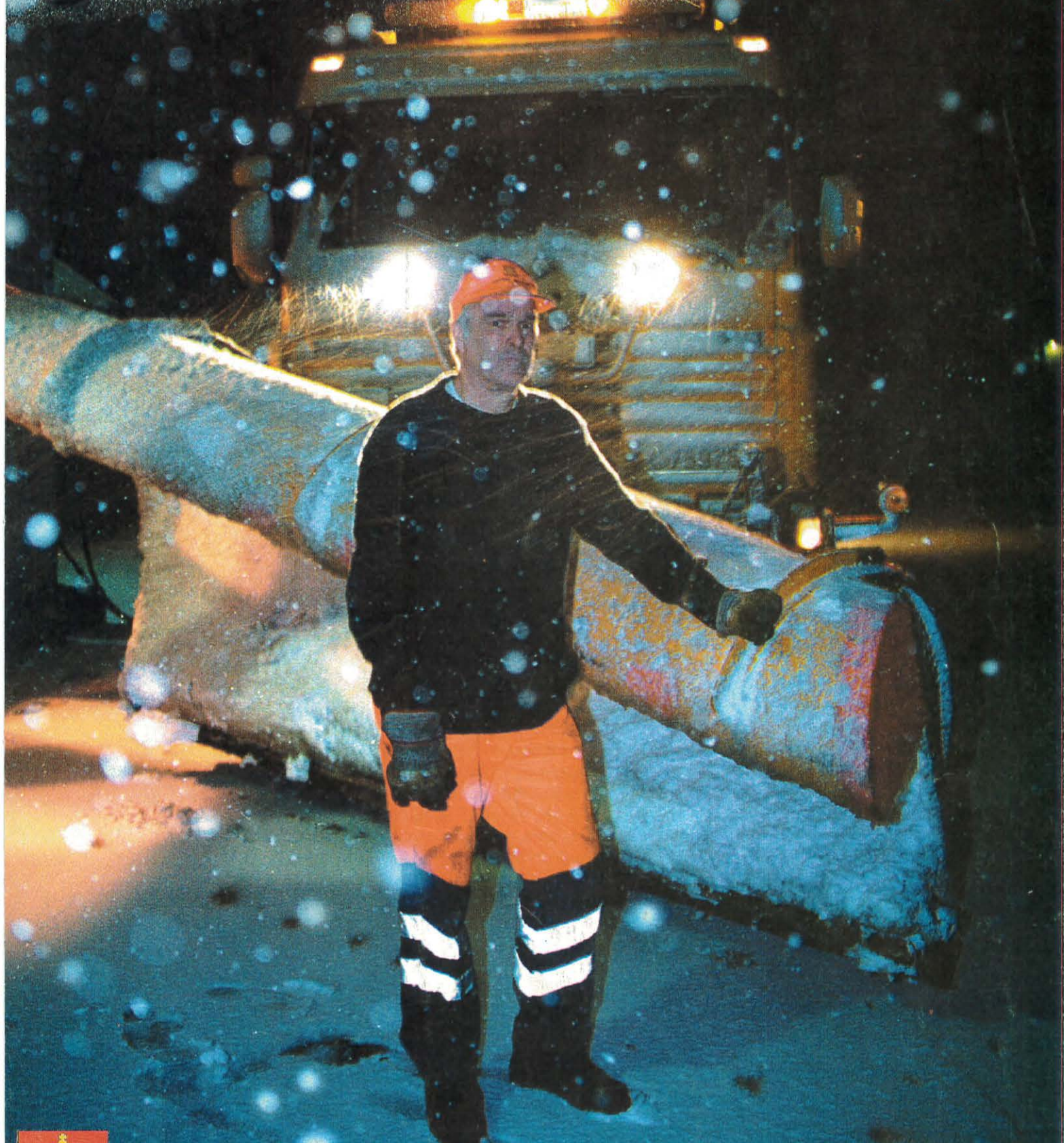


BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN AUST-AGDER  
nr. 1 -2001

SØRLANDSPORTEN

# Sørlandsporten



**Statens vegvesen**  
Aust-Agder





Initiativtaker og hjelpesmenn klar til aksjon. Fra venstre Glenn Solberg, Kjell Pedersen og Ole Bjørn Lindland.

## Sykler til Cuba

Av Inger Sigridnes

**K**JELL PEDERSEN HAR TATT INITIATIV til en innsamlingsaksjon av sykler, som han vil sende til Cuba. To hjelpesmenn av den yngre garde har sagt seg villige til å bistå. De oppfordrer nå den enkelte til å donere din gamle sykkel, din mors gamle sykkel, din sønns gamle sykkel og din nabos gamle sykkel. Og enda flere sykler. Og noen datamaskiner. Og litt til.

Kjell er blitt inspirert av sin gamle skolekamerat fra realskolen, Jan Olsen fra Bygland. Olsen har vært på Cuba flere ganger og kjenner derfor befolkningens behov svært godt. Han har derfor tatt initiativ til en årlig innsamling av sykler og annet materiale som det cubanske folket trenger. Årlig reiser Olsen til Cuba for personlig overrekkeelse av innsamlet materiale.

Nå er det jo mange i vegvesenet som har kjøpt seg ny sykkel, og da passer det jo veldig greit å kvitte seg med den gamle, sier Kjell. På konkret spørsmål fra Sørlandsporten sier han at han håper de

skal klare å samle inn mer enn 50 små og store sykler. Olsen har en avtale med en sykkelreparatør, så det gjør ingen ting om sykkelen er litt defekt. De mest defekte syklene settes sammen til noen færre, før de stemples ok og sendes til Cuba. De mest populære syklene er de eldre damesyklene fra DBS. Pent kjørte damesykler. Uten gir. Som nærmest er vedlikeholdsfrie. Men Kjell understreker at alle typer sykler er av interesse.

Han forteller videre at de har søkt og fått vegsjefens godkjennelse til å bruke litt tid på dette. De kommer også til å søke vegsjefen om å få alle vegvesenets utrangerte PC-er. –Hvordan har dere tenkt å samle inn alt dette? Lagre det? Få finansiert forsendelsen til Cuba?

–Vi kommer tilbake med nærmere info på vegveven etter hvert, sier Kjell. Og smiler lurt. Ole Bjørn og Glenn ler. Jeg tror ikke de heller vet svaret. Kanskje vet ikke engang Kjell svaret i dag. Men han er optimist. Dette skal gå. På et eller annet vis.



## Sørlandsporten

Bedriftsavis for Statens vegvesen Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret,  
Postboks 173,  
4802 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:** Cay Hausland kjører salt- og brøytebilen i arendalsdistriktet. Når det er snøfokk på Ev 18, er det en ansvarsfull, stressende og slitsom jobb. Nattevakta er også en ensom jobb. Se reportasje på side 12.

(foto: Ottar Johansen)

# Den enkeltes .....innsats



Av Inger  
Sigridnes

**D**ET ER MENNESKENE SOM ER den viktigste ressursen i en bedrift. Også i Statens vegvesen. Synes du ikke du hører festtalene...?

Menneskene.....ressursene....bedriften....? En kunne kanskje også si at det er viktig for bedriften med ressurssterke mennesker? Eller at det er viktig for menneskene med en ressurssterk bedrift? Eller at det er viktig for ressursene med en menneskelig bedrift?

Kanskje var det slik Kjell fabulerte før han tok initiativet til Cuba-aksjonen (du kan på annet sted i Sørlandsporten lese om Kjell Pedersens initiativ til aksjonen).

Jeg tror slike initiativ er viktige. Særlig i en tid som for enkelte er vanskelig. Effektiviseringsprosessen vår er for enkelte svært vanskelig. Enkelte er redd for at

egen kompetanse ikke strekker til. At evnen til å tilegne seg ny kompetanse er for liten. Hvis stillingen din forsvinner og eneste jobbtilbud var 10 mil hjemmefra – da ville trolig du også opplevd situasjonen vanskelig.

Både for den enkelte av oss – og for bedriften som sådan – er det viktig at vi har noen initiativrike personer rundt oss. Noen optimister. Som ser lyst på livet, selv i en trasig hverdag. Som ikke bare ser begrensningene, men også mulighetene. Det er godt å ha noen slike rundt oss i korridorene. Ved kopimaskinen. I kantina.

Kanskje har du også mulighet for å bidra med noe? Noe positivt? For eksempel til Kjells innsamling?

## Innhold:

<b>Sykler til Cuba</b> .....	<b>s. 2</b>
<b>Leder</b> .....	<b>3</b>
<b>Klar for bompengeneinnkreving</b> .....	<b>4</b>
<b>På besøk i Stortinget</b> .....	<b>6</b>
<b>Nye sjefer</b> .....	<b>8</b>
<b>Nye produkter sikrer arbeidsplasser</b> .....	<b>10</b>
<b>Ambulerende verkstedbil</b> .....	<b>11</b>
<b>Med saltvakta i snøfokk</b> .....	<b>12</b>
<b>En "normal" norsk vinter</b> .....	<b>15</b>
<b>Regionalisering og pendling</b> .....	<b>16</b>
<b>Bygger viltgjerde</b> .....	<b>17</b>
<b>Trafikkaksjon 2001</b> .....	<b>18</b>
<b>Ikke tøft å være død</b> .....	<b>20</b>
<b>Nye målebiler</b> .....	<b>22</b>
<b>Nytt lønssystem</b> .....	<b>23</b>
<b>Skidag på Gautefall</b> .....	<b>24</b>

# Klar for innkreving av bompenger 1. november

Av Ottar Johansen

**P**ROPOSISJONEN OM DELVIS bompengefinansiering av utbygging av Ev 18 gjennom Aust-Agder ble vedtatt av Stortinget 15.2. i år. Allerede dagen etter startet arbeidet med rydding av terreng og tilrettelegging ved de to bompengestedene ved Svennevig i vest og på Østerholtheia i øst.

Innkrevingen av bompenger starter 1. november, forteller Per Arne Gulstad, som har arbeidet i vegkontorets bompengegruppe sammen med vegsjefen, Kjell Birkeland, John K. Stormyr og Henrik Duus siden begynnelsen av 1999. Byggearbeidene med utvidelse av vegen ved de to bomstasjonene tar tid, og det elektroniske innkrevingsutstyret skal installeres og testes før stasjonene kan settes i drift. Det er helt umulig å få dette klart før sommerferien.

