

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN AUST-AGDER  
nr. 2 -2001



# Sørlandsporten



 **Statens vegvesen**  
Aust-Agder



På bildet Harald med et godt grep om Wenche som viste seg som alt annet enn en diva utenfor scenen.

## Ingeniør på scenen

**D**ET ER IKKE BARE vegplanlegging ingeniørene på vegkontoret er opptatt av. I november var Harald Heggland med på Riksteaterets oppsetning av *My fair lady* med to forestillinger i Kristiansand og to i Grimstad kulturhus. Harald var bl.a. med i et kor i den berømte Ascot-scenen hvor Wenche Foss var den store diva.

Til Sørlandsporten forteller Harald at 8 statister ble hentet inn fra det lokale kormiljøet for å delta i forestillingene på Sørlandet.

-Det var veldig gøy, både å medvirke, og

å oppleve det hektiske skuespillerlivet bak scenen. Hovedrollen som professor Higgins ble spilt av Bjørn Skagestad, som var drivvåt av svette etter tre timer på scenen. Scene- og kostymeskifter foregikk i et forrykende tempo mens scenen lå i mørke. De profesjonelle skuespillerne tok seg en røyk og slappet av bak scenen, før de måtte ut i rampe-lyset igjen.

-Ga dette mersmak i en omstillings-tid?

-Alder m.m. setter jo strek for eventuelle slike drømmer, men det var veldig gøy å ha opplevd!



## Sørlands- porten

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:** En sliten pensjonist, velutstyrt, sterk og pen da han var ung, men betydelig redusert i dag, er klar for et nytt liv på Cuba. Sykkelen tilhørte John Einar Myhren, og var et av bidragene i innsamlingen *Syklar til Cuba*. Se nærmere omtale inne i bladet.

(foto: Ottar Johansen)

# Velferdsmidler til besvær!



Av Inger Sigrindnes

**S**OM ANDRE OFFENTLIGE ARBEIDSPASSER får også vi velferdsmidler. Hver arbeidsstasjon får en viss pott, fordelt etter hvor mange tilsatte som er knyttet til hver av stasjonene. Midlene skal brukes til ulike velferdstiltak gjennom året. På vegkontoret har vi for eksempel prioritert skidag, Danmarkstur, grønn uke (fruktkurver), rekefest, julebord og annen moro for disse pengene.

I 2001 fikk vegkontoret med sine 111 tilsatte 26.390 kroner, trafikkdistriktet (38 tilsatte) fikk 9.030, verkstedet (18 tilsatte) fikk 4.280, spesialproduksjon (27 tilsatte) fikk 6.420 og produksjonsområdet (87 tilsatte) fikk 20.680. Av disse pengene gir de tilsatte 12.500 videre til bedriftsidrettslaget og 5.000 til pensjonistforeningen. Dermed sitter vegkontoret igjen med kr. 19.480, trafikkdistriktet har 6.660 igjen osv.

Tidligere år bekostet arbeidsgiver julekaffe (dagsarrangement) på alle tilsatte samt pensjonistene. Enkelte arbeidsstasjoner gjorde det forholdsvis enkelt med brødmat og godt pålegg. Andre valgte full julemiddag på hotell. I tillegg var det også flere arbeidsstasjoner som valgte å benytte deler av sine velferdsmidler + egenandel til et julebord. Hvilket selvsagt skjedde på fritiden og var høyst frivillig.

Ikke alle arrangerte julebord. I Åmli og i Valle og ellers rundt omkring hvor bemanningen etter hvert var redusert til et minimum ble det jo stusselig å skulle ha julebord for kanskje 5 mann. Det blir liksom sjelden det helt store. Bl.a. derfor var det flere som foreslo å arrangere et stort felles julebord for alle tilsatte. Men da måtte den enkelte tilbys trans-

port. Og det kostet. Saken ble lagt fram for organisasjonene og det ble oppnådd enighet om et års prøveprosjekt, hvor arbeidsgiver la sine penger fra julekaffen i potten, de tilsatte la penger fra sine velferdsmidler i potten + at den enkelte deltaker ble avkrevd en liten egenandel. Dermed var budsjettet i havn, og vi kunne stolt invitere til stort felles julebord for samtlige tilsatte. Busstransport ble tilbudt alle og de fra Setesdal fikk endog tilbud om overnatting på hotellet. På julebordet var det da også meget god oppslutning og meget god stemning.

Det er derfor med forundring jeg leser i møteboken fra forhandlingsmøte med organisasjonene at nå er alt tilbake ved det gamle igjen. Prøveordningen med felles julebord – som var så vellykket – er lagt til side, og velferdsmidlene er igjen fordelt på hver arbeidsstasjon. NAF og NVF sørget for det. Det blir også opplyst at dette var i tråd med hva pensjonistene ønsket. Trolig håper enkelte at arbeidsgiver da vil fortsette tradisjonen med å invitere til julekaffe midt i arbeidstiden. Jeg tror de tar feil. Julekaffe var gårdsdagens løsning. For de yngre arbeidstakerne gir julekaffen kun assosiasjoner til russiske lederes høytlesing om årets avlinger og rikets tilstand. Mens allmuen sitter tause rundt bordet og nærmest er redd for å hoste.

Jeg utfordrer derfor årets velferdskomiteer. Slå eder sammen. Forsøk å gjør felles sak med de arbeidsstasjonen som vil være med. Det er ikke for sent. Stå på!

Jeg utfordrer også pensjonistene. Ta på danseskoa og bli med oss på julebord!

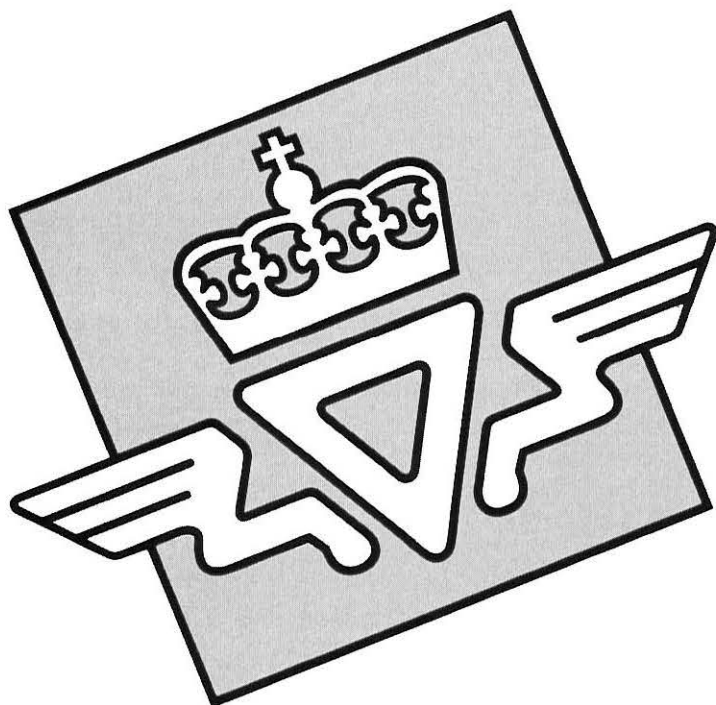
## Innhold:

<i>Ingeniør på scenen</i> .....	s. 2
<i>Leder: Velferdsmidler til besvær</i> .....	3
<i>Organiseres i fem regioner</i> .....	4
<i>Olav Ellevset på ferievisitt</i> .....	6
<i>John Einars DBS til Cuba</i> .....	7
<i>Administrasjon foran omorganisering</i> ....	8
<i>Utdanning til hjelpepleier</i> .....	9
<i>Større produksjonsområde</i> .....	10
<i>Nordsjøruta åpnet</i> .....	12

<i>Sykkelturisme på Sørlandet</i> .....	14
<i>Syklet til jobben</i> .....	15
<i>Hovedtillitsmann</i> .....	16
<i>Forbereder Brokeldandsheia</i> .....	18
<i>Spesialproduksjon opprustet</i> .....	19
<i>Studerte 0-visjonen i Sverige</i> .....	20
<i>Bedriftsidretten - hva nå?</i> .....	22
<i>Kulturdagene</i> .....	23
<i>Årets lærlingebedrift</i> .....	23
<i>Veghistorie på Strømsbuveien</i> .....	24

## Statens vegvesen organiseres i fem regioner

**V**EGDIREKTØR OLAV SØFTELAND foreslår å organisere Statens vegvesen i fem regioner og 30 til 40 distriktskontorer. Dette gir muligheter både for stordrift og desentralisering av ressursene. Vegdirektøren ønsker den nye organisasjonen på plass fra 1. januar 2003.



### Regionene

I brev til Samferdselsdepartementet foreslår vegdirektør Olav Sjøfteland å dele vegforvaltningen inn i fem regioner: **Øst** (Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark, Oppland), **Sør** (Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder), **Vest** (Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane), **Midt** (Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag), **Nord** (Nordland, Troms, Finnmark).

Regionkontoret (vegkontoret) skal ha ansvaret for strategisk planlegging og styring av hele regionen og i tillegg ivareta kontakten med Vegdirektoratet og fylkeskommunene innen den aktuelle regionen. Begrunnelsen for dette er at fylkene er for små for en effektiv vegforvaltning.

Regionkontorene blir strategiske enheter, neppe større enn et middels vegkontor i dag. De kommer til å få en mer sentral rolle i styringen av Statens vegvesen enn de 19 vegkontorene har i dag.

Regionkontorene skal avlaste Vegdirektoratet og vil dermed føre til en desentralisering. Det er foreløpig ikke tatt stilling til hvor disse kontorene skal plasseres.

### Distriktene

For å komme tettest mulig på brukere og kommuner, foreslår vegdirektøren å opprette 30 til 40 distriktskontorer. Distriktskontorene blir etatens operative enheter og samarbeidspartnere med kommunene. De skal ha tilsyn med vegnettet og ivareta trafikanter- og kjøretøypoppgavene Vegvesenet utfører.

Vegdirektørens forslag innebærer at hovedtyngden av ressursene, rundt 2/3, plasseres i distriktene. Dette vil også føre til en desentralisering.

Steder som i dag har vegkontor og som ikke blir regionsentre, kommer til å få distriktskontor.

Det legges også opp til godt samarbeid med offentlige servicesentre etter hvert som disse blir opprettet.

Enkelte steder er sårbare for omstillinger som denne. Derfor kan det være aktuelt å legge en del administrative fellesfunksjoner til Vadsø og andre steder.

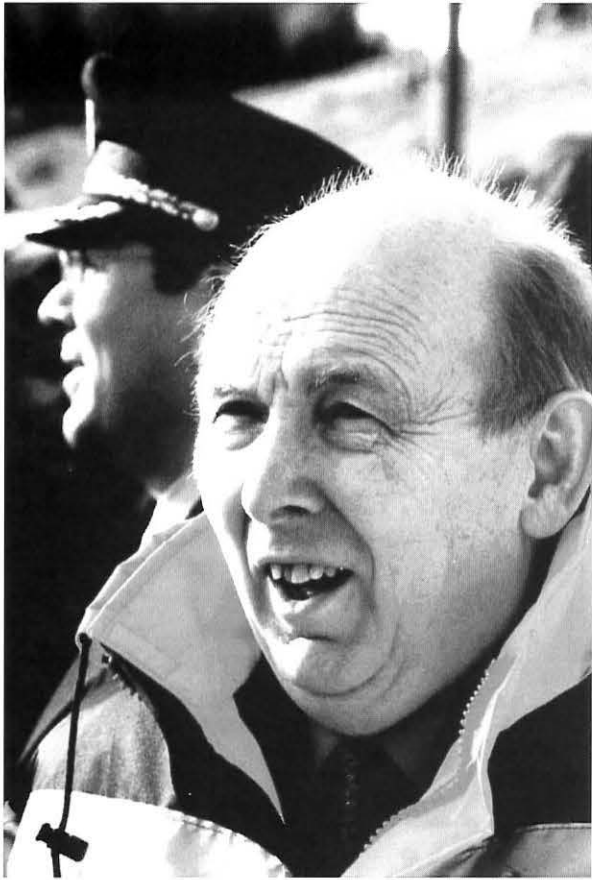
### Utflytting

Vegdirektøren foreslår å opprette et kompetansesenter for vegteknologi i Trondheim, og vil flytte ut fagmiljøer med til sammen rundt 100 ansatte fra Vegdirektoratet i Oslo. Dette gjør det mulig å samarbeide tettere med forsknings- og undervisningsmiljøet ved NTNU. Det kan også bli aktuelt å flytte mindre fagmiljøer ut til andre steder i landet.

