen kunne pappa Cay bekrefte at Normann fortsatt er

glødende opptatt av alt som er "gult".

Vi møtes på vegstasjonen på Birkeland, der det er blitt ganske stille i forhold for 6 år siden. Oppsynsmann Anonsen kikker innom av og til, kontorpersonal er det ikke lenger. Tre vegarbeidere har fortsatt vegstasjonen som frammetested. Et annet arbeidslag møter i Lillesand.

Normann synes nok det var triveligere på vegstasjonen i "gamle dager".

– Tenker du fortsatt på å få deg jobb i vegvesenet?

– Kanskje – men da må jeg vel prøve å få meg en jobb inne – de tar jo nesten ikke inn folk som arbeider ute lenger, sier 12-åringen, som tydeligvis har hørt de voksne diskutere utsiktene for vegvesenet framover.

For tida har han det ellers travelt med skolegang. Det er ikke så lenge til han skal begynne på ungdomsskolen.

– Etter ungdomsskolen må jeg vel gå videregående på Blakstad, sier Normann, som er godt orientert om det som kreves av utdanning for å få en jobb i vegvesenet. Ennå vet han ikke sikkert hvilken linje han skal velge. Maskinfører kan kanskje passe. Deretter vil han søke seg plass som lærling i vegvesenet. Han håper også å få sjansen til å få sommerjobb i vegvesenet, om ordningen med å ta inn sommerhjelper fortsetter. Men da må han først bli 18 og helst ha sertifikat.

– Hva er det som er så gildt med vegvesenet?

– Å reise rundt på forskjellige steder i fine biler og jobbe, kjøre maskiner, og ordne opp når det er noe som er i vegen.

Normann har vært spesielt opptatt av saltbilene, som farer forbi med en sprut av salt. Når han vet at saltbilen er ute, passer han den gjerne opp så han får se det flotte synet. Ellers har kunnskapene om alle typer vegarbeid bare økt siden sist vi møttes.

– Når vi driver på med et eller annet arbeid hjemme, er det helt naturlig at Normann er med. Han vet hvordan han skal bruke ei grafse eller en spade, og han kan håndtere riva for å gjøre det slett og fint. Det er det ikke så mange på hans alder som kan nå til dags, sier Cay stolt.

Selv om kjeledressen med vegvesenets merke for lengst er fravokst og utslitt, driver Normann fortsatt sitt eget veganlegg hjemme bak huset. Her har han bygd opp et omfattende vegnett med svinger, vegkryss og tunneler. Han har også bygd sin egen vegstasjon med et rikt utvalg av maskiner og biler, som står pent parkert. Her er det også garasjer og verkstedbygninger. I et eget grustak henter han masse for nyanlegg og vedlikehold.

– Er du fornøyd med standarden på vegene dine?

– Der er jo mest grusveger, men jeg har fått



I fars fotspor
På en tur med Normann Hovstad, sønn av Cay Hovstad og Mona Hansen, på vegstasjonen i Birkeland. Her er det mye som er som i fars fotspor. Her er det mye som er som i fars fotspor.



Av Ottar Johansen

litt asfalt rundt vegstasjonen. Asfaltering av hele anlegget blir for kostbart, så jeg må nøye meg med grusen.

– Men du vet vel hvor du skal søke for å få penger?

Normann svarer ikke noe særlig på det, men pappa må innrømme at det nok forsvant et par kilo asfalt fra en haug med kaldasfalt som lå lagret i nabolaget. Regning er ennå ikke mottatt.

Cay legger merke til at Normann har planert en fin rute med lys sand og med fine lister rundt. Hva har du tenkt her, undrer han?

– Det er grunnmuren til et hus som jeg skal bygge, forklarer Normann.

Normann deler flere interesser enn vegarbeid med sin far. En travhest går i en innhegning like ved huset. En gammel og velholdt traktor står også på tunet. I vår la vi merke til at Cay var avbildet i Agderposten sammen med en gjeng godt voksne mopedister fra Birkenes.