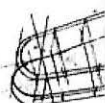
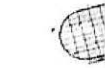
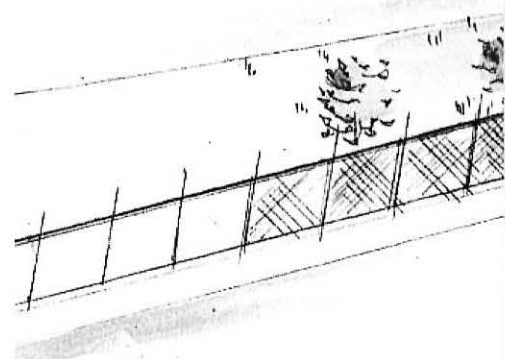
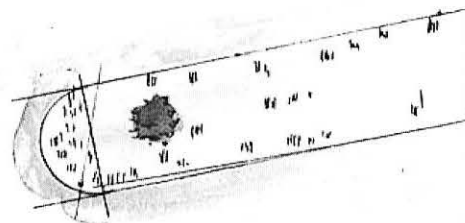
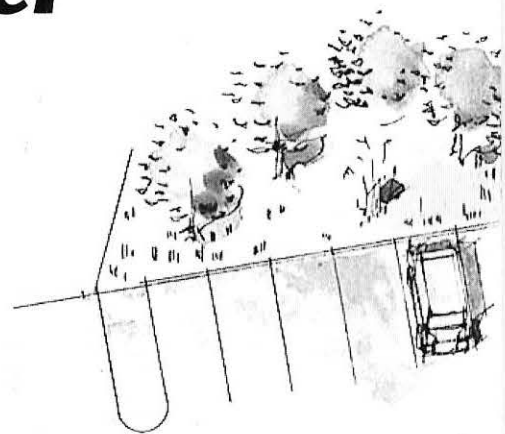
Storingsvedtaket gir det etablerte fylkeskommunale bompengeselskapet Aust-Agder vegfinans, med fylkestrafikksjef Ola Olsbu som konstituert daglig leder og fylkesrådmann Arild Eielssen og John G. Berg som styremedlemmer, adgang til å ta opp et lån på maksimalt 60 mill kr. for å starte innkreving av bompenger for å finansiere videre utbygging av Ev 18 gjennom Aust-Agder. Statens vegvesen skal bygge bomstasjonene med elektronisk utstyr og stille disse til disposisjon for bompengeselskapet. Bygging av de to bomstasjonene er beregnet til 40 mill kr inkl. elektronisk utstyr.

Bomstasjonene vil få tre løp i hver retning for at trafikken skal gli greit. Det blir ingen fysiske bommer. Innkrevingen baseres på elektroniske brikker av Autopass-systemet, som gir mulighet for rabattordninger for den som passerer bommene ofte. Bomstasjonene får også kontinuerlig manuell betjening for den som ikke har abonnement. Det elektroniske innkrevings-systemet er samordnet med bompengeprojekter andre steder i landet.

Bomstasjonene skal drives av bompengeselskapet, som selv velger driftsform. Det er ennå ikke avgjort hvem som skal stå for den daglige driften av stasjonene.

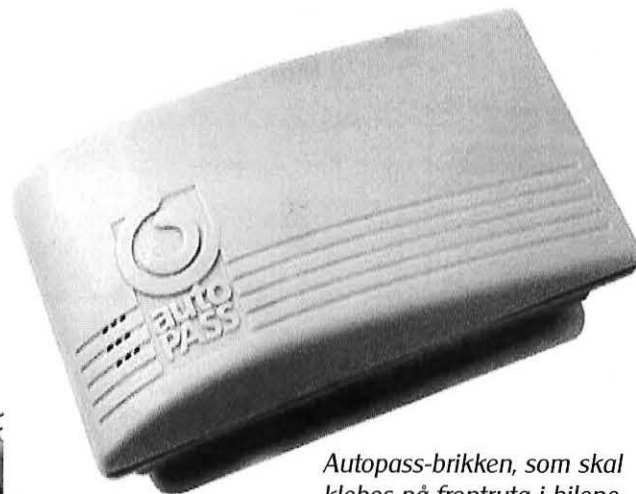
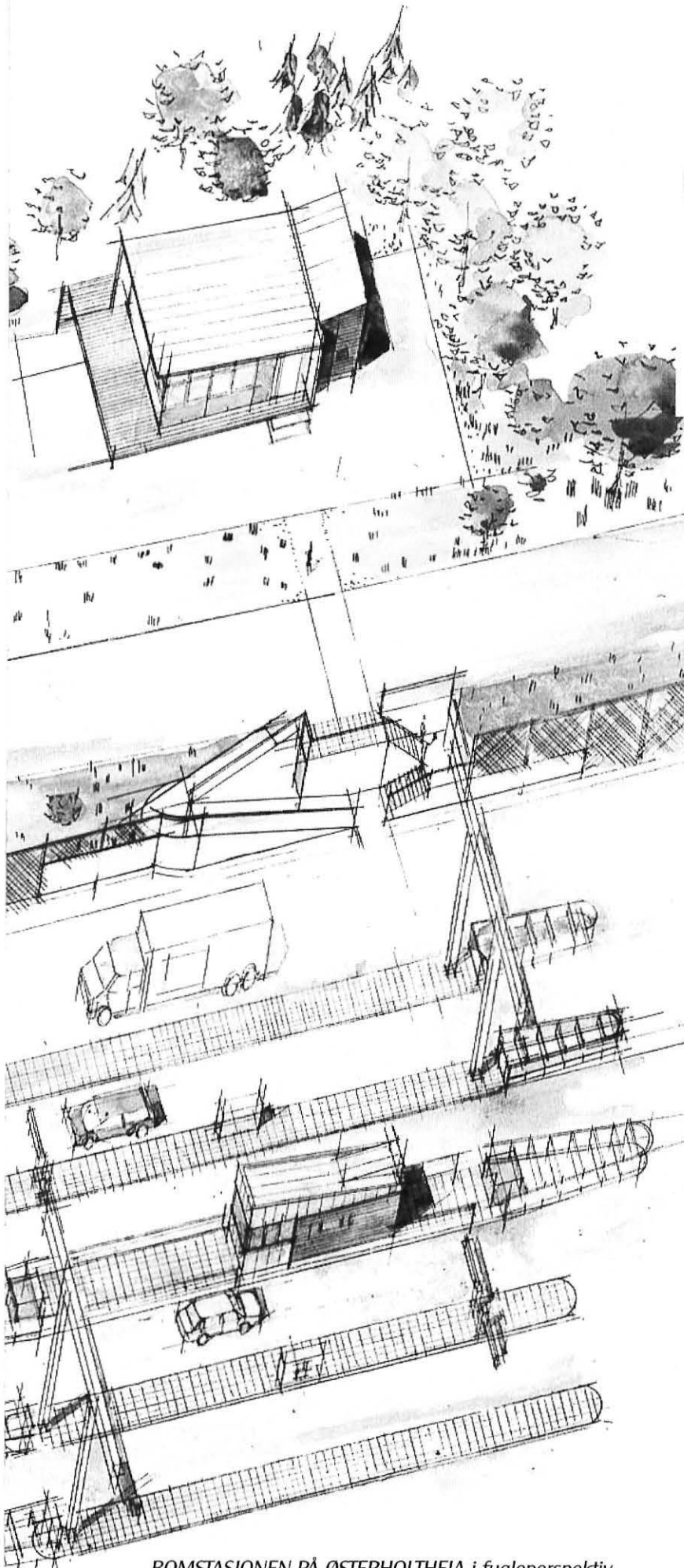
Bomavgiften er satt til 20 kr for personbil, 40 kr for lastebil og tung bil, mens motorsykkel og buss i rute går gratis. Det legges opp til betydelig rabattordninger. 50 passeringer skal gi 30 pst rabatt, 250 passeringer 40 pst og 500 passeringer 50 pst rabatt. Ved passering av to stasjoner innen et tidsrom på 6 timer skal det bare betales avgift en gang.

Bomstasjonene omfatter utvidelse av vegbanen til tre felt i en strekning på 600 m, og vil i tillegg bestå av en innkrevingsbu og et mannskapsbygg. Bomstasjonene bygges av produksjonsavdelingen. Spesialproduksjon står for betongarbeid og bygninger.



*Innkrevingsbuene under bygging på Skarpnes.*





*Autopass-brikken, som skal klebes på frontruta i bilene.*

## Autopass ny bompengeteknologi

**Bomstasjonene på Østerholtheia og ved Svennevig bygger på det nye innkrevingssystemet for bompenger som er utviklet av Statens vegvesen. Systemet Autopass er en etterfølger av Kofri-systemet som har vært i bruk hittil.**

Overgangen til den nye teknologien i Autopass skal skje gradvis. I inneværende år vil mer enn 10 bompengeselskaper ha det samme nye systemet i drift, og nesten en million betalingsbrikker vil være i bruk.

Det nye brikkesystemet er utviklet på grunnlag av over ti års erfaring med elektronisk betaling av bompenger i Norge. Det er gjort betydelige endringer for å forenkle innkjøp og drift for operatørene.

Den nye betalingsbrikken kan lagre data og passeringregistreringer og kan også brukes i nye bompeng- og vegprisingssystemer og til ulike former for trafikkstyring.

Bakgrunnen for overgang til det nye brikkesystemet er internasjonale frekvensbestemmelser som pålegger Norge å skifte av radiofrekvens for sine bompengesystemer.

På sikt er målet et samordnet opplegg for bompenginnkreving i Norden og Europa og Autopass-systemet vil bli markedsført med tanke på at det kan bli akseptert som en internasjonal standard.

Autopass er basert på det som foreligger av forslag til europeiske standarder for trådløs kommunikasjon mellom bil og bomstasjon. I tillegg lages det komplette spesifikasjoner for nye bompengeanlegg slik at brukerne akn bruke samme brikke i alle nye anlegg.

Det er av stor betydning at systemene som installeres blir teknisk kompatible og at utstyret kan leveres av flere produsenter.

*BOMSTASJONEN PÅ ØSTERHOLTHEIA i fugleperspektiv. Bompengestasjonene er utformet av Asplan Viak. Begge stasjonene blir like, med tre løp i hver retning, innkrevingsbu og mannskapsbygning.*



# Da "bompengeproppen" ble og vi startet byggearbeidet

Av Inger Sigrindnes

**T**ORS DAG 15. FEBRUAR behandlet Stortinget Nasjonal transportplan (NTP), og fra Galleriet fulgte vi debatten. I stortingskantina fikk vi billig mat, og på røykerommet sugde vi til oss nye inntrykk og ny lærdom.

Tidlig på morgenen stod jeg, Karl Sigurd Fredriksen og Tove Gihle Stakland klar ved inngangsdøren til Stortingets Galleri, sammen med en rekke andre representanter fra Statens vegvesen, Jernbaneverket og Luftfartsverket. Og ikke minst en stor gruppe ungdommer fra Natur og Ungdom. Alle ville vi inn og høre hva Stortinget mente om fremtidens transportformer i Norge.

Før vi kom inn måtte vi gjennom en sikkerhetskontroll med bl.a. gjennomlysning og metalldetektor. I ryggsekken hadde jeg bl.a. en Cola og dagens aviser. Hele sekken ble inndratt. Kanskje var de redd jeg skulle falle for fristelsen til å helle litt cola i hodet på Svarstad Haugland?

Fra galleriet kunne vi se stortings salen bli fylt med en rekke kjente ansikter. For at møtet skal være lovlig satt, må minimum 50% av representantene være til stede.

De fleste som besøker Stortinget for første gang synes unektelig at dette er en merkelig opptreden. Men slik er arbeidsformen i Stortinget. Det pågår til enhver tid en rekke møter parallelt med plenumsdebatter i salen. Samtidig med NTP-debatten pågikk det for eksempel møter i flere av stortingskomiteene.

## Utdrag fra debatten

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF) ønsket mer effektiv drift av Statens vegvesen, hun ønsket også kriterier for den fylkesfordelte rammen, samt overføring av kollektivmidlene fra Kommunaldepartementet (fylkeskommunene) til Samferdselsdepartementet (vegkontorene).

Thore Aksel Nistad (FrP) ønsket en transportetat for fly, bane og vei. Transportdirektoratet skulle erstatte Vegdirektoratet, Jernbaneverket og Luftfartsverket. Havnene ønsket han overført fra Fiskeridepartementet til Samferdselsdepartementet. NSB ønsket han privatisert til et A/S. Han ønsket også fri konkurranse for busser, og ville derfor ha avviklet ordningen med konsesjoner.

Thorbjørn Andersen (FrP) var i mot bompengefinansiert vegutbygging i Aust-Agder, og viste til den overfylte statskassen, og uttrykte skuffelse over Regjeringens manglende satsing på vegsektoren.

