

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN AUST-AGDER
nr. 2 -2000



Sørlandsporten



Statens vegvesen
Aust-Agder



Innhold:

Leder: Kun det beste	3
Bompengesaken forsinket	4
Riv ned veggene	6
Rannekleiv-Temse	8
Start på Brokelandsheia	9
Klar for neste anlegg	10
Ta mer hensyn til egen sikkerhet	11
Minneord om Harald Kirkedam	11
Broloppet	12
Drift og vedlikehold	15
Regional anleggstyrke	16
Kvalitet lønner seg	18
Miljørevisjon av anleggsplaner	20
Det gamle vegvesenet	22
Ny sprayplastbil	24

Stor interesse for hyttene

Botnehytta er stadig den mest populære blant fritidseiendommene i fylket. I fjor var det 111 overnattinger i hytta med den fine beliggenheten på Tromøy. Nesten halvparten av gjestene kom fra andre fylker. På Bjørnevasshytta, som er mest populær ved påsketid, var det 41 overnattinger, og på Moisund på Evje, med godt fiske, var det 42 overnattinger, forteller Wenche Solheim, som har ansvaret for utleie av hyttene.

Botnehytta ble i år benyttet for vegvesenets sommerfest. Også enkelte ansatte har leid hytta for private sammenkomster. Det er relativt mange forespørsler om hyttene fra andre fylker, men Wenche har inntrykk av at det er få av de ansatte i Aust-Agder som benytter seg av hyttetilbud utenfor fylket. Opplysninger om hyttene er nå lagt ut på vegveven. En rekke av fylkene har flotte hyttetilbud, her er det bare å sjekke på nettet hva som er tilgjengelig.



Sørlandsporten

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,
layout, 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: Det er høysommer med blomstrende vegkanter. Men så kommer kantklipperen, og hindrer at vegkantene gror til med kratt. Bare noen mindre veger får stå urørt ennå en tid.

(foto: Ottar Johansen)

Kun den beste er god nok



GÅRSDAGENS LEDERE HET SJEFER. De var menn. Over 50 år. Litt autoritære. Gjerne på etternavn. De skulle først og fremst ta beslutninger. Bestemme. Slik oppfattet både de og medarbeiderne deres rolle. Det var dengang.

I dag har vi ledere. Som er uformelle og på fornavn. De går på pub med sine medarbeidere. Uten slips. Enkelte av dem går i skjørt. Men de har alltid dårlig tid. For de skal rekke alt. Både være gammeldagse sjefer (les: kontrollere og bestemme), være saksbehandlere, og koordinere og motivere sine medarbeidere. I følge moderne lederfilosofi kommer snart morgendagens coach (trener). Som først og fremst har ansvar for å tilføre medarbeiderne tilstrekkelig kompetanse, slik at de kan ta beslutningene selv.

Kvalitetssikringen skal altså ligge i forkant, gjennom opplæring. Ikke i etterkant ved daglig å løpe ut og inn til ledere for å få ulike godkjenninger. Som et godt eksempel nevnes kvinnehåndballens landslagstrener, Marit Breivik. I motsetning til sine forgjengere står ikke hun og dirigerer kampen fra sidelinjen. Hun skriker derimot: ta ansvar. Og det er laget selv som avgjør hvem som skal ta straffen. Dette har de trent på – i forkant. Kompetanse og kvalitetssikring er altså tilført spillerne i forkant av kampen.

ECON har utarbeidet en større analyse om trender i det fremtidige arbeidslivet. Kunnskapssamfunnet. Den viser at det ungdomsmiljøet vi i dag kjenner fra IT og snowboard vil komme til uttrykk hos en hel generasjon.

De er unge, dyktige, etterspurte og de strutter av selvtillit. De vet de er gode, de vet hva de vil, og de driter i hva alle andre måtte mene om dem. Gårsdagens foreldre og lærere oppdro ungene til å tilpasse seg samfunnsnormene, mens det i dagens hjem, barnehager, forskoler, fritidsordninger har vært fokus på kreativitet, medbestemmelse osv. Og det har skapt selvstendige unger med selvtillit. Mens vi satt med "lua i hånden" på jobb-intervju, vil fremtidens unge sitte og vippe på stolen, glise og be om tilbud på lønn, frynsegoder, fleksibilitet og tidskonto, for de vil ha 2 måneders ferie hvert år for å dra til Nepal eller Goa i India.

Også Statens vegvesen vil måtte konkurrere med andre arbeidsgivere om å sikre seg deres kompetanse. Derfor trenger vi også moderne coaching. Trenerne. Som skjønner disse mekanismene. Som er klar over at morgendagens medarbeidere ikke ønsker å motta ordre. De vil bestemme selv. Og det er trenerens ansvar at de tar riktige avgjørelser. Viss ikke – må treneren gå. Spillet fortsetter, med de samme spillerne. Men med ny trener. Snart skal det utnevnes vikar for vegsjefen i Aust-Agder. La oss håpe at det blir en god trener.

Nasjonal transportplan før bompengeprojektet

Ekspedisjonssjefen i samferdselsdepartementet slapp nyheten på vegsjefmøtet i begynnelsen i april. Vi var derfor forberedt da samferdselsminister Terje Moe Gustavsen kom på besøk til Aust-Agder 9. mai, forteller fungerende vegsjef Gunnar Lien. Det som nå er klart, er at framleggelsen av stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan er utsatt til over sommerferien, sannsynligvis september. Det får som konsekvens at heller ikke stortingsproposisjonen om delvis bompengefinansiering av videre utbygging av E 18 vil bli fremlagt før sommerferien, som vi hadde et visst håp om.

Regjeringen vil se bompengesaken for E 18 i sammenheng med nasjonal transportplan. Det vil si at E 18-saken vil bli behandlet tidligst på senhøsten, eller en av de første månedene i 2001. Før transportplanen er behandlet, vet vi heller ikke noe om størrelsen på den statlige andelen i bompengeprojektet. I det som er sagt hittil, kan jeg heller ikke lese noe om bompengeprojektets mulighet til å bli vedtatt i Stortinget.

For oss hadde det vært gunstig å få et positivt vedtak så tidlig som mulig. Vi opererer med korte frister, og skal bygge bommer og ha et innkrevingsystem i drift så fort som mulig etter at vedtaket foreligger. I mellomtiden er det en del planlegging som skal gjøres. Det gjelder å være klar til å sette i gang. Jeg håper vi får en framdrift som gjør at vi kan bevare den entusiasmen vi har i dag.

Departementet forsikrer at det skal legges fram et seriøst prosjekt. Saksgangen så langt er ferdig lokalt med vegkontorets forslag til vegdirektoratet, som har gjennomført en kvalitetssjekk, og sendt saken videre til departementet som skal omforme søknaden til en stortingsmelding med de nødvendige politiske tilføyelser.

Sommersesongen viktig

–Hva betyr det at saken med dette er forsinket med et halvt år i forhold til de mest optimistiske anslag?

–Det betyr at innkrevingsperioden er forskjøvet et halvt år fram i tid. Vårt ønske var å komme i gang så fort som mulig. Behovet for tiltak på E 18 er skrikende, med høye ulykkestall og vanskelige trafikkavviklingsforhold. Vi mener det haster å komme i gang.

Etter at et positivt vedtak er fattet, skal det bygges bomstasjoner og kjøpes og monteres utstyr og systemer for innkreving av penger. Det hadde vært gunstig å ha bompengestasjonene i drift for sommerferien neste år, men det vil være avhengig et tidlig vedtak slik at vi rekker få innretningene

på plass. Når vi tenker forretningemessig, er det klart at inntektene fra sommertrafikken er av stor betydning.

Den statlige andelen i prosjektet skal komme fram i transportplanen. Det er bakgrunnen for at regjeringen ikke var villig til å behandle bompengesaken først. De statlige rammene hittil er satt til de berørmelige 36 mill pr. år i 10 år. Vi ønsker dette fordoblet eller helst tredoblet. Til nå har vi ingen signaler på hvor det vil havne. Det skal bli spennende å se til høsten.

Konsentrert utbyggingsperiode

–Betyr dette at vi kan få et opphold i E 18-utbyggingen i fylket?

–Det kan bli noe pause. Her vil inntektene være avgjørende. Det er viktig av utbyggingen skal gjennomføres på en mest mulig rasjonell måte. Vi må bygge konsentrert, og ikke ta opp for høye lån til høye rentekostnader. Her vil den statlige andelen bli avgjørende. Det kan bli litt svingninger i utbyggings-takten. Men når vi først setter i gang, kommer vi til å jobbe for full maskin.

Utbyggingsavdelingen arbeider nå for å framplene for den videre utbyggingen av stamvegen. Dette er en svær utfordring for dem. Det er meningen at den nyetablerte regionale anleggstyrken skal stå for byggingen.

–Hvordan var det å overta som vegsjef etter at Olav Ellevset hadde sparket utallige baller opp i lufta, men forlatt banen før det kom til scoringsmulighet?

–De fleste ting var godt i gang. Vi har et leder-team som skal sørge for drive sakene fram. Selv har jeg vært rimelig med på det meste av det som har foregått, og Olav rakk å bygge opp et godt nettverk av kontakter og skape mye optimisme før han reiste til Afrika i februar. Å holde optimismen oppe, er en utfordring. Vi har mange baller i lufta, og det krever en del å ta dem ned. Vi er inne i en svært travel periode.

Vi har også en bompengesak for rv 9 i Setesdal, som foreløpig ikke er helt i havn. Her har det vært vanskelig å finne fram til god plassering av bomstasjonene. Jeg håper det skal være mulig å finne en god løsning.

Fortsatt mange dødsulykker

Ellers er trafiksikkerhet fortsatt noe vi er opptatt av. Statistikken fram til april har vist en nedgang antall ulykker med personskaade, men de alvorlige ulykkene med dødelig utgang ligger fortsatt høyt, og ser ut til å være vanskelig å få bukt med. Kombinasjonen menneske/system er ofte vanskelig og kan danne grunnlag for filosofering. Spørsmålet



er om vi kan godta et system som tillater mennesker å gjøre feil med dødelige konsekvenser. På den annen side er det sannsynligvis urealistisk å tenke seg at et samfunn kan sikre sine transportsystemer slik at det aldri kan skje noe galt. Her er vi helt avhengig av at enkeltmennesker tar sin del av ansvaret.

Hvis vi ser på ulykkene som resultat av systemfeil, må vi erkjenne av vi i Statens vegvesen ikke har nubbessjans til at vi kan få systemet ferdig innen overskuelig framtid. Vår innsats må derfor for en stor del rette seg mot den menneskelige delen, selv om det er for lett å stemple alle ulykker som menneskelig feil.

Jeg regner med at null-visjonen blir omtalt i Nasjonal transportplan. Men jeg er redd det er langt fram til vi er klar til å ta de samfunnsmessige, økonomiske og personlige konsekvenser av dette. Spørsmålet er på den annen side om vi kan akseptere at 100 mennesker mister livet hvert år i trafikken. Hva er et akseptabelt nivå for ulykker?

Effektivisering og omstilling

Ellers arbeides det i Statens vegvesen for tida intenst med effektivisering og omstilling. Det er stilt store krav til å effektivisere måten vi jobber på slik at det kan bli mer penger til veg og trafikksikkerhet. Statens vegvesen Aust-Agder har fått harde krav fra Vegdirektoratet: ca 20 pst effektivisering totalt.

Ledelsen har i hovedtrekkene fulgt forslagene i trafikkdavdelings TEO-rapport, med sammenslåing av de to trafikkdistriktene, og reduksjon av antall seksjoner og seksjonsledere. Trafikktjenestene for Setesdal på Evje vil imidlertid bli opprettholdt, med en faggrupeleder som daglig leder. Jeg føler at vi med dette vil ivareta Setesdals-kommunenes behov på en god måte, etter at vi siden omorganiseringen i 1995 har gitt et godt tilbud av trafikktjenester på Evje. Nå arbeides det i Vegdirektoratet også med utvikling den såkalte virtuelle trafikkstasjon. På samme måte som post- og banktjenester nå kan ordnes via internett, tenker en seg at mange kjøretøysaker kan ordnes på samme måten. Dette kan redusere behovet for at folk må møte fysisk opp på trafikkstasjonen.