### Forholdet til fylkeskommunene

Fylkeskommunene blir enda viktigere samarbeidspartnere enn før ved at de får økt innflytelse over investeringer i riksveger i tråd med Regjeringens og Stortingets ønske i St.meld.nr.31 (2000–2001) om kommune, fylke, stat – en bedre oppgavefordeling.

Regionkontoret skal ifølge vegdirektørens forslag betjene fylkeskommunen. Kontakt med fylkeskommunen blir et meget viktig moment når disse kontorene skal organiseres. Vegvesenet skal også være en aktiv partner for fylkeskommunene i fylkesplanleggingen.



Vegdirektør Olav Softeland.

## Vegvesenets egenproduksjon

Vegdirektøren ønsker å organisere produksjonsressursene som egen divisjon i Statens vegvesen. Dermed blir det mulig å konkurransesette egenproduksjonen og samtidig bruke produksjonen strategisk; til å sikre kompetanse, sørge for beredskap på vegnettet og være et korrektiv i markedet. Dette er spesielt viktig for virksomheten i distrikter der markedet ikke fungerer i dag, og der kravet til lokalkunnskap er viktig for beredskap under vanskelige forhold.

## Gevinster

Statens vegvesen i fem regioner blir et mer effektivt vegvesen, fordi det blir lettere å samordne og utnytte etatens samlede kompetanse. Større regioner gjør det mulig å behandle saker som omfatter flere fylker regionalt istedenfor å bringe dem inn for sentrale myndigheter. Det regionale perspektivet får dermed større betydning.

Det legges også opp til stadig bedre publikumskontakt gjennom egne kontorer, besøkssteder utenfor distriktskontorene, samarbeid med offentlige servicesentre og bred satsing på internett.

Omstillingene på forvaltningssiden kan, lavt anslått, gi en årlig kostnadsreduksjon på rundt 500 mill kr sammenlignet med i dag. I tillegg kommer effektiviseringsgevinsten fra en ny organisering av egenproduksjonen. Alt dette betyr at det kommer mer penger ut på vegnettet, blant annet til bedre trafikksikkerhet.

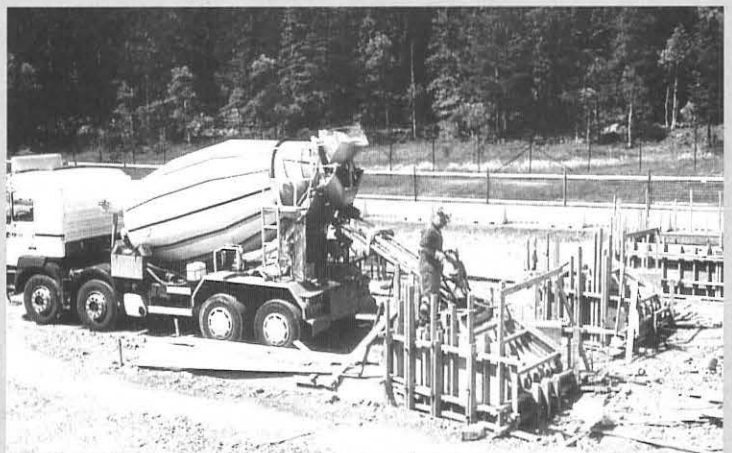


## Bomstasjonene i rute

Bygging av de to bomstasjonene på E 18, på Brokelandsheia i øst og ved Svennevig i vest, går etter planen, forteller Magnar Ellefsen, leder for Agder produksjonsområdes anleggsgruppe. Omfattende sprengningsarbeider er gjennomført, bomområdet er planert i en strekning på 600 m og fundamenter og grunnmurer for bommer og bygninger er stort sett ferdig støpt. Servicebygg på hvert av stedene er reist, og billettioskene er bygd og står på Skarpnes, klar til å transporteres til bomstedene.

Før ferien ble asfaltdekke opp til slitelag lagt ut. Skiltportalene ventes å ankomme den første uka etter ferien. 3. september skal anlegget være klart for installasjon og utprøving av bommer og Q-free-systemene for innkreving av bompengavgift. På Østerholtheia er det bygd fire nye kjørefelt i en lengde på 600 m, mens to av feltene går på nåværende E 18. I tillegg er fylkesvegen flyttet for å gi passasje forbi bommen. På Svennevig bygges 6 nye felt, mens nåværende E 18 blir liggende mellom bomfeltene.

Begge bomstasjonene er identiske. Totale kostnader er beregnet til 41 mill. Av dette utgjør 27 mill kontrakten med produksjonsområdet for byggearbeidene, mens resten går til asfaltering og teknisk utstyr m.m. Seksjon for spesialproduksjon er engasjert som underentreprenør for betongarbeid og bygging av bygninger.



# Regionkontorene bør plasseres der det er attraktivt å bo

**O**LAV ELLEVSET KUNNE BARE unne seg to ukers ferie i Norge ved månedsskiftet april-mai i år. Den første uka besøkte han foreldre, barn og barnebarn i Møre og Trøndelag, den andre uka var han i Arendal. Her fikk han også, som observatør, anledning til å være med på vegkontorets ledergruppemøte der uttalelsen til framtidig organisering av Statens vegvesen ble sluttbehandlet med regionstruktur og regionale sentra som hovedtema.

–I ledergruppa er det stor enighet om vår overordnede strategi. Den går inn for en 5-regioners modell. Dette støttes av mine erfaringer fra Tanzania, der det er valgt få regioner, med en sonedirektør for hver region, og en liten administrasjon med 10–15 ansatte. Etter min oppfatning bør de nye norske regi-

onkontorene også være små. De nye distriktskontorene bør fortsatt få en viktig rolle i planlegging, utbygging og drift av vegnettet, og må bemannes ut fra dette. I Tanzania har vi allerede gjennomført en slik regionalisering der sonedirektørene er på plass med en liten administrasjon helt atskilt fra distriktenes vegkontorer.

–Hvor skal de nye regionssentrene i Norge plasseres?

–Det må vurderes ut fra praktiske og politiske forutsetninger. I Tanzania har vi valgt å plassere dem bort fra de mest sentrale storbyene. I vårt land mener jeg de bør plasseres på steder der det er attraktivt og godt å bo, og der det er gode muligheter for å rekruttere den kompetanse som det er behov for. Det betyr at vi må velge steder med gode utdannings- og skoletilbud, godt boligtilbud og gode kultur- og fritidstilbud.

Med dagens kommunikasjoner spiller det ingen rolle hvor regionsenteret

er plassert. Det kan gjerne ligge på et relativt lite, trivelig sted med kvaliteter som etterspørres av moderne mennesker.

Vegsjefen er godt oppdatert om omorganiseringen av vegvesenet i Norge ved jevnlig kommunikasjon med Vegdirektoratet. Gunnar Lien har også vært på besøk i Tanzania, med de siste nyheter.

–Jeg tror jeg har fulgt rimelig godt med, og jeg har også hatt anledning til å gi mine innspill. Men det har ikke blitt så mye av det, jeg har hatt mer enn nok med ti timers arbeidsdag for å løse de problemer som oppstår i Tanzania.

Ellevsets kontrakt i Afrika utløper 15. februar neste år.

–Jeg er ikke innstilt på noen forlengelse. Nok får være nok. Jobben som vegsjef i Tanzania har til tider vært meget tøff. Statsministeren er en pådriver for omorganisering av vegforvaltningen, som har et engelsk forbilde. Jeg er godt kjent i landet og har et godt nettverk både i administrasjonen og blant politikerne. Men det er både ansatte i vegetaten og politikere som ønsker min avgang. Av den grunn, og på grunn av arbeidspresset i sin alminnelighet, kan jeg ikke ta ut den seks ukers ferien som jeg har krav på i følge kontrakten.

–Hvor blir din plass når du kommer tilbake til et sannsynligvis regionalisert vegvesen. Vil du søke jobben som regionleder?

–Det har jeg ingen formening om. Jeg går ut fra at jeg vil finne min arbeidsplass i den nye distriktsenheten. I følge forslaget fra Vegdirektoratet skal det bli 30–40 distriktskontorer, nesten dobbelt så mange som det i dag er fylker. Med Aust-Agders størrelse, er det rimelig at fylket vil få ett av disse lokalkontorene, plassert i Arendal.

–Kan ansatte i Aust-Agder dermed puste lettet ut og regne med at vegvesenet i fylket blir stort sett som før?

–Det blir sikkert forandringer, men jeg har ingen tro på at det blir noen rasering av vegvesenet. Det vil fortsatt være ting som skal gjøres når det gjelder veg og trafikk. Trafikken og aktiviteten for øvrig øker. For å drive alt dette, trengs det folk.

Ellevset stiller spørsmål ved om omorganiseringen som nå foregår i Statens vegvesen er gjennomgripende nok. Han savner et sterkere overordnet konsept, og frykter for at reformen blir for lite spenstig. Men omorganiseringen av vegvesenet i Norge er en meget politisk følsom sak, og han kan forstå at myndighetene har valgt en forholdsvis moderat modell der staten fortsatt skal være eier, framfor full privatisering av vegsektoren.



# John Einars DBS De Luxe til Cuba

## - god oppslutning om innsamling

**J**OHN EINAR MYHRENS DBS DE LUXE var en Rolls Royce, for ikke å si en Cadillac, av en sykkel, med ballongdekk, utfellbart bærehåndtak, tregirs Sturmey Archer girnav, verktøykasse, støtte, skvettlapper med refleks, sete med store spiralfjærer, dynamolykt m.m.

-Den ble kjøpt for konfirmasjonspengene i 1961. Etter mange års iherdig bruk har den i lang tid stått lagret i garasjen. Så fant jeg ut at den skulle få et nytt liv på Cuba, sammen med konas damesykkel av tilsvarende merke og årgang.

John Einars DBS vil falle godt inn i gatebildet på Cuba. I likhet med en stor del av bilparken på den karibiske øya, har sykkelen sett bedre dager. Den er synlig angrepet av rust, men med litt oppussing, og et umiskjennelig preg av fordums glans, vil den gjøre jobben og sørge for effektiv transport for en hel familie, på samme måte som cubanerne den dag i dag holder liv i, og gjør seg nytte av, amerikanske luksusbiler fra 50-tallet.

Kjell Pedersen, som sammen med Glenn Solberg og Ole Bjørn Lindland stilte seg i spissen for innsamlingen av brukte sykler til Cuba, var til å begynne med ikke overveldende fornøyd med resultatet:

-Jeg hadde trodd at mange flere hadde sykler de kunne ha gitt bort, men ikke har tatt seg bryet til å finne dem fram og ta dem med til innsamlingen, enn det som var levert innen fristen. Men etter hvert kom det flere sykler, og til slutt kunne vi levere ca. 40 sykler til Jan Olsens innsamlingsaksjon. I tillegg har Kjell sikret seg et 20-tall gode sykler fra Grimstad kommunes renovasjonsanlegg. Fra vegkontorets it-avdeling klargjøres nå i tillegg også et antall utrangerte PC-er for transport til Cubanske skoler.

Syklene var av varierende kvalitet, fra de riktig bra, til de som trengte diverse reparasjoner. Syklene står nå lagret hjemme hos Jan Olsen på Bygland, i påvente av gjennomgang og eventuelle reparasjoner hos sykkelreparatør Sigurd Åsland på Evje.

Blant de flotteste syklene var tursyklene til Anders Kivle og kona, som hadde benyttet seg av bedriftsidrettslagets tilbud om kjøp av nye sykler.



*Jan Olsen kunne i mai hente et stort lass med sykler samlet inn i innsamlingsaksjonen blant vegvesenets ansatte. Glade givere representert ved Kjell Pedersen og John Einar Myhren.*

Kjell Pedersen fant selv ut at familien hadde fire sykler som den kunne avse!