– Vi er med i foreningen De Mopedos, forklarer Cay. Vi kjører veteranmopeder og har gjerne en langtur rundt første mai. I år var vi 40 stykker på gamle mopeder som kjørte til Mandal. Cay har tre mopeder, en Tempo, en Puch og en Swithun, som alle er i førsteklasses stand. Interessen for mopeder deles selvsagt av sonnen, som drømmer å kunne kjøpe sin egen. Nå har han en stroken 86-modell Vespa Bravo på hånd. Prisen er 2000 kr, så han sparer på harde livet. Ennå er han for ung til å kjøre selv, men familien har en gård der det er visse muligheter...



Sosial kompetanse viktigere enn kunnskap og ferdighet

Inntil ti deltakere fra hver avdeling, representanter fra tjenestemannsorganisasjonene, bedriftshelse-tjenesten og medlemmene av Arbeidsmiljøutvalget var 9. februar invitert til en uvanlig arbeidsdag. Vertskap var likestillingsutvalget, som hadde engasjert professor dr. philos Guttorm Fløistad til en temadag over følgende emner: Psykososialt arbeidsmiljø – trivsel på arbeidsplassen – og likestillingsarbeid – en viktig del av dette.

Fløistad hadde en hel dag til rådighet, sto det på invitasjonen. Han er bl.a. kjent som medlem av verdikommisjonen. Men han er også kjent i Statens vegvesen, der han har forelest for Vegdirektoratet og flere vegkontorer. Samlingen fant sted i Storebrands auditorium på Harebakken, der ansatte fikk en forsmak på det nye vegkontoret.

Lederen av likestillingsutvalget, Anne Sofie Samuelsen, innledet ved å stille spørsmål om det var riktig å prioritere penger og arbeidstid til en dag som denne. Helst hadde hun sett at det hadde vært plass til alle ansatte i fylket, men med stramme økonomiske rammer og krav til konkurransedyktighet i en omstillingstid ble det valgt å begrense det til ca fjerdeparten.

– Men det er nettopp i trange tider at vi trenger å investere ekstra i medarbeiderne. Vi trenger friske og engasjerte folk. Vi vet at en stor del av sykefraværet har en bakgrunn i psykososiale forhold.

Hun stilte også spørsmålet om dette hadde noe med likestilling å gjøre, og svarte med at vegvesenet er en arbeidsplass med begge kjønn som vil fungere bedre om vi kan forebygge mistriivsel og sykemeldinger. Hun håpte Fløistad kunne sette i gang tankepro-

sesser uten direkte krav til målbare resultater.

Professoren fikk deretter ordet, og tok forsamlingen med på en spirituell og utfordrende reise i ideenes og menneskesinnets verden. Fløistad foreleste mens han vandret fram og tilbake foran tavla – ingen hadde satt fram stol, som han bemerket, men ingen løp fram med en stol. To og en halv time før lunsj, minst like lenge etter lunsj. Fløistad bemerket selv at det var ingen grenser for hvor lenge han kunne snakke over disse temaene. Hundre dager i året deler han sine tanker med ledelse og ansatte i forvaltning, skole og næringsliv.

Hva sa han? For en journalist er det ikke lett å redegjøre for det i en kort artikkel. Han beveget seg i et rolig tempo over et bredt spekter av tanker som utviklet seg til tankerekker med start ett sted og fortsatte uten stans til andre sider ved menneskenes liv, som ikke lar seg sammenfatte i noen enkelte spissformuleringer.

Hovedideen er at de medmenneskelige sidene må få en større plass også i arbeidslivet. Får de ikke det, vil vi få dårlige bedrifter. Sosial kompetanse er like viktig for en bedrift som faglig kompetanse.

Fløistad tok utgangspunkt i sin oppvekst i Arendal, som han er glad og stolt over:

– Det er viktig å ha et hjemsted. Vi er nødt til å høre til et sted.

Som arbeidstakere er det viktig å stille tre spørsmål:

1. Hvilke positive trekk er det ved min arbeidsplass?
2. Hva bør og hva kan forbedres?
3. Hva kan jeg gjøre?

Fløistad hadde vært på en industriarbeids-

plass i Sauda. Der var det en fast oppfatning at hver gang ledelsen åpner kjeften, så lyver de. Da ledelsen arrangerte møte med Fløistad, lurte de ansatte på hva som var baktanken med at de ble sendt på møtet.

