

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN AUST-AGDER
nr. 2 1998

SÖRLANDSPORTEN

Sörlandsporten



**Olav Ellevset
ble ny vegsjef**

Intervju side 5!



**Statens Vegvesen
Aust-Agder**

Innhold:

Leder	s. 2
Lunsj for vegsjefen	4
Spesialiserringsforslag på høring	6
Planlegger motorvegveg i Vestfold	8
Regionalisering i sepesialproduksjon	10
Bomring i Arendal	12
0-Visjonen: Ingen drept i trafikken	13
År 2000-problematikken	16
IT-lederen til Vegdirektoratet	18
Faglig sommervedlikehold	20
Populære rasteplasser i øst	22
Björg Henriksen fikk livet snudd opp ned	24
100.000 tonn asfalt i hektisk sesong	26
Sørfjells hardeste skuddarm	29
På lette for over fjellet	30
Produksjon bygger ut på Skarpnes	32
Målebilen tester videokamera	34
Landmåling med GPS	35
Medalje i Holmenkollstafetten	36
Strålende kulturdager	38
Pensjonistene på tur	39

GPS for datainnsamling langs veg

Statens vegvesen Aust-Agder og Vegdirektoratet testet i 1996-97 bruken av GDPS med hjelpesystemer for posisjonering av målebil til innsamling av data på og langs vegnettet. GDPS står for differensielle GPS-målinger med observasjon av minst to punkter samtidig. Prosjektansvarlig var Lars Espeland og Asbjørn Eilefsen fra Vegdirektoratet. Konklusjonen etter avsluttet prosjekt er at bruk av DGPS til posisjonering av målebil med innsamling av vegdata kan være en aktuell metode. Men forsøket viste at metoden har sine begrensninger i områder med dårlig sikt pga vegetasjon, tunnel e.l. Utstyret som ble benyttet, var en prototyp med mange komponenter, ledninger og koblinger som ikke er egnet for vanlig bruk.

GPS (Global Positioning System) er et satellittbasert navigasjons- og posisjoneringssystem utarbeidet for det amerikanske forsvaret. Systemet gir posisjons-, hastighets-, og tidsinformasjon over alt på jorda og i lufta hele døgnet. Statens vegvesen har i flere år benyttet GPS i forbindelse med måling av grunnlagsnett. Det er for en tida rivende utvikling innen GPS-instrumenter og måleteknikker.

Hilsen fra Helle Iuell i USA

Til redaksjonen for Sørlandsporten!

Takk for bladet, som jeg satte veldig pris på. Savner mange av arbeidskameratene mine, men jeg har det veldig bra, og alltid mer å gjøre. Våren er i anmarsj så jeg arbeider i hagen om dagen.

Vi var en tur i Karibien i vinter på en liten øy som heter St. Thomas. Det var fine dager med seiling og bading. Savner barn og barnebarn, så jeg må nok snart på en tur hjem.

Hils alle kjente hjertelig hilsen Helle
Helle Iuells adresse er 169A Stanwich Rd, Greenwich, CT 06830



Sørlandsporten

Bedriftsavis for Statens vegvesen Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret,
Postboks 173,
4801 Arendal

Redaktør:
Inger Sigridnes

Redaksjonsutvalg: Vidar
Solberg-Jacobsen,
Harald Heggland, Lars
Espeland og Olav Sveen.

Reportasjer, redigering,
lay out, og ombrekking:
Ottar Johansen

Bladets innhold står for
artikkelforfatternes
regning, og uttrykker
ikke nødvendigvis det
offisielle synet til
Statens vegvesen
Aust-Agder.

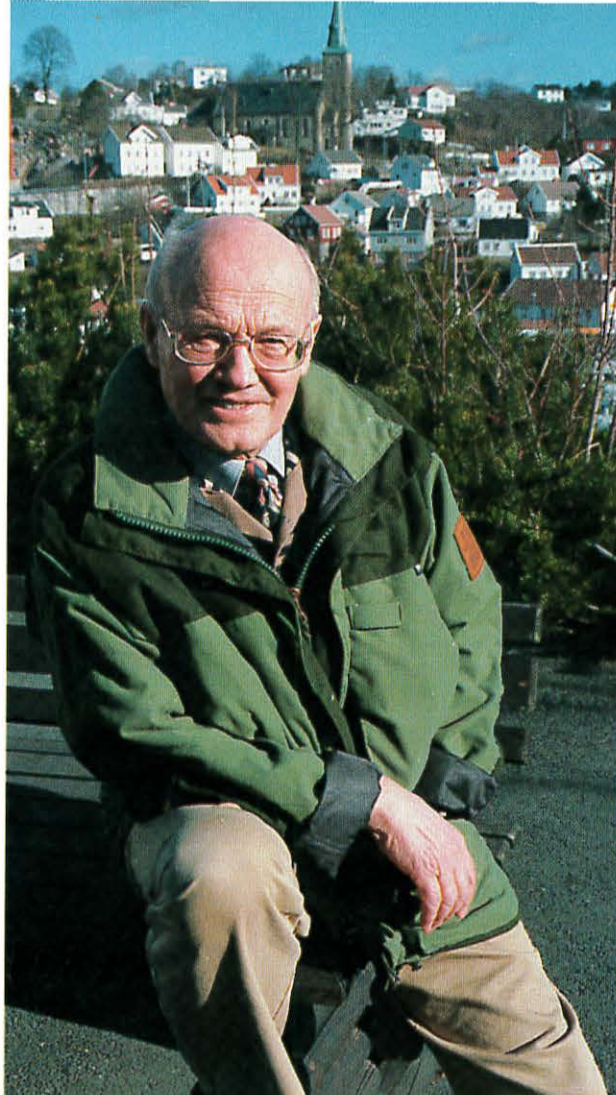
Opplag: 900

Trykk: Mæland
Offset a.s.

**FORSIDEN: Sommerhjelpene
gjør en god innsats for å
holde vegvesenets
grøntanlegg i god stand. Her
arbeider Stine Dalsoren og
Katrine Kristiansen ved
Langsæ, under faglig oppsyn
av formann og gartner Jon
Furre.**

(foto: Ottar Johansen)

Takk for meg!



ETTER BORTIMOT 39 ÅR i Statens vegvesen – fordelt på Østfold, Telemark og Aust-Agder, er tiden nå inne til å takke for seg. Det har vært en inspirerende og hyggelig arbeidsdag med mange interessante arbeidsoppgaver i en periode da det har skjedd mye i etaten.

Likevel – vi kan ikke på noen måte si at jobben er gjort. Livet går videre med stadig nye utfordringer – der det skal bygges videre på det grunnlaget som er lagt – på godt og vondt.

NÅ I FØRSTE OMGANG står vi overfor en ny rullering av fylkesplan, fylkesvegplan og utarbeidelse av en "Samlet plan for transportpolitikken" (eller Norsk transportplan) som skal omfatte både veg, jernbane, luft- og sjøtransport. Den skal behandles i Stortinget våren 2000, og skal trekke opp hovedlinjene i norsk samferdsel i perioden 2002–2011. Under utarbeidelsen av planen som koordineres av Samferdselsdepartementet, må vi for eget fylke fore departementet med godkjente planer og gode argumenter for å komme inn på prioriteringslistene for investeringer og drift. E 18 i Aust-Agder bør være utbygd til en gjennomgående 2-felts motorveg senest innen 2010. I tillegg trenger vi fortsatt store midler til riksvegnettet utover i fylket.

FOR Å KLARE DETTE skal vi ikke se bort fra at ordinære statlige riksvegmidler må suppleres med bompenger slik samferdselsminister Einar

Dorum nylig gav uttrykk for under sitt besøk i Arendal. Vegkontoret vil stå helt sentralt i det forestående utredningsarbeide.

ETTER AT VI NÅ I ÅRTIER har hatt stabile bevilgninger, går vi nå inn i en periode med sterkt varierende investeringstakt i fylkene. For å møte denne utfordringen, er landet delt inn i fire regioner der vi går inn på spesialisering og et tettere samarbeid over fylkesgrensene. I tillegg gjelder det å finne en balansert oppgavefordeling mellom Vegdirektoratet og fylkene. For oss i Aust-Agder med relativt stabil arbeidskraft bør det blant annet ligge til rette for en spesialisering på IT-siden.

MED DET BREDE SPEKTER av arbeidsoppgaver Statens vegvesen har ansvaret for, bør etaten fortsatt være en attraktiv arbeidsplass – der regionen stadig trer klarere fram.

TAKK FOR GOD MOTTAGELSE, innsats og samarbeide i den perioden (1984–98) som jeg har fått være her.

God sommer!
Harald Gjerstad





Avskjedslunsj med vegsjefen

ANSATTE VED VEGKONTORET tok en varm avskjed med vegsjef Harald Gjerstad på en lunsj på Phonix hotell 26. juni. Til stede var også fylkesmann Hjalmar I. Sunde og fylkesrådmannen ved ass. fylkesrådmann John Bergh. Vegdirektøren var representert ved nestkommanderende, etatsdirektør Kjell Bjørvik.

Lunsjen ble ledet av adm.sjef Anne Sofie Samuelsen, som slo an en munter tone og viste til at Gjerstad flere ganger har gitt uttrykk for at han ikke setter særlig pris på at han nå har nådd en alder på 67 år.

Fylkesmann Hjalmar Sunde var først på talerlisten, og takket for et førsteklasses samarbeid med vegsjefen.

– Når fylkesmannen trenger vegsjefens råd, har jeg merket meg at hans syn kommer hurtig og at det er seriøst og presist.

Fylkesmannen minnet om flere hyggelige vegåpninger. For fylket er utbyggingen av E 18 utvilsomt den store saken, selv om noen sier både veg og jernbane. Nå er politikerne på

Agder samstemt om dette, og vegvesenet har pufet på og levert premisser for politikerne så godt som det kan gjøres, så fylkesmannen, og overrakte vegsjefen et stykke polert Fjære-granitt med det norske riksvåpen og inskripsjon.

Ass. fylkesrådmann John Bergh minnet om at vegsjefen også hadde ansvaret for fylkesvegene, og dermed fungerte som en etatsjef i fylkeskommunen. Fylkeskommunen har politikerne langt nærmere innpå seg enn Statens vegvesen.

– Vegsjef Gjerstad har sagt klart fra hva han mener, men har samtidig vært lojal. Han er en person som det er svært lett å diskutere sak med, selv vi kan ha forskjellige syn på saken, så Bergh, og overbrakte hilsener fra fylkesrådmannen og fylkesordføreren. I gave fra fylkeskommunen fikk vegsjefen en blomstervase med tilhørende blomster.

Etatsdirektør Kjell Bjørvik framhevet Gjerstads sterke lojalitetsfølelse, både oppover til sine overordnede og de politiske myndigheter, men også til sine medarbeidere. Han minte om at det ikke er enkelt å være vegsjef i en tid da 4,2 mill nord-

- Er opptatt av vegvesenets rolle i samfunnet



Olav Ellevset, 51 år og trafikksjef i Statens vegvesen Sør-Trøndelag ble av Samferselsdepartementet 1. juli tilsatt som ny vegsjef i Aust-Agder. Bare minutter etter at ansettelsen var bekreftet av departementet, hadde Sørlandsporten den nye vegsjefen på tråden:

- Gratulerer! - er du fornøyd med ansettelsen?

- Ja, både min kone og jeg ser fram til å komme til Arendal! Når vi får etablert oss, avhenger av om vi finner en passende bolig. Men jeg regner med at det vil bli i løpet av høsten, eller innen utgangen av året. Jeg har ennå ikke drøftet med vegsjefen i Sør-Trøndelag når jeg kan tiltre i den nye stillingen. I utgangspunktet er det jo tre måneders oppsigelsestid, det vil i så fall bli 1. oktober. Men vegdirektøren vil kanskje at jeg skal begynne noe tidligere.

- Hvorfor søkte du vegsjefstillingen i Aust-Agder?

- Hovedgrunnen er vel at jeg har en del oppfatninger om hvordan etaten skal utvikle seg i årene som kommer. Denne utviklingen vil jeg gjerne være med å påvirke. Dette er hovedgrunnen til at jeg søkte. I tillegg kommer andre forhold, som at fylket har et godt vegvesen og at jeg synes den delen av landet er titalende.. Først nå lå det til rette for å søke en stilling, samtidig som det klaffet med at stillingen som vegsjef i Aust-Agder var ledig.

- Er du kjent i fylket?

- Ja, da jeg arbeidet i Vegdirektoratet i -69 med et landsomfattende skiltprogram, var jeg flere ganger i Arendal og samarbeidet bl.a. med vegsjef Irgens. Men siden har jeg ikke vært der.

- Du høres ut som en "ækt" trønder?

- Jeg er nok ikke det, sjø, jeg er oppvokst i Surnadal på Nordmøre, men jeg har bodd i Trøndelag siden -67. Ekte trønderer kan nok høre på dialekten at jeg ikke er født her.

Ellevset har flere utenlandsopphold bak seg, vesentlig i Afrika. I tre år var han vegsjef for Tanga-regionen i Tanzania. Fra 1988 og til nå har han hatt oppdrag i forbindelse med vegsektoren i Tanzania, Mocambik, Zambia og Uganda. De afrikanske landene har store utfordringer på vegsektoren. Vi ser fort resultater når det gjøres en innsats. Jeg liker svært godt å se resultater av det jeg driver med.

- Hva er du opptatt av når det gjelder vegvesenets framtid?

- Jeg er opptatt av etatens rolle i det norske samfunnslivet. Det er klart at etaten spiller en viktig rolle. Det skal vi ha respekt og ærefrykt for, og vi må ta våre oppgaver meget alvorlig, uten at det gir seg utslag i gravalvor. Det stilles store forventninger til oss som etat.

Vi disponerer en betydelig del av samfunnets ressurser. Ressursforvaltning er en viktig oppgave. I senere år har vegvesenet fått for lite midler til å drive og vedlikeholde vegnettet. Nå uttrykkes det politisk vilje til å satse mer på dette, bl.a. for å bedre trafikksikkerheten. Her er 0-visjonen et svært interessant innspill.