Jan Olsen er meget godt fornøyd med innsamlingsresultatet. Han har hentet to fulle lass med sykler innsamlet blant ansatte i vegvesenet. I tillegg har Fremskrittspartiet gjennomført innsamling av sykler i Arendal etter å ha blitt utfordret av Jan Olsen. Dette har også resultert i flere lastebillass med sykler som nå er fraktet til Setesdal. Han har ikke nøyaktig tall på hvor mange sykler som blir klar til forsendelse i oktober/november, men det nærmer seg nok snart et par hundre, inkludert sykler han selv har kjøpt fra sykkelreparatøren.

Frakt av en container til Cuba, samt istandsetting av syklene kommer på over 50.000 kr. I tillegg har Jan Olsen kjøpt den gamle ambulans bilen på Bygland som skal fylle halve containeren. Jan arbeider nå for å få dekket mest mulig av disse utgiftene fra små og store givere. Det koster ca. en hundrelapp å frakte en sykkel til Cuba, og Jan håper at mange vil støtte med et lite beløp for å glede skolebarn og ungdom på Cuba som ikke har råd til å skaffe seg en luksusgjenstand som en brukt sykkel.

# Administrasjon foran omfattende omorganisering

Av Ottar Johansen

Administrasjonsavdelingen omfatter 26 årsverk fordelt på totalt 34 ansatte. Av disse utgjør IT-seksjonen fem stillinger, økonomiseksjonen 7 stillinger, personalseksjonen fem og fellestjenester, inkl. kantine og renhold 10 stillinger. Avdelingen ledes av administrasjonssjef Anne Sofie Samuelsen og en stab på to i stab. Halvparten av de ansatte er kvinner. Avdelingen er den eneste på vegkontoret som har en lik kjønnsfordeling. Gjennomsnittsalder i avdelingen er 48 år for kvinnene og 44 år for mennene.

**V**ED OMORGANISERINGEN AV Statens vegvesen har administrasjonsavdelingen hittil blitt lite berørt. I fase 3 som nå forestår, ventes det derimot at administrasjonsavdelingen også kan bli rammet. –Ennå er det vanskelig å si hvilke endringer vi vil få ved vår avdeling, men det er sagt at etaten som sådan vil få et overskudd av merkantilt tilsatte uten høyere utdanning. Det er bl.a. denne gruppen Vegdirektoratet vil tilby en toårig utdanning til hjelpeleiere eller helseadministrativt personell, sier Anne Sofie til Sørlandsporten.

Nyhetsmeldinger om at vegarbeidere nå skal omskoleres til helse- og omsorgsarbeidere vakte berettiget oppmerksomhet. Både vegarbeidere og vegingeniører blir trolig mangelvare også i årene som kommer. De som får tilbud om omskolering til omsorgsyrker, er personer som er definert som overtallige i etaten.

–Målet med omorganiseringen er at kostnadene til intern administrasjon skal reduseres og at en større andel av bevilgningene skal benyttes ute på vegen. Det anses som lite hensiktsmessig med 19 vegkontor, der samtlige administrasjonsavdelinger utfører alle typer internadministrative tjenester. Det regnes med en rasjonaliseringsgevinst ved å omorganisere etaten til 5 regioner.

Men det vil likevel være behov for å ha en god del praktiske funksjoner i de foreslåtte nye distriktene. Så langt foreligger det ingen forslag til plassering av regionskontorer og distriktkontorer, eller fordeling av personell.

–Det er nok korrekt at det på landsbasis kan bli overtallige på vegvesenets merkantile sektor med de rasjonaliseringstiltak som nå forespeiles. Imidlertid har merkantil sektor allerede gjennom samarbeid på tvers av fylkesgrensene og annet iherdig arbeid, fått redusert utgiftene betraktelig.

Vegdirektoratet foretar sammenligninger av fylkenes internadministrative kostnader, og her har Aust-Agder kommet svært godt ut. Det viser at vi i dag har en meget nøktern bemanning i administrasjonsavdelingen.

Anne Sofie tror den gode effektiviteten har sammenheng med at Aust-Agder er et lite vegkontor. Det har vist seg at små enheter kan drive vel så effektivt som store.

Opplysninger fra noen av de større vegkontorene kan tyde på at deres fagavdelinger har bygd opp mye internadministrasjon, mens fagavdelingene i Aust-Agder i større utstrekning har bidradd til å utnytte kapasiteten til den felles administrasjonsavdelingen.

Den nøkterne driften har også sammenheng

med at flere medarbeidere utfører forskjellige arbeidsoppgaver. At vi driver så nøkternt, fører imidlertid også til at vi i liten grad har hatt anledning til å engasjere oss i framtidsrettede utviklingsprosjekter.

Administrasjonssjefstillingen i Aust-Agder bortfaller når regionaliseringen av vegvesenet gjennomføres. Anne Sofie føler seg ikke fristet av tilbudet om omskolering til helsesektoren.

–Ennå er ingen i administrasjonsavdelingen i fylket definert som overtallige, men det er heller ingen som vet hvor oppgavene i framtida skal utføres. Tallene endrer seg fra uke til uke, og usikker-





heten kan være plagsom. Ingen kan lenger være helt sikre på at de har jobb i Vegvesenet fram til pensjonsalderen.

Behovet for trygghet i arbeidssituasjonen varierer fra person til person. Noen mener det er spennende at det skjer noe i livet som de selv ikke har full kontroll over. Personlig har jeg tro på at etaten vil ta vare på sine ansatte på en god måte.

I den nye organisasjonen som nå er foreslått, vil verken vegsjefen eller avdelingsjefene finne igjen sine stillinger. Likevel det vil være behov for ledelse av nye enheter både på region og distriktsnivå. En eller annen jobb vil det sikkert være mulighet for innen mitt felt også, sier Anne Sofie.

–Er jeg villig til å flytte for å få en ny jobb? Det avhenger av hvilken type jobb jeg eventuelt kan få og hvor det ville være aktuelt å flytte til. Men jeg vil ikke uten videre flytte fra "Ytre Smørfjord" til "Indre Isgufsdalen". Selv ønsker jeg å bli i Arendal, men man vet jo aldri! Min familiesituasjon er sikkert enklere enn for mange andre når det gjelder flytting, men etter et år i USA, har jeg blitt mer bevisst på hvor flott vi har det her i Arendal. Men uansett utfall av omorganiseringen, vet vi at vi vil få aktivitet også i framtiden i Arendal.

–Den politiske situasjonen etter valget er også et moment som øker usikkerheten. Vegvesenets framtid vil i stor grad avgjøres av hvem som skal danne regjering etter valget. Pr. i dag har vi ingen garanti for at det fortsatt vil bli et "statens vegvesen", som er grunnlaget for omorganiseringen som nå forberedes.

Vi vet heller ikke når Stortinget vil behandle organiseringen av Statens vegvesen. Så verken lokalisering og bemanning av de nye regionkontorene vil bli avgjort for tidligst opp under jul. De nye distriktskontorenes arbeidsoppgaver og bemanning er ikke klarlagt. Det som heller ikke lenger er sikkert, er fra hvilket tidspunkt den nye organisasjonen kan settes i verk. Men Vegdirektoratet arbeider ut fra en framdriftsplan med ny organisasjon fra 1.1. år 2003. Det har aldri vært så mye usikkerhet, med mange aktører som ønsker å styre utviklingen av vegvesenet i landet.

De ansatte i administrasjonsavdelingen har vært tyngtet av usikkerheten, men situasjonen ble kanskje oppfattet som mer dramatisk for et halv år siden enn nå.

–Ennå vet vi ikke om vi vil bli samlet ved de nye regionkontorene, eller om det fortsatt vil bli administrative og merkantile stillinger ved de nye distriktskontorene. Mitt stalltips er at etaten vil strekke seg langt i retning av å imøtekomme den enkeltes behov og ønsker, sier Anne Sofie optimistisk.

Hun håper også at eventuelt overtallige, som etaten ikke kan tilby nytt arbeid, vil sitte med en følelse av at de i alle fall fikk en rettferdig og god behandling.

Samtidig som det arbeides med omorganisering av etaten, forberedes flytting av vegkontoret til Harebakken for fullt. Flyttingen skal foregå i august 2002. Og pr i dag er det det eneste vi vet med sikkerhet: Flytting blir det!

## Tilbud om utdanning til hjelpepleier

**Vegdirektoratets kontor for opplæring og langsiktig rekruttering sendte 1.6. i år ut følgende henvendelse til de ansatte ved vegkontorene:**

I forbindelse med den omstillingen som pågår i etaten, vil arbeidsoppgaver falle bort, og Statens vegvesen vil få behov for færre tilsatte. Dette gjelder særlig innen de administrative områdene. I tilleggskomiteet til omstillingsavtalen – virkemidler i omstillingsarbeidet datert 23. april 2001, er som ett av flere virkemidler nevnt at enkelte vil bli stimulert til å forlate etaten. Videre sies det at kompetanseutviklingstiltak etaten tilrettelegger spesielt for, kan det gis studiestønnad med beløp inntil to års lønn forutsatt normal studieprogresjon. Bruken av dette stimuleringsstiltaket forutsetter oppsigelse fra arbeidstakers side. Arbeids- og administrasjonsminister Jørgen Korsmo har gitt uttrykk for at tilsatte i staten som det ikke lenger er arbeid til, bør kunne omskoleres til omsorgsykker hvor det er mangel på personell. I en undersøkelse som MMI har gjort på oppdrag for Utdanningsdirektøren i Akershus i 1999, framgår det at opplæring i helsefag er interessant for mange. På denne bakgrunn planlegger Vegdirektoratet å sette i gang en toårig hjelpepleierutdanning og en toårig utdanning til helseadministrativt personale som et sentralt kompetanseutviklingstiltak. Studiestart er januar 2002. Målgruppen vil være fast tilsatte som står i fare for å bli blant de overtallige, og som ønsker å satse på et nytt yrke og en fullverdig utdanning. Nedenfor følger en kort beskrivelse av de to utdanningene.

– Offentlig godkjent hjelpepleier Fag: Teori: Norsk, engelsk, naturfag, matematikk, samfunnsfag biologi, fysiologi, anatomi, helsefag og sosialfag Praksis: Sykepleie  
– Helseadministrativt personale Fag: Teori: Norsk, engelsk, naturfag, matematikk, samfunnsfag, helsearbeid, sosiallære, psykiatri, sykdomslære, helsefag, kontoradministrasjon, service og etikk. Praksis: Laboratorium og kontor  
For begge utdanninger gjelder:

Utdanningsvarighet: 2 år inkludert praksis Sted: Oslo  
Oppstart: Januar 2002 Opptakskriterier: Mulig overtallige. Går ut av etaten etter endt opplæring Ikke krav om studiekompetanse Studiestønnad med et beløp inntil 2 års lønn. 2 For begge utdanninger gjelder: Utdanningsvarighet: 2 år inkludert praksis Sted: Oslo Oppstart: Januar 2002 Opptakskriterier: Mulig overtallige. Går ut av etaten etter endt opplæring Ikke krav om studiekompetanse Studiestønnad med et beløp inntil 2 års lønn. Studiestønningen gir ikke grunnlag for beregning av feriepengeberegning. Før vi går ut med det endelige tilbudet ønsker vi å kartlegge interessen for tiltakene, slik at utdanningene kan dimensjoneres i tråd med etterspørselen. Dessuten ønsker vi også å få vite litt om dem som kunne tenke seg å delta. Vedlagte spørreskjema skal KUN utfylles av de som er interessert i å gjennomføre en av de to ovennevnte utdanningene, for deretter å slutte i Statens vegvesen. Frist for innlevering av kartleggingsskjemaet er 1. juli 2001.

*Kontoret for opplæring og langsiktig rekruttering*

# Større produksjonsområde – med slankere ledelse

Av Ottar Johansen

**T**ORBJØRN BORG, TIDLIGERE PRODUKSJONSLEDER for Setesdal produksjonsområde, startet 15. januar arbeidet med å legge til rette for omorganiseringen av produksjonsavdelingen i fylket med sammenslåing av Arendal produksjonsområde og Setesdal produksjonsområde til det nye Aust-Agder produksjonsområde. Første mai begynte han formelt i stillingen som produksjonsleder for det nye produksjonsområdet.