Fløistad hadde besøkt araberstater som har en 4000 år gammel kultur. Der måles vann i fingerbøl – suksess måles i sosiale relasjoner.

Menneskene har to behov, det lille og det store. Det lille er tak over hodet, det andre er hvorfor? I vår verden forsøker vi å tilfredsstillere det store med det lille.

Farten øker, vi må følge med. Men de grunnleggende menneskelige behov er fortsatt:

- å høre til
- nærhet
- omsorg
- noen som bryr seg

Derfor må vi sørge for at alle hører til i et nærmiljø. Nå opplever vi at nettverkene der folk tar vare på hverandre går i oppløsning.

Den som ikke kan lede sitt eget liv, kan heller ikke lede andre. Vi er nødt til å opptre, handle og møtes i tillit til andre. Vi kan ha ledere med en skilsmisse, men vi kan ikke ha en leder som har seks skilsmisser. I disse tider kan vi kanskje akseptere to. Her er det nok mange som er reddet på målstreken.

På det psykososiale felt finner vi kunnskaper og ferdigheter, men også sosial kompetanse. De to førstnevnte lærer vi i utdanningsystemet. Sosiale ferdigheter lærer vi lite av der. Dette bør de nye læreplanene for grunnskole og videregående skole legge vekt. I arbeidslivet har det vært lagt lite og ingen vekt på dette.

Ansiktets etikk er viktig: Se på hverandre! Mange vokser opp uten å bli sett. Alle ønsker å bli sett, og verdsatt også i jobbsammenheng. Pauser, av og til med kaffe og bløtkake, er viktig.

Fløistad talte varmt for ritualenes betydning for fellesskapet. Et slikt ritual er nattverden. Den første nattverden var å ligge ved mors bryst og få føde. Måltidet er en øvelse i å være til stede for hverandre. Det krever tid. Spisebordet er viktig i alle hjem. For vegvesenet i Aust-Agder er historien viktig, dette er innfallsporten til et rikere fellesskap.

Det må være noen stunder i arbeidslivet da vi tar det litt langsommere og dyrker noen ritualer. Jo langsommere du arbeider, jo mer effektiv er du! De stunder der vi tar vare på fellesskapet, er avgjørende. Viktige anledninger til å dyrke ritualer er gebursdager, bryllup (i den grad de fortsatt forekommer) og dødsfall.

Når vi kommer på jobb, bør vi ikke straks sette i gang med arbeidsoppgavene, men snakke med hverandre om hvordan vi har det. Det løfter arbeidsmiljøet.

Fløistad tok også til orde for mer "sexpress" på arbeidsplassen, kvinner ønsker en positiv oppmerksomhet om seg selv som kvinne, ja, etter fylte 40 er det mange som vil oppfatte dette som et frynsegode... Han hadde også kommentarer til moderne likestillingsstrev.

- Det er fint å være to kjønn. Det er en av de

store verdiene i livet. Men det kan ikke bli en forbruksvare.

