

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN AUST-AGDER
nr. 1 -2000



Sørlandsporten



**Statens Vegvesen
Aust-Agder**

Innhold:

Effektivisering for alle penga!!	side 2
Omstilling og effektivisering	4
Avskjed - og hilsen fra Olav	6
Det året det var så glatt	8
Tilrettelegging for sykkel	10
TEO - trafikkavdelingens effektiviseringsprosjekt ..	13
Krafttaket fortsetter	14
Lars leder ballet	16
Bompengefinansiering av E 18 og rv 9	18
Torsdagstrening - men ikke i arbeidstida	19
Rundkjøring til besvær	20



Sørlands- porten

Bedriftsavis for Statens
vegvesen Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret,
Postboks 173,
4801 Arendal

Redaktør:
Inger Sigridnes

Redaksjonsutvalg:

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

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: Ved kysten
blomstret krokusen tidlig i
mars. I Setesdal har det vært
en stri vinter for vegvesenet.
På bildet formann Sigmund
Løyning, produksjonsleder
Torbjørn Borgi og fungeren-
de distriktsleder for Setesdal
trafikkdistrikt, Sigurd
Wiberg.*

(foto: Ottar Johansen)

Effektivisering – for alle penga!!



Redaktør
Inger Sigridnes

Det kanskje viktigste som skjer i etaten vår nå er det pågående effektiviseringsarbeidet. Skal vi imøtekomme samfunnets forventninger til oss som en offentlig etat, må vi vise oss langt mer effektive og fleksible enn vi er i dag. Vi er for brukerne – som administrasjonsavdelingen er for oss – en støttefunksjon. Og viss vi ikke oppleves slik, ja, så blir vi motarbeidet.

Mange byråkrater har sitt blide åsyn og all oppmerksomhet mot sjefen, forskriftene osv og ræva og likegyldigheten til brukerne. Vi må snu. Jeg blir selv irritert når jeg ringer et offentlig kontor og ikke får den hjelpen jeg forventer. Eller når jeg kommer inn i en forretning og opplever at ekspeditrisene ikke ekspederer meg fordi de er opptatt med en privat samtale seg i mellom. Selv ringte jeg til vegkontoret i Kristiansand i februar for å fåulykkestallene for MC i 1999. Det var som tillitsvalgt i Norsk Motorcykel Union jeg trengte tallene, og jeg opplyste derfor intet om at jeg arbeidet ved vegkontoret i nabofylket. Samtalen forløp etterhvert som følger:

- Beklager, men hun som har med det har ferie noen dager.
- Men det må da være andre som kan opplyse meg antall drepte og antall skadde i Vest-Agder for 1999?
- Nei, beklager, var svaret.

Er det slik våre brukere også blir møtt i Aust-Agder? I så fall er det for dårlig. Dette er ting vi både kan og må forbedre. Verre er det påf.eks. Arendal trafikkstasjon som lenge har slitt med et lite kundevennlig betalingssystem. Både kundene og de tilsatte fortviler. Og har gjort det i mange år. Toll- og Avgiftsdirektoratet og Vegdirektoratet skylder på hverandre. Og påtoppen sitter Finansdepartementet og toer sine hender. Systemet er bare slik, sier de. Samtidig som den nye arbeids-

og administrasjonsminister Jørgen Kosmo tar til orde for at offentlig sektor må fornyes og forbedres.

– Ja, sier de på landets trafikkstasjoner. Når kan vi få lov til å begynne?

Men verst blir det når noen synes å mene at alle endringer er av det gode og må betraktes som fremgang og effektivisering. F.eks. har vi ved vegkontoret innført et nytt system for bestilling av møterom. Tidligere lå en almanakki ekspedisjonen hvor en skrev inn møterom, tidspunkt osv under den aktuelle dato. Faktisk var det meg som foreslo å legge denne almanakken inn elektronisk. Jeg ønsket en elektronisk almanakk, hvor jeg kunne klikke meg inn på den aktuelle dato og skrive som i den gamle papir-almanakken. Men i stedet er det utviklet et egen dataprogram for dette. Og det er såpass avansert at IT-seksjonen har vært nødt til å avholde flere kurs i bruken av det. Men fortsatt er vi flere som ikke klarer å bestille et møterom. Mens andre syns det fungerer fint (bl.a. IT-lederen og andre).

Vår arbeidsplass er preget av mennesker med teknisk kompetanse og mange har derfor en svakhet for ulike tekniske løsninger. Men jeg må altså bare beklage, jeg har ikke sans for tekniske løsninger, med mindre de gjør ting enklere, fortere eller bedre. Men selvsagt er det jeg som er dum. Jeg burde nok forstått at elektronikken er fremtiden, slutte å klage på alt nytt, og forsøke tappert å henge med. Sorry. Jeg velger å protestere. Men det er nok jeg som har misforstått, for jeg trodde nemlig at effektivisering betydde forenkling, forgang og forbedring.

Effektivisering og omstilling - med 2000 muligheter

Forslag til effektivisering og omstilling for Statens vegvesen Aust-Agder for perioden 2000-2003 ble sendt til Vegdirektoratet i desember i fjor. Vegdirektoratet har nå gitt tilbakemelding på forslaget. Med en del unntak godtar direktoratet de forslag til effektivisering som er fremmet, forteller koordinator for effektiviserings- og omstillingsprosessen og Prosjekt 2000 muligheter, Trine Conradi.

Av Ottar
Johansen



Trine Conradi har koordinert effektiviserings- og omstillingsprosessen.

Vegdirektoratet var i utgangspunktet enig i at vår organisasjon var nøkternt bemannet. Det ligger altså ikke an til så store innsparinger ved effektivisering og omorganisering som i enkelte andre fylker.

-Det er allerede gjort mye, ikke minst i produksjonsavdelingen, for å tilpasse organisasjonen til forventet aktivitetsnivå. Direktoratet mener imidlertid at Produksjon må arbeide videre for å redusere sine administrasjonskostnader og at fylket skal utrede sammenslåing av de to produksjonsområdene til ett. Vi skal svare i perioderapporten i september.

Produksjonsavdelingen skal i hovedsak dimensjoneres for en basisproduksjon. Dersom det blir utbygging av E 18 og rv 9 med delvis bompengefinansiering, som vi venter det

vil bli, regner vi med et omstillingsbehov for 3-4 personer. Dette må vi løse ved omstilling internt i organisasjonen. Proposisjonen om bompenger ble sendt til samferdselsdepartementet før regjeringsskiftet. Det var da snakk om at den ville komme opp i Stortinget i mai. Det er nå en viss spenning på vegkontoret om regjeringsskiftet vil medføre endringer i dette.

Utbyggingsavdelingen har ikke fått støtte for sitt ønske om bemanningsøkning i forbindelse med bompengefinansiering og økt utbyggingstempo. Vegdirektoratet har sagt at dette må løses ved samarbeid med andre vegkontor og kjøp av konsulent-tjenester

I praksis viser det seg at dette kan være vanskelig. Det sies at det skal være ledig kapasitet i andre fylker, men når det kommer til stykket, viser det seg å være vanskelig å få tak i den kompetansen som vi ønsker. Vi er først og fremst på jakt etter hjelp til egen vegprosjektering, samtidig som vi selger slike tjenester til andre fylker som en spesialistoppgave i Region sør. Det er mulig vi kan dekke noe av behovet ved omstilling internt. Det arbeides for tida slike tanker.

Trafikkavdelingen leverte 31. mars sitt effektiviserings- og omstillingsprosjekt TEO. Dette skal behandles videre i etaten og i forhandlinger med organisasjonene. Forslaget omfatter bl.a. reduksjon av antall seksjoner/distrikter.

Vegdirektoratet har sagt at fylket skal ta kontakt med Statens vegvesen Vest-Agder for å vurdere samarbeid om trafikk-tjenester i forbindelse med Evje veg- og trafikkstasjon. Direktoratet sier ellers at trafikkavdelingen er veldrevet, med en nøktern administrasjon.

Vegdirektoratet er ikke helt tilfreds med at administrasjonsavdelingen ikke når effektiviseringsmålet innen år 2003, og ber om en ny vurdering av dette. Vi regner med at vi vil klare dette nokså greit, og skal sende en ny vurdering tilbake. Vegdirektoratet sier vi bør vurdere samarbeid med andre fylker om administrative tjenester. Administrasjonssjef og seksjonsledere har hatt et møte med Telemark og Vest-Agder om dette, uten at vi kom fram til en konklusjon. På en del områder hjelper vi hverandre allerede.