Da Sørlandsporten møtte Borg i første halvdel av juni, var organiseringen av det nye produksjonsområdet ennå ikke helt på plass. Innplasseringen av formenn i nye formannsområder hadde tatt lenger tid enn beregnet. Målet var at dette skulle være klart innen 1. mai. Det ble senere endret til 1. juni, men det ser nå ut til at det kan drøye til 1. august før alt er klart.

–Det er alltid vanskelig når vi må redusere antall stillinger og noen må få andre gjøremål og oppgaver enn de har hatt hittil. Det gjelder mennesker, og det er alltid krevende. Men så langt synes jeg prosessen har gått greit, sier Borg.

Når innplasseringen er gjennomført, vil alle fortsatt ha en jobb i Statens vegvesen. Men alle vil ikke ha den jobben de helst kunne ønsket seg. Jeg tror likevel vi skal finne en løsning på det meste hvis folk er villig til se mulighetene.

–Blir det mange som må følge regjeringens råd om å omskolere seg til hjelpepleiere?

–Det har jeg ingen kommenter til.

Det nye produksjonsområdet er organisert med produksjonsleder og to driftsledere, Vidar Dale for Arendal driftsområde og Harald Sangesland for Setesdal driftsområde. De to driftsområdene følger i grove trekk de tidligere Arendal og Setesdal produksjonsområder. Men Åmli og indre deler av Birkenes formannsområder overføres nå til Setesdal driftsområde. Aust-Agder produksjonsområde er inndelt i ni formannsområder: Akland, Tvedestrand, Arendal, Lillesand, Åmli, Iveland /Birkenes, Evje og Valle. Før sammenslåingen var det 13 formannsområder i fylket.

Produksjonslederens innstilling til innplassering av formenn ble i juni drøftet med Arbeidsmannsforbundet. Innplassering av øvrige mannskaper gjøres etter at formennene er på plass.

–Har vi nå fått et produksjonsområde som kan utføre de oppgaver det er tillagt?

–Jeg mener vi har fått en organisasjon som kan serve drift og vedlikehold godt med grunnlag i de

tanker som skisseres i divisjonsprosjektet som nå er lagt fram. Vi har fått et større produksjonsområde med en slankere ledelse, som etter min oppfatning langt på veg er tilpasset den nye organisering med divisjonalisering av produksjonsavdelingen som vi nå ser konturene av. Det blir neppe behov for en omfattende ny omorganisering om et år eller to. Men produksjonsavdelingens framtid er det opp til politikerne å bestemme.

Anleggsdriften i produksjonsområdet er organisert som en egen faggruppe under ledelse av Magnar Ellefsen. Produksjonsavdelingen, med produksjonsområdet og ansatte på vegkontoret, har nå totalt ca. 130 ansatte.

## DELEGERE MYNDIGHET

–Kan det nye produksjonsområdet betjene distriktene og utkantene like godt som med den gamle organiseringen?

–Omorganiseringen innebærer en sentralisering av de administrative tjenestene, og produksjonslederen får et betydelig større kontrollspenn. Dette gjør det nødvendig å delegerer myndighet til driftsledere og formenn. Det er et viktig og fornuftig prinsipp for en effektiv organisasjon, og også noe av hensikten med den omorganiseringen vi nå gjennomfører, at avgjørelsesprosessen i mange saker bør ligge nærmest mulig stedet der arbeidet skal utføres.

–Har produksjonsområdet den bemanning og kompetanse som er nødvendig?

–På ledelsessiden er vi godt rustet, men det vil etter hvert skorte etter på folk i utedriften. Her må vi nok se på en bemanningsøkning for å dekke alle aktuelle oppgaver. Arbeidsstyrken har en høy gjennomsnittsalder, noe som slår inn med tyngde i form av sjukemeldinger og folk som ikke er i stand til å utføre alle arbeidsoppgaver. Vi skal i gang med å vurdere bemanningen i nærmeste framtid i forbindelse med innplassering av folk i de nye formannsområdene. Når det gjelder kompetanse, er vi godt rusta til de fleste oppgavene som skal utføres. Men den teknologiske utviklingen krever at vi må følge med og oppruste våre folk med videreutdanning på en del felt. Den tekniske standarden det nå legges opp til på vårt sentralvegnett, stiller større krav til oss som skal utføre drift og vedlikehold. Dette gjelder bl.a. elektro- og trafikkovervåkingsutstyr i tunnelene.

## TRIVES MED UTFORDRINGER

–Hvordan trives du i den nye jobben?

–Jeg trives der det er utfordringer. Det er klart det

er en utfordring å bygge opp en ny organisasjon. At vi samtidig skal bygge ned bemanningen, gjør det enda vanskeligere. Det har vært en strevsom og arbeidskrevende prosess, og det har vært diskusjoner med ulike meninger om hvordan dette skal gjøres. Men jeg tror vi har funnet fram til en organisasjon som vil vise seg å kunne fungere i framtida, samtidig som den bør gi økonomiske innsparinger.

Målet er å få mer penger ut på veien ved at vi kan drive rimeligere og oppnå en bedre samordning av ressursene.

–Er det mulig å gjøre en fullgod jobb med mindre bemanning?

–Det er et vanskelig spørsmål. Vi mener vi nå har fått en optimal organisasjon ut fra de arbeidsoppgavene vi ser i dag. Trafikkavdelingen som vår største oppdragsgiver vil bestemme hvilke oppgaver vi skal løse. Dette vil gå fram av funksjonsavtalen for neste fireårsperiode. Den nye funksjonsavtalen bør gjøre vårt arbeid så forutsigbart som det er mulig med de variasjoner vi har i vær og føreforhold. I tillegg er vi klar til å ta ekstra oppgaver som en utfordring.

Torbjørn understreker at samarbeidet med trafikkavdelingen er avgjørende for et godt resultat.

Nå er han opptatt av å få organisasjonen på plass og komme i gang med den første store arbeidsoppgaven: Ny funksjonsavtale for drift og vedlikehold fra år 2002.

#### KJENNER FYLKET

Torbjørn Borgi begynte i sin første jobb i Statens vegvesen i Vegdirektoratets anleggsavdeling i 1969. Da hadde han allerede flere år bak seg på store anlegg, vesentlig kraftutbygging og bygg. Til Aust-Agder kom han i 1972 som oppsynsmann på anlegg, en jobb han hadde fram til 1984. Han arbeidet først i østre del av fylket. Fra 1974 og fram til åpningen i 1977 arbeidet han på E 18 utenom Arendal. Deretter var han på Kystvegen og på Fevik noen år, før han arbeidet på forskjellige anlegg i Setesdal.

I 1984 begynte han i den gamle vedlikeholdsavdelingen som oppsynsmann i Evje vegmesterområde, der han senere ble vegmester. Ved omorganiseringen i 1995 ble han produksjonsleder for Setesdal produksjonsområde. Torbjørn er dermed meget godt kjent i fylket, både på kysten og i innlandet.

Han er født og oppvokst i Bygland, men flyttet tidlig ut for å gå på skole og arbeide på anlegg. Han har flere år bak seg som pendler, og er nå tilbake i pendlerrollen, med tre timer daglig i bilen. Kontorsted er Skarpnes, selv om han også har noe arbeidstid på Evje.

–All bilkjøringen tar på. Men det går for en periode. Jeg er villig til å arbeide der det er arbeid. Skal vi bli en effektiv og konkurransedyktig organisasjon, krever det fleksibilitet fra de ansatte og at en del mennesker må være villig til å pendle for en kortere eller lengre periode.

Han regner ikke med å kunne kjøre Arendal – Byglandsfjord tur-retur hele året, og er forberedt på å overnatte en del i Arendal. Men flytting til byen er neppe aktuelt.

–Jeg har flyttet så mange ganger i løpet av yrkeskarrieren at jeg ikke kan tenke meg å flytte



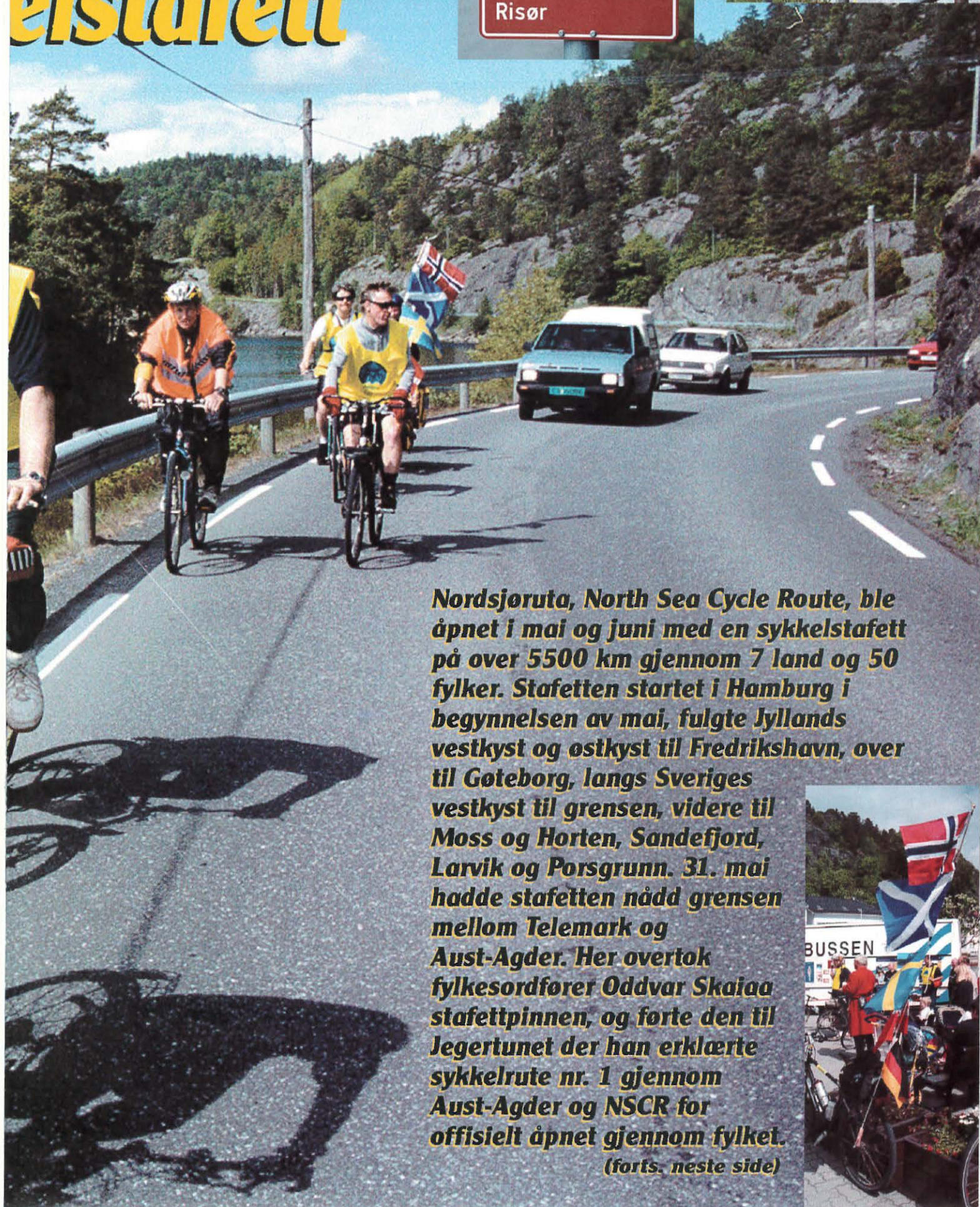
igjen, etter at jeg har slått meg til på Byglandsfjord. Torbjørn er sterkt engasjert i lokalsamfunnet i Setesdal bl.a. som kommunepolitiker.

–Arbeidslivet stiller i dag krav til mobilitet og arbeidsinnsats som kan være til hinder for at folk engasjerer seg i lokalsamfunnet. Dette kan medvirke til vår tids rotløshet og mangel på engasjement i lokalpolitikk, og er en betenkelig utvikling ut fra at vi skal ha et samfunnsmaskineri som skal fungere til beste for alle.