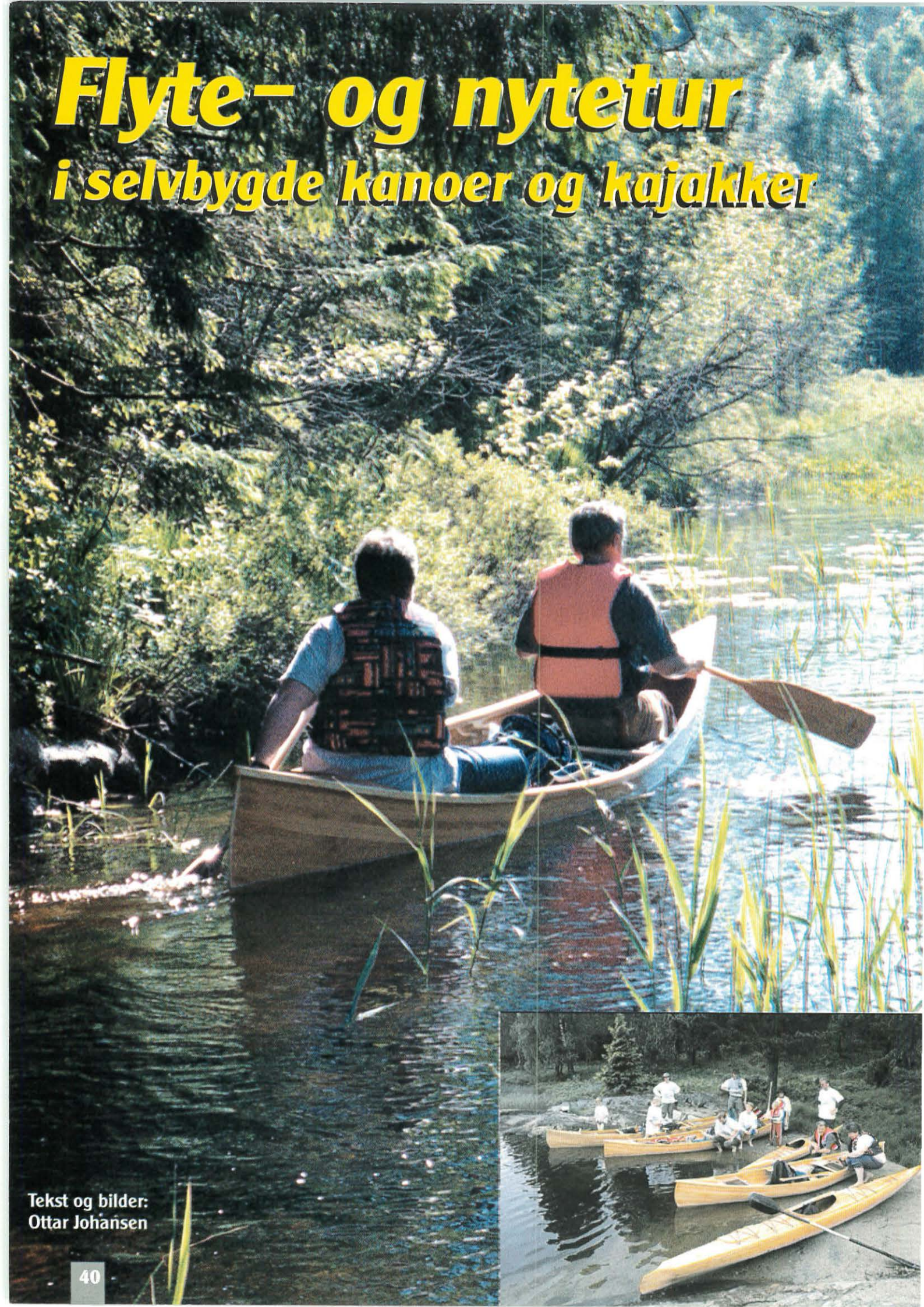
Hvis vi skal få en rikere kultur på arbeidsplassen, må vi få tatt knekken den ensidige målstyringen.

Fløistad tok til orde for en verdibasert ledelse, en etisk og kulturbasert ledelse i motsetning til regelstyrt eller målstyrt ledelse. En verdibasert ledelse krever en fysisk og mental styrke. Fellesskapsdannende ritualer må gis gode utviklingsmuligheter, sa Fløistad blant mye, mye annet. Det som er skrevet her, er bare noen småplukk av flere timers forelesning, eller skal vi heller si kåseri. Den som ønsker å fordype seg i Fløistads tanker, henvises til hans bøker.

**Av Ottar
Johansen**



Flyte- og nytetur i selvbygde kanoer og kajakker



Tekst og bilder:
Ottar Johansen



Vi møtte dem i vinter i lange mørke kvelder, konsentrert om felles oppgave, å bygge kanoer og kajakk i nydelige trematerialer, innkapslet i et tynt og gjennomsiktig lag av glassfiber og epoxylim. Det ble mange og lange kvelder. Plikter i heimen måtte vike for å nå målet: flyte og nyte i selvlaget farkost.