- I Aust-Agder er rask utbygging av E 18 til motorvegstandard høyest prioritert av fylkets politikere. Må denne vike for større satsing på drift og vedlikehold?

- E 18 er jo en meget viktig del av stamvegnettet, og må bygges ut så raskt som mulig, sier den nye vegsjefen i Aust-Agder.

Fra 1988 har Ellevset vært tilsatt ved Statens vegvesen Sør-Trøndelag. I perioden 1994-95 var han anleggssjef. Siden omorganiseringen i 1995 har han vært trafikksjef.



også til sine medarbeidere. Han minte om at det ikke er enkelt å være vegsjef i en tid da 4,2 mill nordmenn anser seg som eksperter i alt som har med veg og trafikk å gjøre, mens 10.000 ansatte i Statens vegvesen betraktes som amatører.

- Heldigvis har vi i virkeligheten gode fagfolk, som har tillit i ledende politiske kretser og i departementet.

Deretter var det taler og gaveoverrekkelser fra representanter for de ansatte: hovedtillitsmann Jens M. Lindland fra Norsk arbeidsmandsforbund, Lars Bakken på vegne av ingeniørene m.fl., vegkontorets Afrika-avdeling ved Odd Rønnestad, informasjonskonsulent Inger Sigridnes på vegne av alle de andre ansatte på vegkontoret og trafikksjef Gunnar Lien på vegne av ledergruppa, som pekte på at skifte av vegsjef markerer et tidsskille.

- Gjerstad er et menneskelig menneske, levende opptatt av sitt arbeid. Mens andre velger å trappe ned når pensjonsalderen nærmer seg, har Gjerstad kjørt på for full fart helt til slutt. Han har engasjert seg sterkt i vegvesenets framtid.

Nedlegging av analyselaboratoriet vil gi effektivitetstap

ETTER AT LANDET NÅ er inndelt i fire vegregioner, der Aust-Agder inngår i region sør sammen med Vestfold, Telemark og Vest-Agder, har Vegdirektoratet lagt fram forslag til spesialisering av oppgaver innenfor myndighetsområdet. Forslaget har vært på høring i fylkene, med høringsfrist 11. juli. I høringsuttalelsen fra Aust-Agder gis det positiv tilslutning til prosessen som er satt i gang for å gjøre Statens vegvesen til en mer effektiv organisasjon, med økte muligheter til å oppfylle etatens mål.

I konklusjonen heter det videre:

- I Aust-Agder er det spesielt viktig at de store utbyggingsoppgavene vi står foran på E 18 de nærmeste 10-12 årene danner basis for etatens, regionens og fylkets disposisjoner. Vi har et profesjonelt og avansert fagmiljø innen byggeplanlegging, og finner det interessant og logisk i regional sammenheng å bygge videre på dette som foreslått, ved at periodevis ledig kapasitet utnyttes av andre fylker, først og fremst i regionen.

Laborant Hans Chr. Mørck, seksjonsleder for laboratoriseseksjonen, Karl Sigurd Fredriksen og oppsynsmann Erling Guttormsen, understreker at nedlegging av analyselaboratoriet vil føre til større utgifter for Aust-Agder.



Derimot vil vårt fylke få et sannsynlig effektivitetstap dersom vårt analyselaboratorium avvikles foran en særlig aktiv utbyggingsperiode. Laboratoriet drives rasjonelt av en liten, ung stab

som bl.a. har regionens beste spisskompetanse innen petrografisk analyse (steinkvalitet) og etatens eneste betonglaboratorium mellom Akershus og Hordaland som drives i tråd med Statens vegvesens retningslinjer.

På den annen side bør det ikke være noen ulempe for regionsdannelsen å opprettholde analysevirksomhet og et vegteknisk fagmiljø i Arendal. Vi foreslår at det også på rådgivningssiden etableres en mer formell regional koordinering, heter det i høringsuttalelsen.

Når det gjelder utbyggingsavdelingen, ønsker Aust-Agder å tilby spesialtjenester innen planlegging etter plan- og bygningsloven og byggeplanlegging, oppmåling og geografiske informasjonssystemer samt laboratorievirksomhet.

Vårt fylke finner det logisk å opprettholde disse aktivitetene ut fra eget behov, med løpende tilpasning innenfor den nye regionale strukturen. Ved å tilby disse tjenestene til andre fylker, sikres en jevnere aktivitet, og erfaringsgrunnlaget styrkes.

Vi støtter høringsforslagets opplegg med spesialfunksjoner innen byggeplanlegging og en spesialistrolle inne kollektivtrafikk i småby. Siden samme programvare benyttes ved overordnet planlegging som ved byggeplanlegging, er det ønskelig at spesialisttjenestene også omfatter dette.

Aust-Agder fremmer tilleggsforslag om å tilby spesialkompetanse innen materialgeologi til resten av regionen. Dette forutsetter at analyselaboratoriet på Skarpnes opprettholdes. I høringsforslaget gikk Vegdirektoratet inn for at laboratorietjenestene for regionen samles i Telemark.

Laboratoriet et kjerneområde

Det vises til at laboratorievirksomheten er et kjerneområde innen vegbyggingen. Aust-Agder har en faglig sterk og effektiv laboratorietjeneste med en bruttokostnad på ca. kr. 390 pr netto prosjekttime.

Den foreslåtte nedlegging av analysevirksomheten vil øke de direkte kostnader med over en halv mill. kr. i året, og gi en faglig svekkelse. Dette betyr økte anleggskostnader og/eller redusert vegkvalitet, hvilket innebærer et

generelt effektivitetstap for Aust-Agder.

Vårt fylke foreslår imidlertid en regional koordinering av hele laboratorievirksomheten, som ventes å gi bedre fleksibilitet og økt effektiviseringspotensial. Denne prosessen er delvis igangsatt. Tøndel-utvalget har lagt til grunn et skille mellom rådgivning og analyse, men dette stemmer ikke i vårt fylke. Her er en laborant også en rådgiver, går det fram av høringsuttalelsen.

Nedlegging vil gi økte kostnader

I en tilleggsrapport om laboratorievirksomheten i Aust-Agder går det fram at den omfatter sju årsverk, hvorav to personer tjenestegjør på andre avdelinger vinterstid. Staben karakteriseres som ung, innsatsvillig, stabil og fleksibel. Hver enkelt bidrar til et komplett vegteknisk fagmiljø. De siste par årene har det vært arbeidet bevisst for å få samspillet med anleggsvirksomheten til å fungere optimalt.

– Vi kan dokumentere en effektiv drift, samtidig som vi ser ytterligere effektiviseringsmuligheter ved interne leveranser som vi på sikt håper å påvirke. Viktigst er samspillet med anleggssektoren, der målet er lavest mulig anleggskostnad innenfor kvalitetskravene.

Nedlegging av vårt analyselaboratorium som foreslått vil høyst sannsynlig før til økte laboratoriekostnader i Aust-Agder, redusert kompetanse, økte anleggskostnader og/eller redusert vegkvalitet. Dette kan forsterkes ved risiko for tap av dyktig fagpersonell som skulle vært beholdt innenfor labvirksomheten i fylket også etter en eventuell omorganisering. Dette vil slå svært uheldig ut idet fylket står foran betydelige investeringer på E 18 de nærmeste 10–12 år.

Kjøp av tjenester fra andre fylker

Aust-Agder ønsker å kjøpe tjenester fra Telemark for teknisk prosjektering av standardiserte bruer.

Byggherretjenester ønskes kjøpt fra Vest-Agder.

Ingeniørgeologisk rådgivning ønskes kjøpt fra Vest-Agder.

Videreutvikling av av program og brukerstøtte for LABSYS ønskes levert fra Vestfold.

Byggeplanlegging og anbudsutarbeidelse blir det aktuelt å kjøpe fra andre vegkontor i stedet for fra private konsulenter, i tillegg til full utnyttelse av egen kapasitet. Her vil egen kapasitet langt fra være tilstrekkelig ved en utbyggingstakt på E 18 i samsvar med stortingsbehandlingen av NVVP 1998–2007, spesielt om bompengefinansiering blir vedtatt.



Store mengder pepper til Annlaug Konnestad

Utbyggingsavdelingens overingeniør Annlaug Konnestad fikk en skikkelig overraskelse, sammen med vegkontorets øvrige ansatte, da hun kom på jobb på sin 30-årsdag, 12. juni. Skøyeraktige kolleger hadde virkelig lagt seg i selen og merket hele vegen fra inngangen til Annlaugs kontor med pepper i store mengder, pent plassert på papirark med fotavtrykk!

Og da hun kom inn på kontoret, var det fylt av mannlige kolleger, både gifte og ungarer, som skjenket 30 røde roser og 30 kys! De få ungarerne i flokken bar plakater som erklærte at de var ledig på markedet.



Nina Kjemperud og Sissel Innhaug med i konsekvensanalyse:

Planlegger firefelts motorveg i Vestfold

- Samarbeidsklimaet når det gjelder spesialisering oppgaver innen utbygging i Region sør er førsteklases. Det er riktig nok enkelte "nøtter", men de skal vi nok greie å håndtere, sier utbyggingssjef Finn Ole Jørgensen.

- Når det gjelder anleggsstyrken, må den nødvendigvis være der det fysiske arbeidet foregår. Men teknisk prosjektering med dataverktøy kan utføres for andre fylker av våre folk ved sine datamaskiner på vegkontoret i Arendal, med enkelte reiser til fylket som gir oppdraget. Dette reduserer utgiftene til reiser og opphold utenfor vårt fylke, og gir en bedre arbeidssituasjon for våre ansatte.

- Vi har egentlig ikke ledig kapasitet for planlegging for tida, men har likevel valgt å rydde plass for at to av våre planleggere, Nina

Kjemperud og Sissel Innhaug, avgis i 50 pst stilling i et halvt år for å planlegge ny firefelts E 18-parsell i Vestfold. Dette er en fin mulighet til å teste ut en av de spesialitetene vår avdeling er tildelt innenfor det etablerte regionsamarbeidet i region sør.

Utbyggingsavdelingens unge ingeniører, Nina Kjemperud, 33 år, og Sissel Innhaug, 30, hører til E 18-seksjonen, der de sto for utarbeidelse av tekniske planer ved konsekvensutredningen for E 18 Nørholm – Dyreparken. Konsekvensutredningen har vakt oppsikt også i andre fylker, og i forbindelse med regional spesialisering er det bestemt at Aust-Agder skal satse på videre utvikling av planlegging med bruk av dataverktøy med tanke på å utføre planleggingsoppgaver også for andre fylker.

For å prøve dette ut i praksis, er de to nå

engasjert av Statens vegvesen Vestfold for å utføre teknisk planlegging i forbindelse med konsekvensutredning av ny, firefelts E 18 på strekningen Moskvil – Gulli. I første omgang er de engasjert for et halvt år, med mulighet for forlengelse. De skal arbeide 50 pst for Vestfold og 50 pst med oppgaver i eget fylkes.

E 18-parsellen i Vestfold får fire felt, men byr ikke på spesielle vanskeligheter når det gjelder kryssinger og grunnforhold. Spesielle miljøkonsekvenser kjenner vi ennå ikke så mye til.

Opprinnelig var det meningen at de to skulle pendle til Vestfold noen dager hver uke. Det viste seg at jobben like godt kunne utføres ved damesnes PC-er på vegkontoret i Arendal. Datakommunikasjon og telefon tillater tett oppfølging og kontakt med prosjektledelsen i Vestfold.

– Vi skal reise til Tønsberg på prosjektmøter når det er nødvendig, og eventuelt bli der noen dager når det er av betydning for arbeidet. Ellers blir vår arbeidsplass på vegkontoret i Arendal. Arbeidet med konsekvensutredningen drives av en prosjektgruppe ved vegkontoret i Tønsberg under ledelse av Øyvind Firmand. Det blir engasjert konsulenter i Vestfold som skal utrede de samfunnsmessige og miljømessige konsekvenser av utbyggingen. Vi skal utføre teknisk planlegging som interne konsulenter.

– En forutsetning for å arbeide på denne måten, er at vi nå tar i bruk "Netmeeting", som gjør det mulig at vi kan vise planleggerne i Tønsberg det vi arbeider med på våre PC-er. Vi kan hente fram detaljer som vi vil diskutere, og de kan arbeide med de samme dataene på sine maskiner. Vi skal samarbeide med en vegplanlegger i Vestfold og med landskapsarkitekt som er ansatt i prosjektet.

Da Sørlandsporten snakket med Kjemperud og Innhaug tidlig i juni, var arbeidet helt i startgropa. De to var opptatt med å etablere data, kart o.l. før de kunne ta fatt på selve planleggingsarbeidet.

De har egentlig nok av planleggingsoppgaver i Aust-Agder, Kjemperud holder på med reguleringsplan for Rømyr-Haslestad, mens Innhaug er opptatt med reguleringsplan for Øygardsdalen-Nørholm. Kjemperud har i tillegg ansvar for installasjon og brukerstøtte av vegprogrammene som brukes på vegkontoret og på anleggskontoret for Rannekleiv-Temse.

– Er det vanskelig å hoppe fra den ene oppgaven til den andre?

– Egentlig ikke, sier Innhaug, – vi har anledning til å tilpasse arbeidsinnsatsen til framdriften arbeide konsentrert med det ene eller det andre prosjektet når det er nødvendig for å overholde leveringsfristene.

– Så langt fungerer opplegget bra, det er spennende å samarbeide med folk fra et annet fylke og få innblikk i en annen arbeidskultur og andre måter å organisere arbeidet på, selv om vi arbeider innenfor den samme etaten, sier Kjemperud.

"VIRTUAL REALITY"

– I dette prosjektet skal vi ta i bruk spennende teknikker som vi ikke har forsøkt tidligere. Det lages en 3D-modell av terrenget fra vanlige digitale kartdata med høydekurver, hus osv. Planlagte traseer legges inn i 3D-modellen. Deretter legges ortofotoene, som er flybilder av terrenget tatt rett ovenfra, over 3D-modellen. Dette gir et meget realistisk bilde av terrenget som veien skal gå igjennom. Ved hjelp av 3D-briller, VR-hjelm eller PC-mus kan man da bevege seg fritt i modellen og se veglinjene fra forskjellige vinkler i "virtual reality" – "kunstig virkelighet". Det kan også lages animasjoner.