# NORDSJØRUTA åpnet med sykkel



# elstafett



**Nordsjøruta, North Sea Cycle Route, ble åpnet i mai og juni med en sykkelstafett på over 5500 km gjennom 7 land og 50 fylker. Stafetten startet i Hamburg i begynnelsen av mai, fulgte Jyllands vestkyst og østkyst til Fredrikshavn, over til Göteborg, langs Sveriges vestkyst til grensen, videre til Moss og Horten, Sandefjord, Larvik og Porsgrunn. 31. mai hadde stafetten nådd grensen mellom Telemark og Aust-Agder. Her overtok fylkesordfører Oddvar Skaiaa stafettpinnen, og førte den til Jegertunet der han erklærte sykkelrute nr. 1 gjennom Aust-Agder og NSCR for offisielt åpnet gjennom fylket.**  
*(forts. neste side)*



# Store muligheter for sykkelturnisme på Sørlandet

(fortsett fra foregående side)

Ferden gikk videre med ferja Øysang til Risør sentrum. Ordfører Lars Lauvhjell hadde nå overtatt ledelsen, signerte stafettpinnen og mottok NSCRs plakett for oppsetting på et sentralt sted i Risør. Stafetten fortsatte ytre veg til Tvedestrand med nye formaliteter og offentlig arrangement. Etter overnatting gikk sykkelkortesjen ytre veg til Arendal med torgmøte, deretter til Grimstad for ny overnatting. Siste stopp i Aust-Agder var Birke-

land, før stafetten ble overlevert til fylkesordføreren i Vest-Agder. I Norge fortsetter ruta langs de ytterste kystvegene til Bergen, deretter med båt til Newcastle.

Sykelstafetten består av en gruppe syklister fra de berørte land. De representerer sykkelorganisasjoner og organisasjoner som arbeider for miljøvennlig transport. De utenlandske representantene stortrivdes på de gamle kronglete sørlandsvegene som snirkler seg mellom heier og knatter og som åpenbarer idylliske vann og fjorder bak hver sving.

– Dette er en fin veg å sykle på. Landskapet er varierende med alle idylliske sjøer og fjorder. Og det er deilig at det er så liten biltrafikk. Her kan vi sykle trygt i fred og ro, og gjerne også ta med oss barn. De få bilene som er, tar hensyn til syklistene. Dette er avgjort noe dere kan tilby utenlandske sykkelturnister, sa Kristian Jørgensen fra Thisted i Danmark. Han reiste fra Thisted 3. mai

og sluttet seg til sykkelkortesjen i Hamburg.

– Vi er blitt godt mottatt alle steder, sier Jørgensen, som er spesielt imponert over de norske ordførere og fylkesordførere som tilbakelegger sine etapper på sykkel. Andre steder stiller de høye herrer og damer bare opp til fotografering ved starten, og stiger av etter første sving!

Ansvarlig for prosjektet Nordsjøruten i Aust-Agder er fylkeskommunen ved reiselivssjef Gunnar Knudsen, i samarbeid med Info-Sør, Statens vegvesen, lokale kommuner og turistkontor.

På Jegertunet orienterte Knudsen om prosjektet, som kom i stand etter en henvendelse fra hans kollega i Rogaland om å delta i et felles nordsjøpro-

sjekt, det såkalte Inter-Reg II C, for å legge til rette for og fremme sykkelturnisme. I alt 50 fylker i 7 land har sluttet seg til. Administrativ gjennomføring av prosjektet har kostet 7 mill kr. som er finansiert av fylkeskommunene og EU. I tillegg kommer betydelige beløp til skilting og lokal tilrettelegging. For å delta i prosjektet må deltakerne forplikte seg til å oppfylle nærmere fastsatte kvalitetskrav bl.a. når det gjelder sykkelservice, transportavtaler, egne sykkelguider og informasjon. Hele ruta er nå klar, totalt 5500 km tilrettelagt med vegvalg, skilting, håndbøker og kart med informasjon om opplevelser og nødvendige servicetilbud.

I Aust-Agder følger ruta i hovedsak den ytterste gjennomgående veg langs kysten, totalt 153 km. Fra Lillesand går den inn i landet gjennom Birkenes til Vest-Agder grense. Mellom Arendal og Grimstad går ruta med unntak av få kilometer på egen sykkelsti. Opplevelsesmessig kan nok andre strekninger konkurrere, for eksempel gamle Vestlandske Hovedvei mellom Grimstad og Lillesand, eller ytre veg mellom Risør og Tvedestrand. Øysang-ferja i Risør er en egen opplevelse.

NSCR-ruta mellom Telemark grense i Risør og Vest-Agder grense på rv 41 i Birkenes er skiltet som Nasjonal sykkelrute nr 1 med grønt symbol på rød-brun bunn. Skiltingen er utført av Statens vegvesen.

Det er utarbeidet et eget kart for hele nordsjøruta. Videre er det utgitt en trespråklige guider for deler av ruta. 12 overnattingsbedrifter i fylket har sagt seg interessert i å presentere tilbud tilpasset sykkelturnisme. Det er også inngått avtaler med transportselskaper om transport av sykler og bagasje på og buss.

Prosjektet Sykkelturnisme i Aust-Agder og North Sea Cycle Route er først og fremst et bidrag til nødvendig infrastruktur – et felles gode for de som ønsker å sykle i dagliglivet, og for de som ønsker å utvikle sykkelturnisme som næring. Det avsluttes i sin nåværende form 1. oktober i år, men reiselivssjefen har stor tro på mulighetene for sykkelturnisme i fylket, og arbeider med en videreføring.

På åpningen deltok også vegsjef Gunnar Lien, som viste til at tilrettelegging for syklister i fylket hittil i stor grad har vært begrunnet med trygging av skoleveger, men at behovet for sammenhengende sykkelruter i senere tid har meldt seg med økt styrke.

Vegvesenets sykkelentusiaster, Henrik Duus og Kjell Pedersen har stått for mye av det praktiske arbeidet med etableringen av den nye sykkelruta, og deltok også på sykkel på mesteparten av turen gjennom fylket, mens Hilmar Liane hadde rollen som teknisk arrangør for sykkelstafetten.



# Syklet til jobben – og ble slank

Av Ottar Johansen

**–FOR FØRSTE GANG PÅ MANGE ÅR kan jeg se livreima når jeg står rett opp og ned, sier Jens Ragnar Larsen, en av vegvesenets mest aktive deltakere i årets "Sykle til jobben"-aksjon. Hva han ellers har gjenoppdaget av nedre kroppsregioner, vil han overlate til fantasien. Men sikkert er det at kiloene har rent av under tidlige og sene sykkelturner på strekningen Koppervika – Arendal.**

–Jeg har syklet nesten hver eneste arbeidsdag, bare noen få dager på reise har hindret meg fra den daglige sykkelturen. Aksjonen har vært en inspirasjon, sier Jens Ragnar, som driver mye med friluftsliv og trim, men som ikke har brukt sykkel så mye i det siste.

Han har fire mil hver veg til jobben, og det blir i lengste laget, selv for en sprek 60-åring.

–Jeg har sykkel på bilen, og kjører til Goderstad. Der parkerer jeg bilen, og sykler over Strengeid til vegkontoret, 44 km fram og tilbake. Jeg bruker ca. 55 min hver veg, forteller Jens Ragnar, som benyttet seg av tilbudet på vegkontoret for å skaffe seg ny sykkel i vår.

–Sykkelen er jeg godt fornøyd med, den er både stødig og god for en mann på min alder, sier Jens Ragnar, som regner med å fortsette å sykle 1–2 dager i uka også etter at aksjonen er over.

**Åvald Bakken** har syklet en god del de siste 2–3 år. I år har han satset på "Sykle til jobben", og har syklet fra Frolands Verk til vegkontoret 3–4 ganger i uka, en strekning på 34 km.

–Det er en fin form for trim. Turen går på 35–40 min, litt fortere fram enn tilbake. Når jeg er hjemme, er dagens trim gjennomført, og jeg har hele kvelden til disposisjon. Været spiller ingen rolle, om det regner, er det bare å kle seg deretter.

Åvald har registrerer omgivelsene selv om han passerer i et bra tempo:

–Fra sykkel legger du merke til mange detaljer med skilting og lignende som du overser når du kjører bil.

Åvald fortsetter å sykle til jobben også etter at aksjonen er fullført. Totalt regner han med å tilbakelegge 3–400 mil på sykkel i løpet av sesongen.

**Bjørn Johansen** har vært aktiv i bedriftsidrettslaget i alle år, men det er lenge siden han har hatt sykkel. Også han har benyttet seg av tilbudet om ny sykkel på vegkontoret og satset på "Sykle til jobben":

–Jeg hadde lyst på en skikkelig sykkel, og slo til da tilbudet kom. Jeg har syklet de fleste dagene 2,5 km hver veg fra hjemmet på Steinkleiv og til vegkontoret, en grei strekning. Det har vært kjempefint. Det går nesten vel så fort som med bil, sier Bjørn, som har fått smaken på sykling igjen, og vil fortsette å bruke tohjulingen som et praktisk framkostmiddel.

Årets "Sykle til jobben"-aksjon ble gjennomført fra 21. mai til 17. juni. Vegkontorets sykkelentusiaster

og representanter for fylkeslegen åpnet aksjonen med stands og utdeling av forfriskninger og frukt ved Arendals innfartsveger, og fulgte opp med god innsats fra de ansatte.

Vegkontorets sykkelpådriver Kjell Pedersen er godt fornøyd med oppslutningen om årets aksjon. 25 av de ansatte benyttet seg av tilbudet om å kjøpe ny sykkel, og over 40 har deltatt i "Sykle til jobben", som i år også omfattet de som gikk til fots, for eksempel fra rutebilstasjonen til vegkontoret. Det har også vært flere deltakere på Skarpmes, Akland og Evje. Kjell har aksjonert flittig for bruk av sykkel i det siste, og føler nå at strevet har begynt å gi resultater.

–Det virker som om flere etter hvert har fått øynene opp for gleden og nytten ved å sykle til jobben. Det er meget positivt.

Bilde: Åvald Bakken, Jens Ragnar Larsen og Bjørn Johansen, tre av de ivrigste deltakerne i årets "Sykle til jobben"-aksjon.



# Hovedtillitsmann i omkalfatring

Av Ottar  
Johansen

**-DET HAR VÆRT VELDIG MYE OMKALFATRING, sier Jens Magnar Lindland, hovedtillitsvalgt for de 120 medlemmene av Norsk Arbeidsmandsforbund som arbeider i Statens vegvesen Aust-Agder.**

-Omorganiseringen begynte i 1995 og har deretter pågått mer eller mindre kontinuerlig. Vi fikk først en inndeling i to trafikkdistrikter og to produksjonsområder, for henholdsvis Arendal og Setesdal. Nå har vi nettopp gjennomført sammenslåing av trafikkdistriktene og produksjonsområdene til Aust-Agder trafikkdistrikt og Aust-Agder produksjonsområde. Dette er en sentralisering som har foregått ikke bare i vårt fylke, men over hele landet. Vegstasjoner er nedlagt og solgt. Men for at vi kan drive og vedlikeholde vegnettet ute i distriktene, trenger vi mennesker og utstyr og et sted de kan være.

-Resultatet så langt vil jeg karakterisere som brukbart, men helt fornøyd er jeg ikke. Fagforeningen har arbeidet kontinuerlig med disse sakene, som vil være på dagsordenen ennå i lang tid.

Flommen av rykter og informasjon har vært enorm. Men ingen har kunnet gi sikre svar på hvordan arbeidsplassen vil bli i framtida.

-Medlemmene presser på for å få pålitelig informasjon, og mistenker oss for å vite mer enn det vi vil si. Så langt har det meste imidlertid vært mer eller mindre løse rykter, som det ikke har vært noen grunn til å bringe videre. Vi har vært på møter og konferanser og stort sett hørt den samme lekse om og om igjen.