2000 MULIGHETER I NYTT BYGG

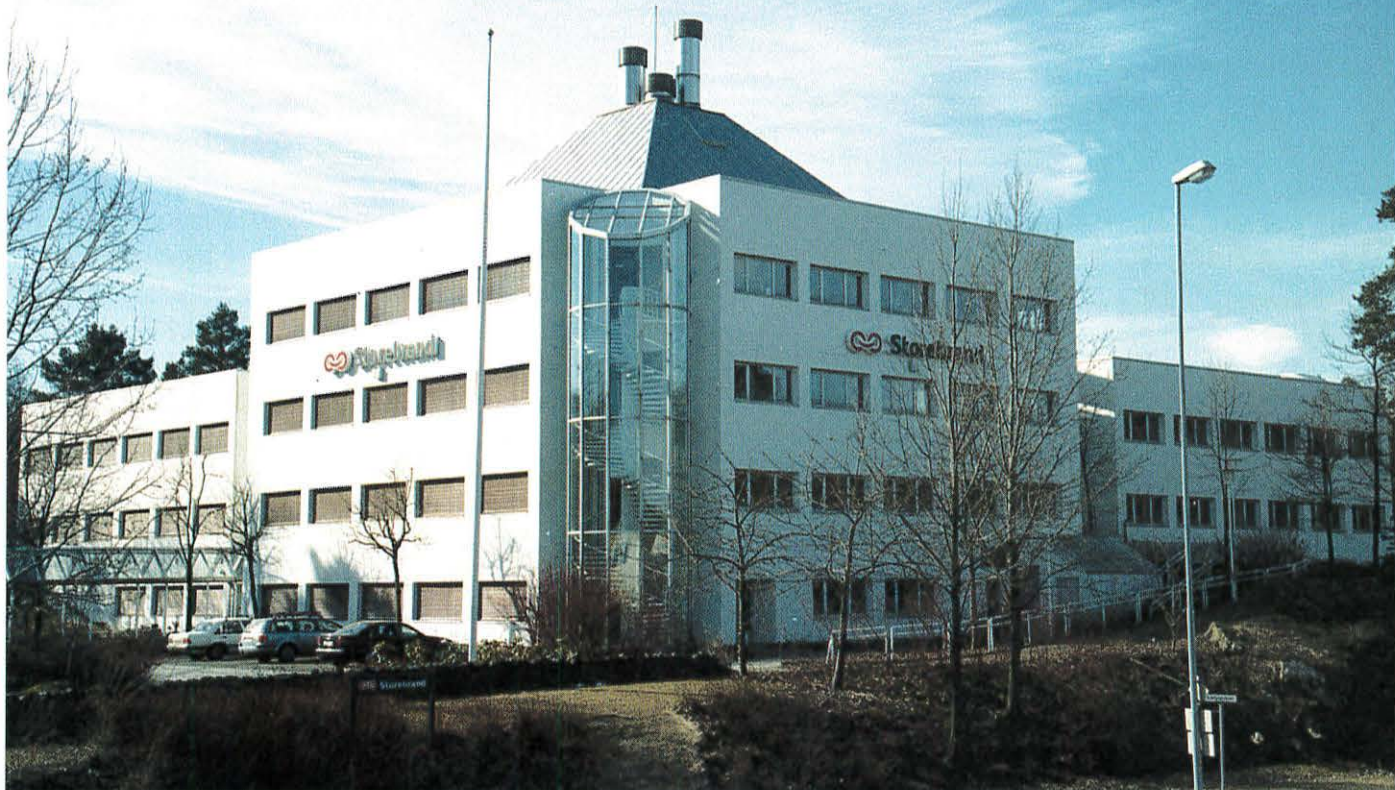
Parallelt med effektiviserings- og omstillingsprosjektet på initiativ fra Vegdirektoratet, har Aust-Agder arbeidet med sitt eget prosjekt "2000 muligheter".

Vi må finne fram til en romløsning for det nye vegkontoret i Storebrand-eiendommen på Harebakken innen utgangen av året. Vi vil først gjøre en grundig jobb med å beskrive behovet ut fra en organisasjon som skal bli mest mulig effektiv og fgleksibel, og velge løsninger ut fra dette.

Da Olav Ellevset begynte som vegsjef, såhan det som svært positivt at vegkontoret skulle få nye lokaler. Det var en god anledning til å se på organiseringen av kontoret og velge en kontorløsning ut fra dette.

Avdelingene er nå tenkeboksen med en del spørsmål om vegkontorets framtid som prosjektgruppa ønsker å belyse. Svarfrist er 1. mai. Stoffet skal arbeides av arkitekten, som skal presentere sitt forslag til romløsning 1. juli.

I mars ble det gjennomført et miniseminar sammen med arkitekt og konsulent. Her forsøkte vi



å tenke framover. Diskusjonen etter seminaret har til dels vært høy. Mange har uttrykt frykt for at de ikke lenger skal få sitt eget kontor med dør som kan lukkes.

HVOR SKAL VEGSJEFEN SITTE?

Prosjektgruppa har besøkt en rekke bedrifter og offentlige kontorer i distriktet for å se på forskjellige kontorløsninger. Materiale fra befaringene stilles nå ut i kantina på vegkontoret.

Blant diskusjonstemaene er vegsjefen og ledergruppas organisering og plassering i det nye bygget. Mens vegsjefens kontor i dag ligger så langt fra inngangen som mulig, snakkes det nå om betydningen av at vegsjefen og ledergruppa skal være mest mulig tilgjengelig både for publikum og de ansatte.

–Hvilke konsekvenser får dette for den fysiske plassering både av vegsjefen og vegsjefens ledergruppe?

–Det kan godt tenkes at både informasjonskonsulent Inger Sigridnes, vegsjefen og andre kanskje bør plasseres lett tilgjengelig i nærheten av inngangen.

Vi håper å få til et vegkontor som tar vare på det gode samarbeidet vi har i dag, og at de gode sosiale prosessene blir styrket. Vi har også respekt for folks behov for å arbeide uforstyrret og samtale og konferere fortrolig.

Jeg håper vi får gode fellesarealer og formelle og uformelle møterom av ulik størrelse. Hittil har vi ikke tatt stilling til om hver enkelt skal ha sitt eget cellekontor. Vi vil først beskrive behov på en måte som gjør at vi kan skreddersy løsninger. Det kan bety at ikke alle får det akkurat som de vil med utsikt og så og så mye vindusglass.

Dette er en prosess som tar tid. Nå har vi muligheten til å utforme en arbeidsplass for framtiden. Her må vi også tenke på mulighetene for rekruttering. Vi har inngått kontrakt om bygget for 15 år. I løpet av den perioden vil mange av de nåværende ansatte ha sluttet, og må erstattes av yngre mennesker med andre behov og samarbeidsvaner. Fylkessammenslåing, regionale vegkontorer m.m. er også en usikkerhet vi må leve med.

På trafikkavdelingen diskuteres også muligheten for en bedre utnyttelse av Arendal trafikkstasjon. Her er det fra før mye publikumsrettet virksomhet og ledig plass. Det er viktig at vi løfter på alle steiner og tenker alle tanker, også de som kan synes kjetterske.

Storebrand vil stå for ombygging og innredning av bygget på Harebakken, mens Statens vegvesen skal bekoste belysning, it-opplegg og møbler. Innflytting skal skje senest 1.8. 2002. Hvis vi ser gode organisasjonsmessige løsninger, kan det godt tenkes at det blir gjort endringer ved lokalene på Skydebakken allerede før flyttingen. Vi ser også at det kan skje ting i perioden fram til flyttingen som gjør at vi må kaste om på noen av løsningene. Det er derfor om å gjøre å velge mest mulig fleksible løsninger som kan endres på kort varsel.

Ericssons nybygg i Grimstad har en slik fleksibel løsning som gjør det enkelt og raskt å flytte vegger.

Prosjektgruppa har ikke vært på befaring til andre vegkontorer, men har vært i kontakt med andre kontorer som er i forskjellige faser i en flytteprosess. Telemark flytter før påske inn i nybygg, med tradisjonelle kontorløsninger. Sør-Trøndelag flytter i november etter en prosess tanke på andre kontorløsninger der vegsjefen har sagt at han ønsker åpne løsninger og temaløsninger.

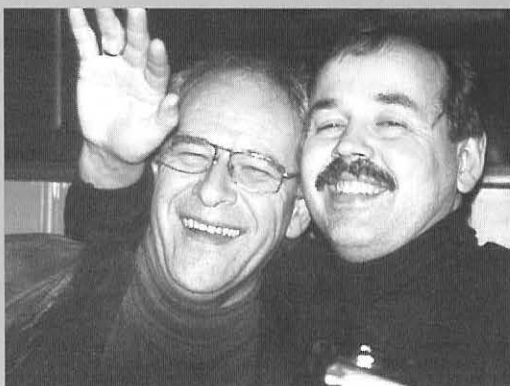
200 muligheter i nye kontorlokaler på Harebakken.





Lykke på reisen

Fredag 11. februar hadde Olav sin foreløpig siste arbeidsdag som vegsjef i Aust-Agder. Denne ettermiddagen var de tilsatte på vegkontoret invitert til en liten tilstelning, hvor bl.a. Olav viste lysbilder fra Tanzania. Det ble servert kaffe og wienerbrød og Olav ble takket for innsatsen så langt, og ønsket tillykke med ny jobb i Afrika. Dog ble det gjort helt klart for han hvor vi mente han egentlig var tilsatt og hørte hjemme. På fredags kvelden var samtlige tilsatte invitert med ut på en pub, hvor snippen satt løst og praten gikk livlig. Både Olav og Anne-Lise var blant de siste som forlot lokalet.



Hallo, alle sammen!

Dette er en liten statusrapport fra tropiske Tanzania med temperaturer mellom 28 og 35 grader Celsius. Etter en dag på et slags pensjonat, noen dager i et leilighets-hotell, så leier vi for tiden et møblert hus med sjøen rett utenfor. Et bra og sikkert sted, men i forhold til prisen på ca 20000 kr i måneden er det både lite og varmt selv om det er aircondition og egne bad på alle rom. Det er terrassene vi bruker.

Så akkurat nå sitter vi på den ene terrassen og nyter en hvitvin til det svake suset fra en vifte i taket og ser utover solnedgangen over Msasani Bay. Trass i at dette høres idyllisk ut så ser vi oss likevel om etter noe annet, men i mellomtiden er det greitt. Husprise-ene i Dar es Salaam er helt ville, men de skal visstnok være på tur nedover nå. Det er visse økonomiske nedgangstider, som hovedsaklig skyldes at presidenten kjører så hardt på antikorupsjon at mange har mistet sitt forretningsmessige fundament. Utrolig, men faktisk sant. En sunn utvikling, men meget tung med masse skjær i sjøen.