Dette er et godt hjelpemiddel ved planlegging, og ikke minst når vi skal presentere alternativer for publikum og beslutningstakere. Det er viktig at vi i etaten legger vekt på å formidle prosjektene på en sånn måte at beslutningstakere kan se konsekvensene av de ulike alternativene de kan velge mellom.

Dette forutsetter imidlertid store datamengder. Ortofotoene som vi bruker som underlag utgjør fire gigabyte. Det skapte problemer for vegkontorets datasystem en hel uke, og tilsvarende hele datamengden i vegvesenet i fylket for bare et par år siden. For å håndtere de store datamengdene, får Kjemperud og Innhaug nå nye datamaskiner av sprekeste sort: Innhaug var den første på vegkontoret til å ta i bruk en PC med Pentium II med 400 mhz prosessor og 192 MB ram. Kjemperud må foreløpig greie seg med 200 mhz og 192 MB.

Om de to Aust-Agder-ingeniørene får følge motorvegprosjektet i Vestfold på de neste plannivåer, vil avhenge av prosjekter og framdrift i eget fylke.

– Dersom vi kan frigjøres fra arbeid i hjemfylket, blir vi gjerne med videre i Vestfold. Det er både nyttig, utfordrende og morsomt å få innblikk i hvordan arbeidet gjøres i andre fylker. Vi kan utveksle erfaringer og kunnskap og bidra til at vegvesenets totale ressurser blir best mulig utnyttet.

Både Kjemperud og Innhaug er glade for at de slipper å reise til Vestfold hver uke. Kjemperud har mann og skolebarn i 1. og 3. kl som skal følges opp med aktiviteter etter skoletid. Med mann, barn og full jobb er det vanskelig nok å få timeplanen til å gå opp. Pendling til Vestfold ville ført til store problemer for småbarnsfamilien.

"Det er både nyttig, utfordrende og morsomt å få innblikk i hvordan arbeidet gjøres i andre fylker. Vi kan utveksle erfaringer og kunnskap og bidra til at vegvesenets totale ressurser blir best mulig utnyttet."

(forts. side 29)

SAMARBEID I REGIONEN

sikrer sysselsetting og god utnyttelse av ressurser

SEKSJON FOR SPESIALPRODUKSJON har en årlig omsetning på ca. 30 mill kroner. Omlag en tredjedel er tjenester levert til andre fylker.

- Dette viser at vi er kommet godt i gang med samarbeid om oppgaver innen regionen. For tida er flere av spesialproduksjons maskiner og arbeidslag opptatt med oppgaver utenfor vårt fylke. Dette sikrer at vi kan opprettholde aktivitetsnivået og kompetansen for vår arbeidsstyrke på 30 mann, samtidig som vi kan være konkurransedyktige. Det bidrar også til rimelige priser for våre tjenester i eget fylke, sier Åvald Bakken, leder av produksjonsavdelingens seksjon for spesialproduksjon.

Grunnboringsriggen går 50 pst i eget fylke og 50 pst i andre fylker i regionen,

- Utgangspunktet var gunstig: vi hadde kompetanse og utstyr som det var etterspørsel etter i andre fylker. Samarbeidet mellom fylkene i region sør når det gjelder spesialproduksjon, er det aller beste.

Spesialproduksjon har for tida følgende engasjementer i andre fylker:

Sprayplastbilen legger hvite kantstriper på strekningen Telemark-Rogaland og er med dette sikret full produksjon. Etter planen skal den i år legge ca. 380 tonn sprayplast.

Bilens faste mannskap er Asbjørn Førland, Arild Solvang og Kristian Høgseth. Sprayplastbilen følges av en forsyningsbil som kjøres av sjåfører i fylkene.

Etter at bilen ble ombygd til å legge sprayplast i 1996, har den fungert godt. Det er ikke nok oppgaver i eget fylke til å holde bilen i full drift.

- Vi kan levere merking til konkurransedyktige priser, og får bare positive tilbakemeldinger både fra trafikk og produksjon i de andre fylkene,

Sprayplastbilen brukes til legging av kantstriper. Det vurderes nå om Norge skal gå over til også å benytte hvite midtstriper. Dette vil eventuelt få betydning for driften av sprayplastbilen. I dag legges de gule midtstripene i termoplast av et privat innleid firma.

Vanlig løsemiddelbasert vegmaling går nå ut av bruk og erstattes med sprayplast.

I eget fylket driver spesialproduksjon en del håndlagt vegmerking, gangfelt, vikeprikker m.m.

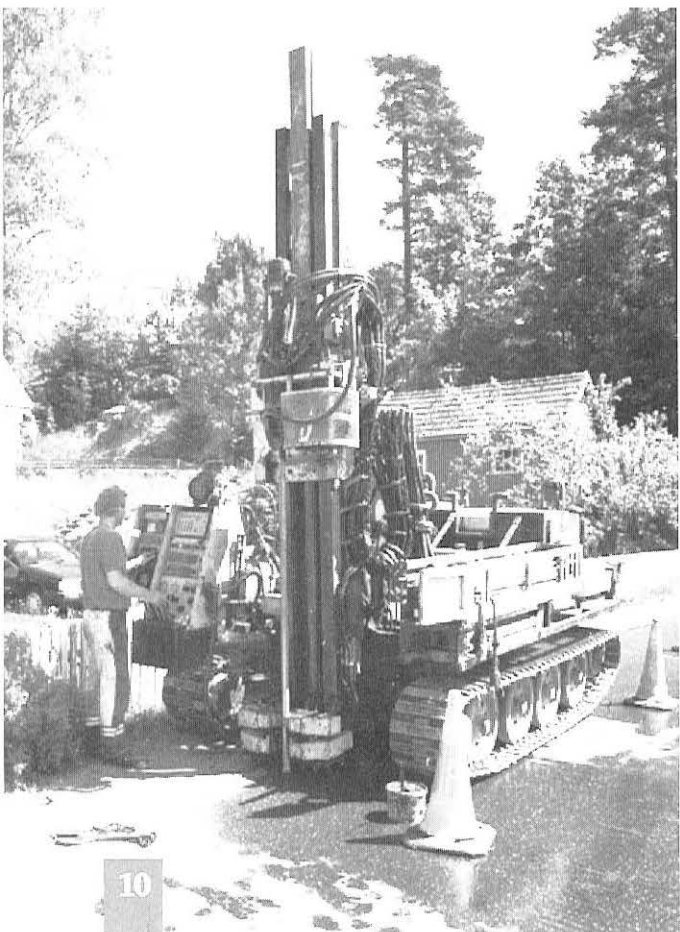
Grunnboringsriggen benyttes i Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder og er i full drift hele året med den erfarne grunnboringsgjengen under ledelse av formann Helge Berntsen. Etter det vi kan se, holder vi konkurransedyktige priser. Ca. halvparten av riggens kapasitet utnyttes i år på E 18-prosjektet i Vest-Agder, mens resten dekker behovet i eget fylke.

Når det gjelder materialproduksjon, går knuseverket i eget fylke og i Telemark. Telemark bidrar her vesentlig til en rasjonell utnyttelse av verket, som nå går for fullt hele året. Verket vil år for det meste gå i Telemark med produksjon av strøsand, asfalttilslag samt noe bærelagsmasse.

Mens sprayplastbilen, grunnboringsriggen og knuseverket er avhengig av oppdrag i andre fylker for å sikre full drift året igjennom, har bruggjengen, skiltgjengen og håndleggingsgjengen hittil hatt nok oppgaver i eget fylke.

- Bruggjengen, som arbeider med nybygging av bruer, har til i dag hatt fullt opp med arbeidet innen fylket. På møter i regionen diskuterer vi samarbeid med Telemark og Vestfold. Brufolk fra Telemark bygger for tida i Vestfold, men Vest-Agder har utført betongarbeid for oss i Setesdal.

Siden vi år hadde litt lite arbeid, er det bestemt at våre folk skal utføre tilbygget på Skarpnes der produksjonsavdelingen nå skal samles. Det er kalkulert til 3 mill kr.





Bruvedlikeholdsgjengen har i sommer arbeidet med restaurering av Tveitsund bru i Treungen i Telemark i forbindelse med at brua i år har 80-årsjubileum.

I vinter utførte spesialproduksjon brøyting av en rode på Borøya i Tvedestrand med god resultat.

Seksjon for spesialproduksjon har i samarbeid med forsvaret også ansvaret for en transportabel reservebru som kan benyttes ved naturskader o.l. Den er lagret på Evje. Den kan ha en maksimal lengde på 39 meter. Den skal i år brukes i en øvelse i ved en omkjøringsveg i forbindelse med bygging av ny bru i Høvåg.

Asfalt legges for det meste av private entreprenører på oppdrag og under kontroll av trafikkavdelingen. Det er vanlig av vegvesenet holder tilslaget, steinmassen som skal blandes i asfalten. Telemark legger asfalt i egen regi, og i regionen vurderes det nå om produksjonsavdelingene skal satse på asfalletlegging også i vårt fylke.

Hittil har Aust-Agder levert flere tjenester ut av fylket enn det som er kjøpt inn. I forbindelse med vegmerking kjøper vårt fylke rengjøringsarbeid fra Rogaland. Også dette er et positivt samarbeid som sikrer rasjonell utnyttelse av Rogalands spylebil.

Asfaltfresing utføres av rigg og mannskap fra Rogaland med førsteklasses resultat.

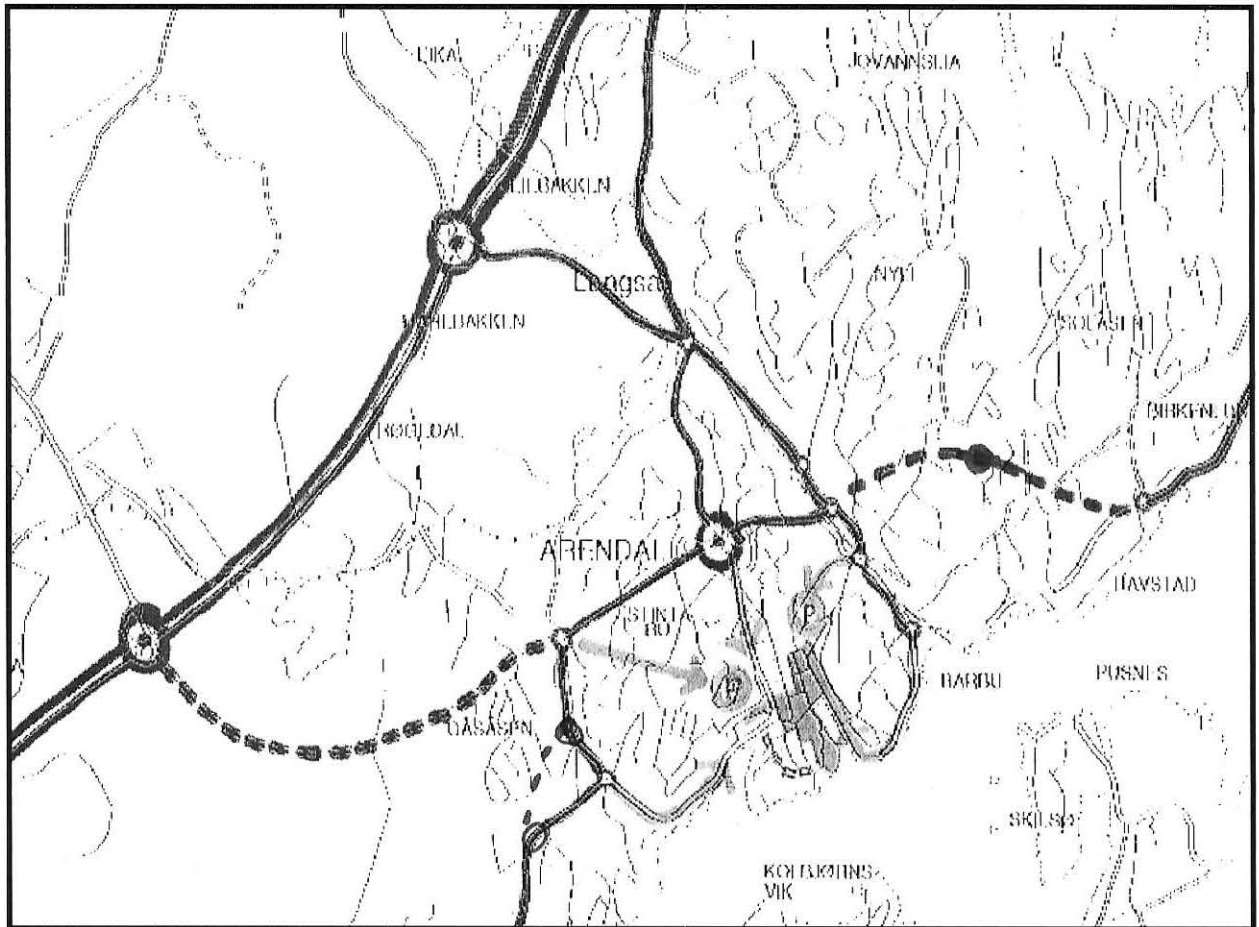
Fjellsikring i Kystveitunnelen i Arendal og i Blakstadkleiva har i år vært utført av mannskap med spesialutstyr fra Vest-Agder.

– Alt i alt mener jeg vi er i god gjenge med regionaliseringen innenfor spesialproduksjon. Produksjonssjefen var tidlig ute og hadde et godt grunnlag å starte på. Samarbeidet gir en god utnyttelse av kostbart spesialutstyr, det sikrer at vi kan opprettholde og utvikle spisskompetanse og det sikrer sysselsetting og trygge arbeidsforhold for våre ansatte.

– Men det betyr at mange må pendle – det blir nesten som vegarbeidere i gamle dager?