Vegdirektørens forslag til inndeling i regioner som nylig ble presentert, var begynnelsen på en avklaring. Men vi har visst lenge at det mest sannsynlig blir fem regioner i Statens vegvesen. Hva det blir til med produksjonsavdelingen, vet vi ennå ikke sikkert, men alt tyder på at produksjon blir skilt ut som en egen divisjon. Vi hadde regnet med at dette ville blitt avklart i Stortinget før ferien, men det skjedde ikke. Vi har senere forsøkt å få vite hva politikerne mener om dette, men uten resultat. Heller ikke våre samarbeidspartnere blant politikerne vil gi noe klart svar.

Jens Magnar bruker mye av sin arbeidstid på å reise rundt og snakke med sine medlemmer og få deres reaksjoner på det som skjer. Informasjon blir også sendt ut via datanettet. Flertallet av medlemmene har tilgang til PC-er på vegstasjonene eller frammøteplasser. Dette gjelder på Evje, Valle, Birkeland og Akland. Åmli skal få.

-Veldig mye av omkalfatringen i samfunnet i dag betyr sentralisering. Det er jeg lite glad for. Skal noe sentraliseres, må det være formålstjenlig og fornuftig. Distriktene mister stadig tjenester. Når du ringer til et forsikringselskap i Arendal, kommer du,

etter å ha ventet en halv time i telefonkø, fram til et kontor i Stavanger. Ber du om å bli satt over til kontoret i Arendal, er det en svær sjau.

Med dagens teknologi burde denne typen sentralisering være unødvendig. Når det gjelder vegvesenet i Aust-Agder, betyr den siste omorganiseringen at alt kontorpersoneell samles ved kysten. Etter min oppfatning burde det fortsatt være kontorpersoneell f.eks. i Valle, som kan opprettholde en rekke servicetjenester og utføre mange tjenester like godt som fra en kontorpult ved kysten. I stedet velger ledelsen sentralisering, bygninger i distriktene selges, og det må bygges nye, kostbare bygninger i sentrale områder der kontorfunksjonene nå skal samles. Vi har arbeidet sterkt for å opprettholde kontorarbeidsplasser i distriktene, men det virker pr. i dag umulig å få til.

Etter at det ble innført månedlige husmøter på vegkontoret, har Jens Magnar tatt initiativ til liknende regelmessige møter på Vegsentralen. På Evje vil en tilsvarende ordning til innført.

-Det svirrer mye rykter blant folk. Korrekt informasjon er viktig, liksom det er viktig å få tilbakemelding fra medlemmene.

-Det nye produksjonsområdet har nettopp gjennomført innplassering av formenn. Før sammenslåingen var det 13 formannsområder, nå har vi 9. Etter drøftinger med samtlige berørte ble det bestemt at formenn skulle innplasseres framfor at alle skulle fristilles og søke på stillingene. Formennene som ikke har fått faste formannsområder, har fått beholde formannsstilling og lønn, og skal settes inn i arbeidsoppgaver eller prosesser etter behov. Alle er ikke fornøyd med dette, men flertallet mener nok vi har kommet fram til en brukbar ordning.

De nye formennene får økt myndighet og ansvar. I øvre Setesdal har formannen ansvar for hele strekningen fra Ose til Telemark grense, uten en ingeniør eller oppsynsmann til å lede arbeidet. Det skal være en arbeidende formann, ikke en mann på kontor.

-Færre på kontor med slakere ledelse både inne og ute er vel og bra, men ikke så mye at går ut over arbeidsoppgavene som skal utføres. En organisasjon som blir slanket for mye, blir veldig sårbar om f.eks. en enkelt person blir syk.

*-Får du ikke lyst til å gjøre som Yngve Hågensen, slå i bordet, banne, og rope at her skal det bli et hælvetes spetakkel?*

-Yngve og jeg er nok to helt forskjellige typer. Jeg beundrer Yngves måte å være på. Han har en klar og sterk tale. Jeg kan nok også banne og skjelle, men helst bak lukkede dører. Jeg kan være forferdelig frustrert, og må erkjenne at jeg har hatt mange tunge dager. I mange situasjoner føler jeg





hovedtillitsvalgt for hele regionen fra Vest-Agder til Buskerud få en helt uholdbar arbeidssituasjon. Et skikkelig lokalt tillitsmannsapparat er helt nødvendig i de turbulente tider vi kan vente også i framtida. Her er det avgjørende at ledelsen oppfører seg skikkelig. Ikke alle dagens ledere gjør det.

Muligheten for å omplassere folk innenfor vegvesenet har blitt mindre etter at flere jobber i det siste har blitt inndradd i forbindelse med den nye inndelingen av fylket. Bente Kjenndalen har tatt opp et viktig poeng på vegveven nylig: Før det tas inn eksterne vikarer, må det undersøkes om det er egne folk som kan utføre oppgavene. Nå benyttes folk fra Manpower ved Arendal trafikkstasjon.

Jens Magnar fyller 57 år i desember, og beskriver seg selv som en som føler seg på løse kvister i vegvesenet.

–Jeg må innse at jeg blir i vegvesenet til jeg enten kreperer eller går av. Han begynte ved månedsskiftet januar-februar 1966, og nærmer seg 36 år i etaten. Han har vært maskinfører, kjørt knuseverk, hjullaster og lastebil, han har drevet med vegmerking, og var de siste årene på laboratoriet på Skarpnes.

–Jeg har pr dato permisjon fra denne jobben, som imidlertid nå er lagt ned, og har derfor ikke noe gå tilbake til. Han er gjenvalgt som hovedtillitsmann fram til 2002, et verv han har hatt i snart ti år.

Fagorganisert har han vært hele sitt yrkesaktive liv, og han fikk tidlig tillitsverv. Etter noen år tok han LO-skolen, og var tillitsmann på laboratoriet da Paul Lovåsen gikk av som hovedtillitsvalgt. Jens Magnar ble bedt om å ta over, og har senere mottatt gjenvalg.

Jobben som hovedtillitsvalgt kan være stressende, og Jens Magnar har visse helseplager som han ikke hadde før han begynte i tillitsmannsjobben.

–Jeg tror ikke det mennesket er skapt som kan gjøre all til lags i en slik jobb. Jeg pøver å gjøre mitt beste, mer kan jeg ikke.

Hovedtillitsmannen oppfordrer ledelsen innstendig om å behandle alle ansatte som de selv ønsker å bli behandlet. En god personalpolitikk er en forutsetning for gode arbeidsresultater. Han liker også Olav vegsjefs leveregel: Ikke spør for mye. En vegsjef må ta avgjørelser og ikke be vegdirektoratet om tillatelse til alle bagateller.

–Hva tenker du om de politiske kreftene som nå ser ut til å seile opp i landet?

–Vi vet at høyresida vil privatisere for enhver pris. Hvis Høyre og Frp får makta, vil privatisering og as komme før vi får sukk for oss.

–Hva gjør du for å stresse ned?

–Tidligere drev jeg med rev, men det ble etter hvert et bånd som det var vanskelig å leve med. Da svigerforeldrene døde, overtok vi småbruket. Jeg liker ikke å se at noe forfares, og har arbeidet en del med å pusse opp. Med ca 70 mål skog blir det noen pinner som må tas ut. De hogger jeg til ved. I samarbeid med en nabo og familien, har jeg kjøpt inn en vedmaskin som vi har fått lov å plassere på Mørlandsmoen. Vi kjøper inn ved i stokker, kapper og kløyver og fyller i sekker, og selger, vesentlig til de ansatt på vegkontoret. Det blir ofte noen timer om kvelden med vedhogging, en trivelig og sosial virksomhet.

meg maktesløs. Jeg har også mange gode dager, men i det siste har disse blitt færre. Etter hvert har jeg begynt å ta problemene med meg hjem om kvelden. Jeg er kanskje ikke fornøyd med det vi har fått gjennomført, sjøl om jeg har gjort mitt aller beste for å hjelpe en person. Stadig oftere må jeg søke hjelp i forbundet, men også der møter jeg noen ganger veggen.

Omkalfatringene er vedtatt sentralt, de praktiske løsningene må vi finne lokalt. Vegdirektoratet har søkt departementet om en form for pakke der folk kan gå av kanskje verd 60 år. Yngre ansatte kan få mulighet til videreutdanning. Jeg regner med at noe av dette vil bli tilbudt.

–Hva synes du om tilbudet om omskolering til hjelpeleier?

–Det er til å le av! For "vegslusker" er det helt bak mål. For enkelte av den yngre garde kan det kanskje være av interesse. For personer over 50 mener jeg omskolering har lite for seg, og i realiteten vil være misbruk av ressurser.

–Samarbeidsforholdene i Statens vegvesen er styrt av omfattende regelverk basert på hovedavtalen og andre avtaler. Vi har drøftingsmøter, forhandlingsmøter, og møter av en uformell karakter, der det er anledning til å få fram problemer. Dette gjelder bl.a. lederforum annenhver måned, som er meget nyttig.

–Vegsjefen og fagsjefene vil ikke finne igjen sine stillinger i det regionaliserte vegvesenet. Hva med din stilling som hovedtillitsvalgt?

–Det er nok sterke krefter som ønsker å redusere antall hovedtillitsvalgte fra dagens 18 til kanskje 5–6–7, dvs. en for hver av de nye regionene. Dette skal det forhandles om. Etter min oppfatning vil en

# Forbereder Brokelandsheia- Vinterkjær – med midtdeler



**U**TBYGGINGSAVDELINGENS ANLEGGSELEDELSE flyttet fra Rannekleiv-Temse i romjula og inntok sitt nye hovedkvarter, den tidligere Akland vegstasjon, for å forberede neste E 18-strekning, Brokelandsheia-Vinterkjær. Prosjektleder er Harald Tobiasen.

Dag Ødegård er ansatt som byggeleder Risør-delen av anlegget, som skal settes ut på entrepriser, mens Øystein Lien er byggeleder for Gjerstad-delen, som skal utføres av produksjonsavdelingens nye regionale anleggsgruppe. Lien er også stedfortreder for prosjektlederen. Erling Guttormsen begynte 1. mai som kontrollingeniør mot egenproduksjon på vegsida sammen med Lien. Det skal også ansettes en kontrollingeniør til, og en kontrollingeniør for bruarbeider

som skal arbeide med begge delene av anlegget.

Annlaug Konnestad er byggeplanlegger for hele anlegget fra begynnelse til slutt. Jon Geir Smeland har vært innlånt til planarbeid. All planlegging drives i egen regi med innleie av konsulenter når det er nødvendig. Bente Dahle er ansatt som kontormedarbeider på anleggskontoret. Hun arbeidet tidligere på Akland vegstasjon, og skal fortsatt også arbeide noe for produksjon.

I juni var tegninger og anbuds-dokumenter for Risør-delen klar for godkjenning i Vegdirektoratet. Anbudsdokumenter for Gjerstad-delen skal være ferdig i august. Kontraktinngåelse vil foregå senest i november, med byggestart i januar på begge sider av kommunegrensa. Det skal inngås en egen kontrakt for bru over Molandsvannet, stipulert til ca. 28 mill.

Ut over høsten i fjor og fram til nå har det vært hektisk virksomhet med revisjon av alle paner etter at Vegdirektoratet godkjente at vegen skal bygges med midtdeler.

## MIDTDELER PÅ HELE STREKNINGEN

Budsjettet for den nye E 18-strekning er totalt 450 mill kr. I løpet av høsten blir det klart om dette kan holde. Vegstrekningen er på totalt 12 km. Hele strekningen får midtdeler, 70 pst av vegen får tre felt. Utførelsen med midtdeler er godkjent som et forsknings- og utviklingsprosjekt. Det er første gang i landet det bygges en ny motorveg med en slik standard. Type midtdeler diskuteres nå i trafikkavdelingen. Mye tyder på at det kan bli midtdeler av vaiertypen som er utprøvd med hell i Sverige. Prosjektledelsen tenkte opprinnelig på betongmidtdeler, men har ingen sterke oppfatninger av hvilken type som skal velges. Vegstrekningen har gunstige stignings- og kurvaturforhold med moderat risiko for avkjøringsulykker. Vegen skal i tillegg bygges med slake og brede grøfter. Byggegrunnen består av fjell og myr og



**Statens vegvesen**

Anleggskontor

E-18 Brokelandsheia - Vinterkjær

går for det meste gjennom ubebygde terreng. Totalt må det sprenges ut 1,3 mill kbm. fjell. Det blir flere bruer for tur- og driftsveger, samt underganger for vilt, som det er mye av i området.