Møteplasser og småkontorer

–Hva med utformingen av nytt vegkontor?

–Det er meningen at vi i løpet av året skal ha romplan klar, slik at Storebrand kan begynne på ombyggingarbeidet. Arkitekten har fått i oppdrag å utarbeide et første utkast basert på signaler herfra. Vårt ønske er å ta i bruk kontorformer som støtter opp om den jobben vi skal gjøre uten å tenke for mye på enkeltkontorer eller kontorlandskap. Jeg ser det som det beste om folk kan jobbe sammen i åpne løsninger som oppfordrer til mest mulig kommunikasjon og ideutveksling. Det har vist seg å være vanskelig å overbevise det store flertall om at åpne løsninger er best. Det betyr at arkitektens oppdrag i hovedsak er basert på små enkeltkontorer i tillegg til mest mulig attraktive fellesarealer og møteplasser som kan innby til samarbeid.

Arendals trafikkproblemer

Vi har så smått begynt å arbeide med Arendals problemer på kommunikasjonssektoren og har startet på en såkalt mulighetsstudie der vi vil ta opp vegtrafikk, kollektivtrafikk m.m. Vi vil også se på aktuelle finansieringsmuligheter. Det er nedsatt en styringsgruppe med representanter for Arendal kommune, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Det er også

etablert en arbeidsgruppe under ledelse av Henrik Duus.

Her er prosjektet Myrene–Stoa bare ett i en lang rekke prosjekter som er nevnt i tidligere vegplaner. Når Arendal kommune har formulert sine behov, kan vi begynne å arbeide med finansieringen. Bompengering Arendal kan være ett alternativ, om kommunen ønsker det.

–Vi har en annen oppgave som vil kreve stor arbeidsinnsats i løpet av høsten. Når Nasjonal transportplan er ferdig behandlet, må vi utarbeide handlingsprogram for å sette planen i verk i vårt fylke. Dette skal til politisk behandling i fylkeskommunen, forhåpentligvis før sommerferien neste år.

Tenk sikkerhet hjemme også

–En sak jeg gjerne vil nevne, er HMS. I noen år har vi strevd med litt høye tall når det gjelder arbeidsuhell- og ulykker i vårt fylke. Vi har oppnådd en bedring på dette i

det siste, men vi kan aldri tillate oss å hvile på dette området. Her vil vi legge vekt på bedre rapportering av nestenulykker, hendelser og farlige forhold.

Jeg er også opptatt av at HMS-tankegangen er noe som ikke bare har med arbeidstida å gjøre, men at vi også tar den med hjem og i fritida. Vi bør tenke sikkerhet når vi er ute i trafikken, når vi er ute i båt, eller når vi arbeider med å male huset. Mange ulykker skjer i hjemmet og ved fritidsaktiviteter.

–Hva gjør en fungerende vegsjef når han skal slappe av fra disse utallige arbeidsoppgavene?

–Som før holder jeg om sommeren på med kjøkkenhage, jord og blomster, og håper straks (i god tid før St. Hans) at jeg skal få familiens to småbåter på vannet. Jeg kommer til å bruke noe tid på vedlikehold av huset. Jeg planlegger ikke noen store utflukter. Sommeren er god på Sørlandet. I vår hadde vi imidlertid en fin tur i Frankrike.

–I alt snakket om bompenger og videre utbygging må vi ikke glemme at vi skal fullføre et stort E 18-prosjekt som skal åpnes med brask og bram av statsråden til høsten. Jeg håper den nye vegen skal bli til nytte og glede for befolkningen.

Deretter blir det en svær jobb å følge opp den videre planleggingen og realisere bompengordningen, som blir en kraftig utfordring for etaten. Vår oppgave som spesialistfylke innen planlegging og prosjektering er også en oppgave som det står respekt av. Ved siden av at vi skal planlegge våre egne prosjekter, skal vi også utarbeide planer for andre fylker i region sør. Det stiller store krav til kunnskap, kvalitet og kvantitet.

-Vi bør tenke sikkerhet når vi er ute i trafikken, når vi er ute i båt, eller når vi arbeider med å male huset. Mange ulykker skjer i hjemmet og ved fritidsaktiviteter.



Riv ned veggene!

Cellekontorer eller "øppna landskap" – dette har vært et hett diskusjonstema på vegkontoret det siste halvåret. Utformingen av de nye kontorlokalene på Harebakken er nå kommet inn i en fase da avgjørelser må fattes. Blant de ansatte ønsker de fleste å ha sitt eget kontor med dør som kan lukkes når de skal ha samtaler, eller fordype seg i arbeidet. Fra ledelsen er det sendt sterke signaler om at kontorene skal tilpasses arbeidsoppgavene som skal utføres, med vekt på samarbeid og utveksling av ideer. Her anses vegger og dører som en hindring.

Mens diskusjonen har gått høyt, har det også vært oppfordret til forsøk med nye kontorløsninger også i de nåværende lokalene på Skydebanen, for å hente erfaringer som kan tas med til de nye lokalene.

Torhild Finsrud og Torstein Nilsen har tatt denne oppfordringen på sparket. På nyåret søkte de sin sjef, Kjetil Nylund, etter at saken allerede var diskutert muntlig, søknad om å ominnrede sine kontorer i trafikkavdelingen.

Torhild og Torstein har kontorer vegg i vegg. Tvers over korridorer ligger trafikkavdelingens møterom. Forslaget går ut på å rive veggene mellom de to kontorene og mot korridoren, slik at det blir et stort, åpent rom der også korridoren inngår. Totalt blir det et rom på drøyt 40 kvm. I hver sin ende skal de to idemakerne ha sine kontorpulter omtrent som nå, mens den andre enden av rommet skal innredes slik at det inviterer andre ansatte til å stikke innom for å slå av en prat og utveksle ideer. Her tenker de seg en barløsning med bord og barkrakker, passende for korte møter, men ikke et sted en skal sitte lenge.

–Fra 2000 muligheter er det blitt anbefalt at noen



kolleger. Ved å snakke sammen, blir våre tanker tydeligere, og våre synspunkter utvikles. Slik kan vi sammen skape framtida.

Og: Både mennesker, organisasjon og lokaler skaper våre arbeidsformer. Hva kommer først til oss, nye samarbeidsformer eller annerledes lokaler? Samarbeid med dyktige kolleger er den sikreste veg til gode resultater.

Hustavlene har også tatt opp holdningen til forandringer: Er det sant at forandringer er vanskelig? Hva er det som får oss mennesker til å "holde forsiktig på bremsene" hele tida? Domineres vi av motvilje mot "det nye", eller av frykt for å miste "det gamle"?

-Denne møteplassen skal ikke være egnet for lengre møter. Når det er behov for grundigere diskusjoner, vil det være naturlig å velge et annet møterom. "Baren" vil passe for korte sammenkomster, f.eks. en 10 minutters brain breeze.

-I en bar er det vanligvis også servering. Hva har dere tenkt å servere?

-Et fruktfat hadde ikke vært meg i mot. Ellers har vi jo vannautomat.

-Er det ikke en fare for at det blir så hyggelig å sitte i baren og prate, at det vil gå ut over arbeidet?

-Det er et godt spørsmål. Men hva er effektivitet? Alle mangler noen ressurser som noen andre har. Den viktigste forutsetningen for å være effektiv, er at folk har det trivelig på jobben. Nå ønsker vi å høste erfaringer med dette. Vi ser også for oss at folk i perioder har behov for å arbeide i enerom og konsentrere seg om spesielle oppgaver.

Torhild har pekt på dette i søknaden til trafikk-sjefen. Hun har trafikkavdelingens budsjetter og regnskaper som hovedoppgave, og en periode ved hvert årsskifte kunne hun godt tenke seg å arbeide fra hjemmekontor. Også dette er et tiltak som det er behov for å høste erfaringer med.

Torhild og Torsteins prøveprosjekt har vakt berettiget oppsikt på vegkontoret. Som et friskt fraspark fortelles det at utbyggingsavdelingen nå skal fjerne alle kontordørene, i håp om å oppnå mer åpenhet og kommunikasjon. Her er i tillegg utgiftene, som en vil forstå, minimale.

Omtrent slik tenker Torhild og Torstein seg innredningen i det nye møterommet.

prøver ut nye løsninger på det vegkontoret vi har. På den måten får vi vist fram et eksempel som klart bryter med det vi er vant med ved kontoret. Det vil også gi nyttig erfaring for om de positive og negative sidene ved å arbeide under åpnere forhold. Vi tror de planlagte forandringene vil gi et lyst og trivelig område som gir to viktige signaler: åpenhet og effektivitet. Er det sant at forandring fryder? - heter det i søknaden til trafikksjefen.

Søknaden er nå godkjent av ledermøtet, og Torhild og Torstein var i det Sørlandsportren gikk i trykken klar til å rydde kontoret for de bygningsmessige arbeidene, som var anslått til snaut 30000 kr., inkludert bygningsmessige endringer, nye møbler med bar og utsmykning og planter.

Torstein Nilsen har deltatt i prosjektet "2000 muligheter" og spredd noen visdomsord og utfordringer gjennom "hustavlene" som i en periode har prydet korridorene på vegkontoret.

Her heter det bl.a.: Framtida er spennende! Vi trenger hverandre for å utvikle det beste vegkontor. Samtaler er et av våre beste verktøy. Vi trenger mennesker som tør slippe ut sine tanker. Ta med din erfaring og dine reaksjoner inn i samtaler med dine



Snart klart for åpning av Rannekleiv-Temse

ÅPNING AV E 18 RANNEKLEIV-TEMSE er satt til 17. oktober. Da kommer samferdselsminister Terje Moe Gustavsen.

–Nå har vi så vidt begynt å tenke på åpningsprogrammet. Her vil vi overlate mye til de to berørte kommunene, Arendal og Grimstad, men Statens vegvesen blir med som sponsor, sier prosjektleder Harald Tobiasen. Han regner med at innsparinger på budsjettet på totalt 255 mill. kr. for den 8,4 km lange motorvegstrekningen skal strekke til for åpningsfesten, og vel så det.

–Det er vanskelig å beregne alle utgiftene som påløper i slutfasen av et anlegg, men slik det ser ut nå, havner vi godt innenfor budsjettet, sier prosjektlederen.

–Alt i alt har arbeidet gått veldig greit – vi har ikke hatt mer problemer enn det vi trodde vi skulle få. Vi startet på rett sted, og fikk raskt taket på de vanskeligste partiene av vegstrekningen. Milde og snøfattige vintre har ikke gjort det verre, og den siste vinteren har det vært mulig å drive med sommerarbeid også i vintermånedene. Dermed har vi unngått den ventede hektiske innspurten i sommer.

Det er likevel en god del arbeid som skal gjøres før de høye herrer kan klippe snora og slippe trafikken på den nye motorvegen. Sammenkoblingen mellom nåværende E 18 og den nye strekningen i begge ender krever en del arbeid. Her vil trafikken i en periode bli omdirigert. Det er noe høydeforskjell mellom gammel og ny veg som må utlignes før det kan åpnes for trafikk.

Ved Nidelvbrua skal det legges en lettfylling. Selve brua var ferdig støpt i mai, deretter var det klart for legging av asfaltdekke, støping av betongrekkverk og bygging av støyskjerm.

På forsommeren har det pågått omfattende masseflytting i Nedeneskryset. Det er støpt bru over nye E 18 til Skyttervollen. Før påske var det vegstenging og omkjøring på Nedenes. Nå er gangkulverten snart ferdig med muring opprydding ved rundkjøring til fv 108 og inn til skolen. Rundkjøringer med kantstein og kobling til rv. 420 ble også ferdig før ferien.

Asfaltlegging er en av de store oppgavene som nå utføres. Det skal i år legges totalt 26000 tonn asfalt på Rannekleiv – Temse, like mye asfalt som det brukes til vegvedlikehold i hele fylket.

Temse-tunnelen ble ferdig kledd i løpet av vårmånedene, senere begynte arbeidet med elektro- og ventilasjon. Skråninger er pusset opp og løypetraseer er ferdig gruset.