– Det er klart at reising og borteboing er en ulempe. Dette kompenseres bare begrenset økonomisk, men de som ligger borte, arbeider inn og får dermed tre fridager i uka. Jeg tror de ansatte ser at virksomheten de driver med er nødvendig og at dersom de ikke var villig til å bo borte i perioder, så ville det ikke være grunnlag for å opprettholde fagområdet i fylket.

Ledelse, oppsyn og faste formenn i spesialproduksjon i Aust-Agder: Helge Berntsen, Geir Bruflodt, Olav Haugmoen, Odd Dahlen, Åvald Bakken, Sigmund Baasland, Sverre Gulleisen, Thor Bjørklund, Torfinn Olsen og Roar Igland.



Bompengering i Arendal kan finansiere miljøprosjekter

Etter at representanter for Statens vegvesen, Arendal kommune og Aust-Agder fylkeskommune 20. og 21. mai møtte samferdselsminister Odd Einar Dørum i forbindelse med åpningen av Sørlandets båtmesse i Arendal, har det pågått en livlig diskusjon om Dørums svar på disriktets bønn om større statlige bevilgninger til vegformål: Ønsker dere å gjennomføre kostbare samferdselsprosjekter, må dere selv bidra til finansieringen!

Dørum pekte her på muligheten for bompengefinansiering av den planlagte nye forbindelsen fra Myrene til Stoa til en kostnad av 90 mill. kr. I Arendal kommune har det vært arbeidet iherdig med dette spørsmålet, og Statens vegvesen vil antagelig bli bedt om å utrede hvordan bompengefinansiering av vegprosjekter i Arendal kan gjennomføres.

– Dørum kunne ikke love bevilgninger ut over de rammer som ligger i handlingsprogrammet. Lokal finansiering er eneste mulighet for å løfte fram lokale prosjekter og han pekte her på bompengefinansiering som det mest nærliggende, sier utbyggingssjef Finn Ole Jørgensen.

I Stortinget er det for tida bred enighet om at det offentlige forbruket ikke skal økes. Bompengefinansiering anses dermed som en akseptabel mulighet for å trekke private midler inn i finansiering av vegprosjekter.

– Vi har fått diverse tilbakemeldinger på dette utspillet fra samferdselsministeren, og regner med at vi i samråd med Arendal kommune og fylkeskommunen vil se nærmere på muligheten, sier Jørgensen.

– Plassering av bommene vil kreve kreativ tenking. Her er det viktig å hindre at bommens plassering vil bidra til en konkurransevridning mellom Arendal sentrum og handelssentra rundt byen.

Det er altså mange betenkeligheter knyttet til etablering av en bompengering for Arendal, men når det er sagt, er det meget stort betalingspotensial i et slikt system, med en stor trafikkmengde som hver dag passerer gjennom byen og de nærmeste områder. Dette potensialet er større enn en bom på E 18, selv om betaling innkreves bare for kjøring en veg.

Dette betalingspotensialet kan finansiere store prosjekter som kan forbedre miljøet i Arendal sentrum, understreker utbyggingssjefen.

– Det store spørsmålet er om folk vil være med på denne formen for finansiering av vegprosjekter. Skal vi få til det, må vi sannsynligvis markedsføre "hele pakka". Det er ingen tvil om at vi kan få mye igjen dersom vi går inn på en slik løsning. Denne formen for finansiering gjør det også mulig å begynne arbeidene i forkant av innkrevningen av bompenger. Publikum vil dermed svært raskt nyte fordelene av det de er med å betale på.

I forbindelse med Dørum's besøk i Arendal var det mye snakk om finansiering av forbindelsen Myrene–Stoa. Jørgensen kan nå opplyse at bompengering ikke vil være nødvendig for å gjennomføre dette prosjektet. Det ligger allerede inne med de nåværende rammer med antydnet byggstart i år 2003 og ferdig i 2005, til en kostnad i underkant av 100 mill.

Jørgensen ønsker ikke å stanse med dette, men ser for seg et komplett trafikksystem for Arendal som vil åpne for mindre biltrafikk og flere miljøtiltak i Arendal sentrum:

– Det viktigste er adkomst til nytt parkeringshus under Høyveien direkte fra øst–vest–krysset på Myrene. Etter at Myrene–Stoa er fullført, bør vi se på en ny tunnelforbindelse fra Barbudalen til Havstad, som gjerne kan dukke opp i dagen i Ingeborgdalen og ta med seg trafikken fra Solåsen–Nyli-området. Ved dette vil vi frigjøre hele Barbuområdet fra gjennomgangstrafikk.

Vest for Arendal sentrum ser han også for seg en mindre tunnel øst for Ormetjern og under Gåsåsen til Myrene. Dermed vil øst–vest–trafikken slippe omvegen rundt rundkjøringen ved Statoil–krysset.

En videre forbindelse fra Krøgenes til Salttrød er også under vurdering, og ble presentert for Dørum på møtet i Arendal.

Grovt regnet vil disse tiltakene koster 250–300 mill kr. Staten vil dekke halvparten, på betingelse av den andre halvparten finansieres lokalt. Jørgensen ser det ikke som noe problem å ta inn et slikt beløp ved bompengering Arendal.

– Utgiftene til vegbygging gir store utslag på statsbudsjettet. Dørum ønsker å redusere på dette, og åpner derfor for økt bompengefinansiering. I Østfold arbeides for tida med en rekke bompengeprosjekter for å finansiere lokale trafikktiltak. Det samme gjelder for Sandnes- og Stavanger-området og Tønsberg. Dersom vi ønsker å bedre trafikkforholdene, blir bompengefinansiering tydeligvis en av de få utvegene i tida som kommer. Men den første forutsetningen for at det kan gjennomføres, er at det er full politisk enighet lokalt. Myrene–Stoa er dette økonomisk sett det mest lønnsomme vegprosjektet i fylket.

Deretter gjelder det å sørge for en så god dokumentasjon at Stortinget godkjenner bompengeprojektene.



Fra dynamitt til post

Reparatør Oddvar Lindbekk er kjent som mannen som har transportert sprengstoff til anlegg over hele fylket siden Stølen-anlegget ble bygd i 1975. I fjor vinter kjørte han store mengder med dynamitt som ble brukt på Rannekleiv–Temse-anlegget. Nå er det stille på anleggsfronten i fylket, og mindre behov for dynamitt.

Da "Doffen", Kristoffer Alfsen, som har kjørt intern post i det siste, ble sykmeldt, fikk Lindbekk jobben som vegvesenets postmann. Nå starter han fra Skarpnes i den velbrukte Volvo stasjonsvogna, kjører til Rannekleiv–Temse og henter utgående post. Deretter går turen til Arendal trafikkstasjon på Stoa, til Rolf Tidemann og Eldar Setekleiv på Arendal vegstasjon, Myrene og til Arendal postkontor og Arendal politikammer. Ca. kl. 9 leverer han posten på vegkontoret, og henter post som skal leveres i distriktet.

Derfra går turen i omvendt rekkefølge tilbake, med innlagt tømning av postbokser i Arendal og på Nedenes postkontor. I tillegg kommer en del handleturer i distriktet.

– Jeg fylte 60 21. mars og er en av de eldre i utedriften. Jeg kan gå av med pensjon i år 2000. Jobben som postmann er grei så lenge, sier Lindbekk.

- Utbedring av eksisterende veg bør komme før nyanlegg

SVENSKENES 0-VISJON, ingen drepte, ingen alvorlig skadde, i trafikken som et overordnet mål, har vakt interesse også Norge. Vegdirektoratets Transport- og trafikksikkerhetsavdeling har tatt mål av seg til å presentere en norsk variant av 0-visjonen, og har satt Eva Solvi og Finn Harald Amundsen til å lede dette arbeidet. 0-visjonen ble grundig drøftet på vegsjefmøtet i april. Diskusjonen går nå livlig i Vegdirektoratet.

For å få i gang en diskusjon også i vårt fylke, har vi bedt trafikkdelingens ledende trafikk- og sikkerhetsfilosof, Svein Harald Søndena, dele noen betraktninger om denne radikalt nye måten å se sikkerhetsarbeidet på.

– Dersom myndighetene følger svenskens eksempel og bestemmer seg for å sette dette som et mål for trafikksikkerhet, må det følges opp med bevilgninger. Vi kan ikke si: dessverre, vi har ikke penger. For det er åpenbart at dette er en meget kostnadskreven visjon.

30-50-70-prinsippet

Men en del kan også oppnås med forholdsvis enkle midler. En av teoriene bak 0-visjonen er 30-50-70 km/t-prinsippet. Det betyr i praksis at der det er fare for konflikt mellom fotgjengere og biltrafikk, må ikke hastigheten være høyere enn 30 km/t, der det er fare for konflikt mellom kryssende biltrafikk, må ikke hastigheten overstige 50 km/t og der det er fare for kollisjon med møtende trafikk, må hastigheten ikke være høyere enn 70 km/t. Det må presiseres at her snakker vi ikke om fartsgrenser, men om reelt hastighetsnivå. Det vil si at fartsgrensene må håndheves. Vi tror ikke at vi kan unngå trafikkuhell, men ved de hastighetene som her er nevnt, vil et sammenstøt som regel ikke føre til død eller alvorlig skade, forutsatt at trafikantene bruker sikkerhetssele og ferdes i vanlig gode biler. Der det skal kjøres i hastigheter over

70 km/t, må vegen være delt på midten, slik at trafikk hindres i å komme over i motgående kjørefelt.

Det er klart at en fotgjenger som blir påkjørt av en bil i 30 km/t også kan bli skadet. Men muligheten for at bilen kan stanse, eller at fotgjengeren kan kaste seg til side slik at ulykken kan unngås, vil øke betraktelig. Og om uhellet likevel skulle være ute, vil skaden sannsynligvis ikke bli så stor.

Kvalitetssikring av reiser

Et annet meget interessant moment som har vært diskutert i Sverige, er kvalitetssikring av reiser, f.eks. tjenestereiser for offentlig eller privat virksomhet. Dette har også å gjøre med HMS (helse, miljø, sikkerhet). I praksis kan det bety at vegvesenets kjøretøyer forpliktet til å følge fartsgrenser, bilbeltepåbud og øvrige trafikregler til enhver tid.

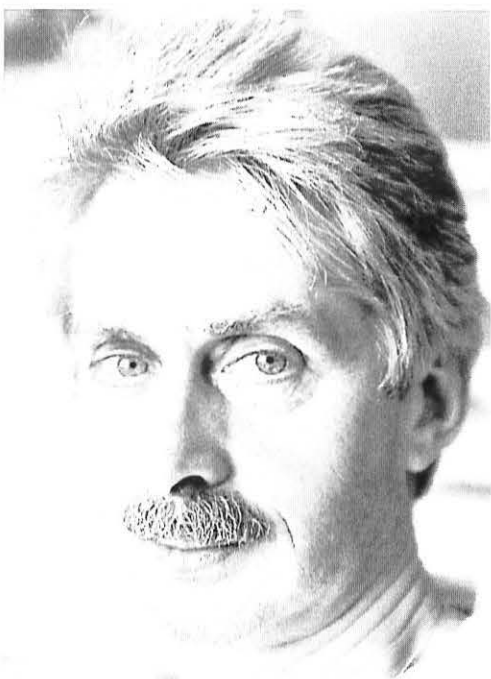
Videre kan det bety at vi på tjenestereiser ikke bare skal være tvunget til å velge billigste reisemåte, men at vi også kan stille krav til sikkerhet. Det kan bl.a. innebære at når vi bestiller en billett, så stiller vi også krav til at transporten skal foregå i samsvar med lover og regler. Slike krav kan vi bl.a. stille til drosjesjåfører når det gjelder fartsgrenser. Jeg har selv ved flere anledninger bedt drosjesjåfører sette ned farten, men har ofte bare fått grov kjeft tilbake.

Dersom størsteparten av offentlige og private tjenestereiser kunne foregå på slike betingelser, ville i hvert fall en del av trafikken foregå på en mest mulig sikker måte. Sannsynligvis ville det ha en betydelig effekt på den totale trafikkrisiko.

For å gjennomføre noe slikt, kreves en omfattende mentalitetsendring. Men det er ikke så mange år siden det var vanlig at drosjesjåførene røkte mens de kjørte. Nå er det helt utenkelig. Jeg tror tjenestereiser kan være et godt sted å begynne.

– 0-visjonen kan synes urealistisk. Men den kan være nyttig for å sette i gang en tankerekke om hva som kan gjøres for å oppnå færre alvorlige ulykker. En god begynnelse kan være kvalitetssikring av reiser. Her kommer også godtransport med lastebiler og vogntog inn. Vi kan f.eks. tenke oss internkontroll med kjøreskiver som også registrerer kjørehastighet.

Svein Harald Søndena, trafikkdelingens seksjonsleder for trafikksikkerhet.



Utbedring av eksisterende vegnett

Det er også mange forhold ved vegnettet som bør rettes opp. Opprusting av eksisterende veg til en god nok standard bør bli en prioritert oppgave. Diskusjonen om 0-visjonen er i gang på vegsjefnivå. Dette bør bli en programsak for den nye vegsjefen i Aust-Agder!

Det er stilt i utsikt at de totale bevilgningene til vegnettet skal reduseres vesentlig. Det bør føre til at vi bruker mindre penger å bygge nye veger, og at vi bruker mer

på utbedring av det eksisterende vegnettet. Vi planlegger nå en ny motorvegstreking fra Nørholm til Dyreparken til en kostnad av over en milliard kroner. Her ville det være fornuftig først å bruke første 50 millioner til utbedring og trafikksikring av den eksisterende vegen.

Søndenaar ser bekymring på forsommerens ulykkesstatistikk og bl.a. merket seg de tragiske motorsykkelykkene.