Søndag 13. juni var dagen kommet for flyting og nyting. Utsøkt mat og drikke ble pakket, koner og barn skulle få føle gleden av pappas vinterhobby. Turen gikk til Rein fjellvassdraget i Tvedestrand, der en av kanobyggerne, Jens Ragnar Larsen og fru Hanne har sitt nærturområde. De hadde lagt opp en løype som gikk fra vann til vann gjennom trange sund, under bruer, gjennom siv og vannliljer. En liten bæring over et myrlendt område satte deltakerne på en ekstra prøve. Et førsteklases kanoland med skiftende opplevelser hver 50 m.

For sikkerhets skyld hadde Jens Ragnar bestilt strålende sol og varme på den første dagen etter flere uker med regn i bøtter.

Agder Flyte- og Nytingslag kaller de seg, og stilte med spesielt designede t-skjorter i anledning turen.

Etter en passe anstrengende padletur er vi klar for strandhogg på noen idylliske svaberg. Grillen og primuser kommer fram. Damene dekker duk. Snart kan vi etterfylle tapte kalorier og få nye krefter. Men først er det padling og bading. Vi prøver hverandres farkoster. Damene tester de smekre kajakkene, og får fort opp farten.

– Det er et herlig liv, sier Henrik Duus, en av ildsjelene i laget. Fru Hanne hadde gitt klar beskjed om at nå fikk det være slutt med kajakkbygging. Men nå kom det kontrabeskjed: En slik kajakk ville hun også ha. Og barna Hilde og Håkon har bestilt hver sin.

Laget består ellers av Bjarte Sandve, som dessverre var forhindret fra å delta på padlesamlingen på grunn av syke barn, og av Olav Bjørke som arbeider i Luftambulansen, med kone Anita Utne og barn Silje og Kristoffer.

Helge Skagseth er en historie for seg. Han glir elegant over vannflaten i sin lekre kajakk, blir til slutt litt lei av det bedagelige tempoet til "familiepadlerne", og legger i veg langt foran de andre.

– Det er ikke så lenge siden jeg var svært usikker på om jeg skulle få oppleve å få sitte i kajakken. Som alle vet, ble jeg i vinter rammet av hjerneslag. Halspulsåren var tett, og jeg mistet taleevnen og førligheten i den ene halvdel av kroppen. Så ble jeg operert på ASA. En bit fra en blodåre i ankelen ble tatt ut og satt inn i halsen. Sykehuset gjorde en glimrende innsats. I forbindelse med sykdommen fikk jeg også en enestående støtte fra familien og fra venner både på vegkontoret og andre steder.

Etter operasjonen kom jeg meg raskt, og har etter hvert trent meg opp. Nå er jeg like god som før, sier den spreke 60-åringen, som ser fram til mange padleturer denne sommeren.

Minner fra første gang jeg jobbet i vegvesenet

Innsendt av Jonn Reidar Kristensen som var tilsatt ved vegkontoret fra 1957–1961 og fra 1976 til 1. desember 1997

Da jeg første gang fikk jobb i vegvesenet hadde jeg ikke bilsertifikat, så mine arbeidskollegaer mente bestemt at det måtte jeg få meg.

Trygve Lyngdal ved vegkontoret drev kjøreskole utenom arbeidstida, og jeg begynte som elev hos ham. Etter 5 kjøretimer og mye lesing av trafikkreglene gikk jeg opp til teoripróven. Veggene i eksamensrommet var dekket med trafikkskilter, og eksaminator pekte på forskjellige skilter som jeg måtte forklare. Jeg besto prøven.

Noen dager senere sto kjøringa for tur, og det gikk greit helt til rett før jeg skulle av ved vegkontoret. Da utbryter representanten fra biltilsynet: "Der strøk du." Hva gjorde jeg feil spør jeg? "Jo, det skal jeg si deg," sa han. "Den bilen som sto parkert ved fortauet passerte du så nær at dersom bilens dør var blitt åpnet akkurat da, ville vedkommende blitt skadet." Jeg svarte da at bilen er tom, hvorpå jeg fikk svaret: "Ja, men dette er en prinsipp sak, så se og kom deg ut."