Gunnar Halvorsen (AP) viste til den økende ÅDT på Sørlandet, at Agderbyen vokser i folketall og beklaget derfor at det ikke hadde vært mulig med en oppstartsbevilgning til Brokelandsheia – Vinterkjær i 2001. Han minnet imidlertid på at NTP kun var en plan, og at bevilgningene kommer over de årlige statsbudsjettene.

## Beste taler

Flere av stortingsrepresentantene hadde vært tjent med å ta seg et kurs i taleteknikk. Enkelte av dem snakket monotont, usammenhengende og lite inspirerende. Andre var åpenbart langt mer fortrolige med talerstolen og en liten gruppe briljerte tidvis. Det var særlig tre av talerne jeg merket meg. Det var Tom Thoresen fra Østfold, Gunn Olsen fra Telemark og Thore Aksel Nistad fra Sør-Trøndelag. Særlig Olsen og Nistad var tidvis svært morsomme.

## Billig mat

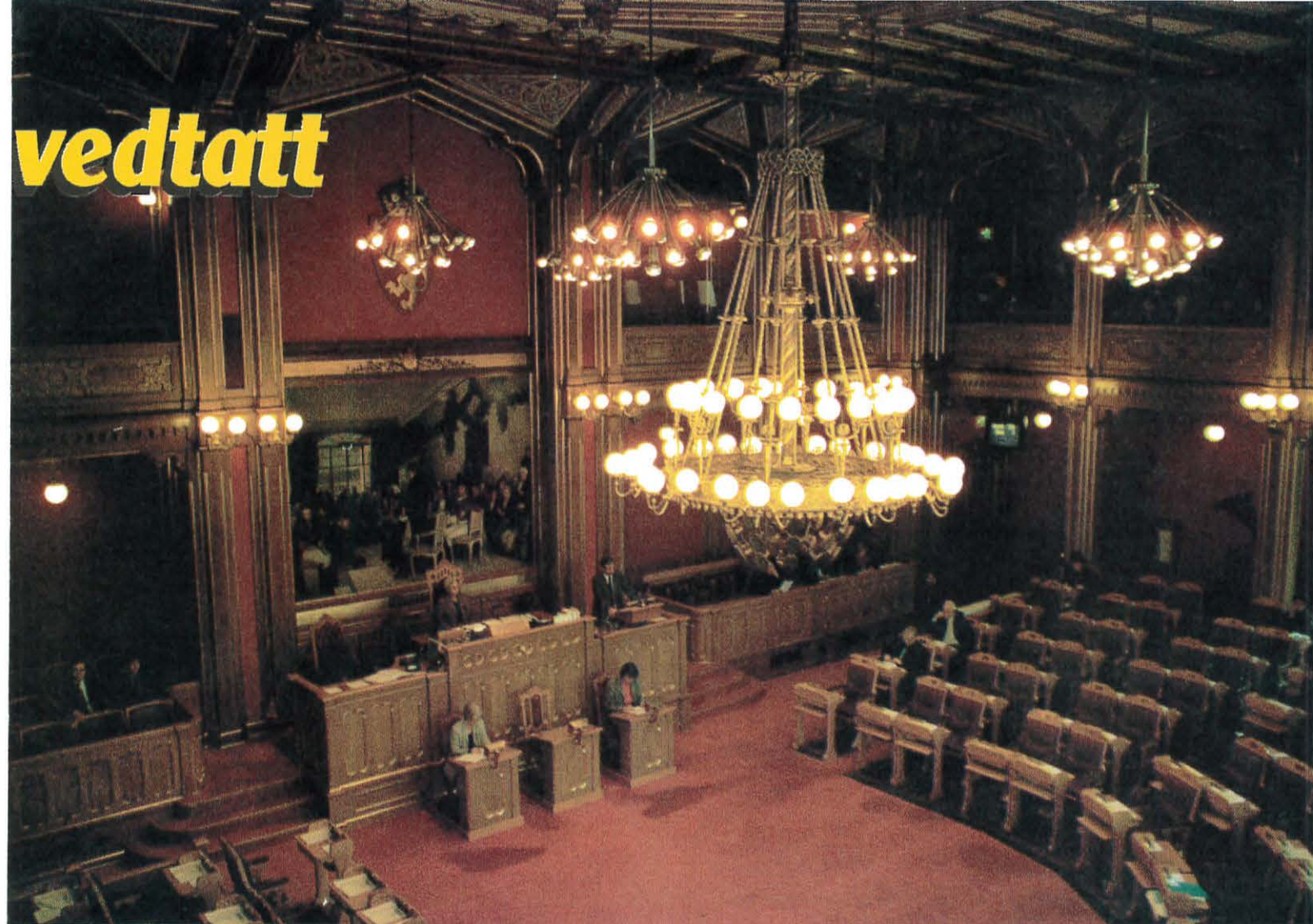
I pausen hadde vi en lunsjavgift med enkelte stortingsrepresentanter fra Aust-Agder. Selv om vi har en rimelig og god kantine på vegkontoret i Arendal, kan den nok ikke måle seg med verken utvalg eller priser i Stortingsrestauranten. Varm middag og en pils kostet 44 kroner. Ha! Selv et russisk suppekjøkken er trolig dyrere.



Karl Sigurd i samtale med Liv Marit Moland, Gunnar Halvorsen og Fædrelandsvennens journalist.

Stortingspresidenten åpnet møtet med klubben sin. Men i samme øyeblikk skulle en tro at noen hadde sluppet en stinkbombe i salen. I løpet av 2-3 minutter forsvant nærmest alle representantene fra salen. De eneste som satt igjen var medlemmene i samferdselskomiteen og noen ganske få andre. Samt vi på Galleriet.





Og det var unektelig litt uvanlig å sitte og spise samtidig som Carl I. Hagen (FrP), Anne Enger Lahnstein (Sp), Pål T. Jørgensen (TV2), Kjell Magne Bondevik (KrF) og Lisbeth Skei (NRK) svinset rundt bordet.

### Dagens mest morsomme

I en periode var det Vest-Agders Aud Blattman som var stortingspresident og ledet debatten. Under statsråd Moe Gustavssens innlegg var det et utrolig rabalder i etasjen under oss. Alle hørte det, muligens med unntak av Blattman. Plutselig henvender statsråden seg til Blattman og utbryter "President, dette er ganske forstyrrende..." hvorpå Blattman spretter opp lettere fortumlet, klubber kraftig i bordplaten og utbryter morskt mot Galleriet "Presidenten krever ro på Galleriet!". Latteren som fulgte var trolig ikke spesielt morsom for stortingspresidenten. Vi måtte kanskje være glad vi slapp melding med hjem.

### Voteringen

Ca kl. 2130 var debatten avsluttet og voteringen kunne begynne. Og da måtte det igjen være minimum 50 % tilstedeværelse blant representantene. Men det var det ikke. Voteringen måtte derfor utsettes. Vi hørte klokke ringe og trolig var innpiskerne i full sving for å samle troppene.

Omsider kunne presidenten åpne møtet. Og voteringene i NTP gikk utrolig fort, kun under henvisning til et nummer og partinavn på forslagsstiller(e). Da vi skjønte at det nærmet seg votering for bompengeproppen for Aust-Agder, ville Karl Sigurd ned i ekspedisjonen for å få den nummererte listen. Jeg

forsøkte å stanse han, men før jeg rakk det, var voteringen allerede i gang. Presidenten sa "De som stemmer for, trykker grønt og blir sittende. De som stemmer i mot, trykker rødt og reiser seg".

Og plutselig var bompengeproposisjonen vedtatt (74 for /13 mot). Og Karl Sigurd var enda ikke kommet helt til døren. Da fikk han se oss strekke hendene i været, og vise tommen til 3 av Aust-Agders stortingsrepresentanter, kom han måpende tilbake. Hva skjer, spurte han. Proppen er vedtatt, sa vi. I bilen hjem ble vi sittende og diskutere hva som egentlig var vedtatt. Bomproppen var vedtatt – det hadde vi skjønt, men hva som var vedtatt av de ulike deler av NTP, nei, det var ingen av oss helt sikre på. Så fra baksetet ringte jeg Gunnar Halvorsen, som forklarte oss hva som nå var vedtatt.

### Iverksett!

På hjemveien, langs E18 ut av Oslo, tok vi igjen fram mobilen og ringte Øystein Tobiassen.

– Bomproppen er vedtatt – start byggingen av 2 bomstasjoner umiddelbart. –

– Oppfattet. Da starter vi arbeidet i morgen tidlig. Sa Øystein.

Deretter tok vi en telefon til Agderposten og en til NRK. Stolte kunne vi meddele at bomproppen var vedtatt og vi derfor ville starte arbeidet i Grimstad og i Gjerstad allerede neste morgen. På morgennyhetene dagen etter lød det klart og tydelig over eteren at det var både en og kanskje to redaksjonsmedlemmer som var imponert over Vegvesenets tempo i saken. Ha!

*Stortinget  
behandler  
Nasjonal  
transportplan  
15. februar.*



# Trafikksikkerhet og vedlikehold prioriteres

Av Ottar Johansen

**E**T NYTT SKRITT I OMORGANISERINGEN og effektiviseringen av Statens vegvesen Aust-Agder gjennomføres 1. mai med sammen slåing av Arendal trafikkdistrikt og Setesdal trafikkdistrikt til Aust-Agder trafikkdistrikt, og Arendal produksjonsområde og Setesdal produksjonsområde til Aust-Agder produksjonsområde. Fra samme dato tiltrer Sigurd Kløvfjell den nye stillingen som distriktsleder for Aust-Agder trafikkdistrikt. Rolf Tidemann er ansatt i stillingen som leder for Arendal produksjonsområde, men har samtidig fått vikariat som trafikksjef mens trafikksjef Gunnar Lien er vikar for vegsjef Olav Ellevset, fram til 20. mars år 2002.

Mens Rolf Tidemann vikarierer som trafikksjef, skal Torbjørn Borgi fungere som leder for det nye Aust-Agder produksjonsområde. Når Ellevset kommer tilbake, rykker Gunnar Lien tilbake til sin gamle stilling som trafikksjef, mens Rolf Tidemann kan ta fatt på sin egentlige jobb som produksjonsleder.

## VEGVESENET I STØPESKJEEN

–Statens vegvesen står foran store endringer. Hele organisasjonen er i støpeskjeen. Omorganiseringen i 1995 vil trolig oppfattes som krusninger på havet i forhold til de organisasjonsendringene som nå er varslet. Men de fleste endringer bærer i seg muligheter for den enkelte, og min oppfordring er å ta dette som en positiv utfordring, sier Rolf.

–Du er ansatt som produksjonsleder, men skal vikariere som trafikksjef. Er ikke nå produksjonsavdelingen og trafikkkavdelingen nærmest å oppfatte som motparter som skal forhandle om avtaler?