I juni ble det arbeidet med oppsetting av av gateløys. Rekkverk ble påbegynt rett før ferien, etter at siste asfaltlag var kommet på plass. Til rekkverk brukes betongblokker, en løsning som er valgt bl.a. med tanke på at det skal bygges støyskjerm på god del av strekningen. Støyskjermene settes ikke opp før til høsten.



Anleggsstart på Brokelandsheia-Akland forberedes

Harald Tobiassen er ansatt som prosjektleder for den neste E 18-strekningen som skal bygges i Aust-Agder, Brokelandsheia-Akland, som skal påbegynnes neste år under forutsetning av at det fattes et positivt vedtak om delvis bompengefinansiering. Det foreligger stadfestet reguleringsplan for begge berørte kommuner, og det er innhentet arbeidstillatelse fra alle berørte grunneiere i påvente av vegjordskifte, som er igangsatt.

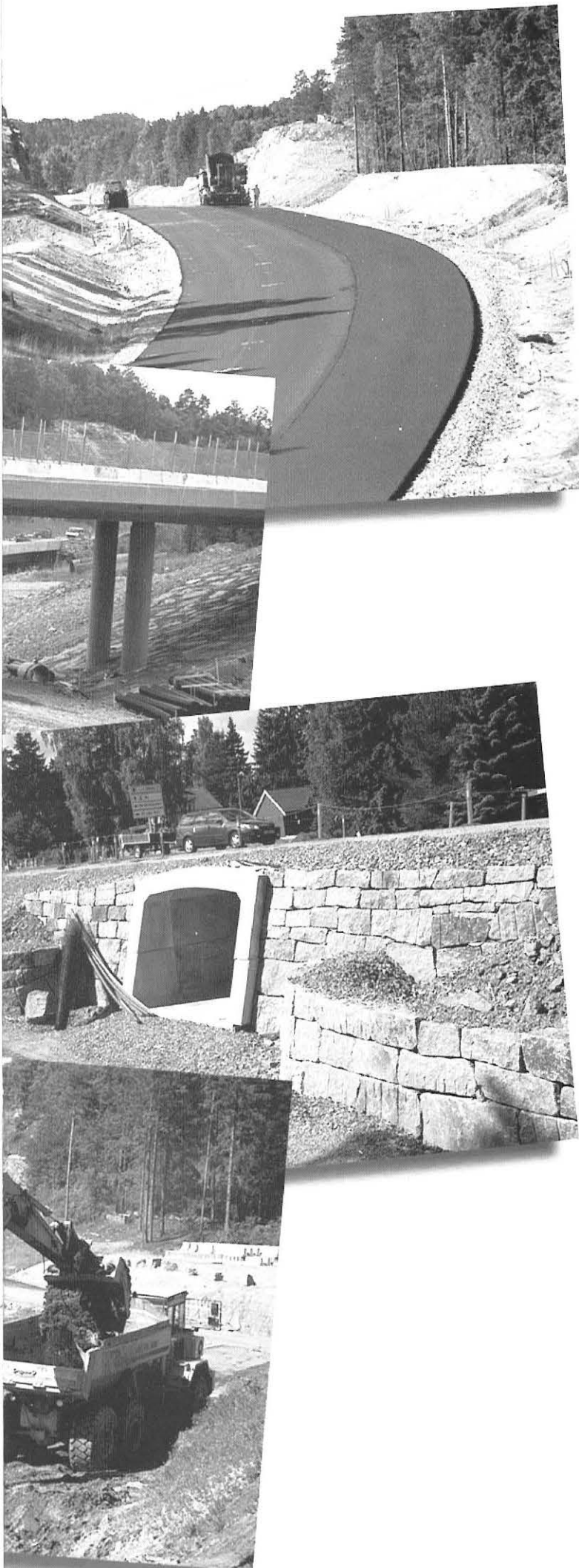
Øystein Lien er engasjert som byggeleder og assisterende prosjektleder. Annlaug Konnestad er tilbudt jobb som byggeplanlegger. Det skal ansettes ytterligere to byggeledere.

E 18-prosjektet skal leie Akland vegstasjon som kontorplass fra Produksjonsavdelingen. Bente Dale er engasjert som kontorhjelp, og vil senere få hjelp av flere kontormedarbeidere. Totalt vil 9-10 personer bli knyttet til anleggsdriften. Prosjektlederen regner med at prosjektledelsen vil etablere seg på Akland mot slutten av året i år. Byggestart er antydnet til september neste år. Vegstasjonen på Akland ligger sentralt plassert i forhold til den nye veglinjen på totalt 11,5 km og kan by på førsteklasses kontorforhold.

Byggingen skal utføres dels av Produksjonsavdelingens nye regionale anleggsstyrke og dels settes ut på privat entrepriser. Prosjektlederen regner med at den ene halvdel blir bygd i egen regi og den andre halvdel på entrepriser med dele i kommunegrensa ved Molandsvannet. Det vil være naturlig at produksjon driver den søndre delen mot Akland. Kostnadsoverslaget er nå gjennomgått på nytt og lyder på 383 mill. kr. for tofelts veg med med og forbi kjøringfelt på ca 70 pst av strekningen. Det er nå imidlertid søkt om å bygge vegen som et prøveprosjekt med midtdeler, tilsvarende det som ble søkt om for Rannekleiv-Temse, til en merkostnad av 44 mill. Tobiassen håper på avklaring av dette med det første.

- Det foreligger nå et vegnormalforslag med midtdeler og trefelts veg som nesten tilsvarer vårt ønske.

Veglinja går gjennom greit terreng med mye fjell og store masser i for det meste uberørt terreng.



Harald Tobiassen klar for neste anlegg



Harald Tobiassen, 44 år, ble ansatt som prosjektleder for E 18-strekingen Østerholtheia-Telemark grense i 1994-95, etter at han tidligere hadde arbeidet i planavdelingen, en periode i Statens Vegvesen Telemark, og til sammen 8 år i Asplan Viak. Fra Østerholtheia gikk han direkte over på Rannekleiv-Temse, og fortsetter nå som prosjektleder for neste E 18-strekning i fylket, Brokelandsheia-Akland.

På Østerholtheia satte Harald inn større maskiner enn det som tidligere hadde vært vanlig i anleggsdriften i fylket, og oppnådde imponerende resultater.

-Er du en bulldozer?

-Kall meg gjerne det. Jeg er ikke den som gir meg i første omgang, og jeg greier ikke å la vær å engasjere meg i alt jeg gjør. Jeg liker å se resultater, og blir fort utålmodig. For meg kjennes det tungt å arbeide med planer som kanskje blir realisert en gang i framtida. Jeg trives bedre når jeg kan se resultater. Det er spennende å løse problemer, organisere arbeidet og få alt på plass, ikke fullt så spennende når jeg ser at det er kommet i god gjenge, og at alt vil gå greit.

Harald viste sin stahet da det ble søkt om å gjennomføre et forsøk med trefelts veg og fast midtdeler på Rannekleiv-Temse. Selv etter at vegdi-

rektoratet omsider hadde avslått søknaden, gikk Harald ut i Sørlandsporten og erklærte at den nye motorvegen bygges etter gårdsdagens standard. Da dette senere ble gjentatt av to av prosjektets medarbeidere i en reportasje i Agderposten, førte det til reaksjoner i vegdirektoratet. Men heller ikke det var nok til å få prosjektlederen til å tie. Da den nye samferdselsministeren kom på befaring til anlegget i vår, benyttet Harald anledningen til å orientere om saken.

Statsråden lyttet med interesse, og ga uttrykk for begeistring over at det ble vist kreativitet og initiativ for å finne gode løsninger.

-Det må understrekes at vi har bygd en kjempegod veg. Men vi kunne unngått noen av de alvorligste møteulykkene ved å bygge en fast midtdeler.

-Jeg kommer ellers greit ut av det med folk. På Rannekleiv-Temse har vi lagt vekt på å være så smidige som mulig i forhold til et stort antall grunneiere. Vi har bedt folk være oppmerksom på at det vil se fælt

ut mens vi holder på, men at det skal bli pent når vi er ferdig. Nå når vi nærmer oss slutten, får vi inntrykk at folk er fornøyd. Løypenetet vi har bygd i Fevik-området har vi faktisk fått mye skryt for.

-En stadig større del av jobben er å være frontfigur mot kommuner, etater, grunneiere og publikum. Jeg har satset på å takle konflikter og har satt sammen et mannskap som kan gjøre jobben med prosjektlederen som en regissør. Det er ikke mulig for en person å rekke over alt som skal gjøres.

-Blir du med helt til E 18 er bygd ut til motorveg-standard gjennom hele fylket?

-Jeg er ikke sikker på om jeg holder ut så lenge. Det er til tider en ganske intens og krevende jobb. Men jeg kan slappe av også.

-Hva gjør du da?

-Seiler. Jeg har en 37 fots seilbåt som jeg bruker i helgene fra påske til ut i oktober, og fire uker om sommeren. Sommerferien går gjerne i farvannet mellom Norge, Danmark og Sverige.

-Er du ikke egentlig en ferskvannsseiler?

-Under oppveksten på Vegårshei tilbrakte jeg en god del tid i en flatbåning på Vegår som rokar for min far og Lars Saga. De var lidenskapelige fluefiskere. Smaken på sjølivet fikk jeg da familien bygde hytte på Fevik. Nå har jeg drevet med seiling i 16 år - det er livet. Nå kunne jeg ikke tenke meg annet enn å bo ved sjøen.

Ta mer hensyn til egen sikkerhet!

Tordis Vandeskog er kvalitets- og HMS- koordinator i produksjonsavdelingen, også engasjert i en 20 pst. stilling som kvalitetskoordinator i vegsjefens stab. Hun understreker betydningen av HMS for dem som arbeider ute på vegen:

-Våre folk som er ute og jobber på vegen har en farlig arbeidsplass. Dessverre så viser det seg at trafikken blir tøffere og bilene kjører stadig fortere. Mange bilister tar for lite hensyn til arbeidsfolk i vegen, og ofte sneier forbi en vegarbeider med minst mulig klaring i en hastighet på 80 km/t. Det er ikke trygt. Min oppfordring er at våre ansatte må slutte å ta så mye hensyn til trafikken, og i stedet begynne å tenke først og fremst på seg selv. Selvfølgelig skal vi fremdeles ta hensyn til trafikken og prøve å hindre den minst mulig. MEN, når bilistene ikke tar hensyn til en vegarbeider, så må vi tvinge dem til å gjøre det!

Dette kan gjøres på mange måter. Det er mulig å bruke tungt sperremateriell. Men det koster både tid og penger og blir ofte tungvint ved korte arbeidsoperasjoner. Tving da bilene til å senke farten ved for eksempel å sette ut fartsdumper eller ved å snevre inn kjørefeltet kraftig. Når kjørefeltet blir ubehagelig trangt eller et hjul må ut i grøften så vil bilene redusere farten sin.

Å passere en vegarbeider med en halv meters avstand i 80 km/t reagerer mange bilførere ikke på. De tenker ikke på at bare vegarbeideren tar et lite skritt til siden så vil de kunne kjøre ham ned.

Men dersom det blir litt "ubehagelig" for dem selv, så reduserer de farten. Og det er det vi må tvinge dem til å gjøre!

- Produksjonsavdelingens folk må sette sin egen sikkerhet i fokus. Alle ønsker å komme hjem i god behold. For det meste er folkene også flinke til å tenke sikkerhet der de har muligheten til å påvirke dette.

Problemet med trafikken er alle de sjåførene som ikke tar hensyn. Og det har vi mange eksempler på. For eksempel arbeid som er skiltet med store skiltvogner som dekker halve kjørebanelen. Bilistene svinger forbi, og 50 m lenger framme kjører de nesten på våre folk, og påstår at vegarbeidet ikke var varslet.

Ved et anlegg i Lillesand i juni hadde spesialproduksjon satt opp skikkelig tung sikring med betongelementer. Her kunne våre folk arbeide trygt, uten frykt for å bli påkjørt. Det var en hindring for trafikken, men det ble håndtert med trafikklys.