Anne Lise har ikke funnet noe å gjøre ennå, så dagene kan nok falle lange. Men det er likevel mye å følge opp og finne ut når en skal etablere seg, og mye tar tid å finne ut av. Hun begynner nå å bli vant til kjøre stor bil igjen, men trafikken her er jo dessuten så kaotisk at det kan jo også være greitt både å sitte høyt og noe tryggere.

Ingen regler fungerer, man må bare passe på at man ikke kolliderer eller kjører på noen. Rett og slett. Men det er verre å sikre seg mot det enn hjemme. Vi har altså fått den ene bilen, så nå er vi ganske mobile. Her er bil et nødvendig onde, av rent sikkerhetsmessige grunner. Omfattende gåing og sykling blir for risikabelt med hensyn til robbing.

De miljømessige aspekter som opptar mange i Norge hva angår bilhold mv, gjelder ikke her. På mange måter er dette den omvendte verden av det vi har hjemme. Men fascinerende. Det vi i Norge tar som selvfølge er ingen selvfølge her. Men med hensyn til hva man kan få kjøpt så er det meget store forandringer siden vi først kom hit for 15 år siden i 1985. Nå får man kjøpt det aller meste. Men importerte ting er stort sett noe dyrere, bortsett fra tobakk, øl og det som noe sterkere er.

Den økonomiske og forvaltningsmessige utviklingen står fortsatt langt tilbake. Men på mange andre områder er de langt mer utviklet enn oss i nordlige Europa, der det ikke er stort mer enn ti tusen år siden isen smeltet og vår kultur kunne begynne og utvikle seg. Rester av det eldste mennesket som er funnet på jorden er funnet nettopp her i dette

Hektisk hverdag i Dar es Salaam

landet, i Kigoma regionen lengst vest i landet, og er så vidt jeg husker mellom 3 og 4 mill år gammelt.

Så det er ganske klart at innenfor mange sosiale og mellommenneskelige områder er det meget gamle kulturer som har mange kvaliteter og mekanismer som er ukjente for oss. Generelt tar de nok langt bedre vare på hverandre enn tilfellet er oppe i nord, både når det gjelder nær familie, men også de som kommer f.eks. fra samme landsby eller endog samme stamme.

For to uker siden dro vi en helg til Moshi, (60 mil nordover) for å besøkte gamle venner fra Mandal, Birgit og Amund Andersen (han jobbet tidligere i VA vegvesen). De pleier å bo her nede om vinteren. Da fortalte noen lokale om hvordan selv to stamme-grupper innen samme hovedstamme, chagga'ene, levde så adskilt fra hverandre at de ikke forsto hverandres språk. Med bil er det mindre enn en halvtime i mellom, oppe i åssiden av Kilimanjaro. Er det ikke snedig? Skulle tro at folk i Arendal alltid har forstått folk i Froland. I senere år har jo swahili blitt et felles språk for hele Tanzania, og store deler av østafrika, men stammespråkene og dialektene er fortsatt intakte og tildels meget forskjellige.

På jobben er det hektisk, og mye var veldig uavklart når jeg kom. Tildels var det uklart hva vi skulle ha ansvar for, og enkelte ting har de tydeligvis ikke villet ta stilling til før jeg kom. Dette gjelder f.eks. ferjene, verkstedene, laboratoriene, vektstasjonene, men det viktigste var at det var meget rotete hvordan vi i det hele tatt skulle styres. Det var foreslått at vi skulle ligge under vegfondets styre. Men det viste seg jo at de ikke hadde særlig peiling på hva slags rolle de skulle ha, så de forventet faktisk at anbud og entrepriser skulle forelegges de til godkjenning.

Selvsagt helt uakseptabelt, så vi har sørget for å få vår hovedrelasjon til statssekretæren i Ministry of Works i stedet. Han er både fornuftig og pragmatisk, og skjønner hva dette dreier seg om. Vi etableres nå under et lowerk som gjelder executive agencies, men når vi får laget en ny veglov kan dette skreddersys vegsektoren på en enda bedre måte. Ingen stillinger var utlyst når jeg kom, så vi ligger to måneder etter bemanningsprogrammet. Men de siste ukene har vi hatt helsides annonser i tre aviser her for å besette fire direktørstillinger, en sjefs-regnskapsfører og en juridisk rådgiver. Blir interessant og se på responsen. Så dette blir spennende.

Vi skal jo utvikle et vegvesen basert på rent forretningsmessige prinsipper, kanskje kan dette være interessant også for Norge? Som nevnt er et eget lovverk her utviklet for det de kaller executive agencies, noe som kan sammenlignes med f.eks. Telenor i Norge. De er statseid, men kan operere i fri konkurranse med privat sektor. Noen som vil være med på det?

Dagens bemanning innenfor vårt område er i dag ca 1800 ansatte, og enkelte forslag går ut på at vi på landsbasis bør gå ned til ca 850 ansatte. Jeg tror at vi bør bli enda mindre, rundt 400, og basere oss på et meget slankt hovedkontor i Dar es Salaam og heller satse mer på en desentralisert struktur med fire soner som hver har i gjennomsnitt 5 regioner/fylker under seg. Og i stedet sørge for at rutiner og databaserte støttesystemer er meget

gode og standardiserte. Vi inngår akkurat nå avtale om kjøp av et større økonomisk styringssystem der alt blir trådløst online fra hele landet, innsyn i bankkontoer, eiendommer, utstyr, prosjektstyring, kjøps- og anbudssystem, regnskap mv blir integrert i et system. Systemet kalles Platinum, og er en konkurrent til Oracle Finance som vegvesenet hjemme bruker.

Jeg synes imidlertid Platinum ser langt mer lovende ut for å si det slik. Identifikasjon av alle både finansieringskilder og utgifter blir nokså tilsvarende det vi har hjemme, og mulighetene for intern og ekstern revisjon og innsyn er veldig bra. Et meget transparent system, noe som trengs her for å unngå korrupsjon og diverse annet.

Fortsatt er det 1. juli som er vår magiske dato, men pågående anlegg er det nok ikke aktuelt å overta da. Vi vil helst bare ta ansvar for det vi har forberedt fra starten av. Fra scratch er det mye som skal testes ut og knyttes sammen. Operasjonen er stor nok selv om det fra 1. juli bare begrenser seg til alt vedlikehold.

Beste hilsen og med ønske om en fin vår til dere alle fra Dar es Salaam (på e-post).

Olav



Bilistene krever sommerhastighet på vinterveg

–Det har vært verre vintere, men denne har vært av de verste når det gjelder nedbørmengde. Det har vært mye snø, mye mildvær, mye glatte, mye strev – og mye kjeft, sier formann Sigmund Løyning i Setesdal produksjonsområde.

Han inngår i vinterberedskaper i Setesdal med forskjøvet arbeidstid fra kl. 3 til kl. 8, som skal kontrollere vegforholdene før morgentrafikken starter, og kalle ut nødvendig mannskap for strøing og påse at brøytingen går etter avtalt standard.

–Med dårlig vær kan den uken du har beredskap være toff. I den øvre delen er temperaturen stabil, og snøbrøytingen går greit med våre innleide brøytemannskaper. De rykker ut når det har falt en viss mengde snø. Det vanskeligste er strekningen fra Valle og sørover, der temperaturen i store deler av vinteren har svingt rundt frysepunktet. Vi har hatt en god del regn som fryser på bakken. Det har vært glatt noen ganger, og kritikken har til dels vært berettiget, men etter min oppfatning overdrevet, sier Løyning.

Kritikken har kommet fra bussjåfører, taxi og en del andre. Sorlandsportens medarbeider møter Løyning, produksjonsleder Torbjørn Borgi og fungerende distriktsleder for Setesdal trafikkdistrikt, Sigurd Wiberg like sør for Berdalsbru i Bykle, der Løyning har

drevet snørydding for Bykle kommune. Det var varmt solskinn og bart på vegen helt fram til Hovden.

–Vintervedlikeholdet på rv 9 drives av Setesdal produksjonsområde etter funksjonsavtale med Setesdal trafikkdistrikt. I vintersesongen, fra 15. oktober til 15. april har vi en driftsvakt med forskjøvet arbeidstid med arbeidsstart kl. 3 om morgenen. På grunn av de store avstandene, er det en vakt for den sørlige delen av strekningen og en for den nordre. Vaktens hovedoppgave er å kontrollere forholdene og kalle ut strømmannskap når det er nødvendig, sier Borgi.

I ordinær arbeidstid arbeider produksjonsavdelingens folk med nødvendig vintervedlikehold. Etter arbeidstid kl. 15 og i helgene viderekobles telefoner til Evje veg- og trafikkstasjon direkte til VTS i Porsgrunn, som kaller ut strøbil når det er ekstra glatt. Det har nok hendt at trafikkanter har hatt problemer med å nå fram til den sentrale trafikkssentralen, som heller ikke har lokalkunnskap om vegforholdene i Setesdal.