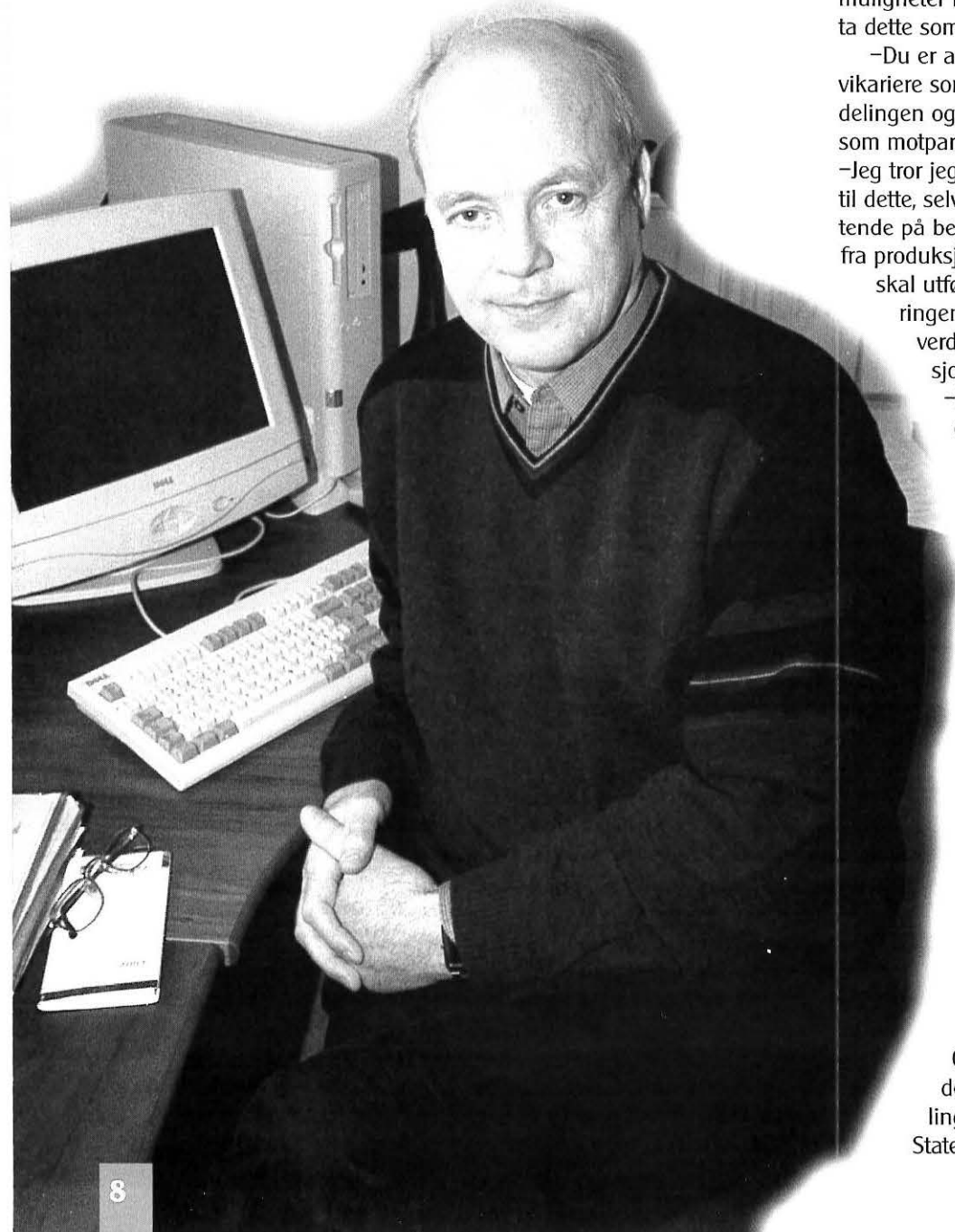
–Jeg tror jeg skal klare å forholde meg profesjonelt til dette, selv om det kan se ut som om jeg blir sittende på begge sider av bordet. Jeg tror erfaringen fra produksjonsområdet er nyttig for oppgavene jeg skal utføre som trafikksjef, og omvendt at erfaringene fra trafikkkavdelingen kan være av verdi når jeg senere skal tilbake til produksjonsområdet.

–Hva er hovedutfordringene for trafikkkavdelingen framover?

–Den første store oppgaven blir å få trafikkkavdelings nye organisasjon til å fungere, med to seksjoner på vegkontoret, en for trafikksikkerhet og overordnet planlegging ledet av Svein Harald Søndena, og en for veg og vegtrafikk under ledelse av Anders Noddeland. Sammenslåingen av de to trafikkdistriktene gjennomføres fra 1. mai med Sigurd Kløvfjell som distriktsleder.

Nå er vi kommet så langt i omorganiseringsprosessen at det vil berøre den enkelte. Totalt for hele trafikkkavdelingen tror jeg ikke vi har noe stort overskudd av ansatte. Det kan imidlertid være at vi mangler den kompetanse vi trenger på enkelte områder. Innplassering i den nye organisasjonen blir gjennomført i løpet av de nærmeste ukene.

Organisasjonsendringene er et resultat av det pågående effektiviserings- og omstillingsprosjektet som berører alle deler av Statens vegvesen. Dette prosjektet ruller





videre med uforminsket styrke, og vi ser nå at omfattende endringer vil komme i løpet av 2-3 år. Mange ansatte vil nok føle denne perioden som turbulent og preget av usikkerhet. Det vil derfor være en stor utfordring for alle ledere å motivere og inspirere sine medarbeidere til positiv jobbing.

#### TRAFIKKSIKKERHET

Handlingsprogram for perioden 2002 til 2011 er også utarbeidet i løpet av vinteren. I følge politiske føringer og retningslinjer fra Vegdirektoratet skal trafiksikkerhet ha første prioritet, og gjennomsyre alt trafikkavdelingen foretar seg. Nytt er at det nå skal stilles krav til dokumentasjon av virkningen og de økonomiske konsekvenser av de trafiksikkerhetstiltak vi setter i verk.

I tillegg til trafiksikkerhet skal vi prioritere vedlikehold av vegnettet med tanke på å ta best mulig vare på den kapital som er investert. Dersom vedlikeholdet reduseres, vil denne vegkapitalen etter hvert gå tapt. Målet er ikke i første omgang å heve vedlikeholds nivået, men å sørge for et vedlikehold som bevarer dagens vegstandard.

–Skal vi bruke mindre penger på bygging av nye veger, og satse mer på vedlikehold?

–Det er Stortinget og Vegdirektoratet som styrer utbyggingen av nye veger. I trafikkavdelingen er det full enighet om utbygging av vegnettet. Når det nå er vunnet gehør for at neste Ev 18-strekning, Brokelandsheia-Vinterkjær, skal bygges med midtdeler, er det etter ønske fra trafikkavdelingen.

Trafikkavdelingen vil i framtida få ansvar for overordnet planlegging av vegnettet. Dette vil også omfatte utformingen av de nye vegene. Trafikkavdelingen har ansvaret for drift og vedlikehold av vegene, og må sørge for at veger og tilliggende anlegg blir slik at de tillater en effektiv drift og vedlikehold.

#### LIKER FORANDRINGER

Rolf søkte de nye stillingene fordi han trives med noen forandringer i livet. Han vil unngå å gro fast, sier han:

–Personlig tror jeg folk har godt av forandringer. I vegvesenet vil det bli stilt krav til at vi må tåle forandringer. Vi kan vente mye endringer i tida som kommer. Vi må regne med at landet vil bli inndelt i regioner. Men ennå er det ingen som vet hvor de nye regionvegkontorene vil ligge og hvilke fylker som vil bli slått sammen. Jeg tror den nye organisasjonen kan gi mange nye muligheter for den enkelte.

–Når det gjelder Aust-Agder produksjonsområde med base på Skarpnes, regner jeg med at det vil bestå i overskuelig framtid. Ved omorganiseringen i 1995 ble det stilt krav om konkurransedyktighet og tilpasningsdyktighet. Dette rammet i første omgang produksjonsavdelingen, som nå har gjennomført det meste av denne prosessen, og nå langt på veg kan kjøre sitt eget løp videre. Nå er situasjonen snudd, og trykket er størst på de andre avdelingene, ikke minst administrasjonsavdelingen. Målet er at mest mulig av pengene skal komme til nytte på veggen og i trafikken, og ikke forsvinne i interne sysler.

## Lederen for Aust-Agder trafikkdistrikt:

### –Fortsatt behov for folk med lokal tilknytning

**M**ENS STATENS VEGVESEN Aust-Agder for tida ledes av mange vikarer og fungerende ledere, kan Sigurd Kløv fjell 1. mai begynne i fast stilling som leder for det sammenlagte Aust-Agder trafikkdistrikt med base på Stoa.

Mange vil ha det til at distriktslederstillingen er en av de mest langsiktige stillingene i vegvesenet i fylket akkurat nå. Organiseringen av vegvesenet i åra framover er høyst uviss, og mange lurer på hvilket arbeidssted de kan få. Det som synes mest sikkert, er at det også i framtida vil bli drift og vedlikehold av vegnettet, og kjøretøy- og publikumsrettede tjenester med base i trafikkstasjonen.

–Påstanden at det vil bli en aktivitet på Stoa nær opp til den vi har i dag, er jeg enig i, sier Sigurd. Dette med bakgrunn i det vi vet i dag, men det meste er usikkert. Mye tyder på at vi vil få regionvegkontor og at det vil bli en tilstedeværelse av vegvesenet i hvert fylke, men om dette skal være på Stoa vet vi jo ingen ting om. Uansett tror jeg det vil ta en del tid før noe skjer på dette området.

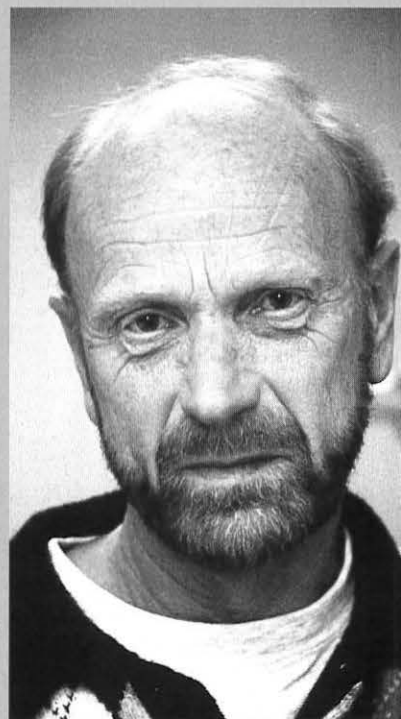
Det sier seg selv at skal vi drive og vedlikeholde et vegnett, kan det ikke gjøres fra et regionalt senter i Drammen eller Stavanger. Vi må ha folk som har en lokal tilknytning. Jeg er optimistisk til å få muligheten til å jobbe med veg og trafikk i Aust-Agder også i framtida. Jeg regner med at det fortsatt vil bo mennesker her, og at det fortsatt vil være biltrafikk. Dermed vil det også være behov for publikumstjenester på vegsektoren.

Påtroppende distriktsleder har i vinter hatt hendene fulle med å utforme en organisasjonsmodell for trafikkdistriktet med innplassering av folk. Med mindre justeringer får folk stort sett arbeide med det de har drevet med tidligere, sier den nye distriktslederen.

–En hovedoppgave framover blir å arbeide med trafiksikkerhet generelt og med trafiksikkerhet innenfor trafikant og kjøretøyområdet spesielt. Vi skal arbeide for sikker atferd i trafikken både blant unge, voksne og eldre bilførere. Og vi skal fortsatt drive med registrering av kjøretøyer og utstede førerkort. Trafikkdistriktet har ansvar for drift og vedlikehold av vegnettet, og skal ivareta vegvesenets funksjon som byggherre.

–Er du fornøyd med den nye jobben?

–Jeg er fornøyd med at jeg fikk en jobb jeg kan trives med. Jeg ble i 1995 ansatt som distriktsleder i Setesdal trafikkdistrikt, og har også fungert som distriktsleder for Arendal trafikkdistrikt i lengre perioder, så jeg kjenner både distriktet og folka som arbeider der godt.