– Et mulig tiltak er skilt foran på motorsyklene som gjør at de også kan registreres ved automatisk trafikkontroll. Når det gjelder bilulykker, er det mange ting som opptar bilistenes oppmerksomhet, bl.a. samtaler med andre personer i bilen, mobiltelefoner, stadig mer avansert bilradioer, biler som viser utvendig og innvendig temperatur, gjennomsnittshastighet og bensinforbruk de siste 30 dager osv. De moderne bilene er blitt svært kompliserte. Det kunne være på sin plass med vår barndoms advarsel i bussene "Uroa ikkje vognføraren". Bilføreren bør konsentrere seg om det å kjøre bil.

Mindre fart og frihet

0-visjonen vil bety at vi ikke fortsatt kan kjøre fort og fritt på vegene. Vi skal være oppmerksom på at vårt vegnett er dimensjonert ut fra gjeldende fartsgrenser. Når hastigheten øker vesentlig, vil siktsoner ved vegkryss, avkjørslar m.m. ikke være tilstrekkelig, og farlige situasjoner kan oppstå. Ved ekstreme hastigheter, blir situasjonen på vegen helt annerledes.

– Vil publikum finne seg i at fartsgrensene håndheves strengt?

– Vi ønsker vel ikke et samfunn der vi automatisk får en bot i posten hver gang vi har overskredet en fartsgrense. Da vi skulle plassere den første automatiske trafikkontrollen i fylket, valgte vi ikke å plassere den på et sted der vi vet folk holder spesielt høye hastigheter, men på et sted vi mener det er forbundet med stor fare å kjøre fort.

To omkom, to skadd i tragisk E18-ulykke



Etter
vurde-
Risør-
og sin
kamp,
for

E 10

e

O

salt
ver
lat-
ne
en
ge
el-
er
lal



TRAGEDIE PÅ E18: En ny tragedie på veiene
dai. To personer er alvorlig skadd.

Ni døde på tre måneder

Caradagens ulykke var den
skredet trafikulykke

skrens på E 18 ved Haslestad
er truffet mannens personbil.

mer da motorsykkelen kom
mer over i motsatt kjørebane
og kolliderte med motende

kert betongbil på E 18 ved
Krogersø. Månlige bilfører i
70-årene fra Grimstad hardt
skadd

De fleste ønsker vel at det skal være en viss mulighet til å vurdere forholdene og kjøre samsvar med det.

Framkommeligheten størst ved 50–60 km/t

– Hva med framkommeligheten om sikkerhet prioriteres?

– Det er klart at humper i vegen reduserer framkommeligheten, om det ikke følges opp med bevilgninger til andre tiltak. Når det gjelder kjøring over lengre distanser, vet vi at en vegs maksimale trafikkapasitet nås ved en hastighet på 50–60 km/t. Øker hastigheten ut over dette, synker kapasiteten bl.a. fordi avstanden mellom kjøretøyene øker. Små hindringer skaper problemer som forplanter seg bakover og fører til opphoping.

Vi vil sannsynligvis få høre mer om 0-visjonen i tida som kommer. Vi oppfordrer med dette alle til å diskutere dette temaet, og til å skrive om det i Sørlandsposten.

5
Ba:
Bas
Eth
ldr
er h
song
mins
søkte
deme

SID
Fanse
foststen
har don
er unde
for Itali
Na vend
og utslai
attoster

ÅR 2000- PROBLEMET:

Kostbar omstilling av vegvesenets datasystemer

– DET VIL SIKKERT BLI MULIG kjøre på vegene også etter år 2000. Vegene ligger jo der. Men det blir spennende å se hva som vil gå galt og hva som vil fortsette å fungere. De kritiske systemene som Autosys, vegdatabanken, økonomistyring m.m. vil jeg håpe og tro er i rute.

Det som kan by på problemer, er de mange mer eller mindre egenutviklede datasystemene som er i bruk ved de forskjellige vegkontorene. I vegvesenet har vi totalt ca. 250 kjente datasystemer i bruk. Jeg tviler sterkt på at alle disse vil virke etter år 2000. Men jeg tror heller ikke at de sam-

funnsmessige konsekvensene vil bli så store. Det som er sikkert, er at tilpassingen av vegvesenets datasystemer vil koste store beløp, sier leder for IT-seksjonen, Kjell S. Birkeland.

Birkeland begynner etter ferien i ny stilling som rådgiver i Vegdirektoratets systemutviklingskontor. Her vil år 2000-problematikken bli en sentral arbeidsoppgave.

– Vegvesenet har vært tidlig ute med å ta i bruk avansert elektronikk. Når det gjelder IT-systemene, regner vi med at vi har rimelig oversikt og kan løse problemene. Vanskeligere er det med de mange bokser med elektronikk som står langs vegene. Det skal f.eks. ikke mye forstyrrelser av trafikklysene i Oslo før det kan få omfattende konsekvenser.

År 2000-problemene kan melde seg så tidlig som 9.9.-99, og kan dukke opp helt fram til 1.1. år 2001.

UTSKIFTING AV PC-ER OG PROGRAMMER I AUST-AGDER

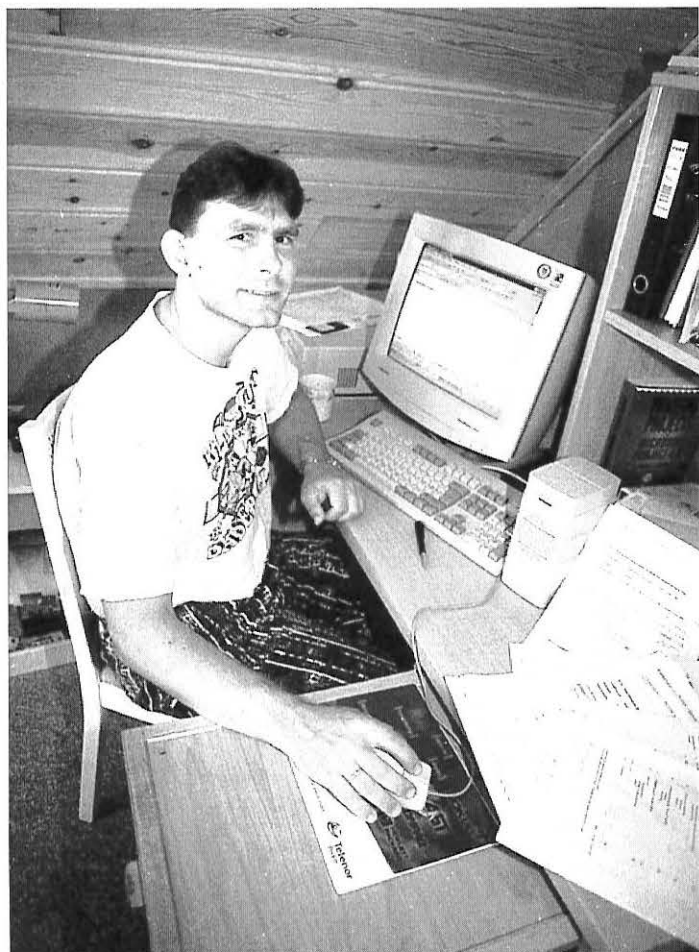
– Men når det gjelder Aust-Agder, har vi hatt lite egenutvikling av IT-systemer, og regner med at vi har rimelig god kontroll på det vi har. Vi har ingen kritiske systemer som vil stoppe helt opp. Men i god tid før september 1999 må vi ha satt i verk omfattende og kostnadskrevenne tiltak: Et 50-talls PC-er over en viss alder, samt serverutstyr, må skiftes ut eller oppgraderes. Dette er en overkommelig jobb som er relativt enkel å håndtere bare vi har penger.

Samtidig skal vi bytte operativsystem og kottorstøttesystem med post, arkivsystem, tekstbehandlere m.m. Her vil vi satse på 1998-utgaven av Microsoft Office-pakken. Office-programmene som Word og Excel er kjent fra før, men det blir nok en del nytt som vil innebære en opplæringssterskel.

All PC-programvare blir nå basert på operativsystemet Windows NT 4,0. Dette er allerede i bruk på de nyeste PC-ene som er kjøpt inn, og erfaringene med dette så langt er gode.

– Neste skritt blir å lære å utnytte IT-verktøyene i Office-pakken bedre. Dette blir et løft for hele

IT-leder Kjell S. Birkeland ser med spenning fram mot tusenårsskiftet.



etaten. Folk vil merke mange tiltak på IT-sektoren i forbindelse med det kommende tusenårskiftet. Det vil skape en god del bølger, og det vil medføre utgifter som må dekkes gjennom våre ordinære bevilgninger. Det er ikke satt av noen sentral budsjettpost for å dekke utgiftene til utbedring av problemene.

Vegdirektoratets IT-avdeling har i samarbeid med et eksternt konsulentfirma utarbeidet en omfattende rapport med kartlegging av år 2000-problemene. Denne viser at mellom 600 og 700 servere og mellom 7000 og 8000 PC-er må testes og eventuelt utbedres. De fleste systemene må omprogrammeres og testes.

Da systemet som brukes i vegmeldingstjenesten nylig ble testet, viste det seg at dette ville slutte å virke 1. januar år 2000 om intet ble gjort. Dette ville ha fått konsekvenser for trafikkavviklingen allerede nyttårshelgen. Systemet er nå utbedret slik at det vil fungere etter tusenårskiftet.

"INNEBYGDE SYSTEMER" UOVERSIKTLIG

Når det gjelder de innebygde systemene, såkalte "embedded systems", som ved hjelp av en mikroprosessor kontrollerer utstyr som heiser, kjøle- og varmeanlegg m.m., fins det ingen oversikt. Statsbygg er nå i gang med kartlegging av sine eiendommer. Dette kan vise seg å bli langt vanskeligere enn å tilpasse IT-virksomheten til neste årtusen.

Vegkontorets ledergruppe er flere ganger orientert om problemene og om framdriften i arbeidet med å løse dem. Også edb-brukerutvalget har behandlet saken.

– Dette er et sakskompleks som er vanskelig å skjønne også for IT-folk. Når det gjelder våre datasystemer, er det en viss logikk, men problemet med de innebygde systemene kan være vanskelig å forstå også for fagfolk.

– Bedre blir det ikke av at vi opplever en veritabel rykteflom – det har bl.a. vært sagt at videospillere, pc-er og alt mulig annet elektronisk utstyr vil stoppe ved år 2000. I mange tilfelle vil det imidlertid være nok å slå av utstyret 31. desember 1999 og slå det på igjen dagen etter. På videospillere kan datoen stilles manuelt, men det er fare for at programmering av opptak ikke vil virke lenger. Totalt sett er nok det hele sterkt overdramatisert.

SPENT OG USIKKER

– Betyr det at du tar tusenårskiftet med stor ro?
– Nei, jeg er både spent og usikker! Samtidig som vi har en rykteflom som ikke er sann – er jeg overbevist om at bedrifter vil gå nedenom på grunn av dette.

Vegvesenet vil bli nødt til å skrote flere IT-systemer samt en del elektronikk her og der. I en periode kunne mindre datafirmaer utvikle egne lure løsninger og levere nisjeprodukter. Mange av disse klarer ikke å yte service, de er nedlagt eller kjøpt opp. Vegvesenet har sikkert kjøpt slike produkter. I denne situasjonen er det gull verd å ha kontakt med store, solide firmaer, som kan yte

support på sine produkter. Fram til år 2000 vil det være enorm etterspørsel etter IT-kompetanse.

– Tar du ut sparepengene dine av banken før år 2000?

– Nei, det er ikke stort jeg har der. Om jeg kunne få slettet noen lån, hadde det bare vært fint. Men jeg vil ikke planlegge reiser akkurat på den tida. Fly er jo stappfulle av elektronikk. Jeg vil også nødig innlegges på sykehus akkurat på den tida.

ERSTATNINGSKRAV

– Burde det ikke være produsentenes ansvar å løse år 2000-problemene?

– Det sies at fram til år 2000 vil det være et enormt marked for datakompetanse. Etter år 2000 blir det behov for jurister! Det kan bli et stort antall rettssaker om garantiansvar og forpliktelser. De store produsentene som Microsoft, IBM, Oracle m.v. har alle tatt tak i problematikken og gitt informasjon om hvilke programmer som vil virke og hvilke som ikke vil virke. Blant de som ikke vil virke, er en del programmer som ble solgt så sent som i fjor! De sier bare at brukerne må oppgradere til den siste versjonen.

I Vegdirektoratet skal det nå etableres et testlaboratorium for å teste maskin og programvare. Bare maskinvare, programvare og konsulentkjøp i forbindelse med dette vil anslagsvis koste mellom fire og seks millioner. Testing av omfattende datasystemer med store datamengder er imidlertid ingen enkel sak.

ÅR 2000-PROBLEMET:

Omfattende og uoversiktlig

Selv om år 2000-problemet kan synes banalt, er omfanget meget stort, og konsekvensene uoversiktlige, skriver Nils Nordstrøm i en oversikt over år 2000-problemer i statsforvaltningen. Den omfattende artikkelen er publisert på Arbeids- og administrasjonsdepartementets ODIN-sider på Internett. I artikkelen gjøres det rede for hvordan datasystemene får problemer med å tolke årstall etter år 2000 og utføre utregninger i forbindelse med dette. Dette vil føre til at mange datasystemer vil gå i stå. Det gjelder både stormaskinsystemer og PC-systemer, samt et stort antall innebygde systemer som styrer oppvarming, heiser m.m. Det kan bl.a. også gjelde moderne biler, som har 10–15 innebygde mikroprosessorer som styrer forskjellige systemer. Mange biler vil derfor ikke starte etter tusenårskiftet!

Også GPS – satettellittposisjoneringssystemet som er utviklet og drives av forsvaret i USA og brukes til navigering av skip og fly, er utsatt for problemer i forbindelse med overgangen til det 21. århundre.

Hjemmekontor og pendling



KJELL S. BIRKELAND BEGYNTE som leder for IT-seksjonen 1994. Han kom da fra en stilling som leder av gruppen for nettverk og kommunikasjon i Norges Bank. Til Sørlandsposten uttalte han at familien flyttet til Sørlandet for å få et bedre oppvekstmiljø for barna og mer tid til familien.