Slukøret kom jeg tilbake til vegkontoret og rapporterte til Lyngdal. Dagen etter sier Lyngdal, at jeg straks skal gå ut til biltilsynet, den gang på Tyholmen, og be om å få kjøre opp. Si bare at du har bestått teoripróven. Jeg så gjorde, og denne karen sa at jeg kjørte bra, bremsset riktig med motoren i bratte utforbakker, så nå fikk jeg sertifikatet.

Men en ting kan jeg si, fremdeles passerer jeg parkerte biler, selv om de er tomme, i god avstand.

Nå hadde jeg altså sertifikat, men ingen bil. Vegvesenet skulle selge noen gamle varebiler som hadde vært brukt av oppsynet, og jeg la inn bud. Resultatet ble en Austin A40. Motoren var slitt, så den røyk veldig når jeg kjørte, og bremsene var dårlige. Jeg ble tauet til verksted pga. bremsene, så de ble først reparert. Motoren ble så overhaldt, bilen lakkert, og alt var såre vel. Så kommer jeg til saken. Det var lov å ha passasjerer i bilen, og de satt på puter o.l. i lasterommet. Et lite vindu var tillatt på motsatt side av føreren, og det kom raskt på plass. Jeg

ønsket seter bak i bilen, fikk kjøpt to små busseter som ble sveiset fast på to flattjern, og deretter festet med bolter nedenfra gjennom gulvet i bilen. Det ble bra, men nei takk. Ingen fast monterte seter i en varebil, det var beskjeden jeg fikk.

Noen dager senere var en representant fra biltilsynet oppe på min arbeidsplass, jeg var nå oppsynsmannsassistent ved redskapssentralen, og etter at han hadde godkjent en stor tilhenger, benyttet jeg sjansen til å klage min nød til ham om baksetet i bilen min. Det var forresten samme mann som strøk meg til førerpróven. Han ser lenge på meg, så sier han: "Ja, det er riktig det som er sagt, du kan ikke ha fast monterte seter bak i varebil, men dersom du tar av mutterne, og erstatter dem med vingemuttere, da er det lovlig, for når du kan skru dem med hendene uten verktoy, er de ikke fast monterte." Jeg takket for opplysningen, og setene sto med vingemuttere så lenge jeg hadde bilen. Det var forresten greit, for de kunne lett tas ut når vi var på tur o.l. og trengte noe å sitte på.

Reklame på bilen

En dag jeg brukte min egen bil til byen, og sto parkert mens jeg så i noen papirer, kom en bekjent bort til meg og spurte: "Er du slutta i vegvesenet?" Jeg benektet det. "Hvorfor kjører du da rundt med reklame for PMD?" Jeg ut av bilen, og fikk se at hele høyre dør var tildekket med en stor reklameplakat. Jeg husker ikke nå alle bøkene som sto ramset opp, men det var: Den røde rubin, Naturmetoden samt alle bøker som fantes den gang om sex. Jeg vet fremdeles ikke hvor lenge jeg hadde kjørt med plakaten, men arbeidskameratene mine på redskapssentralen hadde det veldig gøy.

Beredskapen sist i 50-åra

Det er ikke noe nytt med beredskap i vegvesenet. Allerede i 50-åra var jeg selv med i et slikt opplegg. Jeg var oppsynsmannsassistent, og min nærmeste overordna var oppsynsmann Harbo Ljøstad. Den gang fantes ikke mobiltelefonen, og inne på landsbygda var det nesten umulig å få tak i våre medarbeidere på telefon. Vinterstid, når uværet satte inn for fullt, hadde Ljøstad og jeg telefonvakt ved redskapssentralen annenhver kveld og så lenge det var nødvendig utover natta.