# 1000 m brurekkverk levert av verkstedet

Verksmester Reidar Oveland og plate- og sveisearbeider Harry Eriksen demonstrerer en av rekkverksvariantene som verkstedet har levert.



## Nye produkter sikrer arbeidsplasser

Av Ottar Johansen

**LØPET AV SISTE ET OG ET HALVT ÅR** har verkstedet på Skarpnos produsert ca. 1000 m rekkverk, vesentlig brurekkverk av ulike typer til bruene Rannekleiv og Skyttervollen, som krysser Ev 18-strekningen Rannekleiv-Temse, samt en del bruer som er bygd i Setesdal. Rekkverkene er bygd og montert på oppdrag fra produksjonsavdelingens seksjon for spesialproduksjon. Tidligere har slike brurekkverk blitt kjøpt fra eksterne leverandører, men det har vist seg at verkstedet kan levere rekkverk til godt konkurransedyktige priser, forteller verksmester Reidar Oveland, som har ledet verkstedet siden 1998.

–Produksjon av rekkverk passer godt inn i våre arbeidsrutiner, og sikrer arbeidsoppgaver i perioder av året da det er mindre å gjøre på verkstedet. Det vurderes nå om vi også kan produsere rekkverk for andre fylker gjennom det regionale samarbeidet som produksjonsavdelingen deltar i.

Rekkverkene er hovedsakelig standardisert. Stål kjøpes inn i fulle lengder. Etter en del sveising og boring er dette omformet til rekkverksdeler som sendes bort for galvanisering.

Hvor stort omfang denne produksjon kan få, er ennå uvisst. Det vil bl.a. avhenge av markedsføring og kapasitet.

Verkstedets sveiseavdeling påtar seg oppgaver av forskjellig slag. Den har bl.a. produsert benker av flere typer. Det er ønske om å starte produksjon av benker og utstyr til rasteplasser. Da et tilbud om en transportabel talerstol for en tid siden dukket opp, til en nokså stiv pris, ble verksmesteren spurt om han kunne konstruere noe tilsvarende. Saken ligger fortsatt på Ovelands pult. Foreløpige vurderinger tyder på at verkstedet kan løse også denne oppgaven, til en høyst konkurransedyktig pris. Det kan åpenbart være lønnsomt å forhøre seg ved verkstedet før utstyr bestilles fra andre leverandører. Verkstedet har i vinter også levert 1200 gjerdestolper til viltgjerdene som nå settes opp på Rannekleiv-Temse-strekningen.

I likhet med mange andre arbeidsplasser i vegvesenet har også verkstedet vært i støpeskjeen, med krav om innskrenking og effektivisering. De ansatte har opplevd framtida som usikker. Verksmester Oveland tror nå at verkstedet har funnet en form og en bemanning som vil passe i overskuelig framtid.

–Men dette vil sannsynligvis avhenge av at vi finner fram til tilleggsprodukter som vi kan drive med ved siden av verkstedets hovedoppgave, vedlikehold av maskinparken som til enhver tid er i bruk.

Verkstedet har nå en fast bemanning på 5 personer samt verksmester. Disse er for-





delt med to plate- og sveiserbeidere på sveiseverkstedet og tre mekanikere på vedlikeholds- og reparasjonsverkstedet. Av disse er to bilmekanikere og en anleggsmaskinreparatør. I vintersesongen forsterkes bemanningen av to mann som i sommersesongen arbeider i spesialproduksjon.

Verkstedet tilhører produksjonsavdelingens seksjon for maskin og eiendom under ledelse av Tordis Vandeskog. Samarbeidet mellom verkstedenhetene i regionen er kommet langt, med faste samlinger og spesialisering. Som et lite fylke er det ikke sannsynlig at Aust-Agder vil bli tildelt tunge spesialiteter, sier Oveland, men oppgaver som koordinering av kurs og opplæring i regionen er en del av jobben for Tordis Vandeskog.

Verkstedets hovedoppgave er å sørge for størst mulig tilgjengelighet for maskinparken som er i bruk i fylket. Maskinparken omfatter et stort antall mindre og større kjøretøyer, hjullastere, veghøvlere, knuseverk, gravemaskiner, borerigger, valser av ulike slag, strøapparater, saltapparater m.m.

For å oppnå best mulig drift av maskinene, foretas det rutinemessig vedlikehold. I den forbindelse brukes dataprogrammet Maisy, som også har funksjoner for lager. Samtlige maskiner er lagt inn i programmet, med forfall for service etter kilometer, timer eller dato. Det arbeides for å samle mest mulig av vedlikeholdsarbeidet til så få årlige verkstedbesøk som mulig. Dette sikrer at maskinen kan være maksimalt tilgjengelig for brukerne.

I regionen arbeides det mye med standardisering av service- og vedlikeholdsrutinene. Det har vist seg at det har vært til dels store variasjoner på dette området fra fylke til fylke. Kostnadene ved de forskjellige verkstedene har også vist betydelige variasjon.

Men selv ved et godt planlagt servicevedlikehold dukker det opp uforutsette reparasjoner. Ved snøfall blir det slitasje på alt snøryddingsutstyr som fører til at noe ryker. Dette kan føre til hektiske perioder også for verkstedet, som må sørge for at nødvendig materiell er disponibelt. Vintersesongen er derfor en spesielt travel periode for verkstedet. Ved lave temperaturer er tyngre maskiner også mer utsatt for brekkasje og skader.

–Tidligere var verkstedet mer et rent bilverksted, sier Oveland. Etter hvert som kjøretøyer og maskiner er blitt mer avansert med elektronikk som krever spesialkompetanse, kan det bli aktuelt å kjøpe kjøretøyer med egne serviceavtaler fra leverandøren. Volumet er ofte for lite til at det kan lønne seg å oppdatere egne folk med nødvendig kompetanse.

Verkstedet samarbeider nært med seksjon for spesialproduksjon, et samarbeid som er blitt enda enklere etter at spesialproduksjon flyttet til Skarpnes.

Dag Lysell er mekaniker og sveiser på verkstedet, og har i vinter hatt hendene fulle med å holde brøytemateriell i stand:

–Slitasjen på vinterutstyret er stor. De moderne brøytebilene har motorer på opp til 500 hk, mens en del av brøyteutstyret ble produsert på 70-tallet da bilene var mye mindre.

## AMBULERENDE VERKSTEDBIL

I begynnelsen av året var en ny ambulerende verkstedbil ferdig innredet, utstyrt og klar til bruk. Dette er en stor varebil som har trykkluft og utstyr for sveising både elektrisk og med gass. Bilen skal brukes både ved rutineservice ute i distriktene og ved reparasjon av feil og skader. Det kan være mye tid å vinne på å reparere en maskin ute på en arbeidsplass framfor å frakte den inn til verkstedet for reparasjon – og tilbake igjen.

Men verkstedtilbudene på Akland og i Valle skal fortsatt drives med bemanning som fra produksjonsområdene. Den nye verkstedbilen skal brukes som et supplement til disse og verkstedet på Skarpnes. Blant vanlige feil på anleggsmaskiner er brudd på slanger og koblinger i de hydrauliske systemene. Slike reparasjoner kan ofte gjøres i vegkanten av velutstyrt og kyndig personell som kan tilkalles på kort varsel. Her er den ambulerende verkstedbilen ideell, sier verksmesteren.



Anleggsmaskinreparatør Arve Beisland er fast mannskap på den nye verkstedbilen.



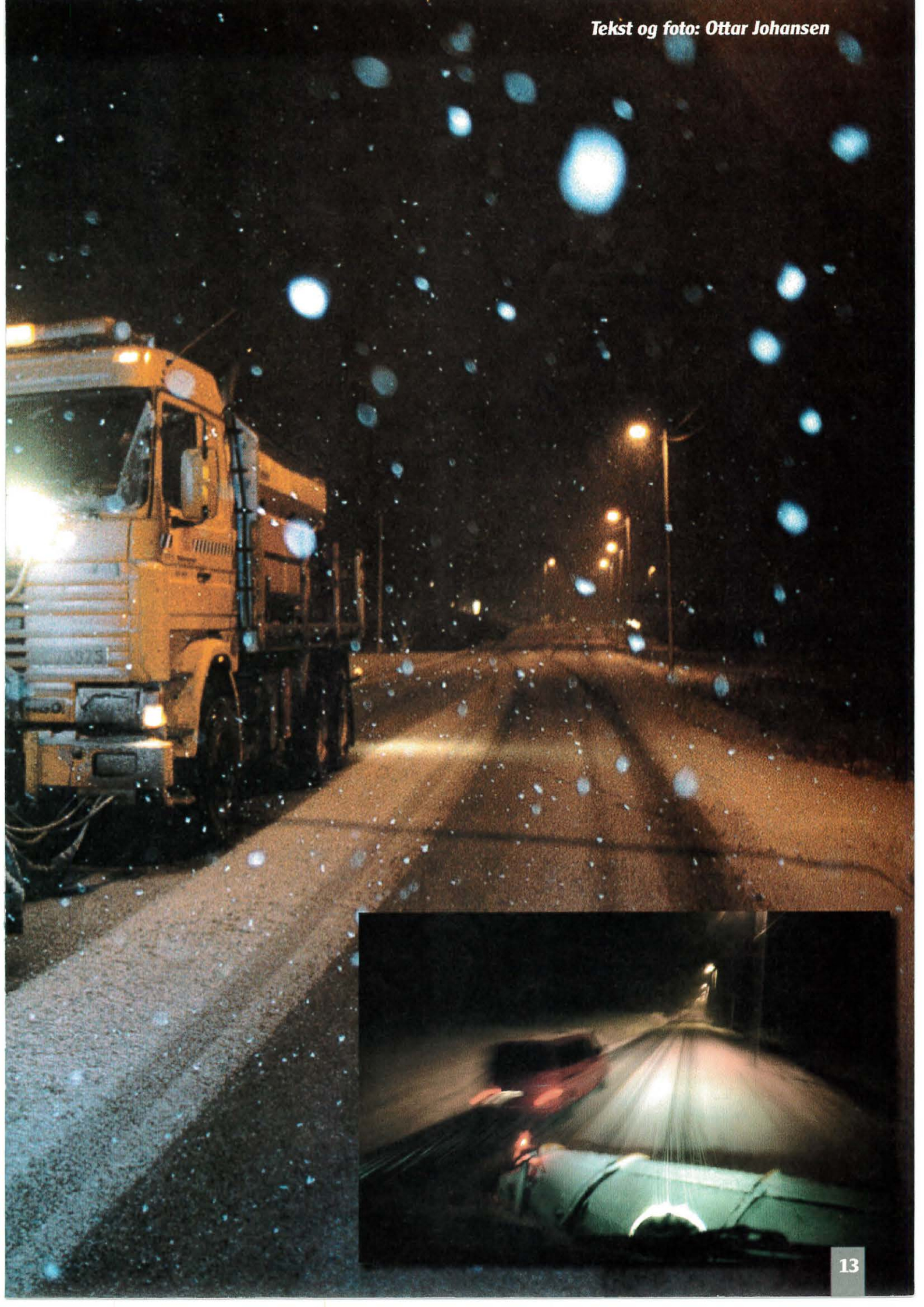


# Med saltvakta i snøfokk på Ev 18

**V**ED TITIDA DANSER de første snøfuggene i lyset fra gatelyktene. Det er meldt litt snø utover i nattetimene en dag midt i mars. Cay Hausland skal avløse Bjørn Rune Johansen på saltvakta kl. 23. På vegstasjonen på Skarpnes avlegger Bjørn Rune rapport: 7,2 tonn salt er lagt ut på Ev 18 Fiane-Stoa, Harebakken-Eydehavn, Stoa-Frolands Verk, samt avkjørsler og ramper på Ev 18 i arendalsdistriktet. Ved Fiane var det kommet litt snø, vegen til Froland var glatt. Temperaturen er like i overkant av null. Saltvakta på Akland har meldt at det snør mer lenger øst, snøværet er på veg vestover.