Det gikk imidlertid ikke så lang tid før Birkelands kompetanse var ønsket i Vegdirektoratet i forbindelse med innføring av nytt økonomistyringssystem med tilhørende ny maskinvare. Birkeland ønsket imidlertid ikke å forlate det gode liv på Sørlandet, og som en av de første i Vegdirektoratet fikk han da i stand en ordning med en kombinasjon av hjemmekontor på Fevik og pendling til Oslo.

– Skal du nå tilbake til "rotteracet" i hovedstaden, med lange arbeidsdager og lite tid til familien?

– Nei, når jeg går over i fast stilling som rådgiver ved kontoret for systemutvikling i Vegdirektoratet, blir det med en kombinasjon av hjemmekontor og pendling i likhet med det jeg hadde i prosjektperioden. Jeg skal arbeide en uke fra hjemmekontoret på Fevik og en uke med tirsdag, onsdag og torsdag i Oslo. Jeg må nok være forberedt på at det kan bli behov for å være noen flere dager i Oslo.

Dermed blir det også plass til et normalt familieliv, et par dager hjemmefra annenhver uke er ikke noen krise, det kan kanskje bare være en fordel i et ekteskap, sier Birkeland med et glimt i øyet.

Etter å ha arbeidet med drift og ledelse i 10–12 år, ser han fram til den nye jobben i systemutviklingskontoret.

– Var det vanskelig å få Vegdirektoratet med på ordningen med hjemmekontor?

– Vi har diskutert oss fram til en løsning. Det er enighet om antall dager i Oslo og om godtgjørelse for reiser og boutgifter i Oslo. I Vegdirektoratet er det stor interesse for sånne løsninger, som kan bidra til å rekruttere – og holde på – folk med ønsket kompetanse. Men vi mangler et avtaleverk som dekker dette, så her er det en jobb å gjøre. Hjemmekontor er ellers ikke noe nytt i Statens vegvesen. Tidligere hadde jo oppsynsmennene hjemmekontor.

– Hvordan skal du reise fram og tilbake til hovedstaden?

– Jeg kommer ikke til å kjøre bil. Til det er E 18 for dårlig! Jeg tror forresten ikke det hadde gjort noen særlig forskjell om det hadde vært motorvegstandard hele veien. Det ville likevel blitt mange timer i bil, og bare noen minutter spart i forhold til nå. Men det kan jeg vel ikke si høyt?

Jeg vil nok velge å kjøre til Kristiansand for å ta fly, som er raskest og mest fleksibelt, men tungvint. Da vil det passe bedre med en rask, direkte bussforbindelse, eller tog. Den nye sjøflyforbindelsen kan bli interessant, dersom det blir tilstrekkelig mange avganger.

I min periode som pendler har jeg merket at vårt fylke ikke er blant de beste kommunikasjonsmessig. Men hjemmekontor er en fantastisk løsning.

– Er det ingen negative sider ved hjemmekontor?

– Det negative er at du mister litt av den sosiale kontakten og teamfølelsen. Det hender også at du trenger ting fra arkivet eller biblioteket som du ikke har hjemme. Jeg tror det vil bli mer hjemmekontor i tida framover, men det vil fortsatt være behov for at møtes for å jobbe sammen.

NY IT-LEDER

Stillingen som ny IT-leder ved vegkontoret er utlyst både internt og eksternt med søknadsfrist 29. mai.

– Vi har fått 29 søkere, blant dem en rekke godt kvalifiserte. Ny IT-leder er sannsynligvis ansatt når dette leses, sier avtroppende IT-leder Kjell S. Birkeland.

– Hva blir hovedutfordringene for den nye IT-lederen?

– Vi er inne i en prosess med regionalisering og spesialisering. Det betyr at hvert fylke skal utvikle områder der de har god kompetanse og selge slike tjenester til andre fylker, samtidig som andre områder skal nedprioriteres. For vår IT-seksjon kan det bety en nedprioritering eller en oppjustering, f.eks. med tilførsel av årsverk fra sentrale pressområder. Det er klart at vårt fylke skal satse på planlegging av utbygging for andre fylker. Dette må IT-seksjonen følge opp og støtte.

Vi er avhengig av at vi får en person som ser viktigheten av å utnytte våre IT-verktøy bedre. Vi må nok også være forberedt på å utnytte det utstyret vi anskaffer over en lengre periode.

Vi må få til bedre og mer åpne dialoger mellom avdelingene, og det vil bli mer jobbrelatert kompetanseheving, såkalt "on the job training".

For IT-seksjonen blir det et rotterace framover med innføring av nytt operativsystem og kontorstøtteverktøy. Jobben som IT-leder blir utfordrende, og det skal den være! Det blir helt sikkert gøy å jobbe som IT-leder her. En viktig oppgave for seksjonslederen blir også å skape en så attraktiv arbeidsplass som mulig for dem som skal arbeide her. Dette vil være nødvendig for å rekruttere og holde på folk.

Internett over intranett

Alle som har tilgang til vegkontorets intranett vil i sommer også få tilgang til Internett via vegvesenets nye stamnett, som bygger på et "frame relay"-nett som er en ny variant av et fast samband. Dermed blir det ingen begrensning for den enkeltes kontakt med Internett, forteller avtroppende IT-leder Kjell S. Birkeland.

Birkeland regner med at Internett-forbindelsen vil få økende betydning i tida som kommer. Her kan hver enkelt fra sin kontorplass utveksle informasjon med andre offentlige etater. Det vil også bli mer aktuelt å legge ut informasjon om egne prosjekter, f.eks. utbyggingsplaner. Staten legger nå ut mye statlig informasjon på sin Odin-tjeneste.

Etter hvert vil det bli mer aktuelt å foreta innkjøp via Internett. Dette gjelder allerede for innkjøp av IT-utstyr, PC-er m.m.

– Vil det ikke bli mange ørkesløse timer med surfing på Internett?

– Det er fort gjort å bruke noen timer på Internett. Når du leter etter noe du har bruk for, kommer du gjerne over mye annet interessant. Om det ikke er direkte nyttig, så kan det gi nye innfallsvinkler og stiumlere tankevirk-somheten. Vi legger ingen begrensning på Internett-bru-ken. Det vil si at det også blir adgang til rene underhold-ningssider. Internett-bruken kan logges, men det vil i utgangspunktet ikke bli gjort hos oss.

God vårsesong for fotballaget

Statens vegvesen Aust-Agder BILs fotballag i bedriftsseriens 2.divisjon kom nok noe i skyggen av Drillos i vårsesongen, kan likevel vise til bra resultater, sier fotballoppmann Ole Bjørn Lindland:

– Her om dagen fikk vi en brakseier, 10–2 mot ASA. Hittil i sesongen har vi vunnet tre kamper og tapt to. I serien ligger vi på tredjeplass etter Froland kommune og Pusnes. Målet er å vinne serien, etter at vi i fjor kom på andreplass, bare slått av Ottersland med et fattig poeng.

I en del av kampene på forsesongen har det vært problemer med å stille fullt lag, men dette har bedret seg i det siste, med tilsig av en del unge, spreke folk, bl.a. Pål Vangsnes fra Arendal trafikkstasjon og sommerhjelpen Dagfinn Listøl. Dag Lysell er også tilbake på laget. Men Lindland ønsker flere spillere: Er det ikke noen unge på anlegget Rannekleiv-Temse som kunne ha lyst til å forsøke? Det er bare å melde seg!

I juli er det spillefri for fotballaget, men det spilles noen treningskamper i 7-mannsfotball mot Arendal Taxi for å holde moralen oppe, sier fotballoppmannen.



Fagmessig vedlikehold

av blomster og grøntanlegg

SATSES DET NOK på grøntanlegg og beplantning langs våre vegger?

- Nei, svarer formann og gartner Jon Furre, som leder det praktiske arbeidet med stell og skjøtsel av gras, blomster, busker og trær ved avkjørsler, i rundkjøringer og langs vegene i midtre del av fylket.

Furre synes det er gjort mye bra i forbindelse med anlegg av nye vegger i senere tid, men alt er ikke like vellykket noen år etter at det er anlagt.

- Anleggsgartneren som har utført et grøntanlegg står gjerne for vedlikeholdet de første to-tre årene. Etter dette er det viktig at vegvesenet overtar og fortsetter



vedlikeholdet uten at det blir noe opphold. For at resultatet skal bli godt, må de ønskede vekstene få etablere seg skikkelig, ellers blir de overmannet av annen vegetasjon. Vi snakker ikke så mye om "ugras" lenger, det gjelder mer å få rett vekst på rett plass. Skal vi få det til, må forholdene på stedet være slik at det vi planter, kan trives.

Furre viser gjerne fram grøntanlegget ved avkjørselen på Harebakken. Her er det en steinsatt bekk omkranset av frodige lupiner i alle farger. Lupinene ble plantet da den nye vegen ble anlagt. De har nå spredd seg voldsomt over et større område. Det er ingen tvil om at de trives.

Buskfuru trives også godt på stedet, men må klippes hvert år med hekksaks for at den ikke skal skyte i høyden. Rognspirea står også fint. Det er også lave roser. Litt



senere kommer geiterams, som forekommer naturlig, og passer godt inn uten nærmere inngrep.

– Men det har krevd en god del arbeid å få dette til, sier Furre. "Uønskede vekster" var i ferd med å overmanne det som var plantet. Luking måtte til. Deretter er det fylt på flis, produsert av vegvesenets egen fliskutter i forbindelse med rydding av kvist langs vegen. Flis har vist seg å være et effektivt middel mot ugras.

(forts neste side)

(fortsett fra foregående side)

SOMMERHJELPENE GJØR JOBBEN

Mye av jobben med sommervedlikehold av grøntanleggene utføres av vegvesenets sommerhjelper, ungdom som sper på feriekassa med noen uker med fysisk arbeid i friluft.

– Sommerhjelperne gjør en flott jobb, sier Furre. Han forlanger ikke at de skal jobbe fort, men insisterer på at de skal være nøyaktig. Mye av jobben består av lusing, gressklipping, gjødsling m.m.

I gang – og sykkelvegen ved Langsælinja, der vegvesenet nå har overtatt vedlikeholdet igjen fra Arendal kommune, treffer vi Stine Dalsøren og Katrine Kristiansen, som luker blant furubuskene.

– Når været er fint, er det deilig å være ute, men vi tåler også litt regn, sier de to jentene, som begge er sommerhjelper for andre gang. Styrkingen av feriekassa med 14–15000 kr kommer godt med. Begge planlegger en lang reise: Australia er reisemålet!

Vi blir med Furre på E 18 mot Grimstad. Det er frodig forsommer langs veien. Hundekjeksken vokser vilt langs veien. Prestekrage og tjæreblomst står i full blomst.

Vi ser også eksempler på blomstereng, blomsterfrøblanding som vegvesenet har satset mye på. Inntrykket er varierende, og noen steder heller pjusket.

Vegvesenet har nå overtatt vedlikehold av grøntanlegget ved avkjørselen i Øygardsdalen i Grimstad etter at anleggsgartneren har avsluttet sin kontrakt.

– Her må vi nå gjøre en kraftinnsats, sier Furre, etter at det ikke har vært gjort noe på stedet i år.

– Vi burde vært inne med vedlikehold fra våren av. Her trengs må det grasses og gjødsles, og busker må pleies og beskjæres.

– Vegkantene har vært et diskusjonstema?

– Vegvesenet har vært kritisert for å begynne med kantslått for tidlig, slik at den naturlige blomsterfloraen i vegkantene forsvinner. Nå slår vi noen steder bare en smal stripe langs veien, mens vi andre steder venter med kantslått til det meste av blomstringen – og frøsettingen er over.

Med utdanning fra Dømmesmoen gartnerskole ble Furre ansatt i vegvesenet som gartner i 1964. Etter hvert ble det mindre ressurser til gartnerarbeid, og Furre ble ansatt som formann i vegvedlikeholdet. I fjor gikk han opp til fagprøven i anleggsgartnerfaget etter fagforeningslovens paragraf 20 som åpner for at erfare yrkesutøvere kan ta fagprøven etter å ha gjennomgått et kurs.

Det var produksjonssjefen som ga de ansatte i utedriften tilbud å ta fagbrev for å styrke sin kompetanse. Nå har også formann Ole Selås ved Akland vegstasjon tatt fagbrev i gartnerfaget.

– For meg var dette mest en repetisjon av gammel kunnskap, men noe nytt var det jo, bl.a. når det gjelder plantesorter, sier Furre, som håper han får anledningen til å praktisere sine gartnerkunnskaper.



Formann Kay Fjell har det daglige tilsyn med den flotte rasteplassen i Brøbørvann. Sommerhjelperne Magne Rugnes og Geir Arne Hommefoss.

Brøbørvann og Østerholtheia populære rasteplasser

Østerholtheia rasteplass, som ble åpnet i fjor, er perlen blant fylkets rasteplasser. Men formann Kay Fjell, som har ansvar for det daglige vedlikeholdet på Østerholtheia, foreslår at vi tar en tur innom Brøbørvann rasteplass på veg for se på fylkets nyeste og flotteste rasteplass et år etter åpningen.

– Det er mange som liker Brøbørvann like øst for Sønedeled og velger å raste her når de er ute og kjører, sier Fjell.

Rasteplassen ligger fint til like ved vannet. På varme sommerdager er det gjerne friskt og godt her. Det er fylt på sand slik at det er blitt en fin badestrand for barna. Rasteplassen har toalett med kaldt vann. Dette blir regelmessig vasket av et privat firma. Toalettbygningen er nymalt av året.

Toalettet tømmes hver uke. Innvendig er det en del utrivelige skriblerier, som



ssen på Østerholtheia, godt assistert av

Østerholtheia sser

vedlikeholdsfolkene forsøker å pusse bort og lakke over så fort som mulig.

Møbleringen med bord og benker i "tømmerkoie"-stil fra Gjøvdal har ikke samme gedigne og tidsriktige design som møblene på Østerholtheia. De er vel heller slik vi syntes det var greit på 80-tallet.

Trafikken er så stor at det blir en del slitasje på grasbakken.