Ved byggearbeidet blir det bare arbeid for et fåtall ansatte i vegvesenet i Aust-Agder, trolig bare borvognfører og gravemaskinfører, samt noen snekkere fra spesialproduksjon. Egenregidelen skal utføres av den Produksjonsavdelingens nye regionale anleggsgruppen som ledes fra Vestfold. Det skal ansettes anleggsleder for dette prosjektet. Det er usikkert om noen fra Aust-Agder vil søke på denne stillingen.

Åpning av den nye E 18-parcellen blir etter alle solemerker 1. juli 2005, sier Harald Tobiassen.

Bevilgningene til dette anlegget vil komme i en jevn strøm som tillater en effektiv anleggsdrift. Det første året vil det gå med 115 mill. kr., av dette 80 mill i statlig bevilgning og 35 mill. i bompenger. Bompengene vil utgjøre en større andel etter hvert, og vil det siste byggeåret dekke hele summen.

Det er flere uløste konflikter i forbindelse med den nye vegen. Lokale myndigheter er svært misfornøyd med at de nye planene ikke omfatter bygging av nytt kryss ved Vinterkjær. Det er nå kontroversielt forslått at motorvegen avsluttes med en rundkjøring ved Sorlandspporten. Dette vil markere overgangen fra motorvegstandard til standard på E 18 videre vestover.

-Det viste seg at en del av de opprinnelige planene var "gått ut på dato" og modne for revisjon, sier Harald. Det var bl.a. lagt opp til tilpassing til en framtidig knutepunktstasjon for jernbanen på Brokelandsheia. Denne er ikke med i de aktuelle transportplanene, og det er valgt en enklere kryssløsning for nye E 18. I samarbeid med SIVA og de berørte kommunene arbeides det med å få en mest mulig fornuftig utnyttelse av de store overskuddsmassene som veganlegget vil gi. Disse kan brukes til utbyggingsområder eller knuses til pukk eller grus. Vi ser på dette som råmaterialer som bør brukes til noe nyttig og ikke bare deponeres i terrenget.

## Spesialproduksjon opprustet med ny grunnboringsrigg og nytt knuseverk

**S**PECIALPRODUKSJONS DRIFTSLEDER med ansvar for grunnboring, materialproduksjon, bruvedlikehold og verksted, Sigmund Baasland, kunne på forsommeren sette i drift nytt knuseverk og ny grunnboringsrigg, etter investeringer på totalt ca 7 mill kr.



Grunnboringen av typen Geonor/GM 200 GTT til en pris av 1,9 mill kr. avløser en 7 år gammel maskin, som etter hvert fikk høye vedlikeholdskostnader. Den nye riggen er siste nytt på markedet, og skal betjenes av formann Helge Berntsen, Kell Åge Hegland og John Kenneth Stene. Knut Hovdekleiv har det siste halve året fått opplæring i grunnboring og vil tre inn i grunnboringsgjengen som anses som en av de best kvalifiserte i regionen.

Markedet for den nye riggen er stort sett eget fylke og Vest-Agder, samt kommunal og privat sektor. Maskinen ble først brukt ved Gylfi - på Rv 9. Deretter vil den sannsynligvis bli satt inn på den nye E 18-strekningen på Brokelandsheia.

-Ellers håper og tror vi at maskinen vil bli brukt i flere år på E 18-prosjektet Grimstad-Dyreparken etter hvert som reguleringsplanar-

beidet skrider fram. Vi regner ikke med at det vil bli mangel på oppgaver, sier Sigmund.

Knuseverket er av typen Svedala Scorpion 3500. Prisen var 5,3 mill. Det gamle knuseverket har hatt god inntjening i mange år, men var umoderne og tungvint å flytte. Også her var vedlikeholdsutgiftene stigende.

I regionen har spesialproduksjon oppdaget at knuseverket kan produsere strøsand, asfalttilslag og veggrus til konkurransedyktige priser med et høybillett knuseverk, som kan settes inn i nærheten av der materialene skal brukes. Korte avstander sikrer lavest mulige transportkostnader.

Det nye knuseverket er plassert på en semihenger og kan kobles til en trekkvogn. Oppriggingstid er bare 6 timer, mot et par dager for det gamle knuseverket. Produksjonskapasiteten er på over 100 tonn i timen, bortimot dobbelt så mye som det gamle verket.

Markedet for knuseverket er Telemark og eget fylke. Spesialproduksjon arbeider for å utvide markedet, og regner etter hvert med oppdrag i Oppland og Hedmark.

Knuseverkets faste mannskap er formann Odd Dalen, Ole Johnny Heiland og Arild Tveit. Verket ble først tatt i bruk i Kviteseid til ut juni. Deretter skal det gå på Vestre Dale til midten av september. Resten av året kjøres det i Tinn i Telemark ut. Årsproduksjonen ventes å bli i underkant av 100.000 til en verdi av 3-5 millioner kroner.

-Dette er store investeringer som setter krav til en høy årsproduksjon for at vi kan produsere til konkurransedyktige priser. I tillegg til ledelsens innsats er det viktig at også operatørene tar ansvar og fanger opp muligheter for jobber uten i dsitriktene, understreker Sigmund.

-Nå har vi fått en veldig fin opprustning av maskinparken. Det gjenstår for oss å bevise det var fornuftige investeringer. Både når det gjelder grunnboringsriggen og knuseverket har brukerne vært aktivt med i valg og tilpassing av maskiner. De kan ikke skylde på andre om de ikke er fornøyd med det de skal arbeide med. Investeringen er gjort i forståelse med produksjonsregionen. Maskinene er tilpassa til regionen og den framtidige organiseringen av vegvesenet, sier Sigmund.



# Ny trafikksikkerhetsseksjon studerte 0-visjonen i Sverige



## Politikere og publikum krever tryggere trafikk

Tekst: Ottar Johansen

Foto: Svein H. Søndena og Hilmar Liane

**D**EN NYETABLERTE SEKSJON FOR overordnet planlegging og trafikksikkerhet med seksjonsleder i spissen, reiste 5.-7. juni på en kombinert studietur- og seksjonsmøte til Göteborg og Trollhättan-området, der det svenske vegvesenet har bygd "0-visjonsslyngan" for å teste ut ulike tiltak i forbindelse med 0-visjonen. På turen deltok seksjonsleder Svein Harald Søndena, Åsmund Haugen, Jan Erik Andersen, Glenn Solberg, Ragnar Fremmerlid, Henrik Duus, Pål Endresen, Hilmar Liane, Kjell Pedersen, Torill Finsrud, Torstein Nilsen og Jan Otto Askeland, samt Kjell Asbjørn Knudsen fra trafikkstasjonens veggruppe og Paal Sodefjed fra Trygg Trafikk. Per Knudsen var opptatt med andre gjøremål og var forhindret fra å delta.

Etter seksjonsmøte på båten på veg til Göteborg kom turen til flere interessante befaringer, forteller Søndena. Første dag begynte med en orientering om trafikksikkerhetstiltak i Sveriges nest største by, med en påfølgende tre timers befaring med vekt på trafikksikkerhetstiltak og anlegg for sykkel og buss.

-Hovedprinsippet var en nedprioritering av personbiltrafikken og opprioritering av fotgjengere og til dels kollektivtransport. Mange gode tiltak var gjennomført. Hovedeffekten var redusert hastighet i byområder med mye fotgjengere. Resultatet var en kraftig reduksjon i antall og grad av ulykker. Tiltakene har langt på veg fått bred støtt politisk og i opinionen, forteller Svein Harald.

Neste dag gikk til "0-visjonsslyngan" i Trollhättan, som var valgt ut som prøvekommune for trafikksikkerhetstiltak etter svenskenes "0-visjon". Vi fikk vite at veg- og trafikkmyndighetene arbeider på 3 forskjellige områder: med informasjonstiltak rettet mot publikum og trafikanter, med kjøretøytiltak, og med tiltak på veggen.

Det var laget spesielle biler som vi dessverre ikke fikk prøvekjøre, utstyrt med en aktiv bilbeltepåminner, som varslet høylydt om bilbeltet ikke ble brukt. Bilene hadde videre alkoholsperre som hindret start om det ble registrert alkoholdunst i kupeen. Føreren kunne eventuelt bevise at han var edru ved å blåse i en slange.

Bilene var også utstyrt med en motstand på gasspedalen som trådte i funksjon når gjeldende fartsgrense ble overskredet. Denne fungerte ved



hjelp av GPS og koordinater over vegnettet med en database over hastighetsgrensene. Det var mulig å bryte fartsgrensene, men da måtte det brukes stort trykk på gasspedalen.

Tiltakene på vegnettet bygger på de tre nivåene i 0-visjonen: maksimum 30 km/t der det er mulighet for konflikt mellom bil og fotgjenger, maks 50 km/t der det er mulighet for 90 graders konflikt mellom biler, og maksimum 70 km/t der det er muligheter for front-mot-frontkollisjon mellom biler.

Vi så gangfelt og gangkryssing med ulike løsninger, enten opphøyd eller sideforskjøvet for å redusere hastigheten. Svenskene hadde i stor grad valgt rundkjøringer i stedet for lysregulerte T-kryss, noe som gir færre og mindre farlige ulykker, og bedre trafikkavvikling.

På to- og trefelts veg med fartsgrense 90 km/t var det bygd midtdeler og sideterrenget hadde fått en myk utforming. Der det ikke var mulig å få bygget midtdeler var fartsgrensen satt ned til 70 km/t. Svenskene la stor vekt på å informere om sine trafikkikkerhetstiltak. Når hastigheten på en veg ble redusert fra 90 til 70 km/t samtidig som sideterrenget ble sikret og ryddet, ble det understreket av vegen hadde fått en høyere sikkerhetsklasse.

0-visjonens mål er som kjent å fjerne de ulykkene som medfører dødsfall eller alvorlige skader. I bystrøk skjer svært mange ulykker ved rygging. Men skadene er sjelden alvorlige, så det blir ikke brukt store ressurser for å forhindre dem. De mest alvorlige ulykkene er møteulykker i høy hastighet. Her arbeides det for å heve vegen til en høyere sikkerhetsklasse, for eksempel ved midtdeler.

Også norske veger er nå inndelt i sikkerhetsklasser etter en skala fra 1-5 tilsvarende det som blir brukt i Sverige. Her arbeides det nå for å heve de farligste vegene til en høyere sikkerhetsklasse. Store deler av E 18 ligger i klasse 4 og 5 som er de farligste, og gjennomgås nå med tanke på aktuelle tiltak.

Den nye E 18-strekningen Rannkleiv - Temse ligger midt på treet, etter at sideterrenget har fått spesiell behandling. Med midtdeler ville vegen nådd opp til klasse en eller to.

Svenskene rapporterte gode erfaringer med sine tiltak, som i høy grad ble akseptert og til dels etterspurt av også det bilende publikum.

Noe av det samme merker vi her hjemme. Etter all oppmerksomheten om midtdeler på Rannkleiv - Temse, gikk det lettere å få gjennomslag for dette på neste E 18-strekning. Det ble nesten et krav fra både publikum og politikere. Det er også betegnende at etter ganske kraftig mobbing for den første rundkjøringen på Byglandsfjord på Rv 9, er det kommet ønske fra politikerne om to nye rundkjøringer i Setesdal. Rundkjøringer blir nå oppfattet som positive tiltak.

Svenskene prøver ut forskjellige typer midtdeler, men har spesielt satset på vaiermidtdeler, som fanger opp biler på en myk og effektiv måte. Motorsyklene liker ikke vaiermidtdeler, men kan det få dem til å sette ned farten, er hensikten oppnådd. Svenskene bruker også automatisk trafikkontroll med bøtelegging, men har også gode erfaringer med varselskilt som viser målt hastighet.



Vaiermidtdeler vurderes nå mot betong for Brokelandsheia-Vinterkjær. Det avsettes tilstrekkelig vegbredde både for betong, stål og vaier. Avgjørelsen vil bli tatt i samråd med Vegdirektoratet i god tid før byggingen begynner.