(forts. side 14)







(fortsett fra foregående side)

Bjørn Rune har mange år bak seg som skytebas ved vegvesenets anlegg. I år er det ingen større anlegg, og han fikk arbeid i vintervedlikeholdet. Nå trives han i en varm og god bil i vanlige klær. Det er første gang siden han var 15 år at han ikke har gått i kjeledress, legger han til.

Saltvakta i midtregionen er delt på tre mann, Bjørn Rune, Cay og Mangfred Nygård. Arbeidet er inndelt i en fem ukers turnus med en uke på dag,

montere plog på bilen. På Skarpnes står plogen klar. Etter noen minutter er den forsvarlig festet til den digre saltbilen. En halv time over midnatt svinger saltbilen med plogen foran via Nedeneskrysset ut på Ev 18 og setter kursen østover. Nå snør det ganske tett og snøen legger seg i vegen.

–På denne årstida er det gjerne blitt litt varme i vegbanen, så det smelter nedenfra. Men nå snør det så mye at det er nødvendig å brøyte. Han ser snart at han trenger mer hjelp, og kaller ut en av de private brøyterne.

Så lenge det snør tett, prioriteres brøyting og salting på Ev 18. De mindre vegene i distriktet må vente til snøfallet har stanset opp. Det store plogskjæret med slapsekant av gummi nederst tar med seg mesteparten av snøen i vegen. Saltsprederen bak slipper ut litt salt for at det som er igjen av snø skal smelte.

Også Cay er "sesongarbeider". De siste 10–12 årene har han arbeidet med salting og brøyting i vintermånedene. Resten av året er han asfaltkontrollør.

–Å kjøre saltvakt på natta er en ensom jobb. Det er vanligvis lite trafikk på vegen. Bilradioen står på P4, men jeg hører ikke stort etter. Litt kontakt har vi med saltbilene i Lillesand og Akland, mest for å høre hvordan vær og temperatur utvikler seg. Saltvakta må vurdere når det er nødvendig å salte. Meteogrammene er et godt hjelpemiddel og forteller hva vi kan vente oss. Men det er opp til oss å vurdere hvilken innsats som er nødvendig.

Det er vårt ansvar å følge standarden. Når det kommer underkjølt regn som fryser på bakken, kan det være stress å rekke over hele vegnettet så fort som mulig. Vegvesenet er utsatt for kritikk når det skjer ulykker på glatt føre. Den kritikken plager meg ikke særlig. Jeg kan heller ikke ta kritikken fra dem som ikke ønsker salting alvorlig. De som kjører buss og trailer setter imidlertid pris på at vi salter og holder vegen bar. Men en gang fikk jeg en telefon da jeg kjørte med saltbilen til Froland. Oppringeren sa at han ikke ville se den bilen i Froland mer. Hvis jeg ikke holdt meg borte, truet han med at bilen ville bli sprengt i lufta.

Kl. 1,15 når vi Fiane, og snur. Strekningen østover er Akland-bilens ansvar. Vegbanen er hvit. Brøyte- og saltbilen etterlater seg ei svart stripe med en blanding av snøslaps og salt. Ganske sleip inntil saltet har gjort sin virkning.

Saltbilen går på solide piggdekk. Hastigheten er ikke mer enn 30–40 km/t. Vi kan kjenne at det er glatt.

–Det verste er blank is. Det kan være så glatt at det kan være vanskelig å komme opp bakkene. Når biler står og ikke kan komme i gang igjen, er eneste utveg å sette på kjetting. Men det kan jeg aldri huske jeg har gjort.

I snøfokk ved Longum møter vi brøytebilen som ble kalt ut tidligere på natta. Kl. 2 er vi tilbake på Skarpnes. Cay har besluttet å kalle ut enda en brøytebil. Kjørebanen på Ev 18 er for bred til at den kan dekkes av bare en bil. Med to biler i følge blir resultatet langt bedre.

Cay har ni timer igjen av en vanlig arbeidsdag, og vil ha mer enn nok å gjøre med å brøyte og salte på Ev 18 mellom Grimstad og Fiane.



Bjørn Rune Johansen og Cay Hausland ved vaktskifte på Skarpnes.

en uke på kveld, en uke fri, en uke på natt og en uke fri. Nattevaktene på lørdag og søndag er på 12 timer.

Første jobb for Cay er lasting av salt ved saltlageret på Moy Moner. 9 tonn salt skulle være tilstrekkelig for vakta fram til kl. 11 neste dag. Ved saltlageret snør det allerede ganske tett. Vi setter kursen mot Grimstad og legger ut salt. Avkjørsler og ramper saltes. Ved Grimstad overtar saltvakta i Lillesand. Cay kjører Ev 18 østover mot Arendal mens snøen legger seg hvit og våt på vegen.

Snøen faller tettere. Cay har bestemt seg for å



# En "normal" norsk VINTER

**E**N NORMAL NORSK sørlandsvinter, hva er det? Er det en mild og snøfattig vinter som vi har hatt de siste årene, eller er det vintre med store snøfall og langvarige kuldeperioder som vi husker fra tidligere tider?

Denne vinteren har vi opplevd mildvær og regn, men også perioder med 10–15 kuldegrader, og flere snøfall, om enn i forholdsvis moderate mengder. Hvordan har Statens vegvesen mestret det vi kanskje kan kalle en god, gammeldags norsk vinter?

–Så langt har vi overholdt standardkravene ganske greit, vi har grunn til å være fornøyd med oss sjøl, sier fungerende produksjonsleder for Arendal produksjonsområde, Eldar Setekleiv.

–Standarkravene tillater at det under snøvær kan være inntil 6 cm våt snø på Ev 18, mens det kan tillates inntil 20 cm tørr snø, eller 12 cm kram snø på de minst trafikkerte fylkesvegene før de skal være gjennombrøytet. Lar vi snøen ligge så lenge som standarden tillater, har vi allerede fått mange klager. Det kan da være problemer med framkommeligheten på de mindre trafikkerte vegene, og på Ev 18 er det mange som kjører i grøfta om det ligger 6 cm våt nysnø i vegbanen, og folk fortsetter å kjøre i 80 km/t. Da er det "kaos" på Ev 18, og trafikken står på en del av de mindre vegene.

–"Kan tillates", sier standarden, men med kjennskap til de konsekvenser dette får for trafikken, forsøker vi å være litt bedre, selv om de sentrale myndigheter ikke betaler oss for mer enn å følge standardkravene, understreker Eldar.

Arendal produksjonsområde omfatter totalt 1339 km europaveg, riksveger og fylkesveger på kysten av Aust-Agder og grenser til Setesdal produksjonsområde som har ansvaret for vegnettet fra Vegusdal og nordover. Produksjonsområdene blir fra 1. mai sammenslått til Aust-Agder produksjonsområde med base på Skarpnes og Torbjørn Borgi som fungerende leder så lenge nyansatte produksjonsleder Rolf Tide-mann vikarierer for Gunnar Lien som trafikksjef.

For Arendal produksjonsområde er det for i år avsatt 26 mill. kr til vinterdrift, om lag halvparten av driftsutgiftene for hele året. Produksjonsområdet utfører vedlikeholdsarbeidet etter oppdrag fra trafikkavdelingen, som overvåker at standarden oppfylles. I det daglige er det produksjonsområdet som vurderer når det skal strøs eller saltes, mens omkring 70 brøytekontraktører selv vurderer når de må rykke ut for at standardkravet kan oppfylles. Produksjonsområdets folk holder løpende oppsyn med at brøyterne utfører jobben sin i henhold til kontrakt og vegstandard.

–Hensynet til trafiksikkerheten er overordnet. Men vi kan ikke garantere at folk til enhver tid kan kjøre med like høy hastighet som på sommerføre. Noen forlanger det, og velger å kjøre i vanlig hastighet. Det blir ramaskrik og store oppslag i Agderposten etter at folk kjører av vegen når det enkelte ganger har vært snø eller is på vegen. Vi er også opptatt av at vi ikke skal overoppfylle standarden, og

bruke unødige mye penger, som går på bekostning av viktig sommervedlikehold.

Da vi snakket med produksjonslederen, var det en periode med ti kuldegrader. Fuktighet frøs til is på vegbanen. Det kunne være vanskelig å se om vegen var våt eller glatt.

–Slike forhold kan være litt vanskelige. Virkningen av salting reduseres når temperaturen synker under minus seks grader. Perioden med underkjølt regn tidligere på vinteren var heller ikke helt enkel, med regn som frøs til is på bakken. Men stort sett har vinteren gått greit, selv om det er gått med en del mer penger en budsjettert både i januar og februar, etter en usedvanlig mild desember.

Mens Eldar legger ut om årets vinterdrift, ringer telefonen. Det er Arnardo som ringer fra sirkusbasen på Justøya. Han skal ut på vegen med sin kolonne av digre sirkusvogner, og er litt nervøs for de mange utenlandske bilene med førere som er uvant med norsk vinterforhold. Eldar er forståelsesfull, og lover å sende en mann som kan se på forholdene, og beordre strøing eller salting om det er nødvendig.

–Vi må ta hensyn til spesielle situasjoner. Ved en stor tømmertransport fra Eydehavn til Simonstad tidligere i vinter, måtte vi også tre til og sikre at det var god framkommelighet i de bratteste bakkene.

Produksjonsområdet har i vintermånedene døgnerberedskap. På dagtid følger de ordinære mannskapene med i vær, temperatur og føreforhold og overvåker forholdene ute på vegen. Den spesielle værmeldingstjenesten, meteogram, som gir lokale varsler for temperatur og nedbør fra time til time, samt detaljerte langtidsvarsler, følges nøye. Saltbilene er bemannet døgnet rundt med tre skift. Disse er stasjonert på Skarpnes, Lillesand og Akland. En egen strøvakt kjører rundt med en bil som er utstyrt med friksjonsmåler. Når friksjonen er mindre enn 0,25, sendes strø bilen ut.

I tillegg til mannskapene som overvåker og utfører arbeidet ute på vegen, er det alltid en av ledelsen som har beredskapsvakt hjemme som tar mot rapporter og koordinerer arbeidet.

–Ved ekstremt vintervær kan arbeidet for våre folk være ganske tøft. I vinter har det vært varierende arbeidspress, med 3–4 moderate snøfall og en blanding av mildvær og kulde. 7. februar hadde vi en spesiell situasjon med 7 minusgrader og regn som frøs på bakken. Dette var meldt, men da nedbøren startet som snø, kunne vi ikke sette i gang å strø før snøen var fjernet. Å strø en rode tar inntil 4 timer, noe som gjorde at det i en periode var ekstremt glatt.

Når værmeldinga melder gunstig og stabilt vær, utfører saltvakta andre oppgaver, som komplettering av brøytestikk, rengjøring av skilt m.m., arbeid som med fordel kan utføres på natta når trafikken er liten.

Av Ottar Johansen





# Hva med forholdet til hjem og familie?

Av Ottar Johansen

**V**EGDIREKTØR OLAV SØFTELAND åpnet i vinter en direkte kanal til alle ansatte i en egen diskusjonsgruppe på vegveven under overskriften "Spør Olav Søfteland om Fase 3". Spørsmålene har vært mange, vegdirektøren har stort sett svart raskt og konkret. Blant spørsmålsstillerne er Klaus-Martin Berget på laboratoriet.