–Det som er viktig å understreke, er at rv 9 vedlikeholdes som en vinterveg, sier Wiberg. Det betyr at sammenhengende snø- og isdekke er akseptabel standard. Produksjonsavdelingens driftsvakt måler friksjonsforholdene på vegen. Når det er særlig glatt, under friksjonskoeffisient 0,25, beordres det sammenhengende strøing. Dette skal være utført innen to timer for strekningen Vest-Agder grense – Evje og innen fire timer for resten av rv 9. Brøyting og snø- og ishøvling utføres også etter standard for vinterveg. Dette ser det ut til at bilførerene ikke vil akseptere. De mener de skal kunne kjøre like fort om vinteren som om sommeren. Rutetidene for Setesdals bilruter er for eksempel de samme om vinteren som om sommeren.

Det har vært noen ulykker på rv 9 i vinter. Bl.a. har det vært ulykker i tunnelene i Bykle etter at biler har dradd med seg snø og slaps inn i tunnelmunningen, som har frosset og gitt farlige forhold inne i tunnelen.





Formann Sigmund Løyning, produksjonsleder Torbjørn Borgi og fungerende distriktsleder for Setesdal trafikkdistrikt, Sigurd Wiberg arbeider for å holde god vinterstandard på rv 9.

-Vi følger med i vær- og temperaturforhold og forsøker å være på vakt på steder der vi har erfaring for at det kan oppstå problemer ved bestemte temperaturer. Vi bør prøve å bli enda flinkere til å forutse når og hvor det kan bli farlig glatt. Men i vinter har vi hatt uvanlige forhold med regn som skyller vekk strøsand fra vegen, og regn som fryser på bakken oppå strøsanden. På den nedre strekningen går trafikken så fort at strøsand lett blåser av vegen.

I 1999 ble det på riks- og fylkesveger i Setesdal trafikkdistrikt brøytet totalt 143000 km. Det gikk med ca. 8000 kbm. strøsand. I januar og februar i år ble det brøytet 56000 km og brukt snaut 4000 kbm. strøsand, altså halvparten av forbruket i hele fjor.

I et åpent brev til Statens vegvesen Aust-Agder og til Setesdølen og Agderposten skrev sjåførene i Setesdal Bilruter etter styremøte i Setesdal Transportarbeiderforbund avd. 70 følgende:

Vintervedlikehald - rv 9 i Setesdal og rv 42 Evje-Arendal

I det nye året opplever vi som buss- og godssjåfører i Setesdal Bilruter at erfaringane frå i fjor gjentek seg når det gjeld vintervedlikehald (strøing/skraping).

Den gong sto vi og andre sjåfører fram med massiv kritikk mot vanskelege kjøreforhold stort sett gjennom heile dalen. Også privatbilistar og presse var opptekne av dette.

Etter nyårsskiftet har det igjen vore ekstremt glatt gjennom dalen og t.d. 3. januar kunne Vallesjåføren oppleve at sjølv på dei høgste gira var det uråd å kome fram utan hjulspinn. Kva då med sikkerheta til sjåfør og passasjerar?

Javel, vi skal køyre etter forholda, men kva så med tidene og den servicen passasjerar og godsmottakarar forventar? Det er vel sagt av produksjonsleder Borgi i Statens vegvesen Aust-Agder at rv 9 gjennom Setesdal skal vere "vinterveg". Når den blir til dei grader "vinterveg" som vi ofte opplever, går det på sikkerheten laus!

Vi skjønar at det kan vere vanskeleg å halde oversikten over denne lange vegstrekninga, men skølv ved oppringing med bøn om strøing opplever vi at dette ikkje let seg gjere, enten fordi det ikkje er glatt nok, eller fordi det ikkje er att pengar på budsjettet.

Vår bøn til Aust-Agder vegvesen er fylgjande: Still dei som utfører strøinga friare til sjølv å vurdere tid for naudsynt strøing! Denne vintervegstandarden er ubrukelig for folk flest og transportørar som har ansvar for menneske og gods. Budsjetttrampar for sandstrøing må ikkje stoppe folk frå å kunne ferdast nokonlunde trygt på den viktigaste gjennomgongsvegen frå Vestlandet til Kristiansand. Lat ikkje dette bli ein ny vinter med kritikk av Vegvesenet, så tak på alvor dette med at folk forventar meir i dag enn ei klausulering om at rv 9 skal vere "vinterveg". Sjølv ein vinterveg må vere nokonlunde trygg og ferdast på!

Wiberg har svart på brevet og invitert sjåførene til et oppklaringsmøte med vegmyndighetene. I brevet redegjør han for de retningslinjene som følges i vintervedlikeholdet, men stiller seg også åpen til å vurdere signal som kommer fra trafikantene. Han peker imidlertid på at kjøretøy ikke må brukes uten at det er sikret tilstrekkelig veggrep i forhold til føret. Føreren er ansvarlig for å sikre kjøretøyet, slik at mennesker og gods kommer trygt fram.

Tilrettelegging for **SYKKEL**



Kan redusere behovet for vegutbygging

Av Ottar
Johansen

Undersøkelser i Norge og andre land viser at mange bilreiser kan erstattes av sykkelreiser. Utenlandske byer har oppnådd sykkelandeler på 20–40 pst av antall personturer. Dette gjelder også byer med nordiske værforhold. Satsing på å legge til rette for økt sykkeltrafikk kan bidra til å løse miljø- og trengselsproblemene i byer og tettsteder, og redusere behovet for å bygge ut større vegkapasitet. Mer bruk av sykkel vil ha stor betydning for folkehelsen, og for den enkeltes økonomi. Hvorfor er det ikke flere som sykler, hvis det er så lurt?

Dette spørsmålet reises i høringsutkastet til den nye håndboka "Fysiske løsninger for sykkeltrafikk",

som kom i fjor. Vegdirektoratet har tilbudt å holde kurs om sykkelbruk basert på den nye håndboka, og alle vegkontorer, unntatt ett, hadde i løpet av høsten i fjor, og de første månedene i år, gjennomført lokale kurs. Kurset for Aust-Agder ble arrangert i Arendal 14. og 15. mars, med god oppslutning fra vegkontoret, kommuner, fylkeskommunen, rådgivningsfirmaer, helsemyndighetene m.m.

Svaret på det innledende spørsmålet er ikke enkelt. Å bruke sykkel kan ta litt ekstra tid, og mange er ikke godt nok informert om sykkelens fortrinn. Men det viktigste er kanskje at forholdene for syklistene i Norge er forholdsvis dårlige. Tilbudene mangler, de er fragmenterte, eller dårlig utformet.

Årsmelding for 1999



Statens vegvesen
Aust-Agder

Ulykkessituasjonen

1999 var et tragisk år med mange alvorlige trafikkulykker på vegene i Aust-Agder. Til sammen omkom 20 mennesker, hvorav 10 på E18. Dette til tross for at prosjektgruppen "Krafttak mot trafikkdød" gjennom hele året arbeidet med forebyggende tiltak mot trafikkulykker. Allerede fra januar 1999 ble penger og personell omdisponert for å øke innsatsen mot ulykkene. Stikkord her har vært økt bilbeltekontroll og tungbilkontroll, 8 nye ATK (fotobokser), ulike tiltak rettet mot barn og utradisjonelle samarbeidsformer med ulike ungdomsmiljø. I tillegg har vi innført en rekke fysiske tiltak, slik som redusert fartsgrensene på E18 vest i fylket, bygd fortau, gang/sykkel-veger og miljøprioritert gjennomkjøring på Fevik.

Lokalt engasjement

Aldri har vi opplevd et så sterkt lokalt engasjement for trafikkikkerheten i Aust-Agder. Politikere, næringsliv, interesseorganisasjoner og pressen engasjerte seg i stor grad, særlig i siste halvdel av 1999. Det var de høye ulykkestallene som brakte frem engasjementet. Vi hadde nærmest daglige henvendelser fra mennesker som trengte ulik statistikk, underlagsmaterieil, informasjon og innledere.

Utbygging

Anleggsarbeidet pågikk hele året på E18-parsellen mellom Rannekleiv - Temse. Vegen forventes åpnet som forutsatt i oktober 2000. Men de bebudede bevilgninger til stamvegen i Aust-Agder er så små at med dagens bevilgningstakt vil det gå mange ti-år før E18 i Aust-Agder er forsvarlig utbygd. Og i mellomtiden er det grunn til å frykte en betydelig økning både i trafikkmengde og antall ulykker. Vi så oss derfor nødt til å vurdere en forsert utbygging, finansiert med bompenger. Vegsjefen foreslo derfor bompengefinansiert utbygging både av E18 og riksveg 9 i Setesdal. Det ble raskt lokalpolitisk enighet om slik utbygging av E18, og saken ble videresendt til Vegdirektoratet, som forberedte den for Samferdselsdepartementet. Departementet vil senere legge frem en stortingsproposisjon om bompengefinansiert utbygging av E18 i Aust-Agder. For riksveg 9 var det imidlertid lokalpolitisk uenighet om plasseringen av bommen(e) og prosjektet har så langt ikke funnet sin endelige løsning. I 1999 bompengeselskapet "Aust-Agder Vegfinans A/S etablert".

Plansituasjonen

I 1999 arbeidet vi særlig med planene for Brokelandsheia - Akland, men også planlegging av strekningene mellom Øygardsdalen - Nørholmen og Kjærlingland - Dyreparken krevde en del ressurser. Aust-Agder påtok seg også betalte planoppdrag for andre fylker. Til sammen benyttet vi 4 årsverk til dette. Vi vurderer plansituasjonen i Aust-Agder til å være god, selv om det strengt tatt hadde vært ønskelig at flere av strekningene på E18 var ferdig planlagt.