På Østerholtheia har firmaene Landskapsentreprenøren og Torgeir Oveland ennå ansvar for vedlikehold av beplantning og grøntanlegg. Først etter tre år skal vegvesenet overta vedlikeholdet. Dette blir en omfattende oppgave, som må tas alvorlig. Det er utenkelig å anlegge en slik rasteplass uten å satse på skikkelig drift og vedlikehold, understreker Fjell.

Vegvesenet utfører spyling og renhold av sittegruppene med bord og benker og tilsyn av

toalettene. Soppeltømming og vask av toalettene er satt bort til et firma.

Det har dessverre vært noen tilløp til hærverk på den nye rasteplassen. Trær er stjålet og kappet ned, og nylig ble skiltene på et av toalettene stjålet. Det forekommer også at større mengder søppel dumpes på rasteplassen.

– At vegfarende overnatter i bobiler eller trailere på rasteplassen, kan virke positivt når det gjelder skader. Så lenge de oppfører seg skikkelig, griper vi derfor ikke inn mot dette, sier Fjell.

– Men vi har opplevd at bobileiere har tømt toalettanken i vannet!

ØKT TRAFIKKSikkerhet

– Jeg er overbevist om at gode rasteplasser bidrar til økt trafikksikkerhet. Jeg har sett stressede foreldre med småbarn slippe av mens barna får boltre seg og avreagere. På den måten kan vi unngå ulykker.

På Østerholtheia treffer vi også sommerhjelpene Magne Rugås og Geir Arne Hommefoss. De har fullt opp å gjøre med drift av rasteplassene og plukking av søppel som fins i store mengder langs E 18.

Publikum har gitt uttrykk for stor begeistring for den nye rasteplassen.

På forsommeren sto gress, trær og busker i friskt grønt. 11. juni ble det holdt overlevering av rasteplassen fra utbyggingsavdelingen til trafikkavdelingen, forteller John Baasland, som overtok ansvaret for det nye E 18-anlegget etter Harald Tobiassen. Hele anlegget ble gjennomgått og det ble påpekt enkelte mindre feil og mangler som skal utbedres.



SØPPELTØMMING er blant de daglige gjøremål for sommerhjelpene Magne Rugnes og Geir Arne Hommefoss.

BRØBØRVANN rasteplass i design fra en annen tid, men like populær for det.



FIKK LIVET SNUDD OPP NED

Av Inger
Sigridnes

ONSDAG 6. NOVEMBER 1996 fikk Bjørg den grusomme beskjeden.
– Du har kreft.

Bjørg hadde kjent vondt en tid, og vært gjentatte ganger til lege, uten å bli tatt på alvor.

De trodde vel bare det var nerver.....sier Bjørg i dag.

Bjørg forteller at de neste månedene, etter at diagnosen var stilt, så hun døden i øynene.

– Jeg tenkte at nå har jeg ca 6 måneder igjen å leve. Det var jeg overbevist om.

Hun tenkte på alt hun ikke ville få oppleve. Plutselig ble hun klar over hvor kjært livet var.

Spesielt tenkte hun på tantebarnet sitt,

Charlotte, som hun så gjerne ville se som konfirmant. Så skulle hun kanskje ikke få oppleve det?

I begynnelsen av desember ble hun innlagt på Radiumhospitalet i Oslo.

23. desember fikk hun reise hjem for å feire jul, men måtte returnere til Oslo allerede 29. desember.

– Det var en spesiell jul og en kanskje enda mer spesiell nyttårsaften, minnes Bjørg.

Hun måtte gjennomgå både operasjoner og strålebehandling. Hun så sitt hår, sine øyenbryn og vipper forsvinne. Ja, det er en dramatisk situasjon, ikke minst følelsesmessig. Du håper på det beste, men

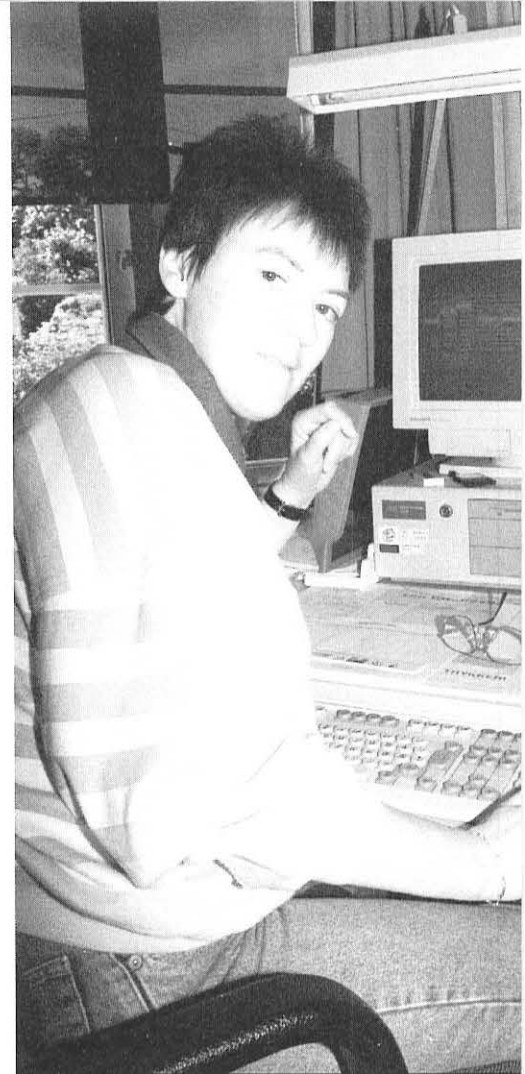
frykter likevel det aller aller verste, sier hun.

Først på vårparten klarte jeg å stålsatte meg, forteller hun.

– Da bestemte jeg meg, dette skal jeg gjennom, dette skal jeg klare. Jeg vil leve.

– Hvordan klarte du å snu tankene dine fra de mest depressive til de mest optimistiske?

– Det vet jeg ikke, men jeg tror at når du befinner deg i en slik krisesituasjon så henter



Bjørg Henriksen på lønningskontoret fikk kreft og det var lenge uklart om hun ville klare seg. Livet ble med ett snudd opp ned. Her deler Bjørg sine opplevelser og tanker med oss.

du krefter som du ikke aner at du har. Ganske enkelt fordi du er nødt, skal du klare deg gjennom en slik krise.

– Hadde du kontakt med noen av dine arbeidskolleger i den perioden?

Ja, noen. Jeg vil spesielt berømme Ragnar på sentralbordet.

Han var – uansett når jeg ringte – alltid lett i tonen og positiv. Det betyr mye når du er så langt nede som jeg var en periode. Det var også andre – som jeg aldri hadde forventet det fra – som sendte blomster og hilsener.

– Hvordan var kontakten med ledelsen?

– Både óg.

– Kan du forklare det nærmere?

– Nja....Bjørg drar litt på det. Det er vanskelig å forklare, fordi de har verken brutt lover eller regler ovenfor meg, men i en slik situasjon som jeg befant meg i, så er du utrolig sårbar.

Ting jeg ellers ikke ville reagert på oppleves som dramatisk.

Jeg husker bl.a. at jeg fikk komme hjem en helg fra Radiumhospitalet, og da fikk jeg beskjed om at pga omorganiseringen i adm.avd. så måtte jeg komme ned på vegkontoret og rydde



kontoret mitt, fordi en annen skulle flytte inn der. Så satt jeg der da, syk og alene, og pakket ned alle mine personlige ting, før jeg mandag returnerte til Oslo igjen.

- 16. september 1997 ble du erklært frisk, hvordan opplevde du det?

- Tenk, vet du, jeg klarte ikke å glede meg skikkelig over det. Jeg følte meg helt tom. Etter så mye følelsesmessige svingninger, og så mye uro i kroppen, jeg var helt tom.

- Men 1. desember 1997 var du tilbake på jobb, hvordan var det?

- Først og fremst så var det en stor seier å få kjenne at kreftene kom tilbake. Da jeg trådte over dørstokken her på vegkontoret, så var det en bekreftelse på at jeg hadde klart meg gjennom mitt livs kamp. Jeg hadde klart det, jeg hadde overlevd og nå skulle jeg begynne på jobb igjen, jeg skulle få lov til å vende tilbake til mitt gode, gamle liv.

- Ble det et godt liv?

- Nja....Björg drar litt på det igjen. Ledelsen var åpenbart ikke like klar for dette som jeg var.

Kontoret jeg ble henvist til, var et eneste stort rot. Vedkommende jeg skulle overta kontoret etter hadde bare delvis flyttet ut, alt var kaos. PC var ikke koplet opp og i hele tatt, jeg må innrømme at jeg opplevde det som en stor nedtur. Jeg hadde gledet meg slik til denne dagen, og så opplevde jeg at arbeidsplassen på en måte ikke var klar for meg, ingenting var tilrettelagt. Det var vondt.

Men, legger Björg raskt til, mange av mine kolleger tok veldig fint i mot meg, og det varmet godt.

- Fungerte det bedre etter hvert da?

- De første dagene var tunge. Jeg satt på kontoret med en følelse av å være glemt.

Før jeg ble syk hadde jeg en hektisk hverdag og mange henvendelser daglig. Nå var det stille. Telefonen var stille og på døra kom det heller ingen som trengte min hjelp.

- Følte du at du var blitt faglig akterutseilt mens du var borte?

- Nei, men folk hadde vel vent seg til å spørre andre mens jeg var borte, og mange var

heller ikke klar over at jeg var tilbake.

- Men du er jo kjent for å være av det tøffe slaget, tror du folk ante hvordan du opplevde dette?

- Nei, åpenbart ikke.

Jeg har vel kanskje vært av den litt tøffe typen, men jeg skal love deg at jeg var ikke mye høy i hatten da.

Og 14 dager etter at jeg begynte å jobbe, så ble jo diagnosen også endret.

Kreften var tilbake. Jeg var ganske langt nede. Og problemene ble større.

- Hvordan da?

- Bl.a. så er loven slik at jeg ikke kunne sykemelde meg før jeg hadde vært i arbeid i 6 sammenhengende måneder. Jeg gikk i behandling, og ble tappet for krefter. En dag orket jeg ikke å gå på jobb, og ringte og sa jeg tok en fleksidag. Da jeg kom tilbake på kontoret, ble jeg i klartekst gjort oppmerksom på at det ikke var anledning til å ta ut fleksidag før plusstid var opptjent, og de hadde sjekket fleksimeteret mitt..... Herregud.

Jeg opplevde også at jeg ikke ble ført opp på ferielisten.

Alle de andre i avdelingen var ført opp og listen gikk rundt, men mitt navn var utelatt.

De regnet åpenbart med at jeg ville bli syk og kanskje dø før ferien?

Nei, de får bare styre i vei. Men nå gir jeg dette intervjuet og er dønn ærlig, ikke minst for at alle med et lederansvar i etaten kanskje opptrer litt mer menneskelig overfor andre som eventuelt måtte komme i samme situasjon som jeg havna i.

- Hvilke tanker gjør du deg om fremtiden?

- Jeg håper inderlig at Kirsten Lindeberg blir vår nye vegsjef.

Ho hadde alltid tid til å lytte til oss tilsatte, samtidig som ho også var tøff nok til å skjære gjennom når det var tid for det. Ho var nærmest som ei god mor.

I skrivende stund er Björg tilbake i cellegiftbehandlinger, og skal på ny miste håret, kreftene og kanskje pågangsmotet.

Vår lille kriger står foran en ny tøff kamp.

Björgs historie er av en slik karakter at redaktøren fant det riktig å forelegge intervjuet for Björgs nærmeste overordnede for eventuell kommentar.

Trine Conradi svarer:

“Björg har rett i at vi ikke var forberedt på hvor sårbar hun var. Vi har hatt mange samtaler omkring dette siden hun kom tilbake. God kommunikasjon blir ekstra viktig, og ekstra vanskelig, da. Vi har lært mye av Björg i denne tiden”.

100.000



NATTARBEID

Asfaltlegging på E 18, sterkt trafikkerte veger og andre veger der det medfører problemer å legge asfalt på dagtid, utføres på nattskift.

– Dette er en trivelig jobb. Når våren kommer, må jeg ut og kjenne asfaltlukten, sier Bjørn Eide Olsen, som har vært kontrollør i asfaltseksjonen i 22 år.

Han følger asfaltlaget fra kl. 7 på kvelden til kl. 7 på morgenen. For hver 250 m asfalt tar han en prøve, som pakkes pent og merkes før den sendes til laboratoriet for analyse. I tillegg skriver kontrolløren rapporter for arbeidet som er gjort.

– For en tid siden så jeg at det var blanke felt i asfalten som ble lagt ved Stoa. Det var tydeligvis noe som ikke var som det skulle. Jeg varslet laboratoriet, og asfaltblandingen ble endret. Nå har vi satt opp varselskilt for glatt vegbane og parsellen avstrødd med asfaltert finpukk for å bedre friksjonen. Bjørn gikk glipp av samtlige Norges kamper i fotball VMs innledende runder. Også St. Hans-natta var han på jobb.

– Men det tar jeg ikke så tungt, jeg er ikke så veldig interessert.

Den digre asfaltmaskinen sniler seg fram 5–6 m pr minutt. Aller helst skal den gå uten stans framover hele skiftet igjennom, mens asfaltmassen fylles på etter hvert fra lastebiler som går i skytteltrafikk til asfaltblanderet. På et skift legges det ca. 1 km asfalt i hver kjøretning.

Babylonerne bygde de første asfaltvegene. Asfalt ble brukt til vegbygging første gang i Babylon for 2600 år siden, da kong Nabopolassar brukte asfalt fra de naturlige asfalsjøene til bygging av kilometerlange asfaltgater i sin hovedstad. Babylonernes kunnskaper om vegbygging ble deretter glemt inntil franskmennene, etter langvarige eksperimenter, bygde den første moderne asfaltvegen i 1852 mellom Paris og Perpignan.