Klaus-Martin stilte 22. februar følgende spørsmål under overskriften "Hva med det sosiale resultatet":

–Du er en familiefar med barn i skolepliktig alder og har bosatt deg i grei avstand fra jobben. Etter hvert som regionaliseringen griper om seg, vil mange arbeidstakere i vegvesenet settes ut i en pendlersituasjon. Andre vil oppleve seg presset til å flytte for å få et tilbud om arbeid i etaten.

Det å komme i en situasjon som ukependler, hvor en reiser om mandagen og kommer hjem på fredagen, berører ikke bare en selv, men hele familien. Resultatet kan få uante følger og forstås kanskje ikke for man har prøvd det... Hva vil etaten tilby for å sikre det sosiale nettverket?

Vegdirektøren svarte allerede dagen etter, og viste til at pendling i vegvesenet har vært vanlig til alle tider, tenk bare på anleggsvirksomheten. Vegdirektøren ønsker så lite pendling som mulig, men behovet

for pendling blir først klart når vi vet hvordan organisasjonen blir lokalt og regionalt.

Når det gjelder tiltak som etaten kan tilby, viser vegdirektøren til at den enkeltes problemer vil bli drøftet med ledelse og fagforening i forbindelse med omstillingsavtalen. Søfteland peker også på at i virkemiddelpakka legges det opp til hjemreise en gang i uka, mens gjeldende regel i staten ellers er en gang i kvartalet. Dette gjøres for å avbøte sosiale ulemper ved pendling.

Sørlandsporten møtte Klaus-Martin på laboratoriet på Skarpsnes, der han arbeidet som spesialarbeider med asfaltkontroll og analyser siden han ble ansatt i 1997. Da laboratorietjenestene ble omorganisert og regionalisert for halvannet år siden, ble asfaltlaboratoriet, med Klaus-Martins arbeidsoppgaver, lagt til det regionale laboratoriet i Skien.

Han har fortsatt sitt ansettelsesforhold ved Statens vegvesen Aust-Agder, men er utleid til Telemark med 70 pst av stillingen. Han har ennå ikke fått

noen arbeidsinstruks for de resterende 30 pst i Aust-Agder.

–Jeg har et trivelig og interessant arbeid innenfor mitt spesialfelt. Mine kvalifikasjoner var ønsket i det nye regionale laboratoriet, og jeg var villig til å pendle. Blant arbeidsoppgavene er også opplæring av personell ved laboratoriet i Skien. Jeg har opplevd et betydelig press for å flytte til Telemark. Men for meg er det ikke aktuelt, da vil jeg heller slutte og søke meg annet arbeid.

Klaus-Martin arbeidet, før han ble ansatt på laboratoriet på Skarpsnes, i tretten år i Icopal i Porsgrunn. I likhet med mange andre ansatte søkte han jobb i vegvesenet for å få et fast og sikkert arbeidssted og unngå videre pendling. Han bygger nytt hus og har barn og familie i Arendal. Et hus er et livsverk som det ikke er mulig å flytte med seg til et nytt sted.

–Jeg ønsker å beholde min tilhørighet i Aust-Agder. En har gjerne etablert seg og et godt forhold til familien er noe av det viktigste for trivselen til de ansatte. I disse moderne tider, der de fleste er skilt minst en gang, vil det være vanskelig, for ikke å si umulig, å holde en god kontakt med barna etter å ha flyttet til et nytt sted.

Et god forhold til hjem og familie er avhengig av at en kan komme hjem om kvelden. Dette har også betydning for trivsel og innsats på jobb. Dette bør en arbeidsgiver som Statens vegvesen være oppmerksom på når store omorganiseringer nå planlegges.

Klaus-Martin er opptatt av at ansatte bør få tilbud om å fortsette med å utføre de oppgavene fra deres tidligere stilling som fortsatt skal utføres i distriktet, for eksempel kontroll av asfalt som legges ut i sommersesongen, samt saksbehandlingsarbeid som fortsatt blir utført i eget fylke. Her burde det åpnes for smidige kombiløsninger, mener han. Tilbud om annet passende arbeid i nærheten av hjemstedet burde også vært vurdert.

Klaus-Martin arbeidet til å begynne med på kortvarige kontrakter med det nye regionlaboratoriet. Nå er kontrakten utvidet til ett år, fram til 1.1. 2002. Arbeidssituasjonen oppleves fortsatt som usikker og man blir naturligvis frustrert.

–Vi må være forberedt på sentralisering og at mange vil bli fristilt fra jobbene og må søke på nye jobber. Jeg kan godt finne meg i å pendle innenfor regionen for å utføre et interessant arbeid. Men jeg ønsker ikke å pendle hele året i tiår etter tiår. Regionaliseringen er kommet for å bli. Men her er det viktig at vegvesenet er et menneskevennlig vesen og ser på muligheten for kombistillinger på tvers av fylkesgrensene. Dette kan også bidra til å beholde verdifull kompetanse i etaten, understreker han.







## Bygger viltgjerde på Rannekleiv-Temse

**S**PESIALPRODUKSJONS BRUVEDLIKEHOLDSLAG med formann Geir Bruflodt og Kenneth Stene, og Ole Johnny Heiland, som vanligvis bemanner knuseverket, har i vinter arbeidet med oppsetting av viltgjerde på nye Ev 18 Rannekleiv-Temse.

Spesialproduksjon har kjøpt 1200 gjerdepåler i stål fra vegvesenets eget verkstad på Skarpnæs til meget konkurransedyktig pris, forteller oppsynsmann Sigmund Baasland.

Viltgjerdet bygges på begge sider av en 2,7 km lang strekning av nye Ev 18. Arbeidet ble påbegynt i januar, og avsluttes i løpet av våren, etter god framdrift tross i vekslende vintervær med snø, streng kulde og mildvær. De tre har i perioder fått forsterkning av 2-3 mann pluss en innleid gravemaskin. I forbindelse med denne spesielle oppgaven i terrenget langs Ev 18 er det innkjøpt en liten beltegående traktor av typen Combi Trac.

Erfaringene med denne maskinen har vært noe delte, forteller de tre. Den har gjort god nytte ved transport av gjerdestolper og netting på barmark, men på snøføre er den vanskelig å styre. Dette problemet har nok vært luftet med folk i utedriften, for en dag passerte en gul pickup med et stort skilt på taket med teksten "STOL PÅ COMBI TRAC".

Det var strålende sol og 10 kuldegrader da vi møtte arbeidslaget, som måtte jobbe hardt for å holde varmen.

-Det går greit med stillongs, arbeidsbukse og vegvesenets arbeidsdress, samt to par sokker. Mer er det ikke plass til, sier Bruflodt.

-Har dere sett noe til elgen mens dere har arbeidet her?

-Nei, sett den har vi ikke, men vi har sett spor, sier han, og viser ferske spor etter elg som har krysset motorvegen. Nå er gjerdet på plass, og elgen må finne seg andre veier.



*Spor viser at her har en elg krysset motorvegen.*





## IKKE TØFT Å VÆRE DØD

Av Inger Sigrindnes

**H**ILMAR LIANE HAR KLART å sette trafikksikkerhet på dagsordenen hos 10-klassingene over hele fylket. Sammen med to trafikkskadde og lokalt lensmann/politi reiser han rundt med en forestilling som er sterkt emosjonell. 16 åringene jeg snakket med – ga forestillingen meget god karakter.

Forestillingen åpner med et rollespill. En ung gutt og en ung jente har vært på en kjedelig fest og ønsker å dra videre til en annen fest. I mangel på penger til buss/taxi, tyvlåner de mopeden til guttens bror og kjører i vei. Etter en stund blir de stanset av en politimann.

Gutten som kjører mopeden har ikke mopedførerbevis, ikke er han edru, mopeden har ikke skilt, bremsene fungerer svært dårlig, og plutselig kommer hasjpipa til syne. Jenta blir sur. "Du lovt å slutte".

Politimannen forklarer hva som kan skje når lover og regler ikke respekteres. De som er sammen med noen som bruker stoff, kan også få problemer. Ting kommer på vandelsattesten, og kan føre til at en for eksempel blir nektet visum for utenlandsstudier. Forsamlingen kjenner seg åpenbart igjen. Noen

fniser litt, men det er forholdsvis stille i salen. Oppmerksomheten mot podiet er høy.

Så kommer Hilmar frem. Han forteller hvem han er og hva han arbeider med. Ut av sakspapirene trekker han frem et ark. Her er rapporten fra en trafikkulykke som jeg har fått lov til å referere fra, sier han. Og så forteller han om Marius. Marius hadde akkurat fått lærlingkontrakt og skulle begynne i jobb på mandag. Helgen før reiste han på et MC-treff på Gol.





# Forestillingen gjorde inntrykk



Alexandra Myhren, 15 år

Alexandra synes forestillingen var veldig bra:

-Ja, den gjorde inntrykk, sier hun.

-Hva gjorde mest inntrykk? Det var jo særlig Marius og Elisabeth som gjorde inntrykk. De klarte jo å få fram hvordan de opplevde det som skjedde og hvilke tanker de sitter igjen med etterpå. Hva det har gjort med dem. Og så var det liksom ingen dødtid. De klarte å holde tempo i to timer uten at det var dødtid. Det er bra.

-Vil du huske dette når du har mest behov for det?

-Ja, jeg ville sagt stopp hvis jeg ble redd under bilkjøring. Jeg har selv tillit til å be dem sette meg av.

-Vil du anbefale forestillingen til andre?

-Ja, absolutt, absolutt. Absolutt. Dere må vise denne forestillingen til alle.... Den var dødsbra.



På hjemveien gikk det galt. Hilmar forteller litt om ulykken i 1982 og de skadene Marius fikk. Og i dag skal dere få møte Marius, sier Hilmar. Og på vaklende ben kommer Marius stavrende frem. Han setter seg i en stol som Hilmar har satt frem til han. Tragedien er et synlig faktum. Marius har talevan-sker, han husker lite, og bare ved sitt kroppsspråk gir han tydelig uttrykk for hvordan han opplever livet etter ulykken.

Det er musestille i salen. Ikke engang en tekst-melding flagrer i luften. 16 åringene stirrer på Marius. De får anledning til å stille spørsmål. En gutt spør om Marius synes livet er verdt å leve. Marius er usikker på hvordan han skal svare. Men nøyer seg med å si at livsgleden ikke er som før ulykken.

En video viser noen ungdommer i bil. Farten blir høy. Jenta i baksetet blir engstelig og forlanger å bli satt av, og plutselig står hun alene langs veien i kulden. Mens bilen raser videre. Før den krasjer. Og ender som en dødsulykke. Jenta frøs riktig nok litt, men kom altså helskinnet fra det.

Nå trer Elisabeth frem. Hun forteller at hun skulle ønske hun hadde vært like tøff som jenta i filmen da hun selv var ungjente og passasjer i en bil, hvor også farten etter hvert ble vanvittig høy. Elisabeth forteller om sitt liv som ungjente. Hvordan hun elsket fart og spenning. Hvordan hun kjefte på foreldrene sine. Var tøff. Og om kjøreturen med kjæresten. Hvor redd hun var. For å tape ansikt. Derfor våget hun heller ikke si noe når farten økte til 160. Hvordan det smalt. Hvilke lyder hun hørte. Hvordan bilen endte i fjellveggen. Tårene renner nedover Elisabeths kinn når hun forteller hvor redd hun var, der hun ble liggende i bilvraket.