Produksjonen

Vi hadde en positiv utvikling i produksjonen vår. Resultatet ble langt bedre enn forventet og det skyldes vesentlige tre forhold:

- * Oppdragsmengden økte med 13 mill. kr i forhold til budsjettet
- * Det ble gjennomført vesentlige ressurstilpasninger, spesielt i siste halvår
- * Førjulsvinteren var unormalt gunstig værmessig

Bygningsmassen

I 1999 ble Birkeland vegstasjon solgt. Skarpnes vegstasjon er utvidet med 255 m². Samtidig er store deler av stasjonen ominnredet og modernisert. Dermed er både drift og spesialproduksjon samlet på Skarpnes, sammen med verksted og innkjøp.

Utbyggingen og moderniseringen kostet ca. 7 mill. kroner.

Drift og vedlikehold

1999 satte strenge krav til prioritering av midlene innen drift og vedlikehold av vegnettet. I tråd med Vegdirektoratets mål om 100% standard på vinterdriften, valgte vi å prioritert nettopp vintervegene. Resultatet viser svært god måloppnåelse på brøyting, strøing og salting av vegene. For å klare dette, måtte vi nedprioritere vedlikehold av vegdekke, vegfundament, dreneringssystemer og bruvedlikehold. Vi måtte også nedprioritere renhold av bl.a. rasteplasser og andre vegområder.

Effektivisering

I 1999 ble det for alvor satt fokus på effektivisering av vegvesenet og vi har satt oss som mål å innfri de krav Vegdirektoratet har stilt om 20% effektiviseringsgevinst fram mot 2003. Som en del av omstillingsarbeidet har vi hatt vårt eget prosjekt "2000 muligheter", som skal utvikle en fleksibel og effektiv organisasjon. Vi har inngått leiekontrakt med Storebrand Eiendom om leie av deler av deres bygg på Harebakken fra 2002. Et viktig arbeid i 1999 har vært å diskutere ulike romløsninger på Harebakken, som skal støtte opp om målet om et enda mer effektivt vegkontor.

HMS

Økt fokus på HMS og forbedret rapportering av nestenulykker har gitt positive resultater ved at skader med fravær er halvert i løpet av 3 år. Særlig innen produksjonen har vi hatt en positiv utvikling. F-verdien (antall fraværsdager pga skader pr million arbeidstimer) er redusert med nesten 80%. I tillegg har de personskadene vi fikk i 1999 vært mindre omfattende og ført til færre fraværsdager enn tidligere år.

Vi har det mål at all virksomhet i etaten skal gjennomføres uten at mennesker og miljø påføres skade. Men i 1999 hadde vi 4 ulykker med fravær, samt uhell med utslipp av både røyk og væske til luft og jord. Fokus på HMS må derfor ytterligere økes.

Fylkesveger

Fylkesvegplanen, økonomiplanen og årsbudsjettet lå til grunn for vegvesenets arbeid. Det har ikke vært store avvik i virksomheten i forhold til de rammer og mål som er satt. I tillegg til fylkeskommunale midler er det bevilget tilskudd til fylkesveger via statsbudsjettet.

For drift og vedlikehold har 1999 vært et normalår. Oppgavene er utført i samsvar med vedtatte budsjetter, men budsjettene var for små til at fastsatt standard kunne følges fullt ut. Vinterdriften ble prioritert med den følge at en rekke "sommeroppgaver" måtte reduseres. Slitasjen på vegkapitalen er bekymringsfull.

Fv 8 Furumoveien-Krana ble startet opp i 1997 og slutført i løpet av juni 1999. Fv 51 Birketveit-Kvikshaug ble som forutsatt åpnet for trafikk i februar 1999. Finpuss og påføring av "svart" dekke ble slutført i juni 1999. Fv 211 Strømmen-Kolbjørnsvik fikk parsellen Gullsmedengen bygd. Øvrige parseller mellom Hisøystrømmen og Rennebakken vil bli bygd i 2000. Fv 22 Ingeborgdalen-Havstadbakken kom sent i gang i 1999 og forventes ferdig til ferien 2000. Fv Kloppenebakken ble slutført i 1999 og Sømsveien/Feviktoppen ble påbegynt i 1999 og vil bli slutført i 2000.

Bevilgninger til vegformål

Tall i mill.kr.	1999	1998
Overordnet ledelse/planlegging	9,7	9,3
Fører kort/kjøretøytilsyn	16,5	12,2
Drift/vedlikehold riksveger	98,1	96,7
Nyanlegg E18	85,0	50,0
Nyanlegg øvrige riksveger	0,0	15,2
Gang-/sykkelveger/trafikkisikrings-/miljøtiltak	16,1	13,3
Planlegging/grunnerverv	8,6	10,4
Sum riksveger	234,0	207,1
Drift/vedlikehold/forbedr./forsterkn.fylkesveger	44,1	45,4
Nyanlegg fylkesveger	4,0	4,0
Trafikkisikrings-/miljøtiltak	4,5	4,9
Nyanlegg gang- og sykkelveger	1,2	2,0
Diverse tjenester	0,2	0,2
Sum fylkesveger inkl.statstilskudd	54,0	56,5
Sum rikveger og fylkesveger	288,0	263,6

Som det fremgår av tabellen utgjorde bevilgninger til riks- og fylkesveger 288 millioner kr i 1999, som fordeler seg med 234 millioner kr (81%) på riksveger og 54 millioner kr (19%) på fylkesveger. Sammenlignet med 1998 var det en økning totalt på 24,4 millioner kr eller 9%, og av dette utgjorde 35 millioner kr økning for E18 (Rannekleiv-Temse) og 15,2 millioner kr reduksjon for øvrige riksveger.



Hvordan skal vi legge best til rette for sykkeltrafikk fra Barbu til Arendal sentrum? Oppgaven bød på interessante problemstillinger og mange muligheter, samt en oppfriskende spasertur for kursdeltakerne. Til høyre Trond Berget fra Syklistens landsforbund og kursleder Nils Harald Kraugerud fra Vegdirektoratet



I Nasjonal transportplan 2002–11 er det et mål å legge til rette for redusert biltrafikk og fremme mer miljøvennlig transport. Sykkel omtales som et effektivt, arealbesparende, helsebringende og rimelig transportmiddel med potensial for økt bruk, sa fung. vgsjef Gunnar Lien, da han orienterte om sykkelens rolle i Nasjonal transportplan og Statens vegvesens politikk for tilrettelegging for bruk av sykkel.

Det er utarbeidet forslag til retningslinjer som sier at staten er ansvarlig for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder og sammenhengende ruter langs riksveg. Forslaget er utarbeidet av Vegdirektoratet, og skal vedtas av Samferdselsdepartementet. *(Forts neste side)*

Sentrale kampanjer og lokale tiltak

Krafttaket mot trafikkdød fortsetter i år, forteller prosjektsekretær Kjell Pedersen. En hovedsak i årets aksjon blir å følge opp den sentrale kampanjen "Bilist 2000". Bilimportørenes Landsforening har tatt initiativet til kampanjen. Stortinget og Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen representere de offentlige interesser i kampanjen. Bilimportørene har fått med seg en rekke organisasjoner, institusjoner og bedrifter i det som skal bli den største dugnad for trafikksikkerhet som noen gang har vært i landet.

Den bærende ideen i "Bilist 2000" er at trafikksikkerhet skal lønne seg. Hver enkelt bilist blir bedt om å undertegne en individuell kontrakt med kampanjen, der han eller hun lover å bruke bilbelte og respektere fartsgrensene. Kontrakten er innmelding til "Bilist 2000". Hovedelementene i kampanjen er helt i tråd med Statens vegvesens satsing på trafikksikkerhet, og kommer i tillegg til våre egne informasjonskampanjer, sier vegdirektør Olav Søfteland.

Alle som undertegner kontrakten og slutter seg til kampanjen, blir med i trekning av en rekke premier som f.eks.

sikkerhetsutstyr, dekk og bensin. Den flotteste premien er biler: Det skal trekkes ut en bilvinner hver måned.

Ansatte i organisasjonene som deltar får et forsprang på alle andre i påmelding til "Bilist 2000". I

tida fra 3. til 16. mars ble det gitt intern informasjon om kampanjen, sier vegdirektøren, og oppfordrer alle ansatte i vegvesenet om å delta i kampanjen. Dette er også et godt HMS-tiltak.

Jeg understreker samtidig at det vil ta seg dårlig ut om ikke alle som kjører "gule biler" holder fartsgrensa og bruker bilbelte, sier vegdirektøren.

Offisiell kampanjestart var 16. mars. Totalt 29 organisasjoner og bedrifter står nå bak kampanjen. Aldri før har så mange gått sammen om det felles mål å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken. Kampanjen retter seg direkte mot vår atferd i bilen. Holdningene våre til fartsgrensene, bilbelte og promille kan gjerne være gode, men det er ikke alltid vi følger våre gode intensjoner når vi først sitter bak rattet. Det er meningen at kampanjen skal snakke til både hode, hjerte og lommebok.