Svien Harald anser verdien av en tur som dette som meget høy for den nyetablerte seksjonen. Kombinasjonen av sosial sammenrusting og faglig oppdatering var svært vellykket.

0-visjonen er utviklet i Sverige, men legges også til grunn for arbeidet med trafikkikkerhet i Norge. Blant aktuelle tiltak som diskuteres, er trafikkikkerhetsrevisjon av eksisterende veger og vegplaner. Veger med en høyere sikkerhetsklasse vil koste både penger og redusert frihet for de kjørende og muligheter til å slå seg løs. Motorsport må begrenses til egne baner.

Søndenaa har i sine snart 30 års arbeid med trafikkikkerhet i vegvesenet registeret at noen kjører med ekstreme hastigheter uten at det har blitt gjort noe effektivt for å hindre det. Dette har vært politiets bord. I Sverige har vegmyndighetene etter hvert erkjent at de som vegholder har hovedansvaret. Vi kan vente en tilsvarende utvikling i vårt land, mener Søndenaa.

0-visjonen forutsetter moderne biler med airbag og sikkerhetsbelte, og at fartsgrensene holdes. Dette krever også mulighet til å sørge for at fartsgrensene respekteres.

*Bilder: Turdel-takerne fikk se svenskens forslag til løsninger for midtdeler, kryss, fotgjengeroverganger og hastighetsvarsling m.m.*



# Bedriftsidretten – hva nå?

Av Inger Sigríðnes

**R**UNE RETTERHOLT (33) ER LEDER for bedriftsidrettslaget på tredje året. Med i styret har han Bjarte Sandve (kasserer) og Ole Bjørn Lindland (oppmann i fotballgruppa).

## Aktivitetene

Bedriftsidrettslaget har hovedsakelig tre grupper. Det er orientering, fotball og maraton/terrengløp. Flere er med i orienteringsgruppen, men her sliter de med litt forgubbing, ler Rune. Og henviser til orienteringssporten generelt, hvor de også har problemer med rekrutteringen. Det er Øystein Lien som er oppmann for denne aktiviteten. Ole Bjørn har ansvaret for fotballgruppa og de har lag i 7-manns serien i år også. Utekampene startet i mai og går frem til september. En mindre gruppe driver også med maraton/terrengløp og denne gruppen er det Kåre Karlsen som leder. I tillegg er det en sykkelgruppe under oppseiling.

## VM

Rune forteller at etaten arrangerer til sammen fire store VM hvert år. VM betyr Vegvesen-Mesterskap. Fotball VM og håndball-VM arrangeres hver år, med unntak av hvert 4. år, når det arrangeres kulturdager. Det sirkuleres for øvrig mellom Ski-VM, Orienterings-VM og Landevegsløp, slik at det til sammen blir fire VM hvert år.

## Sentralt engasjert

Rune er også medlem i den sentrale bedriftsidrettsgruppen. Det er denne gruppen som mottar de sentrale midlene til fordeling ute i fylkene. Hvert fylke må allerede i januar sende inn et budsjett for sin aktivitet og reisevirksomhet. Det er på bakgrunn av disse budsjettene at den sentral gruppen søker Vegdirektoratet om midler, som de viderefordeler til fylkene.

## Økonomien halter

Så langt i år har det vært arrangert to VM. Begge uten deltakelse fra Aust-Agder. Rune forklarer at egenandelen for en deltaker til et VM er 2-3000 kroner. Mange foretrekker dermed heller en tur til for eksempel New York. Selv om Vegdirektoratet dekker hovedvekten av reiseutgiftene, så sitter den enkelte deltaker igjen med restregningen for reisen, samt hotellopphold to netter, bankett og annet.

## Aktiviteten må legges om...

Ildsjeler som Harald Kirkedam og andre er borte. Dugnadsånden er ikke som den en gang var. Derfor har heller ikke bedriftsidretten de inntektene og den økonomien de engang hadde. Rune og andre ildsjeler har derfor vært tvunget til å vurdere alternative måter å få folk til å trimme på. De har bl.a. fått til en avtale med arbeidsgiver om at tilsatte skal få refundert faktiske utgifter til treningsstudio og lignende med inntil 1000 kroner i året. I hele år har de arrangert en times fellestrening i Stintahallen fra kl 1500 - 1600, men dette må den enkelte ta av fleksitiden sin. Mange benytter dette tilbudet. Men siden småbarnsforeldrene haster av sted fra jobben for å rekke barnehagen, har de også søkt om at arbeidstiden til en viss grad kan benyttes til slik trim. Foreløpig uten resultat. Kjell Pedersen og Ole Bjørn Lindland har vært drivkraftene for dette, men så langt har arbeidsgiver praktiserert det Rune kaller millimeterrettferdighet og satt seg på bakbeina. En av arbeidsgivers begrunnelser er at siden enkelte tilsatte ikke har slikt aktivitetstilbud i sitt nærmiljø - skal altså ingen få benytte slikt tilbud.

-Dersom ledelsen skal være så redde for å gjøre noe galt, og derfor hele tiden skal behandle alle gode forslag like negativt, så kommer vi jo ingen vei...sier Rune. Han rister på hodet og er synlig oppgitt.

## Fatt mot

Rune viser imidlertid til at det er lys i tunnelen. Han forteller at ledergruppen har vedtatt at dersom bedriftsidrettslaget innfører medlemskontingent og fremlegger årlige regnskap, så skal de få ekstra tilskudd. Og det skal ledermøtet ha skikkelig honnør for, sier Rune. Frem til i år har praksis vært at alle tilsatte automatisk er medlemmer i bedriftsidrettslaget. Uansett om de har hatt interesse for dette eller ikke. Fra og med i år må den enkelte ta stilling til hvorvidt de vil være medlemmer, støtte-medlemmer eller stå utenfor. Aktive medlemmer skal betale en litt høyere kontingent enn passive medlemmer.

For å få flest mulig til å melde seg inn i bedriftsidrettslaget har Rune innsett at de må ha noen "gulrøtter" å lokke med. Bortsett fra muligheten til å trene.

Han leker derfor med tanken på hvorvidt det hadde vært mulig å forhandlet frem noen rabattavtaler for bedriftsidrettslaget i enkelte forretninger. For eksempel KP Teknikk, Einar Johnsen og andre. Nå er Rune ivrig og lurer på om ikke undertegnede er enig. Med slike ildsjeler som Rune i førersetet og med det engasjementet han fremviser føler jeg meg rimelig sikker på at bedriftsidretten fortsatt har en fremtid. Og at arbeidsgiver står foran forholdsvis tøffe forhandlinger. På linje med KP Teknikk og andre. Heia Rune og bedriftsidretten.

# Kulturdagene 14.-16. juni 2002

**DET VIL IGJEN BLI ARRANGERT KULTURDAGER ved Norsk vegmuseum. Arrangementet i 1998 ble en stor fest, og vegvesenet ønsker å gjenta tiltaket. Neste arrangement blir i tidsrommet 14.-16. juni 2002.**

I forbindelse med arrangementet ønsker jeg kontakt med alle som kunne tenke seg å delta/bidra med utstillinger etc. Vi hadde sist en del deltakere, dere må gjerne stille igjen.

Er det noen nye som føler de har noe de ønsker å bidra med, så still opp.

Det vil bli satt opp gratis busser til de som ønsker å delta, enten som besøkende eller utstillere. Pensjonister og øvrige ledsagere kan og være med. Overnattingstilbud vil bli satt opp senere. Dere må selv betale en egenandel for overnattingen som sist.

Til arrangementet er det også ønskelig at en del stiller som sentrale funksjonærer. Disse vil få dekket mat/oppholdsutgifter i forhold til hvor mye de arbeider. Jeg ønsker tilbakemelding på om noen kan tenke seg dette.

Torstein Riber  
Kulturkontakt



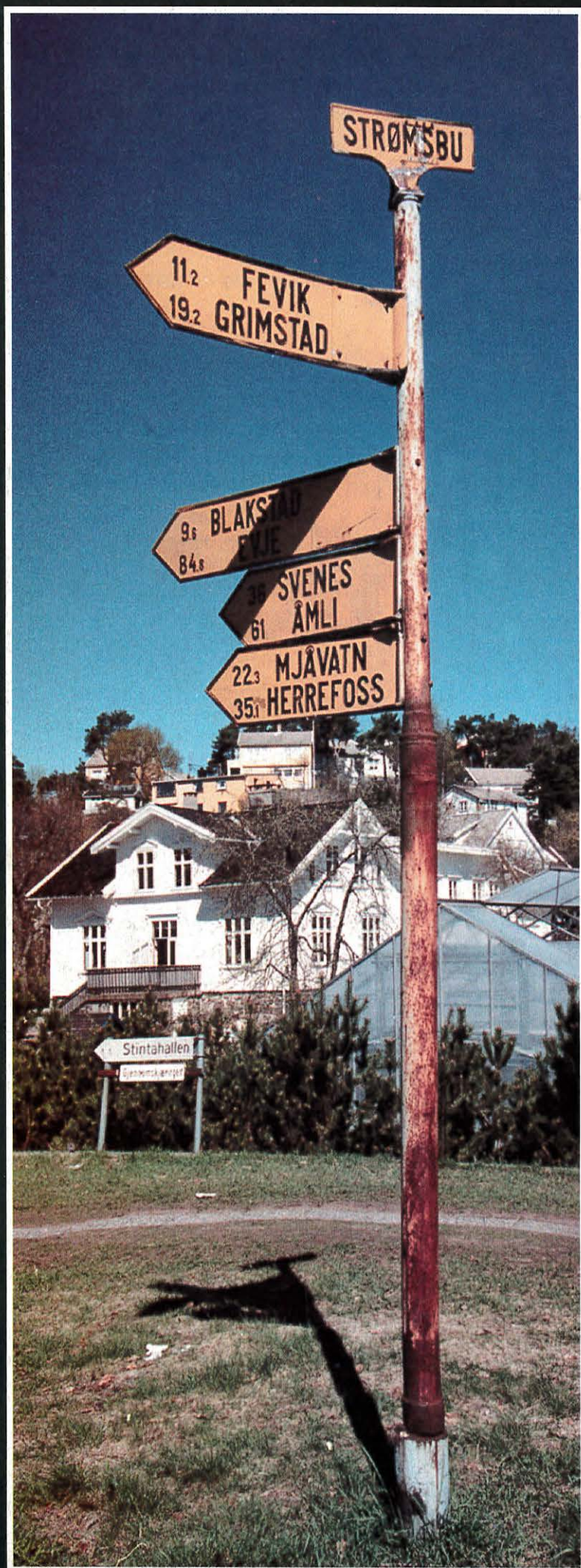
Mulighetenes møteplass



## Vegvesenet ble "Årets lærlingebedrift 2000"

Torsdag 26. april mottok produksjonssjef Jens G. Andersen prisen "Årets lærlingebedrift 2000". Det var Egil Thorsen fra Opplæringskontoret i Agder som overrakte prisen, som bestod av en fin plakett, samt en blomsterbukett.

Jens G. takket for prisen, og opplyste at plaketten skal henges opp i vestibylen på Skarpnes, før han også benyttet anledningen til å sende en videre takk til de som egentlig stod for innsatsen i forhold til lærlingene, nemlig formann Ove Hermansen og faggrupeleder Magnar Ellefsen.



## Veghistorie på Strømsbuveien

*Et gjenglemt trafikkskilt fra 50-tallet da Strømsbuveien var en av Arendals viktigste innfartsveger og krysset ved Funderuds gartneri var porten til den store verden?*

*Nei, ikke gjenglemt, sier John Einar Myhren, som har et spesielt blikk for veghistorie.*

*-Skiltet er en klenodie, dessverre i en noe dårlig forfatning. Vi hadde for et års tid siden befarung med folk fra Arendal kommune, og planla å ta det inn til Skarpnes og sette det i stand. Deretter skulle det tilbake på plass, som et minne fra tidligere tider. Dessverre gikk planen i vasken da pensjonist Arvid Vindholmen, som var tiltenkt jobben, ble syk. Nå må vi prøve å finne en annen løsning, for skiltet er verdt å ta vare på. Vi lurte faktisk på om det var noe for Vegmuseet, men valgte å beholde det i distriktet.*

*(Foto: Ottar Johansen)*