Den kvelden jeg hadde vaktfri, kjørte jeg rundt og skiftet folk på veghøvel o.a., slik at alt kunne gåuten stopp. En gang jeg satt ved telefonen ringte ei dame, og hun var meget bekymret. "Jeg skal føde", sa hun, "og vegen er ikke brøytet ennå. Når tid kommer brøyttebilen?" Jeg svarte, som sant var, at alt disponibelt materiell brøytet for fullt, og at hovedtrafikkårene måtte tas først. Akkurat da kom oppsynsmannen som hadde ansvaret for denne vegen inn døra. Jeg forklarte ham situasjonen, hvorpåhan tar telefonen og spør dama: "Når venter du deg?" Han fikk oppgitt det, hvorpå han sier: "Jeg garanterer deg veg til du skal føde." Hvordan kan du garantere vegen åpen så hurtig slik været er nå, spurte jeg? "Hva annet kan jeg si i en slik situasjon?" svarte han, og vegen ble åpnet før fødselen.

En nifs opplevelse

Ved redskapssentralen hadde jeg arbeidet med lønningene, samt levere lønningsposen til de forskjellige ansatte ved sentralen. Dette innebar en del kjøring på lønningsfredagen, da en del av de ansatte i perioder hadde arbeid ved forskjellige anlegg.

Jeg hadde fått beskjed om at jeg nå kunne gå over Tromøybrua, som var under bygging. Det var lagt ut forskalingslemmer over hele brua, og jeg skulle lønne en sjåfør som arbeidet på Tromøysida, så det måtte jo være midt i blinken. Som tenkt, så gjort. Jeg parkerte jeepen på landsida, og ga meg trøstig i veg utover forskalingslemmene, og de er jo ikke særlig brede.

Nesten midtvegs syntes jeg det blåste mye, og jeg følte at jeg holdt på å bli blåst av lemmene. Noe å holde seg i fantes ikke. Jeg ble reddere og reddere, men fortsatte å gå, mens jeg helte meg mot vinden. Det gjorde at jeg så rett ned i brukonstruksjonen og sjøen. Endelig var jeg over, men nå var jeg ikke høy i hatten. Pengene ble levert, men noen samtale med arbeidskollegaen hadde jeg ikke tid til, sa jeg. Tida var knapp. Grunnen var selvsagt at jeg måtte prøve å komme over igjen før motet sviktet. Det gikk bra over igjen også, men jeg måtte sitte i bilen ei stund før jeg kjørte, såskjelven var jeg. Etterpå fikk jeg høre at en annen var kommet halvvegs, men da sviktet motet, slik at han la seg ned til han ble hentet.

Så, for noen år siden, fortalte jeg denne opplevelsen på vegkontoret. Da utbryter en: "Det var meg de måtte hente i land." Nå kunne vi le av det hele.

Medarbeidersamtaler

Da jeg arbeidet ved redskapssentralen, var det Bjarne Haugmoen som var sjef. Med jevne mellomrom var han innom sentralen, og tok seg

tid til å slåav en prat. Han ville vite hvordan arbeidsforholdene var, om det var noe som kunne gjøres lettere, noe som burde endres o.l. Vi følte han var interessert i arbeidet vårt, og det inspirerte oss. Slik følte i hvert fall jeg det den gang. Når jeg ser tilbake, minner det sterkt om nåtidens medarbeidersamtaler, om enn i noe forenklet form.

Selgere

Det var mange selgere som besøkte kontoret på redskapssentralen, og spesielt en var vanskelig. De som ikke var høyt oppe pårangstigen ville han helst ikke snakke med. En dag spurte han meg hvilken tittel Arne Holt hadde. Jeg tenkte meg om, hva skulle jeg si? Jo, merkantil leder høres bra ut. Den satt der den skulle. Holt fortalte meg senere at da selgeren kom til ham på vegkontoret etter besøket på redskapssentralen, sto han nesten i giv akt. Hadde du sagt noe til ham, spør Holt. Jeg tilsto hva jeg hadde sagt, men det var jo sant at han var merkantil leder, selv om stillingstittelen var en annen.

Løs grus kontra islagt kjørebane

I en middagspause en kald vinterdag, opplyste en av sjåførene at i dag er det glatt på vegene. Den gang var det mange grusveger, i tillegg til de med fast dekke. Jo, de fleste var enig med ham, bortsett fra en. Han påsto at når vi kjører på glatt vegbane er vi forsiktige, da er det mye glattere om sommeren, når vi kommer i god fart på grusveg, og så i en sving kommer ut i løs sand. Da er det glatt. Det ble debatt om saken, og etterpå kunne vi høre flere si: "Is er ikke glatt, men sand er glatt."