Min oppfordring er derfor at våre folk må sikre seg selv først, og ikke alltid ta hensyn til trafikken først. Gjør det umulig for bilistene å ikke ta hensyn til dere!

MINNEORD OM HARALD KIRKEDAM

Det manglet ikke bare en vegg, men en hel trafikkstasjon ble fylt av tomhet, etter at vi fikk den høyst uventede beskjeden om at vår omtenkssomme og aktive Harald Kirkedam så plutselig var gått bort.

Først Bilsakkyndiges, senere Biltilsynets og nå Arendal trafikkstasjons "alfa og omega" gjennom et helt yrkesaktivt liv. Fortsatt i fullt arbeid til siste dag. En medarbeider som åndet av imøtekommenhet og hjelpsomhet. Et medmenneske som ikke hadde ordet nei i sitt ordforråd. En ansatt som satte kunder og medarbeidere foran sine egne interesser. En brannslukker som fikk rodd ting i land når det røynt på og stormet som verst.

En "etatens svar på Frelsesarmeen", som hadde syn for de svake og hjelp til de mindre ressurssterke. En kampens mann som sto på barriadene for sine standpunkter der beslutninger skulle tas. En aktivitetsbunt som stadig kom i skuddlinjen og til tider måtte være skyteskive, men som aldri var langsint, men heller vendte det andre kinnet til.

Harald var i tillegg til sin hovedstilling, i mange år stasjonens vaktmester og gartner, formann og tillitsvalgt i fagforening og tilsetningsråd. Harald var i mange år drivkraften bak vegvesenets årlige juletreffester, og i den forbindelse ikke minst barnas venn og aktivtør. Ved konferanser og samlinger, hjalp Harald ikke bare til med forberedelser og gjennomføring, men han tok seg i tillegg spesielt av det sosiale.

Vi er mange, både tidligere og nåværende ansatte, som har hatt stor glede av Haralds liv. Savnet føles derfor desto sterkere når han nå mangler. Med stor respekt og takknemlighet for det Harald var og gjorde, og med gode tanker til hans kjære Tordis, som han alltid hadde i ryggen som en viktig forutsetning for sin utfoldelse, ønsker vi fred over Haralds minne.

Hilsen fra kolleger ved Arendal trafikkstasjon



Broløbet - Broloppet

DET ER MANGE MÅTER å befare en ny bro på, men å gjøre det ved å løpe en halvmaraton mellom to nasjoner, er vel noe helt nytt. Det var dette 8 fra utbyggingsavdelingen, 2 fra administrasjon og 1 fra produksjon (se bildet) gjorde 2. pinsedag da de deltok i Broloppet mellom København og Malmø. Sammen med 90000 andre løpere ble dette en stor opplevelse.



Etter nitide forberedelser og treningsopplegg ved Kjell Birkeland, var vi klar til avgang og møttes på hotell Eremitagen i København 1. pinsedagskveld. Odd Rønnestad kom over fra Malmø med våre deltagersekker og startnummer mens vi koste oss på Tivoli. Men, oh skjebne, han hadde glømt startnumrene med tidtagerchipsene.

Dyre dø, hva gjør vi nå? Odd stod opp kl 5.00, for ned til sentrum, fikk en hurtigbåt over til Malmø, løp opp til arrangøren, hentet startnumrene og fikk kjøre med en deltagerbuss tilbake til startstedet hvor vi småtrippende stod og ventet. Hurra for Odd, han jagde over Øresund 4 ganger i løpet av disse timene.

Etter å ha gjort oss ferdige på tissepyramidene (det blir for innviklet å forklare), var vi klare for start i pulje sammen med 2500 andre. Løpet er kort fortalt 4 km gjennom en senketunnel 20 m.u.h., 4 km på den kunstige øya Pepperholmen, 8 km på selve broa opp til 40 m.o.h og 5 km inn over svensklandet til målområdet på Limhamnfeltet.

Vi fullførte i fin stil, Bjarte Sandve i front med tiden 1 time og 47 min., mens Øystein Tobiassen, Harald Heggland og Anders Kivle dannet gruppas baktropp med 2 timer og 10 min. Og svettebåndet av for damene, Lisbet Birkeland og Trine Conradi, som fullførte på en tid enhver ansatt på trafikkavdelingen kan misunne dem!

Tekst: Harald Heggland

Foto: Kjell Birkeland



Bak: Karl Sigurd Fredriksen, Bjarne Sandve, Kai Jørgensen, Lisbet Birkeland, Åvald Bakken, Bjarne Tufte fra Aust-Agder Energi, Anders Kivle og Kjell Birkeland. Foran: Olav Olsen, Trine Conradi, Harald Heggland og Øystein Tobiassen. Bildet er tatt av en forbigående, med Øystein Tobiassens kamera.



Så var det utdeling av 90000 sjokolader, 90000 boller, 90000 bananer, 180000 flasker lmsdals, 90000 håndklær og 90000 medaljer før det store kaoset begynte. Den danske organiseringen sviktet fullstendig da deltakernes ryggsekker, som var fraktet over i lastebiler, skulle finne sine eiere.

Systemet fungerte ikke, og tusenvis av løpere rotet i hauger av sekker, letende etter den berømte nåla. Noen bannet, andre flirte oppgitt og noen var febrilske, de skulle jo rekke ferger og tog. Etter to timers leting hadde vi funnet sekkene våre og fått tørket oss litt under armene. Utbyggingssjefen viste seg som en sann leder da han geleidet oss utenom

busskøene tilbake til København, hvor vår egen buss brakte oss til nattferga i Hirtshals uten å bryte fartsgrensen.

Så var vi tilbake på jobb tirsdag morgen, friske og raske, stive og støle, lattermilde og glade. Alt kaos blir jo bare artig i etterhånd og en halvmaraton er jo ingenting! Dessuten hadde vi vært med på en premiere og et postludium: Det blir ikke arrangert flere Brolopp. Men kanskje blir New York-maraton det neste?

HH

Små bevilgninger går på sikkerheten løs

–Bevilgningene til drift og vedlikehold av vegnettet har etter hvert blitt så lave at det går ut over trafikksikkerheten, sier Kjetil Nylund, fungerende trafikksjef og leder for trafikkavdelingens vegseksjon.

–Bevilgningene har vært lave over en årrekke. Dette har vi vært nødt til å dekke inn med å redusere utgiftene til dekkelegging. Vegdirektoratet har sagt at vintervedlikeholdet skal prioriteres og utføres i samsvar med standardene. Utgiftene til snøbrøyting ute i distriktene er store. Resultatet er at det går ut over somervedlikeholdet og særlig fornyelse av asfaltdekkene på riks- og fylkesveger. Men også vedlikehold av dreneringssystemene, siktrydding o.l. blir skadelidende. Dette skaper igjen problemer ved vintervedlikeholdet.

Konklusjonen er at bevilgningene til drift- og vedlikehold nå er blitt så små at det går ut over trafikksikkerheten. Dårlig drenering kan gi farlige situasjoner ved nedbør. Ved spor i asfalten øker faren for vannplaning. Dårlig rydding reduserer sikten langs vegen. Kvaliteten på asfaltdekkene er en viktig sikkerhetsfaktor. De lave bevilgningene vil også gå ut over brukvedlikeholdet.

Rasteplasser kan bli stengt

Kantslått og renhold langs vegene må reduseres om de lave bevilgningene fortsetter. Vi må senke standarden på rasteplasser, og sågar kanskje stenge noen rasteplasser. Vi vet at rasteplassene er veldig godt mottatt av publikum. Det er viktig for trafikksikkerheten at folk har noen steder der de kan stoppe opp og slappe av. Førere av tunge kjøretøyer som må følge kjøre- og hvilereglene, har stor nytte av rasteplassene. Dette har også med trafikksikkerhet å gjøre. Vegvesenets ønske om en miljøprofil blir vanskelig å gjennomføre.

Så langt forsøker vi så godt som mulig å skjerme trafikkavdelingens innsats på trafikant- og kjøretøyområdet. Bl.a. har vi opprettet en ulykkesanalysegruppe som skal tre i aksjon ved alvorlige trafikkulykker etter henvendelse fra politiet. Målet er at vi skal trekke lærdom av ulykkene med tanke på hvordan vi kan unngå, ulykker i framtiden. Dette arbeidet er beregnet til 1–2 årsverk.

–Ved budsjetter tar vi også med marginalposter som kan gjennomføres hvis vi får økte rammer. Vi har også minusmarginaler ved reduksjon av rammene. Ved budsjettet for 2001 er det sagt at ved reduserte rammer skal vi først redusere dekkestandarden, deretter brukvedlikeholdet. Nå kommer det signaler fra Vegdirektoratet om at vi skal opprettholde dekkestandarden. Da har vi snart ikke mer å redusere på enn rasteplassene. Vi har gjort dette kjent for Vegdirektoratet, som er godt kjent med problemene.

Ny E 18 øker driftsutgiftene

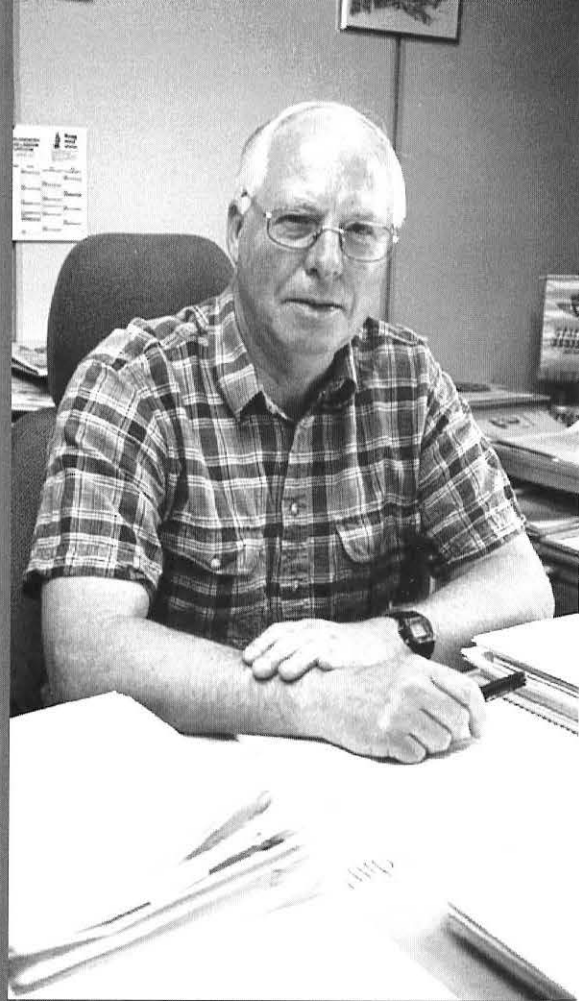
–I oktober i år åpnes en ny E 18–strekning på 8,4 km, i tillegg til ramper og tilførselsveger. Vi har regnet ut at dette vil medføre økte driftsutgifter på 3,8 mill i året, uten at vi har fått økte bevilgninger. Pengene må tas fra det vi allerede har, og må gå ut over noe annet. Det er meget beklagelig.

Mens utbyggingsavdelingen gjennomfører store og meget kostbare nyanlegg, har trafikkavdelingen noen sekkeposter til mindre utbedringer på riksveger. Disse er etter hvert blitt så små at de nesten har smuldret bort. I år har vi bare en halv mill kr til riksvegene. I tillegg har vi midler til forbedring av bæreevnen i forbindelse med at telerestriksjoner er opphørt. Det er svært viktig at vi har midler til mindre arbeider. –Etter min vurdering burde vi bruke mer penger på mindre tiltak. Nå er det bare midler til utbygging av E 18. Bevilgningene til øvrige riks- og fylkesveger har stadig blitt mindre.

På vårt lange vegnett er det mange steder der vi kan oppnå vesentlige forbedringer med forholdsvis små midler. Dette har vi nå ikke penger til. Jeg kan ikke se noen annen mulighet enn at penger til slike tiltak må hentes fra investeringsmidlene.