MORALSK FORPLIKTENDE – KANSKJE LØNNSOMT

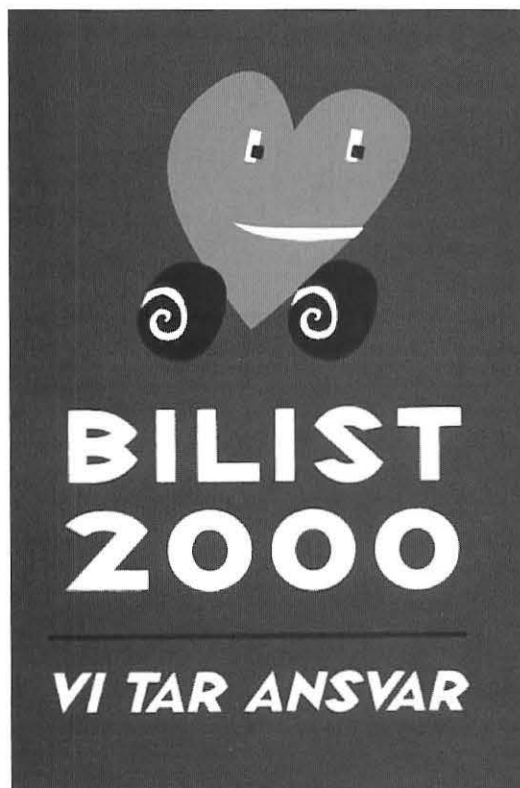
Hver enkelt bilist som ønsker å bidra til bedret trafikksikkerhet kan bli medlem i "Bilist 2000". Medlemskapet er gratis, og kan til og med være lønnsomt. Som medlem får man tilsendt en velkomstpakke med kampanjens klistremerke som kan festes på bilen. Dette gir et viktig signal til andre trafikkanter om at de må ta ansvar i trafikken.

Avtalen med "Bilist 2000" er ikke juridisk, men den er moralsk bindende. Avtalen kan også være lønnsomt: Medlemmene er automatisk med i et gratislotteri med jevnlig utlodning av nye biler, dekk, bensin, forsikring og bilutstyr.

Krafttaket vil også engasjere seg i andre sentrale kampanjer, som "Sykkel for livet" i mai, som vesentlig retter seg mot syklistgruppen fra 25–40 år. I juni blir det bilbeltekampanje i samarbeid med forsikringsbransjen og i forbindelse med skolestart rettes oppmerksomheten igjen mot seksåringene på skoleveg.

LOKALE TILTAK

Også i år arbeides det med en rekke rent lokale tiltak. Det er gitt tillatelse til et prøveprosjekt med å legge en stor utgave på 1,20 x 3 mav skiltet barnskoleveg ned i vegbanen der vegen passerer forbi en



skole. Formålet er at bilistene skal bli mer oppmerksom på den ekstra trafikfaren enn ved det ordinære trafikkskiltet.

Søknad om dette ble avslått av Vegdirektoratet i fjor. Men nå er det gitt tillatelse til et prøveprosjekt med tilhørende hastighetsmålinger.

Det arbeides også med mulighetene for legging av profilert midtlinje som varsler bilistene med en spesiell lyd når de er i ferd med å kjøre over i feil kjørefelt på nye E 18 Rannekleiv–Temse som skal åpnes til høsten. Dette kan bli aktuelt også på andre strekninger på E 18. Tanken er den spesielle midtlinjen skal varsle bilister som på grunn av uoppmerksomhet, eller fordi de er søvnige, er i ferd med å krysse midtlinjen.

Krafttaket søkte i fjor om å få anledning til å overføre en mill. kr fra investeringsmidler til økt politikkontroll på E 18 gjennom fylket. Økt kontroll anses som et effektivt og rimelig middel for å redusere de alvorlige ulykkene. Vegdirektoratet ville imidlertid ikke tillate en slik omprioritering av midler.

Krafttaket søkte i fjor også om å få kjøpe inn tre laserpistoler for fartsmåling for plassering i Arendal og Kristiansand politidistrikter. Politiets materialtjeneste kunne ta imot en slik gave, men ville forbeholdt seg retten til å velge hvor i landet pistolene skulle brukes. Senere er det godtatt at pistolene skal brukes i fylket, og nye laserpistoler er nå plassert i Risør, Arendal og på Evje.

Krafttaket har også arbeidet med spørsmålet om hastighet på E 18, særlig den nye strekningen Rannekleiv–Temse. På Stølen–Rannekleiv er det 90 km/t, og spørsmålet er om den nye strekningen skal få samme hastighet. Dette er ennå ikke avgjort.

Det har vært mye oppmerksomhet om trafikksikkerhet i fylket det siste året. Det er nok å nevne den vellykkede aksjonen for bedre stamveg gjennom fylket. Agderposten i vinter hatt en god artikkelserie om trafikksikkerhet. Direkte og indirekte har Krafttaket medvirket til dette.

ULYKKESGRUPPE I FUNKSJON

Det er nå etablert en ulykkesanalysegruppe i fylket med Bjørn Olstad som leder og Nils Magne Rakvåg og Kjell Pedersen som medlemmer. Gruppen skal undersøke dødsulykker og meget alvorlige ulykker, hovedsakelig på E 18, men også andre steder, og særlig være oppmerksom på ulykker der tunge kjøretøyer er innblandet. Gruppen arbeider allerede med sin første sak, en dødsulykke ved Svarthøl rasteplass nær avkjørselen til Risør, der to eldre kvinner omkom.

Gruppen skal rykke ut til ulykkessteder og gjennomføre en undersøkelse som går lenger enn politiet. Den skal særlig konsentrere seg om de trafikkmessige forhold og forsøke å finne årsaken til ulyk-



ken. Den skal intervju vitner og innhente opplysninger og dødsårsaker, skadeomfang m.m. fra sykehuset. Skader ved forskjellige biltyper, bruk av sikkerhetsutstyr som airbag o.l. er også av interesse.

Lars leder polonaisen i "Ball Pro Patria"

"Ball Pro Patria", reserveoffiserenes ball til ære for Kongen og Fedrelandet, er noe av det mest elegante i Arendals selskapsliv. Første helg i januar hvert år trekker offiserene i sin staseligste gallauniform og inviterer samfunnets topper og offiserskollegaer til festmiddag i Arendals rådhus. Festlighetene innledes med Kongens skål. Etter en gallamidag åpner dansen med polonaise. Neste år er det kaptein Lars Espeland, overingeniør i trafikkavdelingens vegseksjon til daglig, samt skog- og sauebonde på Vegårshei, som skal føre an i polonaisen.

Av Ottar Johansen

Jeg kan ikke huske vi fikk undervisning i dans på befalsskolen, sier Lars, som gleder seg til neste års ball i Festiviteten i Arendal rådhus. Dette er selv sagt en strålende ramme rundt offiserene med gull og stjerner, og deres vakre kvinner.

–Det skal være elegant og stilig, men vi kommer langt med vanlig folkeskikk. Det bør jo være pensum i folkeskolen. Dessuten har jeg deltatt i Ball Pro Patria 10–12 ganger, så jeg vet hvordan det skal ledes. Thorleif Bredesen har hittil vært primus motor for festlighetene i januar. Nå er det styret som har overtatt ansvaret, og som leder for Norske reserveoffiserers forbund, avdeling Arendal og omegn, er det Lars som har ansvaret for ballet, en årlig foreteelse de siste 21 år. Han understreker at han får god hjelp av dyktige og erfarne folk i styret.

–Ballet er en stor begivenhet for vår forening, og en viktig markering av et avsluttet år. Vi synes det er trivelig å gjøre det med litt stil. Antrekk er gallauniform eller smoking. Lars stiller selv i infanteriets og heimevernets sorte gallauniform, med markerte røde render i buksene, og røde tegninger på jakken.

Militære dekorasjoner hører med til gallauniformen. Her er Lars glad for at han ikke har annet enn fredelige ferdighetsmerker i skyting, idrett, marsj o.l.

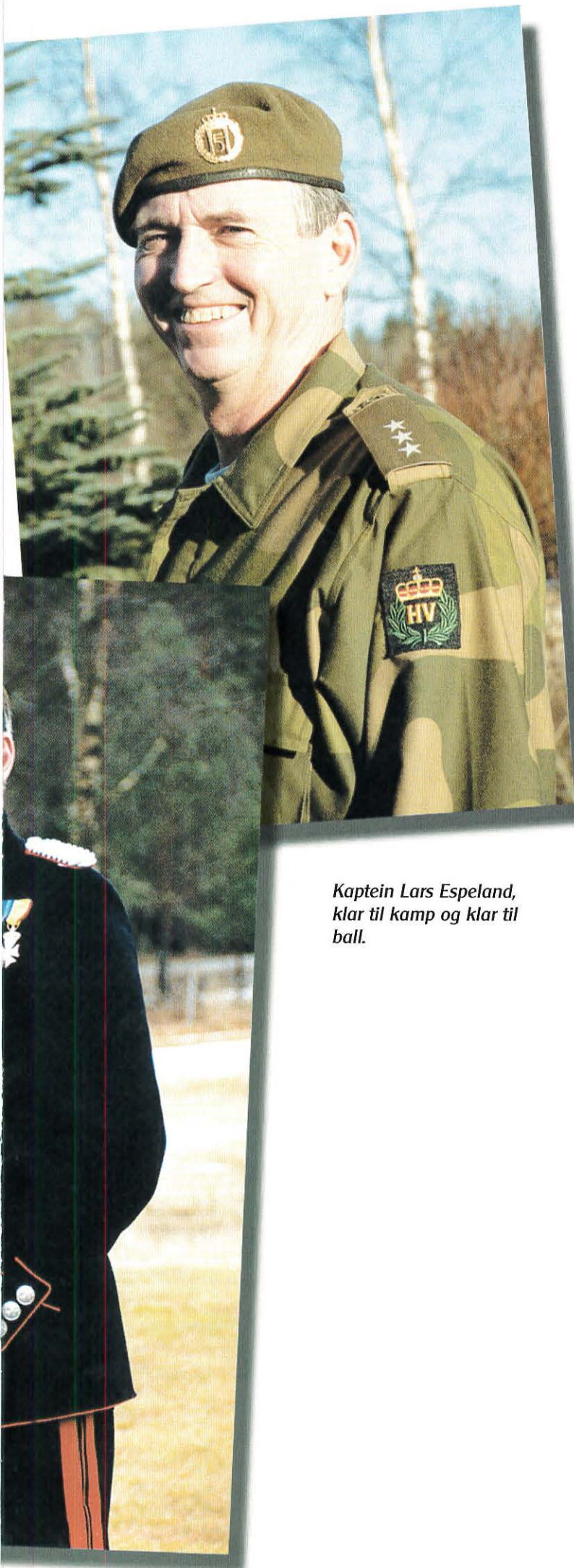
Det er etter hvert blitt en del offiserer som bruker gallauniformen ved ulike festlige anledninger, som bryllup og 17. mai. Lars har brukt uniformen i flere bryllup det blir nesten som en bunad. Men den er litt varm, og passer best å bruke i den kjølige årstida.