MINNEORD OM GERD BJERKENES

Etter 35 års tjeneste i Statens vegvesen ved administrasjonsavdelingen, ble Gerd Bjerkenes pensjonist 1. oktober 1998. På juleavslutningen ble hun hyllet med tale fra vegsjefen og flotte gaver. Gerd var i strålende humør, holdt takketale og fortalte om planer hun hadde for pensjonisttilværelsen.

Så skjer det: Den 20. mai får kontoret den triste beskjeden at Gerd plutselig er død. Det var hjertet som sviktet.

Opp gjennom årene har Gerd jobbet med ulike oppgaver i administrasjonsavdelingen. De siste årene var hun tilknyttet økonomiseksjonen og hadde oppfølging av asfaltkontrakter og garantiordninger som noen av sine ansvarsområder. I tillegg var hun ansvarlig for kontroll av skyssregninger for oppsynet. Hun var svært nøyaktig og pliktoppfyllende i alt sitt arbeid og alle hun jobbet sammen med satte stor pris på Gerd.

Gerd var en livlig dame som både hadde selvironi og sans for en god latter. Mest av alt var hun opptatt av sine barn og barnebarn som sto henne svært nær.

Vi lyser fred over Gerd's minne.

Kolleger i administrasjonsavdelingen v/Anne Sofie Samuelsen



Her hadde det vært plass til en bil til, dersom folk hadde parkert litt smartere. Bilen til venstre parkerte først. Det var ikke spesielt imponerende. Med slik parkering risikerer du å oppta inntil 3 parkeringsplasser.

Utenfor vegkontoret en tidlig morgen...

Av Inger Sigrídnés

Hva skjer utenfor vegkontoret en tidlig morgen? Jeg er ikke av de som spretter opp kl 0600 for å være førstemann på kontoret, men en morgen var jeg tidlig oppe og benyttet sjansen. Utstyrt med fotoapparat ville jeg ta pulsen på "morgenrushet".

Jeg ankommer skytebanen før kl 0700 og da er allerede John Einar Myhren og Bjørn Johnsen kommet. Og bilen til Sigmund har stått her i natt, for han fikk ikke startet i går ettermiddag.



Og like etter kommer Knut Hagelia fra Gjerstad og Øystein Lien fra Risør. Når tid stod de opp? Og så kommer Line Knutsen. Lynforbanna.



Lønns- og personalleder Olav Sveen ankommer på sin nyinnkjøpte moped.

– Noen har stjålet begge støtfangerne mine i natt, sier hun. Nummerskiltet har de også tatt med seg.

Jeg skjønner godt at hun er forvilet.

I kveld skal de tilsatte på vegkontoret ha rekefest på hytta på Botne og flere blir derfor kjørt til jobben i dag. Fordel å la bilen stå hjemme i kveld, ja.

Og raskt kommer de alle mann. Noen kommer gående, mens andre kommer syklende. En kommer på moped. Men de fleste kommer i egen bil. Bilene parkerer på rekke og rad. Noen parkerer greit, andre mindre greit.

For å utbytte plassen på vegkontoret er det viktig at en parkerer fra en kant. Og ikke parkerer for langt unna hverandre.

Det er ikke oppmålte plasser til den enkelte bil, og det fordrer at alle må bruke "hue".

Dersom en og annen begynner å parkere midt i rekkene, så skjer det ofte at vi som kommer til "ettermiddags-skiftet" opplever at mellom de to bilene hadde det nesten vært plass, og mellom de to bilene var det nesten plass, men det var altså ikke plass mellom noen av dem.

Noen låser behøring bilen og sjekker alarmer osv. Andre lar bilen stå ulåst med mobilen godt synlig i frontruta. Og mange lurer på hva i all verden jeg gjør her? Så tidlig? Og med fotoapparat? De skulle bare visst. Nå vet du.