Tærer på vegkapitalen

Det beklagelige er at bevilgningene til vegvedlikehold har vært lave over en rekke år. Dette går ut over "vegkapitalen", den totale verdi som ligger i vegnettet synker, og jo lenger tid som går med mangelfullt vedlikehold, jo mer vil det koste å gjenopprette denne verdien. Dette er vi i Trafikkavdelingen som vegeier bekymret over. Utbyggingen av stamvegen gjennom vårt fylke, E 18, styres nå mer sentralt enn tidligere. Men de øvrige riks- og fylkesveger styres fortsatt gjennom vegkontorene og de politiske miljøene i fylkene, som burde komme sterkere inn i bildet. Statens vegvesen er sannsynligvis landets største grunneier. Langs alle veger er det to fasader mot tra-



fikken. Grøntområder med beplantning og god siktrydding gjør kjøreturen mer trivelig og avslappende, og dermed tryggere.

–I 1998 fikk vi så mange alvorlige ulykker på vegene at vi i fjor gjennomførte trafikksikkerhetsaksjonen "Krafttak mot trafikkdød". Det resulterte dessverre ikke i færre dødsulykker, mens totalt antall ulykker gikk noe ned. Prosjektet fortsetter i år.

Vi klarte å hente inn noe penger til dette, og har satt av to årsverk til å arbeide i prosjektet. Dersom dette ikke gir vesentlige resultater, må vi vurdere om det skal fortsette. Møteulykkene og kjøring i høy hastighet er et stort problem. Det beste midlet mot dette er etter min mening mer synlig politi på vegene. Vi har i Trafikkavdelingen forsøkt å få overført midler fra veg til mer politikontroll, uten at det lot seg gjennomføre.

–Mer synlig politi på vegene ville dempet den verste villmannskjøringen en del. Vi ser at fotoboksene som ble satt i drift før jul gjør at folk setter ned farten i det de passerer, men så setter de opp farten igjen. I Vestfold er fartsgrensen senket med 10 km/t. Jeg har kjørt der en del ganger, og opplevd at folk kjører veldig fint. Men jeg ser også at det er mye politi ute på vegen. Også våre gule biler ute på vegen virker fartsdempende. Folk har en viss respekt for oss, men vi har jo begrenset myndighet sammenliknet med politiet.

–Hvordan ser du på utsiktene framover?

–Så langt har vi i Aust-Agder klart å holde en rimelig standard på vegdekkene, noe publikum også har gitt uttrykk for i våre brukerundersøkelser, der vi har kommet ut på topp. Med de bevilgningene vi har nå, er dette en situasjon som ikke vil vare. I indre deler av Telemark er forholdene langt dårligere enn hos oss. Jeg frykter for at vi snart kommer etter.

Utbedring gir mer for pengene enn nybygg

Nylund har flere strekninger som han gjerne ville utbedre stykkevis ved mindre utbedringer langs eksisterende veg:

–Rv 9 i Setesdal har fått mange gode strekninger i det siste, men fortsatt er det mange partier som kunne forbedres uten så store kostnader. Det samme gjelder rv 42, f.eks. ved Myklebostad som er svært dårlig og svingete.

–Publikum lurer ofte på hvorfor vi ikke heller opprust eksisterende veg framfor å bygge helt nye, dyre veger?

–Når det gjelder E 18, skal den bygges etter en spesiell motorvegstandard. Når det gjelder øvrige riksveger, vil vi som regel få mer veg for pengene ved opprusting og utbedring av eksisterende veg. Generelt mener jeg at vi kan få flere km brukbar veg ved å velge enklere og rimeligere løsninger. Men når bevilgningene på budsjettet er en halv million, er det svært lite vi kan få gjort. Det burde vært minst 2–3 mill. til mindre utbedringer. Her bør midlene komme fra investeringsbudsjettet, sier Nylund, og ser fram til at Trafikkavdelingen kan komme sterkere inn i planleggingen av vegnettet i fylket. Dette kommer også fram i TEO (Trafikkavdelingens effektiviserings- og omstillingsprosjekt), som etter forslag fra ledelsen ble tatt opp i forhandlingsmøte med organisasjonene 21. juni.

Hedmark legger asfalt i Setesdal

Selv om trafikksjefen er misfornøyd med bevilgningene til dekkelegging i år, foregår det likevel en god del dekkelegging i fylket. I Setesdal utføres dekkeleggingen for første gang av Statens vegvesen Hedmark, som har dette som spesialområde.

–Vi har i årevis prøvd å få inn flere asfaltentreprenører i fylket, men har bare fått tilbud fra Nodest og Icopal. Vi har tilbudt både knuste materialer og oppstillingsplasser. Det er interessant at vegvesenets egen produksjonsavdeling kan komme med gode tilbud på dette markedet. Dette kan bli aktuelt også ved kysten, sier Nylund.

Trafikkavdelingens ansvarlige for dekkelegging, Jan Otto Askeland, har sett på innsatsen i dekkelegging de fem siste årene. I hele perioden ble det lagt asfaltdekker for 152 mill. kr. 1995 ble det lagt asfalt for 29,5 mill. Dette har sunket jevnt til 19,8 mill i år 2000. Nedgangen har vært størst på riksvegene, fra 23 mill i 1995 til 14,6 mill i år 2000.



-Regner med nok arbeid i eget fylke

Magnar Ellefsen og Helge Knutsen Asdal er kontaktpersoner for regional anleggsstyrke.

12 mann som arbeider i produksjonsavdelingens anleggsseksjon på Rannekleiv-Temse-anlegget, samt noen av de ansatte i produksjonsavdelingen i tillegg, vil fra 1.1. år 2001 bli overført til den nyetablerte regionale anleggsstyrke sør. Regional anleggsstyrke skal i framtida utføre alle større anlegg, dvs. anlegg til en kostnad over 50 mill kr i region sør.

I Aust-Agder er Magnar Ellefsen, Helge Knutsen Asdal og Tore Kjell Fløystad utpekt som kontaktpersoner for den regionale anleggsstyrken.

- Vi regner med å være fullt sysselsatt med etterarbeid på Rannekleiv-Temse ut året. Deretter håper vi at vi så raskt som mulig kan komme i gang med bomstasjonene på E 18. Det kan bli noen mindre anlegg med trafiksikkerhetstiltak og gang- og sykkelveger før vi kan begynne på neste større prosjekt i fylket, Brokelandseia-Akland. Der skal regional anleggsgruppe stå for halvparten av byggingen, forteller Magnar, som ikke regner med å måtte dra på langfart med det første.

-Så lenge det er arbeidsoppgaver i eget fylke, skal vi arbeide der. Om det går som planlagt, vil vi ha arbeid i Aust-Agder til jeg kan gå av med pensjon! Når det ikke lenger er

storanlegg i eget fylke, må vi være forberedt på å pendle. Men så lenge vi har anlegg i fylket, regner jeg med at forandringene i forhold til nå vil bli små, og vi kan reise hjem hver dag, som vi er vant til, sier Magnar.

-Jeg ser ingen grunn til å overdramatisere dette. Vi må huske på at svært mange av de ansatte i Statens vegvesen må leve med pendling som en del av hverdagen, sier Helge Knutsen Asdal. Men legger til at da han begynte i Statens vegvesen, var det avgjørende at han da regnet med å være sikret arbeid i hjemmefylket.

-Som det ser ut nå, vil det være arbeid i eget fylket fram til folk på min alder kan gå av med pensjon, først på Brokelandsheia-Akland, deretter Kjerlingland-Dyreparken. Forutsetningen er at Stortinget godkjenner finansieringsordningen. Vi har ennå en del arbeid på Rannekleiv-Temse som skal gjøres etter åpningen i høst. Jeg regner med at situasjonen løser seg med mindre arbeidsoppgaver i distriktet.

-Ellers regner jeg med at vi vil få mulighet til arbeide lange dager, slik at vi kan arbeide inn og få flere sammenhengende fridager, om vi må reise til anlegg i andre fylker. Ekstra inntekter og fridager kan være en fristende gulrot for en del.

Vil beholde og utvikle egenproduksjon

Regional anleggsstyrke i region sør (Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust- og Vest-Agder) startet sin virksomhet 01.05.00 som den første i landet. Markering av begivenheten fant sted på E 18-anlegget i Vestfold den 04.05.00 hvor alle fylkene sammen med Vegdirektoratet var representert. Hovedmålet med regionaliseringen vil være å beholde og videreutvikle en konkurransedyktig egenproduksjon slik at vi kan være et reelt korrektiv til det private marked. Stikkord vil også være kompetanseutvikling, FOU, utnytte våre felles ressurser og arbeide for at virksomheten blir forbilledlig på HMS.

Anleggsstyrken vil jobbe på større prosjekter (kontrakter > 50 mill.) i region sør og målsettingen er å omsette for ca 250 mill. kroner pr år. Dette vil i så fall gi sysselsetting til ca. 100 egne ansatte.

Aktuelle prosjekter for den regionale anleggsstyrken de nærmeste to årene:

E 18 Buskerud grense – Kopstad i Vestfold – pågår frem til år 2002.

E 134 Hokksund – Kongsberg i Buskerud – oppstart 02.05.00

Rv 41 Sundkil bru i Telemark – oppstart 2001

E 18 Brokelandsheia i Aust Agder – sannsynlig oppstart sommer/høst 2001

Vegsjefen i Vestfold har fått ansvaret for den regionale anleggstyrken og skal rapportere til Vegdirektoratet for alle prosjektene når det gjelder produksjonsvirksomheten. Vestfold har fått dette ansvaret som den største utbyggeren i årene fremover, men dette kan endres i forhold til investeringene. På byggherresiden vil det ikke bli noen endring, og byggherreansvaret vil ligge hos det fylket hvor prosjektet utføres.

Prosjekter som drives av regional styrke skal ha et markant innslag av egne ansatte og eget utstyr, men kan benytte underentreprenører og innleie etter behov.

Den regionale anleggsstyrke vil bestå av personell fra fylkenes produksjonsavdelinger, og vil bli utleid til prosjektene etter behov. De ansatte vil således fortsatt ha sitt tilsettingsforhold til hjemfylket, og vil tilbakeføres til basisproduksjon etter endt oppdrag.

Hovedmålet er at ansatte fra eget fylke i første rekke skal benyttes ved prosjekter i det fylke de er ansatt. Etter behov hentes personell inn fra andre fylker i regionen eller andre regioner.

Når det gjelder personer som skal overføres, vil dette skje etter følgende prioritering:

1. Når det starter opp et prosjekt i Aust-Agder, vil dette i første omgang bemannes opp med ledig per-

sonell fra eget fylke. Dersom dette ikke er tilstrekkelig, hentes det inn forhåpentligvis personell fra annet fylke.

2. Når t. eks. E 18 Rannekleiv – Temse nedbemannes, vil disse personene kunne gå inn på et regionalt anlegg i annet fylke, dersom det ikke er behov i basisproduksjon i eget fylke.

3. Personell vil ikke bli overført permanent til regional styrke. Når et oppdrag er avsluttet, kan derfor personell gå tilbake til egen basisproduksjon. Det vil med andre ord si at personell ikke formelt blir innlemmet i styrken, men tas inn etter behov og i samarbeid med produksjonsavdelingene i hvert enkelt fylke.

Jan Kårstein Olsen, leder for regional anleggstyrke region sør

Erfaren anleggsmann og produksjonsleder

Leder for regional anleggsstyrke region sør, Jan Kårstein Olsen, kommer fra Skien i Telemark og er 51 år gammel: –Jeg

har arbeidet ved Statens vegvesen Telemark i godt og vel 30 år. Jeg har min erfaring fra anleggsavdelingen, og har det meste av tiden vært engasjert ved E 18 utbyggingen gjennom fylket. Ved prosjektet E 18 over Eidangerhalvøya var jeg ansatt som anleggsleder fra 1986–95. Ved omorganiseringen i 1995 ble jeg ansatt som produksjonsleder i området nedre del av Telemark, Skien, Porsgrunn og E 18. I tillegg til vegvesenet har jeg jobbet to år for Norad i Botswana. Dette var en fin opplevelse, og som mange andre som har forsøkt Afrika, har jeg fått et spesielt forhold til dette. Dette har medført at jeg på hobbybasis har forsøkt meg som turoperatør til dette området (safari). Før jeg i februar i år ble ansatt i Vestfold, var jeg en snartur innom det private markedet, godt og vel et år.