Lars kan se tilbake på en lang militær karriere. Allerede i 1963 begynte han på militær realskole og videregående skole, et godt alternativ for en ung vegårsheing som likevel måtte flytte hjemmefra for å få utdanning. Deretter fulgte befalsskole og plikt-tjeneste, totalt nesten 7 år i uniform, både i Nord-Norge og i sør. Nå er han, med kapteins grad, sjef for Vegårshei heimevernsområde, med kommando over 150–160 mann fra Risør, Vegårshei og Gjerstad.

UFORMELL DISIPLIN

–Det er ikke dermed sagt at vi ikke har disiplin. Det er en høyst oppegående styrke. Årets øvelsesuke startet 3. april. HV har en rekke oppgaver i en krise-





*Kaptein Lars Espeland,
klar til kamp og klar til
ball.*

situasjon. Vi skal sikre kommunikasjon på E 18 og på vegene i dsitriktet ved beredskap og mobilisering. Vi skal også sørge for vakthold ved en rekke viktige objekter.

–Og du er kaptein Espeland?

–Nei, i heimevernet er vi uformelle, der er jeg bare Lars. Alle vet hvem jeg er, det er stort sett naboer og kjente som er med i styrken. Vi er uformelle, men det er ikke dermed sagt at vi ikke har disiplin!

Norske reserveoffiserers forening er en sammenlutning av norske vernepliktige offiserer innenfor sjø, luft, hær, og heimevernsstyrkene. Hovedsaken er å fremme forsvarssaken og arbeide for at reservebefal får den utdannelse og erfaring som er nødvendig for å gjøre jobben som befal om noe skulle skje.

KJEMPER FOR EVJEMOEN

Akkurat nå er vi sterkt engasjert i debatten om Evjemoens framtid. Vi arbeider for å påvirke politikerne til å opprettholde denne viktige delen av landsdelens forsvarsstyrke. Vi må huske på at den skal dekke hele sørvestlandet fra Sogn til Aust-Agder, med en fjerdepart av landets befolkning, bortimot 50 pst av landets kraftproduksjon, ilandføring av hovedtyngden av landets oljeproduksjon, mye tungindustri og naturressurser. Forsvinner Evjemoen, har vi nesten ikke noe landforsvar igjen for denne viktige landsdelen. Hele forsvarsstyrken vil være sentralisert til Østlandet og Nord-Norge.

Ellers har vi i forsvaret den samme diskusjonen som i vegvesenet: I en tid med mindre ressurser må vi rasjonalisere og effektivisere og bruke mest mulig av pengene i den kvasse enden. Det er det samme som at vegvesenet vil ha mest mulig av penge ut på veien.

–Og sterke røster taler for et mer profesjonelt forsvar med mindre vekt på vernepliktige?

–Vi er sterkt i mot å fjerne verneplikten. Den er et viktig grunnlag for å produsere gode soldater. I land som har avskaffet verneplikten, ser vi at bare de som ikke kommer inn andre steder, søker til forsvaret. Jeg ser ingen motsetning mellom profesjonalitet og verneplikt. Ved verneplikt får forsvaret også tilgang til viktig sivil kompetanse.

HVEM ER FIENDEN?

–Hvem er fienden, etter at Sovjet gikk i oppløsning?

–Fiendetrusselen er ikke den samme som før. Det er også noe av grunnen til at forsvaret får reduserte midler. Her bruker jeg gjerne å vise til historien: I hvert hundreår fra 14–1500-tallet har Norge vært i krig. I forrige århundre hadde vi fire situasjoner da det kunne ha gått galt for vårt land:

Unionsoppløsningen i 1905, da vi var på randen av krig, den første verdenskrig, der vi var heldige og slapp unna, 1940 da det gikk virkelig galt, og den kalde krigen, som gikk bra fordi vi hadde et rimelig bra forsvar. Ingen kan spå hva som vil skje om 10 år. Det tar mange år å trene opp en militær avdeling og det tar 10–12 år å trene opp en kompanisjef. Enda

(fortsatt neste side)

(fortsett fra foregående side)

lenger tid tar det for en bataljonssjef. Det går fort å rive ned, og det tar lang tid å bygge opp igjen.

MÅ TA INTERNASJONALT ANSVAR

–Må vi også være forberedt på å delta militært i internasjonale konflikter?

–Vi må ta vårt ansvar som andre nasjoner. Tidligere deltok vi mest med støttefunksjoner. Nå deltar Telemarksbataljonen i Kosovo med en stridende styrke, som hevder seg godt. Vi har ellers sårbar teknologi og omfattende oljeinstallasjoner i Nordsjøen. Det er viktig at vi har styrker som kan kontrollere dette. Vi trenger også styrker som kan kontrollere resten av vårt store sjøterritorium. Her trenger vi nok de planlagte nye fregattene. Liksom på vegsiden har vi penger, men politikerne mangler vilje til å bruke dem.

HEIMEVERNET BØR STYRKES

Hvilken rolle bør heimevernet spille i forsvaret av landet?

Heimevernet bør heller styrkes enn svekkes. Over hele landet er det heimevernssoldater klar til å rykke ut på kort varsel, også til sivile oppgaver, ved naturkatastrofer o.l. Vi har detaljert lokalkunnskap. Av et totalt forsvarsbudsjett på 25 milliarder, går bare ca 700 mill. til heimevernet, med en styrke på 80000 mann, fordelt på land- og sjøheimevern.

Heimevernet er som en hobby for meg. Jeg ser på forsvaret som en viktig oppgave, og er motivert for å gjøre en innsats. Samtidig er det en avveksling fra jobben i vegvesenet. Jeg ser det som positivt at folk engasjerer seg i aktivitet utenfor jobben. Siden jeg var guttunge og hørte far fortelle fra krigen, har jeg vært interessert i det militære. Det er viktig at nye generasjoner får kunnskap om vår nære historie. Det er fint at ungdom i distriktet får anledning til å reise til Tyskland og Polen og få et innblikk i hva nazistene sto for.

Alle normale mennesker er i utgangspunktet passifister. Det norske forsvaret bygger på at vi må gripe til våpen som nødverge. Det er helt utenkelig at vi kan delta i en angrepskrig. Hvis karene klager over repetisjonsøvelsen, spør jeg om de stemmer ved valget. Når de fleste sier ja, innrømmer de at de også har vært med på å bestemme at vi skal ha et forsvar i en eller annen form, i hvert fall et heimevern. Det er alle norske partier enig om. De som ikke godtar dette, er motstandere av demokratiet. På samme måten må vi betale skatt for å få rett til sjukepengene.

SAUE- OG SKOGBONDE

På slektseiendommen har Lars 30 sauer som er midt i lamminga når dette leses. Han har 6000 mål skog, som er den andre hobbyen. Fru Åse står for mye av den daglige gårdsdriften, mens Lars driver med rydding og kulturarbeid i skogen. Eiendommen ligger midt i Norges beste elgområde, og elgjakta er en sentral begivenhet med kvote på 5–6 dyr sammen med naboeiendommene.

Jeg trives med å stelle med jord og skau, sier Lars, som nå også har kilos aure gående i et fiskevann som har fått nytt liv etter flere trailerlass med kalk.

Venter på bompengevedtak

–En forutsetning for at vi kan komme i gang med innkreving av bompenger neste år, er at bompengesaken behandles av Stortinget i vår. Når stortingethar fattet vedtak om bompengefinansiering av utbyggingen av E 18, må vi kaste oss rundt. For vedtaket foreligger, kan vi ikke sette en spade i jorda, sier Henrik Duus, saksbehandler for bompengefinansieringen.

–Det vi vet, er at Vegdirektoratet har anbefalt vår søknad for departementet. Prosjektet er også omtalt i Nasjonal transportplan. Hele prosjektet omfatter en investering på 2,3 milliarder. I planperioden er det beregnet 1,6 milliarder, med en statlig andel på 33 pst. og 67 pst bompengeneinntekt, eller totalt 1,1 milliarder i bompenger. Bompengeneinntektene kan stige dersom økningen i trafikkmengde fortsetter som hittil.

Straks et positivt vedtak foreligger, starter byggingen av bomstasjonene på Østerholtheia og på Svennevig i Grimstad. Det vil bli trefelts bom hver retning, en manuell, en for mynt, og en forabonnement med Autopass med rabattordning. Ved gjennomkjøring gjennom fylket vil det bare bli krevd avgift ved den ene stasjonen.

Det arbeides nå også for å komme i mål med en bompengoordning for Setesdal.