Men nå var hun redd for å dø. For ikke å skulle se foreldrene sine igjen. For ikke noen gang å kunne fortelle dem at bak all kjefte følte hun stor kjærlighet til dem. Hun forteller også hvordan det opplevdes da foreldrene hennes satt ved sykesengen hennes og gråt. Nå er det mange i forsamlingen som har problemer med å holde tårene tilbake. Enkelte gir opp. Både undertegnede, lærere og elever.

Politibetjent Magnar Heggernes forteller hvordan han opplever det å måtte rykke ut til trafikkulykker. Hvordan han opplevde det en gang å få et spedbarn i armene og ble bedt om å kjøre til sykehuset det raskeste han kunne. For å redde den lille. Som var like gammel som hans egen datter var på den tiden. Hvilke følelser som strømmet på. Også da han kom hjem og fikk se sin egen datter.

Hilmar og Elisabeth kommer frem igjen. Hilmar forteller at han har stor forståelse for de unges behov for både fart og spenning. Men minner om at det også kan gjøres under trygge omgivelser. Elisabeth forteller hvordan hun klarte å bli kvitt angsten for bilkjøring, og etter hvert selv satsset på full fart under trygge omgivelser. Hilmar starter en video som viser NRK-klipp om Elisabeth. På rally-cross banen. Hvordan hun kjører fra gutta. Elisabeth er nemlig leder i Arendal Motorsport Team og inviterer de unge til å melde seg inn. De har biler til de unges disposisjon og på banen har de lov å kjøre fra fylte 16 år. Bli med, sier Elisabeth. Ta av på en "sikker måte" Og nå smiler hun.





## Nye målebiler tatt i bruk

*Per Barstad og Geir Lauvrak er godt fornøyd med de to nye målebilene.*

**V**EGVESENETS TO ALDERSSTEGNE MÅLEBILER, amerikanske Ford varebiler, henholdsvis åtte og ti år gamle, er nå erstattet av to Mercedes Benz Sprinter. Bilene er i løpet av vinteren utrustet med avansert måleutstyr og er klar til bruk for årets sesong. Bilene koster ca. 400.000 kr pr stk, og fullt utrustet utgjør de nye målebilene en investering på omkring en million.

data som blir samlet inn med laseren, blir brukt til å beregne jevnheten på vegen. Per har deltatt i utviklingen av målesystemene som nå brukes av Statens vegvesen. Bilen han betjener har også et fastmontert videokamera som tar bilder av vegen hver 20 meter.

Geirs bil er utstyrt med en kraftig bærbar PC og et spesielt digitaliseringsbord der punkt og strekningsdata registreres på PC-en sammen med vegkoder og beskrivende tekst. Også disse dataene overføres etter endt registrering til VDB.

Utførte arbeider skal meldes inn til vegseksjonen av de som utfører/ er ansvarlig for jobben. Dette blir ikke alltid fulgt opp i praksis, og Geir henstiller til folk som arbeider på vegen å passe bedre på dette. Når en registrering er gjort, kan han eventuelt kontrollere om registreringen er tilfredsstillende, eller om det må legges inn supplerende opplysninger.

Begge bilene er utstyrt med avansert varselblink bak og skilt som forteller at oppmåling pågår. Pers bil kjører som regel kontinuerlig i moderat hastighet, mens Geirs bil har mange kortvarige stopp. Det er derfor viktig av bilene har godt varselutstyr slik at bilister viser nødvendig aktsomhet.

Bilene har romslig førerplass med god plass til det avanserte måle- og datautstyret. De kan by på langt bedre arbeidsmiljø enn de to gamle bilene, som nå skal averteres til salgs. De moderne bilene ventes også å ha langt bedre driftssikkerhet enn de gamle bilene, som etter hvert var blitt noe "humørsyke".

Den ene bilen betjenes av Per Barstad og er utstyrt for måling av jevnhet og spor i vegdekkeket. Den andre betjenes av Geir Lauvrak, og registrerer vegutstyr, enten som punkt- eller strekningsdata, samt endringer der det er utført arbeid på vegen. Pers bil er utstyrt med to ultralydbjelker foran med totalt 17 sensorer som registrerer høydeforskjell i

tverrprofil og sporslitasje. Data fra målingene lagres på en bærbar PC, og lastes senere over i Vegdatabanken (VDB) som grunnlag for beregning av vedlikehold av asfaltdekkene. Bilene har også en laser-måler som skyter 32000 "laserskudd" i sekundet,





# Nytt lønssystem fungerer godt

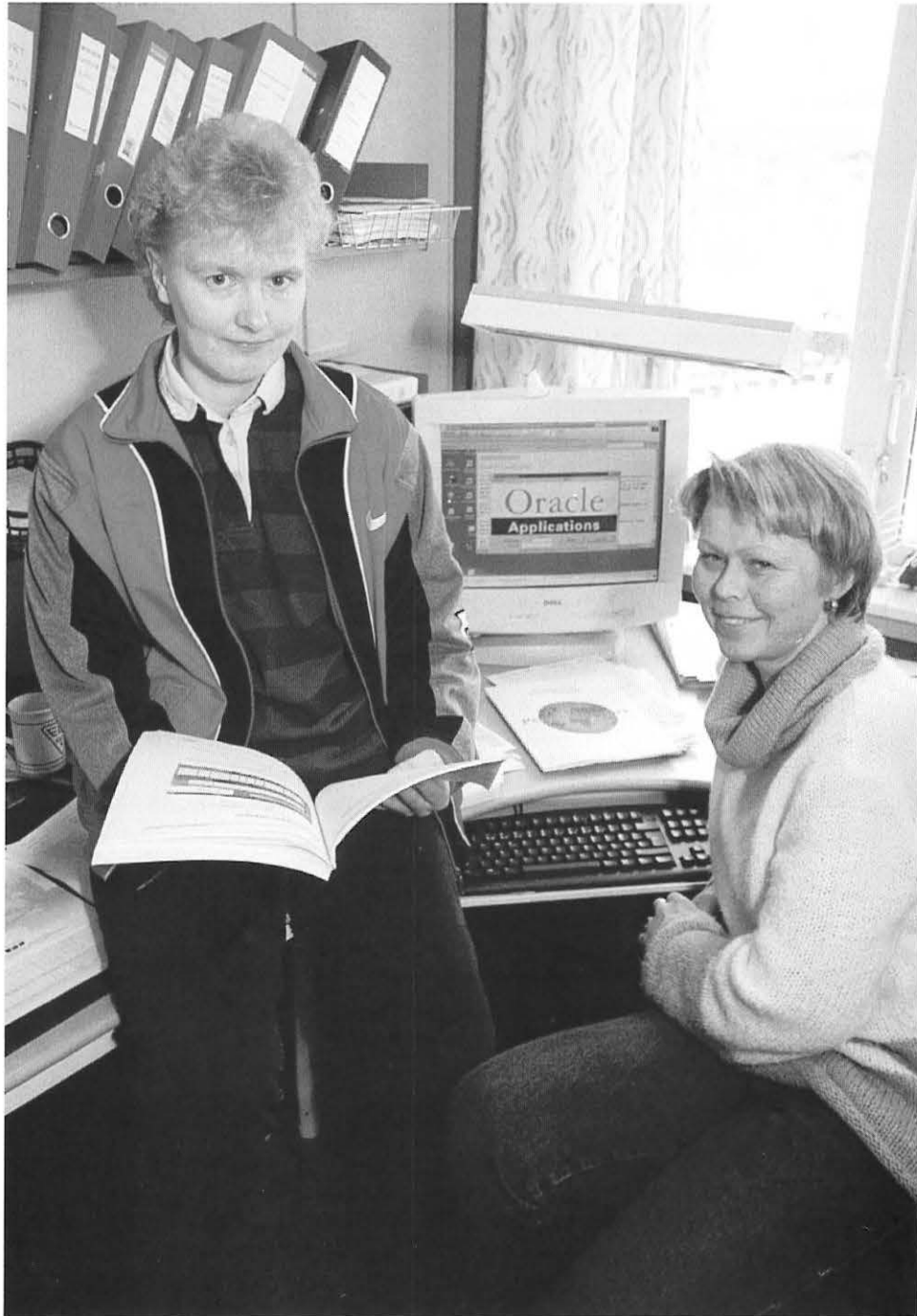
**STATENS VEGVESEN INNFØRTE 1.1. i år det nye lønn/personaldatasystemet PR (Personal-Ressurs), en ny versjon av Oracle-systemet som har vært i bruk en del år, forteller Johanna Jomås og Hilde Aas på lønningskontoret.**

Overgangen gikk fint, det nye systemet virket som det skulle helt fra starten, første lønnsutbetaling var korrekt, etter en hektisk periode i jula for lønningskontoret. Alle data fra det gamle systemet skulle konverteres til det nye, og kontrolleres, før det kunne tas i bruk. Mens det gamle systemet ble kjørt på en lokal server, drives det nye på en sentral server som er felles for samtlige vegkontorer. Det viser seg at systemet arbeider tregt når det er stor trafikk og landets vegkontorer og Vegdirektoratet skal kjøre lønn for samtlige ansatte. Fram til kl. 15 kan det ta tid å få jobben gjort. Hilde og Johanna velger derfor gjerne å arbeide en time eller to utover ettermiddagen.

Systemet har også en fraværdsdel som har hatt en del innkjøringsproblemer. Systemet skal håndtere feriregistrering og sykefraværregistrering med refusjonskjøringer mot trygdekontorene. Dette fungerer ikke bra ennå, og vi har derfor ikke kunnet gi tilbakemeldinger til brukerne om status på ferie og sykefravær enda. Vegdirektoratet og IBM arbeider med saken.

–Ellers er det nye systemet Windows-basert, og på mange måter vel så greit å bruke som det gamle, sier Johanna og Hilde, men det er ikke blitt mindre arbeid for oss som bruker det, legger de til.

Torstein Riber er systemansvarlig for det nye systemet, mens lønningskontoret er hovedbrukere. Brukerne har gjennomgått to kurs i Kristiansand, og var godt rustet da systemet skulle innføres.



## Bli med i pensjonistforeningen!

På styremøtet 21.11. i fjor fikk jeg i oppdrag å sende en invitasjon til dere pensjonister gjennom bedriftsbladet "Sørlandsporten" om å bli med i vegvesenets pensjonistforening.

Vi har en trivelig forening, og ønsker at også dere kan bli med oss. Av ting som kan nevnes, er våre to sommerturer, som er svært ettertraktet, våre koselige samvær, og vårt trivelige årsmøte. Som før nevnt: Meld dere inn i foreningen!

Innmelding kan skje til Aina Frankson, Kringkollen 7, 4846 Arendal.

Videre har jeg fått en henstilling fra Herman Aas Cappelen om å innby dere til vårt tradisjonelle treff over en kopp kaffe i vegvesenets kantine den første torsdag i hver måned kl. 13.

Ta med godt humør og kom!

Hilsen en gammel pensjonist Olav Nygård



# Fin skidag på Gautefall

Ca. 35 deltok på velferdskomiteens skidag på Gautefall 15. mars. Utstyr og ferdigheter var av ulik standard, men alle koste seg i bakker og løyper i fint vintervær. Nytt av året var at en del av de sprekeste forsøkte seg på snøbrett. Blant disse var Torstein Riber, Kjell Inge Einarsen, Glenn Solberg, Nina Kjemperud og Erling Guttormsen. Glenn Solberg hadde skaffet seg eget brett, mens andre leide for en tur eller to, eller hadde lånt "guttungens".

(Digitalfoto: Svein Harald Søndena)