Kvalitet lønner seg:



Ansatte ved produksjonsavdelingen samlet til møte på Akland vegstasjon.

Produksjon innfører prosedyrer for viktig og farlig arbeid

Produksjonsavdelingen arbeider nå med å bygge opp et kvalitetssystem. Hovedoppgaven i begynnelsen er å utarbeide kvalitetsdokumenter (prosedyrer, rutiner etc.) for en del arbeidsoppgaver. Dette gjelder oppgaver der feil utførelse kan få store konsekvenser på pris, kvalitet, HMS etc, oppgaver som i dag ikke gjøres godt nok eller farlige oppgaver.

–Vi er svært opptatt av at vi skal ha gode prosedyrer for viktige og farlige arbeidsoppgaver. Hvis vi greier å utføre oppgavene så godt med en gang at det ikke blir gjort feil slik at arbeid må korrigeres og gjøres om igjen, er det betydelige beløp å tjene. Sånn kan vi si at det er penger å tjene på kvalitet, sier Tordis Vandeskog, kvalitets- og HMS-koordinator i produksjonsavdelingen, også engasjert i en 20

pst. stilling som kvalitetskoordinator i vegsjefens stab. Sammen med produksjonssjef Jens G. Andersen har kvalitetskoordinatoren på forsommeren besøkt ansatte i fire av produksjonsavdelingens fem seksjoner: verksted, anlegg, produksjonsområde Arendal og produksjonsområde Setesdal. Målet er å snakke med samtlige ansatte. Formålet med besøkrunden har vært å motivere de ansatte til den jobben som skal gjøres utover høsten med å utarbeide kvalitetsdokumentene.

–Det er viktig at det er de som utfører arbeidsoppgavene ute på vegen som må skrive prosedyrene. Det er de som vet hvordan jobben skal gjøres og hvor det er lett å feile, understreker Tordis. Her er det de ansattes kompetanse som er viktig, ikke ledelsens antakelser.

–Vi er opptatt av at alle seksjonene skal komme i



gang med dette arbeidet nå. Vi tenker oss at seksjonene begynner med å ta fatt på en eller to arbeidsoperasjoner, og kanskje tar for seg flere etter hvert. Det er ikke meningen at vi skal ha papir på alt vi foretar oss, da ville vi få utallige hyllemetre med papir, og det ville vært uholdbart. Hvilke arbeidsoperasjoner hver seksjon skal begynne å utarbeide dokumentasjon for må de bestemme selv. I avdelingen har vi en kvalitetsgruppe som består av en person fra hver seksjon. Denne personen vil være ansvarlig for at arbeidet kommer i gang i sin seksjon.

Det vi ønsker at de ansatte skal ta fatt i, er sentrale og viktige oppgaver der de føler at det kan være behov for en oppskrift over hvordan arbeidet skal gjøres. Det kan f.eks. være en fortegnelse over hvilke etater og personer som skal kontaktes før oppstart av et mindre anleggsarbeid. Får vi dette som en liste som kan krysses av, vil den som er ansvarlig automatisk kontakte alle de rette instansene med en gang. Slik slipper vi ekstraarbeid med å gjøre noe av dette i ettertid. Det må understrekes at dette skal ikke være et stort byråkrati. Vi må komme fram til bruker-

vennlige, praktiske og enkle løsninger ut fra det folk selv mener det er behov for.

–Noen er kanskje redd for at dette vil ta mye tid koste mange penger, og frykter for at dette er enda et unødvendig pålegg fra Vegdirektoratet. I oppbyggingsfasen må vi selvsagt bruke noe tid, men målet er at vi senere skal spare både tid og penger ved at arbeidet blir utført på beste måte, med en gang.

En viktig del av dokumentasjonen er at den vil fortelle hvem som er ansvarlig for jobben som skal gjøres og jobben som er gjort. Samtidig er bruk av sjekklister viktig. Dette gjør at man i ettertid lett kan holde oversikt over hvem som har gjort hva. Det er ikke for at vi skal ha noen å henge, men for at vi skal vite hva som er gjort og hvem vi skal gå til om det blir noen spørsmål. Og, ikke minst, den som er ansvarlig skal selv være klar over det. Det skjer nemlig ikke alltid. Samtidig sikrer man også at kunnskaper og erfaring videreføres til nye medarbeidere. Og når det kommer tilbakemelding på at noe viser seg å fungere dårlig, kan vi gå inn med korrigeringer.

Helse, miljø og sikkerhet er en viktig del av kvalitetsarbeidet. Derfor er vi spesielt interessert i å innføre prosedyrer som sikrer at farlige arbeidsoppgaver kan utføres på en tryggest mulig måte. Produksjonsjefen legger stor vekt på at dette arbeidet kommer i

gang nå, og at samtlige ansatte i produksjonsavdelingen er med på utformingen av kvalitetsarbeidet.

Produksjonsavdelingen i Statens vegvesen Nordland har kommet langt på dette området. Hele produksjonsavdelingen ble ISO-sertifisert i juni 1999. I Aust-Agder er det også produksjonsavdelingen som har sett behovet først og som føler at det er viktig med et oppegående kvalitetssystem. Resten av vegkontoret er svært spent på hva produksjonsavdelingen i Aust-Agder kan få til.

– I produksjonsavdelingen har det vært snakket om dette kvalitetssystemet en tid uten at arbeidet helt har "tatt av". Men det som er spennende er å oppleve hvordan flere personer internt i avdelingen begynner å etterlyse dokumentasjon. De ser behovet for å få laget prosedyrer. Dermed er de også godt motivert for å begynne på jobben med å utarbeide denne dokumentasjonen.

Tordis kan gi et godt eksempel på hvordan det nye kvalitetssystemet skal virke i praksis:

–Jeg ble nylig kontaktet av en ansatt i trafikkavdelingen som hadde opplevd en situasjon som han opplevde som farlig i forbindelse med bevegelig arbeid. Han lurte på om arbeidet var utført etter forskriftene. Her var det utarbeidet prosedyre, og det viste seg at arbeidet var utført i samsvar med denne. Når vi så får slike meldinger kan vi ta tak i den spesielle arbeidsoperasjonen. Vi må vurdere prosedyren sammen med de som gjør jobben og eventuelt endre prosedyren. Slik kan vi skape en sikrere arbeidsplass for våre folk.

Et annet eksempel er målesystemer på verkstedet som må kalibreres jevnlig for at de skal gi korrekt resultat. Det er viktig at vi har rutiner, og følger dem. Hvis ikke kan vi for eksempel risikere at reparasjoner blir utført feil. Ser vi på legging av rør i grøft, er det viktig at alle vet hvordan rørene skal legges, og hvilken type masse og hvilken type duk som skal ligge rundt røret. Dette skal være beskrevet på forhånd. Når jobben så utføres, må vi sørge for å ha sjekklister for å få dokumentert at vi har gjort akkurat det vi skulle gjøre. Dette er både for at vi selv skal kunne sikre kvaliteten på den jobben vi har gjort, men vel så mye for å kunne vise byggherre og oppdragsgiver nøyaktig hva som er gjort.

Et kvalitetssystem skal være som et speilbilde av organisasjonen. Det skal beskrive hvordan organisasjonen fungerer. Vi blir ikke vakrere enn vi virkelig er når vi ser oss selv i speilet. Og det er et viktig utgangspunkt når vi skal utarbeide dokumentasjonen vår. Det er ingen vits i å skrive mange fine ord om hvordan vi synes arbeidet vårt burde være. Det som står skal være det som gjøres! Hvis ikke dokumentasjonen stemmer med virkeligheten, så må en av delene endres. Og når vi får til de endringene – da har vi et kvalitetssystem som fungerer!

"Et kvalitetssystem skal være som et speilbilde av organisasjonen. Det skal beskrive hvordan organisasjonen fungerer. Vi blir ikke vakrere enn vi virkelig er når vi ser oss selv i speilet."

Nye E 18-parseller må ta hensyn til sopp, musling og fornminner

Media har i det siste presentert oppslag om miljøhindringer i forbindelse med planleggingen av E 18 gjennom fylket. På strekningen Øygardsdalen – Nørholm, der det nå arbeides med reguleringsplan, er det påvist en rekke sjeldne sopparter, mens det for strekningen Brokelandsheia – Vinterkjær er påvist en sjelden forekomst av elvemusling som er avhengig av en lokal laksebestand.

–Reddalskanalen er et spesielt sårbart område, sier leder for utbyggingsavdelingens prosjekteringsgruppe, Thor Inge Nilssen. Det er lagt mye arbeid i å finne fram til en veglinje som berører de ulike natur- og kulturverdiene så lite som mulig. Men i dette området er det så mange kultur, natur- og friluftsverdier at det ikke er mulig å komme fram med en veglinje, som nå planlegges etter den nye standarden for firefelts motorveg, uten at noen av disse verdiene vil bli rammet i større eller mindre grad. Alle muligheter vil bli vurdert, slik at vi til slutt står igjen med den løsningen som gir minst skade, innenfor en forsvarlig kostnadsramme. Vi vil gjøre vårt ytterste for å komme fram til en veglinje som ikke vil føre til innsigelse fra miljøvernmyndighetene, understreker Nilssen.

Godt soppår avslørte ukjente arter

–De sjeldne soppartene ble oppdaget ved temautredningen for naturmiljø for den nye motorvegen på strekningen Øygardsdalen–Nørholm. Vi var da så "uheldige" at det var et spesielt godt soppår. Sopp som ingen hadde sett tidligere, dukket opp på flere steder i det aktuelle området, bl.a. der den nye vegen vil krysse Reddalskanalen. Det er ikke uvanlig at vi finner ukjente eller sjeldne forekomster når vi setter i gang undersøkelser. Det kan i mange tilfelle skyldes at myndighetene har dårlig oversikt over mangfoldet i naturen. Undersøkelser av et større område vil kanskje avdekke at en enkel, sjelden forekomst, viser seg å opptre over et større område, og ikke vil være direkte truet av en enkel veglinje.

–Undersøkelsene av sopp i området vil fortsette til høsten. Da håper vi selvsagt at vi vil få et enda bedre soppår i år, slik at vi kan påvise gode forekomster av de sjeldne soppartene også utenfor de planlagte vegalternativene, humrer Nilssen. De sjeldne soppartene er ikke de eneste problemene med veglinjen

i området ved Reddalskanalen. Det er også påvist viktige fornminner langs kanalen. Det er bl.a. funnet steinalderboplasser. Både i antall og i tidsdybde er dette området fylkets rikeste forekomst av oldtidsminner.

–Vi er pålagt å kvalitetssikre våre prosjekter i forhold til miljø, og gjør så godt vi kan for å ta hensyn til naturmiljø, friluftsliv og kulturhistorie. Men vi kan forstå at folk som kanskje må godta at vi må rive bolighus for å føre fram veg, synes det er litt rart at vi må ta hensyn til forekomster av sopp eller muslinger som få eller ingen har hørt om.

For at planleggerne og alle deres medspillere i kommuner og miljømyndighet kan få et best mulig grunnlag for å vurdere forholdene ved kryssingen av Reddalskanalen, har prosjekteringsgruppa fått utarbeidet en detaljert tredimensjonal modell som viser terrenget, alternative veglinjer og spesielle konfliktområder.

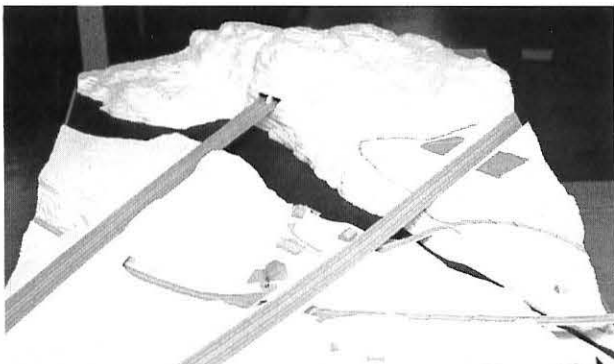
–Vår oppgave som planleggere omfatter også å gi politikere og andre berørte et godt grunnlag for å fatte politiske beslutninger. Det er ikke nok å utarbeide en teknisk plan. Registreringen av natur- og kulturverdier i mange av de områdene vi skal planlegge veg i er dessverre mangelfull. Det arbeides nå med dette i kommunene. Det er viktig at vi har best mulig kunnskap om de områdene vi skal gjennom, slik at vi kan forutse konsekvensene av det vi planlegger.