Arbeidet med utvikling av vegnettet i Arendal er nå kommet inn i en ny fase. Det skal utarbeides en studie av behovet for vegnett, kollektivtransport og trafikksikkerhet. Finansieringsformer skal undersøkes. Studien skal ledes av en styringsgruppe med adm.sjefen i Arendal kommune, fylkets samferdselsjef og vegsjefen. Vegsjefen har utpekt en prosjektgruppe med Kjell Birkeland, Jon Kr. Storemyr og Henrik Duus.

Fotoboks stjålet på Woie

Natt til torsdag 16. mars ble det automatiske trafikkovertvåkingskameraet på Woie revet ned og stjålet. Kameraet forsvant sannsynligvis mellom kl. 11 og 01 på natta, mener Ole Bjørn Lindland, som er ansvarlig for ATK-enhetene i fylket. Politiets logg viser at det siste bildet ble tatt ca. kl. 11. Tyveriet etterforskes av lensmannen i Moland, som har sikret seg både fotavtrykk og avtrykk fra en bil på åstedet. Også naboer på stedet er avhørt.

Stangen med fotoboksen var revet ned, sannsynligvis med en kraftig bil. Også fundamentet var revet opp. Boksen med kameraet er ikke funnet.

–Slike tyverier er kjedelige, sier Lindland. Utstyret som ødelegges og fjernes er kostbart å erstatte. En ny fotoboks er nå på plass på stedet. Og dette er trafiksikkerhetstiltak som blir satt ut av funksjon, i hvert fall for en periode. Det er åpenbart en bilist som har blitt fotografert av kameraboksen som har begått dette lovbruddet for å fjerne bevis. Vedkommende kan gjerne ha "gått i fella" på dagtid, og kommet tilbake i ly av nattermørket for å fjerne beviset.

Driften av fotoboksene som ble satt opp på E 18 øst for Arendal for jul har ellers gått greit, sier Ole Bjørn. I en periode i mars var kameraene i drift hver dag, både helgedager og virkedager. Mange bilister ble fotografert, men dette avtok etter hvert. Det tyder på at kontrollen har effekt.

–Det er åpenbart mange som kjører over fartsgrensen, men hastigheten er blitt noe lavere etter at ATK-boksene kom opp. Ennå er det ikke foretatt eksakte hastighetsmålinger, men inntrykket så langt er at denne formen for kontroll har god effekt.

–Hva kan gjøres med tyveriene av fotobokser, dette er jo den tredje eller fjerde gangen dette skjer i fylket?

–Vi tester nå ut alarmsystemer og peilesystemer som skal gjøre det mulig å gjøre det mindre fristende å forsøke å fjerne fotoboksene, og øke mulighetene for å finne igjen bokser som blir stjålet, sier Ole Bjørn.



Torsdagstrim – men ikke i arbeidstida

Etter en samtale i hyggelig lag med kolleger på vegkontoret tok Kjell Pedersen og Ole Bjørn Lindland i høst opp spørsmålet om å få i stand en fast torsdagstrim en time i arbeidstida for alle ansatte. Saken ble drøftet med vegsjefen, som syntes det var en fin ide som burde la seg gjennomføre. Treningslokale ble ordnet i fjellhallen på Birkenlund.

Det viste seg imidlertid at saken ikke var så enkel. Administrasjonssjefen fant at det ikke var adgang til trening i arbeidstida. Trening er det blitt likevel, men deltakerne må ta av sin oppsparte fleksitid for å kunne delta i treningen fra kl. 14,30 til 15,30 hver torsdag.

–Vi er ikke fornøyd med dette, og da vi i ettertid fikk vite at de ansatte i Vegdirektoratet har fått anledning til å trene i arbeidstida, har vi sendt en henstilling via Vegavisa der vi krever at ansatte ved vegkontorene

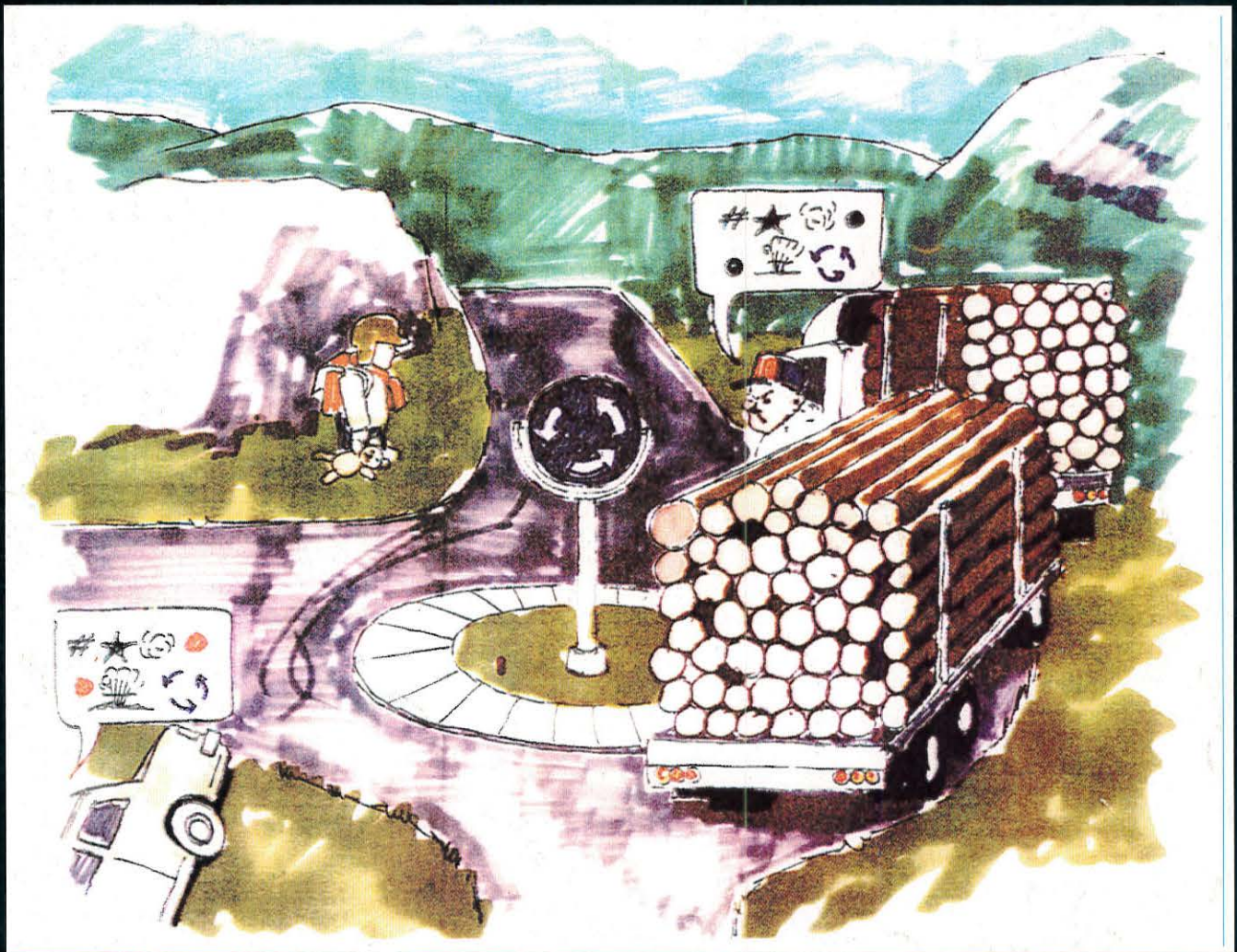


får den samme muligheten, sier Kjell.

Treninga går likevel med liv og lyst med Kjell som trener. 12–15 deltakere møter fast opp i fjellhallen og trimmer under Kjells myndige ledelse: Først grundig oppvarming med lett tøying og litt styrketrening, deretter hard basketball i 15–20 minutter, og til slutt fotball, før avsluttende uttøying.

–Mange ønsker et trimtilbud på arbeidsplassen. Det er bra for helsa, og det styrker samholdet og det sosiale arbeidsmiljøet i en omstillingsperiode som for mange kan være frustrerende.

Det er for tida mange som har problemer med musearmer og stiv nakke og skuldre. Vi mener derfor at arbeidsgiveren bør støtte et initiativ som dette, sier Kjell. Vegvesenet betaler imidlertid halleie, og har bekostet innkjøp av noe utstyr.



Rundkjøring til besvær på Byglandsfjord

Setedal har fått sin første rundkjøring. Den ble satt opp på Byglandsfjord i fjor etter ønske om tryggere trafikkforhold ved skolen like i nærheten. Rundkjøringen har imidlertid vakt sterke reaksjoner fra bilistene. Det har vært flere utforkjørslar på stedet, og klagebrev er sendt til Evje trafikkstasjon og til avisene. Rundkjøringen ligger i enden av en fin, rett vegstrekning, og det er god sikt på stedet, slik at det er lett å se om det er trafikk eller fotgjengere i vegen. Mange bilførere faller derfor for fristelsen til å kjøre gjennom uten å senke farten noe særlig. Men til slik kjøring er rundkjøringen altfor

liten og trang, og flere ganger har det gått galt. I den årlige revyen på Moisund ble det harsellert grundig med rundkjøringen. Det ble bl.a. sagt at tømmerbilkjørerne kunne bruke rundkjøringen når de skulle sjekke om baklyset var i orden. Bildet over disse linjer, tegnet av Tor Moseid, sto på revyplakaten, og ble også brukt som en kulisse.

Rundkjøringen er nå skiltet med fartsgrense 30 km/t. De eneste som har sagt seg fornøyd med nyskapingen i Setesdalstrafikken er skolen, forteller fungerende trafikksjef Sigurd Wiberg.