Prosjekteringsgruppa ved utbyggingsavdelingen i Aust-Agder har fått prosjektering av nye E-18-strekninger i region sør. Nilssen og hans medarbeidere arbeider nå med to prosjekter i Vestfold, der det skal bygges firefelts motorveg. Dette er et prosjekt til 800 mill kr og omfatter to årsverk. Gruppa arbeider også med prosjektering i Vest-Agder, i tillegg til strekningen Nørholm–Dyreparken.

Ny standard for smal firefelts veg

–På strekningen Grimstad–Kristiansand planlegges det nå 4-felts veg ut fra forslaget om ny standard for smal 4-felts veg, som nå er ute på høring. Vi har avgitt uttalelse til forslaget, som vi i hovedsak støtter, med noen merknader. Vi mener bl.a. at vi i vårt terreng bør ha anledning til å bygge brattere skråninger enn det som settes i den nye standarden. Vi har også beregnet kostnadene for den nye standarden i forhold til det vi hittil har planlagt, trefelts veg med kontinuerlig forbikjøringsmulighet. Beregningen viser at kostnadene vil øke med 50 pst, fra 1,3 milliarder til 1,9 milliarder. Men trafikkgrunnlaget er til stede, og i fylket er det et sterkt ønske om en slik veg. Blir den nye standarden vedtatt, må vi bygge vegen i samsvar med den.

Modell som viser alternativer for kryssing av Reddalskanalen



Tunnel ønskes utredet

Temautredning naturmiljø er utført på oppdrag fra Statens vegvesen av Biotop as natur- og miljøundersøkelser under ledelse av Per Espen Fjeld. Det var særlig ønske om spesiell fokus på utryddingstruete sopparter som var kjent i området.

–Innenfor temaene sopp og invertebrater ble det gjort til dels oppsiktsvekkende funn flere steder. Dette var bl.a. mange arter av sopp som er rødlistet i Norge. En art av slørsopp som ble funnet, var det første funnet i Norge. Flere av de andre funnene var av meget stor verdi, og totalt har mange områder som berøres av traseen svært stor nasjonal verdi for biologisk mangfold. Det ble også funnet rødlistede billearter. Felles for de fleste insekt- og soppfunn var at disse kan knyttes til forekomster av storvokst eldre eikeskog med innslag av eldre hule trær. Dette er en skogstype regionen bør ha et nasjonalt ansvar å ta vare på, heter det i rapporten.

–Et av områdene med flest verneverdige funn, Furreheia og Rukjerr, er også et viktig område for forflytning av hjortevilt på tvers av traseen. Området er en grøntkorridor avgrenset av Reddalskanalen og bebyggelse og boligområder.

Som løsning på en del av konflikten anbefales det å se på muligheten for alternative traseer. Konkret nevner vi en løsning med tunnel gjennom Gullsmedheia og Furreheia som vi ønsker utredet, heter det i Temautredning naturmiljø fra Biotop as.

Utryddingstruet elvemusling

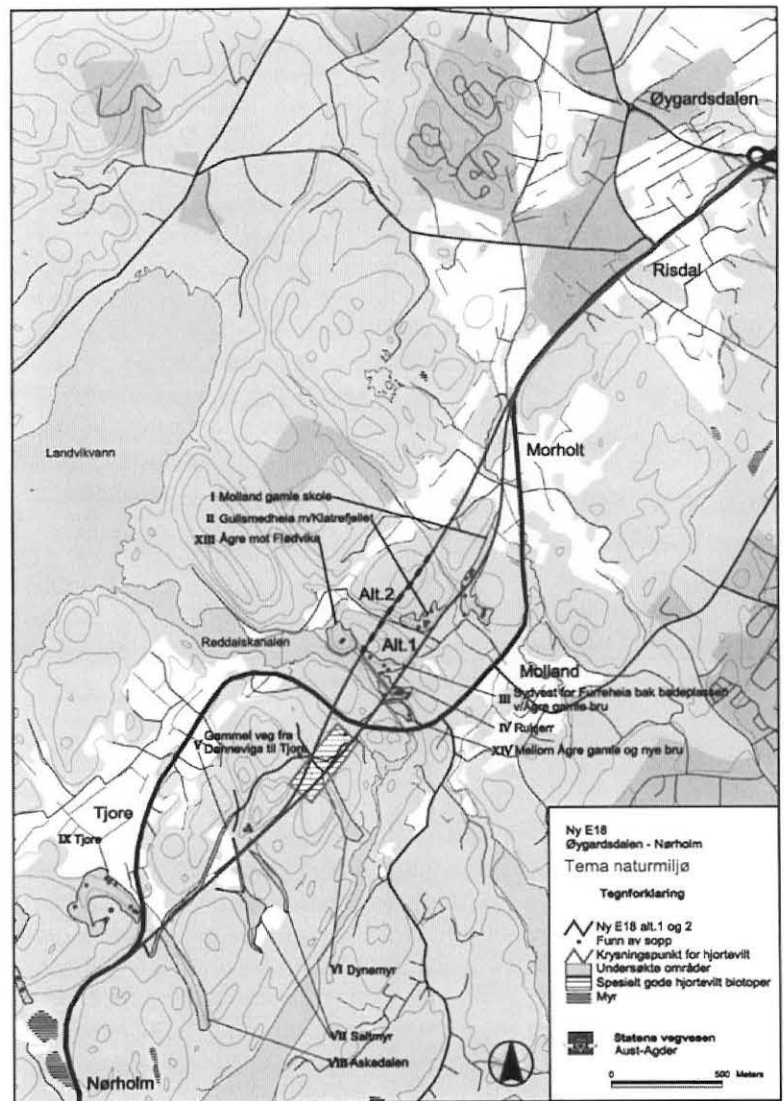
Planleggingen av neste E 18-parsell i Aust-Agder, Brokelandsheia-Vinterkjær, har pågått i flere år. Godkjent kommuneplan foreligger for strekningen, men siden det er gått så pass lang tid siden planleggingen ble påbegynt, skal det nå, i samsvar med et generelt påbud fra Vegdirektoratet om miljømessig kvalitetssikring av utbyggingsplaner, gjennomføres en miljørevisjon for dette prosjektet. Arbeidet har vært i gang en tid, forteller Øystein Lien, som er engasjert som byggeleder og assisterende prosjektleder.

–Elvemuslingen lever i beste velgående i Hammertjernbekken fra Hammertjern til Aklandstjern. Det regner vi med at den skal gjøre også etter at byggingen av ny E 18 på denne strekningen er fullført. Derfor har vi engasjert Norsk institutt for naturforskning til å kartlegge forekomstene av elvemusling og den lokale laksestammen som muslingen er avhengig av, samt å komme med forslag til hva som kan gjøres for å unngå å skade disse bestandene.

NINA utført i vår første del av feltundersøkelsene i Hammertjernbekken. Andre del skal gjennomføres i august. I en foreløpig rapport redegjøres det for at bestanden av elvemuslingen "Margaritifera margaritifera" i Hammertjernbekken er den største gjenværende bestanden av elvemusling i fylket. Muslingen er kjent fra 20 lokaliteter i Aust-Agder. Så sent som på 1950-tallet var den ganske vanlig i mange av vassdragene, men i dag er den så godt som forsvunnet fra hele fylket. Bare tre lokaliteter har i dag en liten forekomst av muslinger. Det fins ingen opplysninger om nøyaktig utbredelse, alder på muslingene og reproduksjon.

Muslingene har i sin livssyklus et parasittisk stadium på gjellene av laks eller ørret. Muslinglarvene slippes ut i vannet, og må i løpet av kort tid komme i kontakt med en vertsfisk, der den gjennomgår en vekst, før de slipper seg løs og begynner sitt liv på bunnen. Hammertjern er en god sjøørretbekk. Det er også registrert laks i bekken ovenfor Hammertjern. Fylkesmannen i Aust-Agder har regnet Hammertjernbekken som betydningsfull fordi laksen nesten har vært utryddet i Agder-fylkene på grunn av sur nedbør. Da elvemuslingen er avhengig av laks og eller ørret som vert for larvene, er en sunn fiskebestand også viktig for overlevelsen av elvemusling på lang sikt.

Det er rapportert mange tilfeller av forrensning av vassdrag i forbindelse med anleggsarbeid. Anleggsdriften kan forårsake partikkelforurensning som følge av utgraving, fyllinger, deponering av



masser og tunneldriving, og gi tilførsel av næringsalter fra sprengstoff og boligavløp. Det kan komme oljespill fra riggområde og lagerplasser og det kan forekomme sur avrenning og utvasking som følge av blottlegging av sulfidholdige mineraler eller drenering av myrer. Alt dette kan redusere overlevelsen og rekrutteringen for elvemusling. Det må det tas hensyn til under anleggsarbeidet.

Mange konflikter ved strekningen Øygardsdalen-Nørholm.

TANKER OG ERINDRINGER FRA EN GAMMEL VEGPENSJONIST

På slutten av nittiårene har det funnet sted omfattende omlegging i vegvesenet. Omleggingen har fått navnet "Det nye vegvesenet". Denne omleggingen har inspirert meg til å mimre litt om

"Det gamle vegvesenet"

Av Olav Nygård

Jeg vil ta utgangspunkt i årene før krigen, og skriver litt om det jeg selv har vært med på. Jeg begynte i vegvesenet i midten av 30-årene som 16 år gammel aspirant. Vegarbeidsdriften den gangen var ingen dans på roser. Alt arbeid ble utført med rå muskelkraft, og jeg må innrømme at jeg mange ganger lurte på å slutte.

Arbeidstiden pr. dag var 8 1/2 time, og vi hadde en times spisepause. Arbeidsuken var 48 timer, og vi hadde 14 dagers sommerferie. Arbeidsdisiplinen var ganske streng. Det var f.eks. ikke lov å røke i arbeidstiden, og det skulle ikke mye slendrian til før en ble truet med oppsigelse.

Spisebrakke var det ikke på arbeidsplassen. Vi måtte sitte ute og spise medbrakt niste. Om sommeren var dette greit, men verre var det vinteren. Nisten kunne da være frossen og kaffen kald, men det var ingen sure miner av den grunn, vi var ikke vant til noe bedre. Vi hadde riktignok søkt om å få redusert spisepausen i vintermånedene med en halv time, men fikk avslag på det. Ingen av de høye herrer tenkte på at vi satt ute og frøs. Noe annet kunne også være problematisk. Det var når vi på naturens vegne måtte tre av og stolpe ut i snø og snødriv for å finne seg et skjulested bak noen busker o.l. Vegvesenet fant det ikke nødvendig å bygge WC til oss. Når vi arbeidet i tettbygde strøk, kunne det mange ganger være svært vanskelig.

SOMMERARBEID OG VINTERARBEID

Vegarbeidsdriften ble anlagt etter årstidene. Jord- og dekkearbeid var sommerarbeid, fjellsprenging og muring var vinterarbeid. Nesten alt arbeid ble utført på akkord. Vi hadde enhetspriser på det meste arbeide (pr. m³ eller pr. m²). Disse prisene ble fastsatt av en avdelingsingeniør etter forhandlinger med vegformann og en tillitsmann. Disse forhandlingene kunne være lange og harde, men når avtalen var gjort og akkordseddelen var skrevet, var det igjen den gamle og gemyttlige tonen.

Akkordens varighet strakk seg gjerne over 2 1/2 til 3 måneder. Mellom oppgjørene fikk vi utbetalt forskudd, slik at vi hadde noe å leve av til vi fikk oppgjøret. Årslønnen var på den tiden mellom 2 og 2 1/2 tusen kroner, etter datiden en ganske bra lønn. Var en uheldig å bli syk eller utsatt for en arbeidsulykke, var det ikke noe som het sykkelønn fra hverken etaten eller trygdekassen. Det var visstnok anledning til å søke Rikstrygdeverket om erstatning etter arbeidsulykke med varig mén, men det var en lang vei å gå. For å bøte på dette for den

uheldige ble det samlet inn penger på lønningsdagen blant arbeiderne, slik at vedkommende kunne få litt å leve av. Jeg må si det var sjelden at det ikke var en slik liste på gang. Jeg vil rose den solidaritet som var blant arbeiderne på den tiden. Vi var kamerater og holdt godt sammen, vi kalte oss kompiser. På folkemunnet ble vi kalt "vegslusker".

Jeg vil også nevne noe om boforholdene vi hadde. Når arbeidsplassen lå noenlunde i nærheten av hjemmet, var det greit, selv om arbeidsvegen noen ganger ble i lengste laget. Men vi tøyde oss langt fremfor å ligge borte. Verre var det når vi pga. flytting av arbeidsplass ble nødt til å leie oss inn privat.

Da var det å springe rundt på gårdene og prøve å få leid oss et rom. For at leien ikke skulle bli for høy for oss, gikk vi 3 - 4 stykker sammen om rommet. I tillegg til rommet fikk vi adgang til koking og matlaging på kjøkkenet. Det vil si når husets folk var ferdige med sitt. Det kunne mange ganger bli lang ventetid fra vi kom fra arbeid til vi fikk mat. Potetene kokte vi sammen, men den øvrige maten lagde vi hver for oss.

Verre var det å bo på et rom med så mange. Tenk deg når 3 - 4 mann kom inn med blaute klær etter en uværssdag og hang klærne til tork rundt en varm ovn. Den aromaen som da ble i rommet kan dere selv tenke dere. Altså i den aromaen spiste og sov vi, og vi sov tildels ganske godt også. Vi var sjelden syke, til tross for de dårlige boforholdene. Dette tror jeg kom av at vi var herdet, og arbeidet ute i frisk luft hele dagen.

Når vi i dag tenker på hvordan det er ute på arbeidsplassene, må jeg jo si at verden har gått fremover, og godt er det. Ja, dette var litt om hvordan vi hadde det på arbeidsplassen før krigen, altså i 30-årene.

OPPGANSTIDER ETTER KRIGEN

Etter krigen begynte det så smått med oppgangstider. Arbeidsforholdene ble bedre og lønningene gikk opp. Vi så lysere på det etter 5 lange krigsår. Maskinene gjorde sitt inntog, og nye arbeidsmetoder kom inn. Dette var for oss noe helt nytt fra det vi var vant til. Denne etterkrigstiden skal jeg ikke skrive så mye om, den er jo for de fleste godt kjent.

Jeg har hittil skrevet generelt om vegvesenet og om hvordan vi hadde det. Nå vil jeg fortelle litt mer personlig om mitt forhold til vegvesenet.

Jeg begynte i vegvesenet som før nevnt som 16-årig praktikant i 1936. Mitt mål var å bli oppsynsmann. I den tiden ble det forlangt at en måtte ha anleggspraksis for å bli oppsynsmann. Jeg arbeidet ute som vegarbeider frem til 1941. Jeg hadde før krigen tatt Oslo elementærtekniske skole, og begynte som assistent i 1941 i Vest-Agder vegvesen.



Sommeren 1943 ble jeg flyttet inn på vegkontoret der. Grunnen var at arbeidsfolkene ble sendt over på tyske anlegg. Jeg ble da ansatt som kontorist, og var der til eg søkte meg tilbake til Aust-Agder vegvesen som oppsynsmann 1945. Jeg har hatt mange forskjellige oppdrag her i fylket, blant annet vegmester fra 1970-årene og fram til jeg gikk av for aldersgrensen i 1987.

Dette får være nok om meg selv. Jeg vil nå skrive litt om arbeidsmåter som ble brukt i det gamle vegvesenet (altså før krigen).

ALT VAR HÅNDARBEID

Alt arbeid ble basert på håndarbeid og alle redskaper ble laget som håndredskap. Jeg vil begynne med fjellarbeidsmetoder først. For å ta ut fjell, måtte en bore inn sprengningshuller. Til dette ble det brukt borestål som ble kvasset av smeden i smia.

Når hullet var ferdig, var det basen som overtok. Han begynte da med noe som ble kalt brenning. Det besto i at han puttet litt sprengstoff inn i bunnen av hullet og tente på. Denne sprengningsmetoden gjentok han gang på gang med dobling av sprengstoffmengden, inntil han mente at gryten i borehullet var stor nok til å få plassert den sprengstoffmengde han mente det måtte til for å sprengte ut fjellpartiet.

Når fjellmassen var utsprengt, var det å få den transportert ut i fyllingen. Dette foregikk som oftest på tralle. Trallene gikk på skinnegang som var lagt ut fra skjæringen til fyllingen. Store steinblokker ble heist opp med noe vi kalte heisebukk eller stubbebryter, lagt på trallen og kjørt ut. Småsprengt stein ble lagret for senere å bli brukt til steinlagsmaterialer.

Uttaking av murestein og muring var også et godt vintearbeid. I et godkjent steinbrudd ble det tatt ut murestein. Dette ble gjort på følgende måte: Først ble det boret et hull. Dette ble ikke brent som i vanlig fjellsprengning. Hullet ble ladd med krutt. I hvert hull brukte en to tennlunter. Deretter ble hullet tilstoppet med et annet stoff som tettet godt. Så ble begge luntene tent på en gang. Grunnen til at man brukte to lunter, var at i tilfelle den ene skulle slokne, så hadde man en sikring.

Når disse store blokkene var sprengt ut, måtte de kiles opp i passende store murestein. Når så steinene var kilt opp i passende størrelser, ble de tilhugget og plassert slik at de passet til stedet i muren der de skulle ligge. Muring kunne mange ganger være en krevende jobb.

Når en i ettertid ser på de byggverkene som ennå står rundt om i landet, og vet hva slit og svette det ligger bak hver stein, må jeg i dyp ærbødighet og beundring ta av meg hatten for de gamle rallarene. De kunne sitt fag.

Når det gjelder det vi kalte sommerarbeid, så var det legging av et godt steinlag. Steinen ble lagt ut i en tykkelse på ca. 20 – 30 cm i skjæringen, og i jord og grusmark i en tykkelse på ca. 1/2 meter. Det som var et fag på det området, var å slå steinlaget godt sammen uten svakker. Det måtte være helt jevnt, og steinstørrelsen måtte ikke være over ca. 7 cm på steinen i steinlaget.

Så var det litt om stikkrenner og bygging av disse. De minste stikkrennene var som regel 60 x 60 cm, og ble dimensjonert oppover etter vannmengde på stedet. Dekket over rennene var av sterke steinheller som en fant etter sprengningsarbeid i skjæringer. Rør ble på den tiden ikke brukt i vegvesenet.

MUNTRE VEGHISTORIER

Jeg har nå tatt for meg noen av de mest krevende arbeidsoperasjoner i det såkalte "gamle vegvesenet" og måten de ble utført på. Selvsagt var det mange ganger flere gjøremål som datidens vegarbeidere måtte utføre, som f.eks. bruarbeid o.l. Det vil bli for langt å beskrive alle disse oppgavene. Derimot har jeg lyst til å nevne noen få veghistorier før jeg slutter av, og vil begynne med denne:

Vi hadde vært ute og satt ut en akkord til et arbeidslag. De hadde fått sin akkordseddel. Alt var ok. Og ingeniøren og jeg forlot laget. Nå falt det seg slik at jeg måtte bort til samme laget noen dager senere for et eller annet gjøremål. For at denne historien ikke skal miste sitt poeng, var det i arbeidslaget en eldre ungar. Han nøt livet litt mer enn det vanlige. Det var middag og vi satt i brakken og pratet. Vi kom inn på fortjenester o.l. Det var da denne ungkaren sa at denne akkorden som vi hadde gitt dem, kunne de ikke tjene til salt i grauten. Jeg repliserte da at han som ungar måtte kunne klare seg, og henviste til de andre med familie som klarte seg. På dette mitt svar fikk jeg da følgende replikk fra vedkommende: Jeg skal si deg en ting Nygård, hvis du ikke har vedlikeholdt en gammel ungkarskropp, vet du ikke hva dette koster.

En annen historie er mellom en avdelingsingeniør og en vegarbeider som jeg personlig sto og hørte på. Vi hadde akkord i en fjellskjæring ved Vippa bro. Det var kommet under sprengningsarbeidet nokså mye overfjell som ikke var med i sprengningsplanen. Slike masser hadde vi halv pris for å kjøre bort. Massen ble oppmålt av avdelingsingeniøren. Etter at han var ferdig med utmålingen, syntes formannen at han hadde målt litt snaut. Han mente det var mer masse. Men ingeniøren holdt på sitt. Det var etter denne diskusjonen at formannen kom med denne uttalelsen: Ja, ja, det er muligens du har rett. Du skjønner det er ikke så greit for oss med den forstanden vi har, men De herr avdelingsingeniør, De arbeider med hodet som grisen".

Og så var det historien om to vegarbeidere som hadde skiftet arbeidsplass. De hadde før bodd hjemme. Den nye arbeidsplassen lå så langt fra hjemmet at de måtte leie seg inn privat. De kom da til et sted som kunne passe, og sto og akkederte med kona på stedet. Hun spurte om hvor mye de kunne tenke seg å betale for husrommet. Da var det at den ene av karene ødela det hele med å fleipe og si: Der vi bodde sist, fikk kona hele lønningen, men så fikk vi lov til å ligge med henne om natta. Når hun fikk høre dette, ble det brått slutt med forhandlingene, for slike folk ville hun ikke ha i huset sitt. De måtte da gå igjen. Det var jo sant det de hadde sagt, for de hadde jo før bodd hjemme begge to.

Med dette får det være nok med historier for denne gangen. Får heller komme med noen senere hvis det lager seg slik.

Det er jo så at etter et langt liv i vegetaten er det mye en kunne ha skrevet om. Jeg har ut fra min hukommelse og de evner jeg har, gjort mitt beste for at noe av det gamle ikke skal gå i glemmeboken.

Vrengen, 24. mars 2000.

Hilsen en gammel pensjonist.



Sprayplastbilen bemannes av Kristian Høgseth, Asbjørn Førland og Mangfred Nygård (var ikke til stede da bildet ble tatt). Olav Haugmoen har oppsynet med merkeleggingen. (Bildet t.h.) Per Kvaal og Sturla Rognes fra Vegdirektoratets ressursgruppe for merkelegging og leder for spesialproduksjon Åvald Bakken, venter seg mye av den nye merkebilen. (Bildet over)



Ny sprayplastbil legger "dråpefleks"

Vegmerking er et fag i rivende utvikling, med stadig nye materialer og utleggingsmetoder. Sprayplast har vært i bruk en del år. I det siste har vi fått sprayplast med profilering, og nå sprayplast som legges som store dråper. Dette gir en viss rumleeffekt, men hovedsaken er at boblene gir langt bedre lysrefleksjon ved våt veg enn vanlig sprayplast.

Spesialproduksjon mottok i vår en ny sprayplastbil til erstatning for bilen som brant i fjor høst. En del av utstyret kunne brukes på den nye bilen. Selve bilen kommer fra Østfold, der den har stått ubrukt noen år. Ombyggingen har foregått ved Trysil maskin, mens det danske firmaet Borum har levert "dråpefleks"-utleggeren. Hele maskinen har kostet ca 3 mill. kr.

Dette er den første store maskinen i Statens vegvesen som har fått "dråpefleks-utlegger", forteller Peer Kvaal og Sturla Rognes i Vegdirektoratets ressursgruppe for vegmerking. De mener "dråpefleks" er spesielt egnet for veger som saltes, og ofte er våte. Den nye merkebilen vil legge ut striper i en hastighet av ca 10 km/t, betydelig raskere enn tidligere metoder.

Den nye sprayplastbilen skal i sommer gå i Aust-Agder, Vest-Ager, Telemark og Rogaland. I Aust-Agder skal ca. en tredel av merkingen, ca. 70 tonn, gjøres med "dråpefleks", forteller leder for spesialproduksjon, Åvald Bakken.