Asfalt består av et bindemiddel, bitumen, som forekommer naturlig i asfalsjøer, eller framstilt av olje. Dette tilsettes stein av ulik størrelse.

tonn

asfalt i hektisk sesong

PÅ RIKS- OG FYLKESVEGER i Aust-Agder legges det hvert år ca. 100 000 tonn asfalt til en verdi av ca. 37 mill kr. Dette nivået har holdt seg de siste tre år, men med forventet redusert anleggsvirksomhet i en periode, kan investeringene i asfaltdekke bli mindre i kommende år, sier trafikkavdelingens vegseksjons for dekkeansvarlig, Jan Otto Askeland.

Asfaltleggerne har en hektisk høysesong i sommermånedene. Den starter som oftest første uka i mai og varer til ut i september/oktober. Det er om å gjøre å få lagt asfalt så tidlig som mulig for at den kan få satt seg og herdet før vinteren og piggedekkene kommer. Av hensyn til trafikantene er det også ønskelig å rette opp skader som er påført i løpet av vinteren og etablere en god vegstandard så tidlig som mulig. Kvaliteten på vegdekket har betydning for de totale transportkostnadene, og for trafikksikkerheten. Hjulspor i vegdekket øker faren for vannplaning og kan medføre problemer med styringen.

Asfaltleggingen er også væravhengig. I vedvarende regn må asfaltleggingen stanses. På forsommeren i år var det mye regn, og midt i juni lå asfaltarbeidene en drøy uke etter planen. Men i tempoplanen er det tatt høyde for noe regnvær, og vi regner å ta inn igjen det tapte, sier Askeland.

– I asfaltsesongen ønsker vi tørt og varmt sommervær. Siden en god del av asfaltleggingen foregår nattetid, vil vi helst ikke ha nattemperatur under 5 grader. Asfalt er en varm masse som holder ca. 150 grader ved utleggingen. Hvis det gamle dekket under er for kaldt, vil det nye dekket bli for raskt avkjølt og det kan bli problemer med komprimeringen. Av årets asfaltinvestering går ca 20 mill. til riks og europaveger. Det skal legges 11000 tonn asfalt på eksisterende E 18 og det er inngått kontrakt om legging av 7000 tonn asfalt på den nye E 18parsellen Rannekleiv-Temse.

ÅRETS ASFALTPROGRAM

På E 18 skal det legges asfalt på store deler av strekningen fra Bietunnelen i Grimstad til Homborsund. Tidlig i sesongen fikk parsellen Selde bru – Rannekleiv et nytt lag asfalt. I forbindelse med utbedring av Lundevann bru i Tvedestrand legges det ny asfalt på strekningen Fredvika – Lunde.

På rv 404 i Grimstad skal det legges 3500 tonn asfalt. Her skal 3000 kvm armeres med glassfiberduk.

I Setesdal skal det legges 3000 tonn asfalt på strekningen Flateland – Reimarmo, og på nyanlegget Grasbrokke – Hestevelt skal det legges 3700 tonn. Her skal 2000 tonn fresemasse fra den gamle vegen benyttes som bærelag i ny veg.

På Iveland – Hornnessund på rv 403 er det lagt ut 4500 tonn. Her er 3000 kvm armert.

På rv 42 fra Svenes til Kleveland skal det legges i underkant av 5000 tonn asfalt.

På fylkesvegene er det mye flatelapping, samt busslommer og trafikkikkerhetstiltak. Her skal det legges – ca 17000 tonn asfalt.

VEGKAPITALEN

Vegenes asfaltdekker utgjør en vesentlig del av det som ofte kalles vegkapitalen. Ledelsen i trafikkavdelingen har uttrykt bekymring for at dekkevedlikeholdet ikke tar vare på de store investeringene som er gjort.

– Dessverre er det slik at hvis vedlikeholdet blir for dårlig, øker skadene i et aksellererende tempo. Det blir betydelige kostnader med å reparere skadene etter at det er gått en del tid med mangelfullt vedlikehold. Situasjonen er nå betenkelig spesielt når det gjelder fylkesvegene. Etter at telerestriksjonene på våren ble opphevet i -95, har vi fått økt belastning i denne perioden. Jo lenger arbeidet med utbedring av skadene utsettes, jo større blir skadene og jo dyrere blir

Asfaltkontrollør Bjørn Eide Olsen, oppsynsmann Jan Ragnar Finsland og dekkeansvarlig Jan Otto Askeland passer på at vi får asfalt av den kvalitet som er avtalt.



(forts. neste side)

(fortsatt fra foregående side)

reparasjonene. Det blir nesten som å starte på nytt igjen.

Her må vi huske på at det er trafikantene som betaler for nedslitte og dårlige veger i form av økte transportkostnader.

På fylkesvegene har vi ennå 20 pst, eller ca 200 km grusdekke. Det kommer stadig henvendelse fra folk som ønsker asfaltdekke på nye strekninger. Gamle grusveger bør imidlertid forsterkes/utbedres før legging av fast dekke. Dessverre er det lite penger i systemet for slike formål.

AVANSERT PRODUKT

Asfalt er et avansert produkt med egenskaper som er tilpasset til formålet. Hittil har såkalt asfaltbetong, en asfalttype med en stor andel av grovkornet stein, vært mest brukt på høytrafikkerte veger i vår fylke. I år brukes skjelettasfalt, en mer bindemiddelrik og tettgradert asfaltmasse, i større omfang. Denne asfalttypen er noe dyrere, men har bedre slitestyrke og friksjonsegenskaper. Asfaltmassen tilsettes diverse andre stoff, bl.a. cellulosefibre for å hindre avrenning. På fylkesvegene brukes mye AGB, asfaltgrusbetong.

Asfaltleggerne samarbeider nært med distriktslaboratoriet på Skarpnes. En representant for laboratoriet deltar i byggemøtene med entreprenøren og laboratoriet godkjenner alle arbeidsrecepter. Laboratoriet analyserer prøver av all asfalt som legges ut og tester på forhånd om steinmaterialer som skal brukes i asfalten har tilstrekkelige mekaniske egenskaper.

PLANLEGGING BYGD PÅ MÅLINGER

Askeland er meget godt fornøyd med laboratoriets tjenester og ser med stor bekymring på å regioanlisere laboratorietjenestene til Telemark, som foreslått i vegvesenets plan for spesialisering.

Etter at asfaltsesongen er over utpå høsten, er det tid for planlegging av neste asfaltsesong. Her deltar asfaltoppsynsmann Jan Finsland (som har overtatt jobben etter Bjarne Solberg), og formann Bjørn Eide Olsen som om sommeren arbeider som asfaltkontrollør.

Planleggingen bygger på data samlet inn av vegvesenets målebil, som hvert år kjører langs alle veger i fylket og samler inn data om spor, jevnhet og tverrfall. Dataene legges inn i vegdatabanken, og benyttes ved planleggingen av asfaltarbeidet. Etter at asfalteringen er utført, ajourføres dette i vegdatabanken.

– Ved årsskiftet lyser vi ut kontraktene. Fire store asfaltfirmaer og et mindre konkurrete i år knallhardt om oppdrag i fylket, sier Askeland. I år gikk jobbene til Nodest og Franzefoss, som er ny i fylket. Franzefoss har hentet inn et asfallag fra Sverige for å gjøre arbeidet. Asfaltfirmaene har dyktige og meget erfarne folk.

Før asfalten kan legges, må vegen være rengjort og kumløkk løst. Etter at asfalten er lagt, kommer Gustav Guttormsen inn i bildet og sørger for at vegen blir forskriftsmessig merket så raskt som mulig.

Vegvesenets asfaltarbeid ute på vegen ledes av oppsynsmann Jan Finsland. Kontrollørene Bjørn Eide Olsen, Arvid Strand, Cay Hausland og Klaus-Martin Berg følger de tre asfallleggingsslagene som er i arbeid. Når det er aktuelt med forsterkning og armering av asfalten,

hentes fagkunnskap fra Lars Bakken.

Asfaltarbeid er utsatt, med støy fra maskiner og trafikk en halvmetre unna.

Kontrollørene legger stor vekt på HMS, og kontrollerer ikke bare at asfalten som legges holder kvalitet som avtalt, men at forskrifter om skilting, verneutstyr m.m. overholdes. På byggemøtene er HMS en fast post. Farlige situasjoner, nestenulykker m.m. tas opp. Vegvesenet bruker sommerhjelpere til å informere trafikantene om at de må kjøre forsiktig forbi asfaltleggerne. Likevel er det mange bilister som dunderer forbi i altfor høy hastighet.



(fortsett fra side 11)

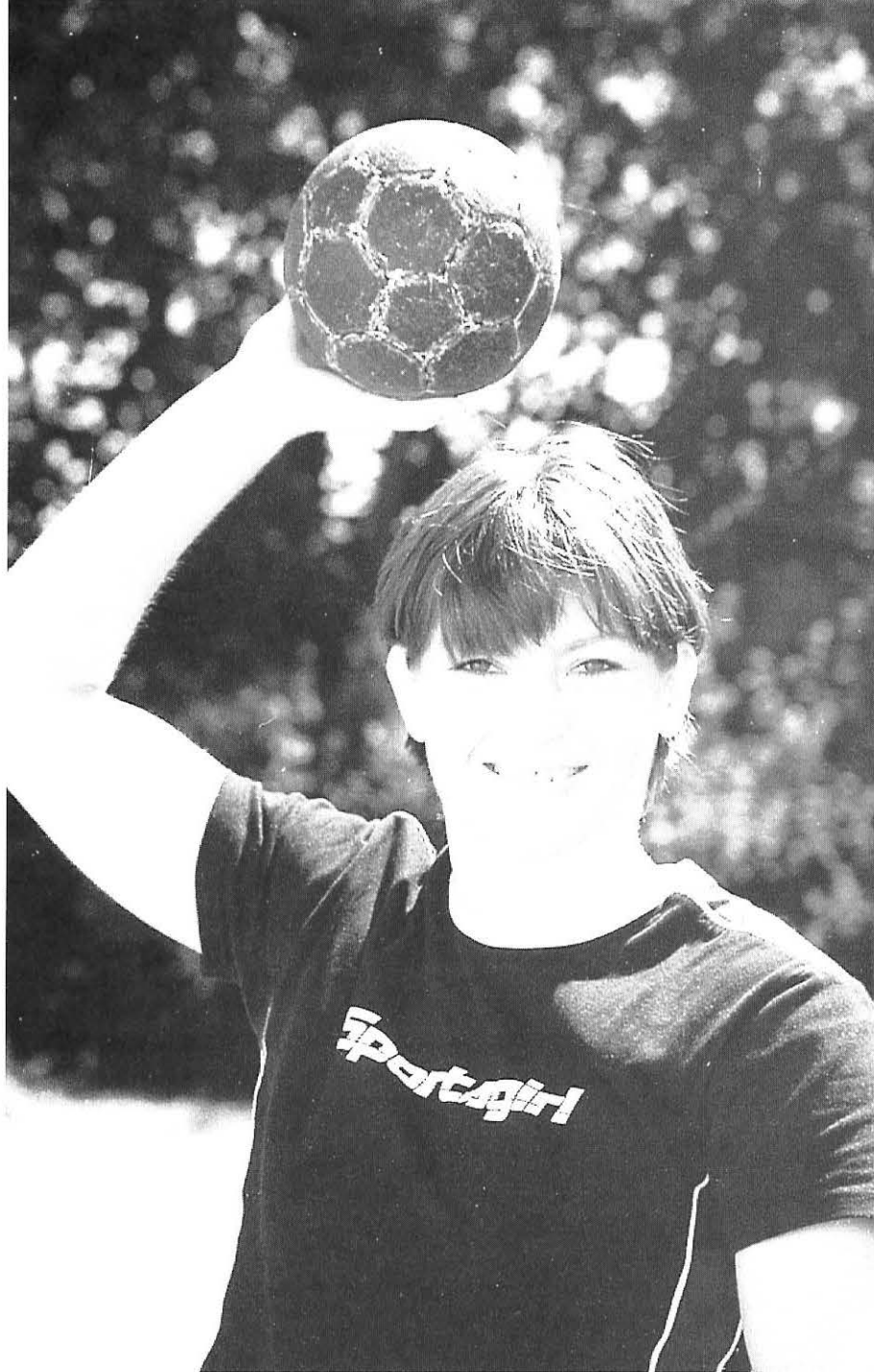
Også for Sissel Innhaug ville pendling medført store problemer: Hun har ikke småbarn, men samboer. Ved siden av full jobb er hun "gift" med håndballen. Hun spiller på Sørfjell som sensasjonelt kvalifiserte seg for eliteserien i år:

– Jeg er nok ikke så lett å få med på sosiale aktiviteter på fritida. Døgnet har dessverre bare 24 timer. Det er 2– 2,5 timer håndballtrening hver dag, bortsett fra en dag, da det er fast egen-trening. Totalt bruker hun 15–18 timer til trening hver uke. I tillegg går det med minst en halv time både før og etter trening til kjøring til og fra, uttøying, dusjing og ombytting. Det blir ikke mye tid til samboer og venner.

Hun arbeidet først i vegvesenet i Vest-Agder, og spilte da håndball for Lillesand. Hun fikk tilbud om å begynne i Sørfjell for to år siden, og sa ja. Først pendlet hun fra Kristiansand, med da hun fikk jobb i vegvesenet i Aust-Agder, flyttet hun til Arendal.

– Da jeg begynte i Sørfjell, var det trening hver dag. Topptreneren Morten Arvidsson sørget for at vi fikk stor framgang, og begynte å vinne kamper mot eliteserielubber. Utover i fjorårs-sesongen fikk vi vanskeligheter og tapte noen kamper. Treneren fikk ny jobb i Danmark, men ble ut sesongen i Sørfjell. Deretter ble han avløst av Henrik Bastrup, som hadde kapasitet til å føre laget videre. Det endte med at vi vant kvalifiseringskampen mot Fjellhammer og kan spille i eliteserien neste sesong.

– Så langt ser det veldig lovende ut. Vi har fått en ny spillerforsterkning, og skal gjøre det vi kan for å gjøre det godt i toppserien. Vi trener enda bedre enn før, og alle er innstilt på å ofre alt for å bli så gode som mulig. Vi vet ikke hvordan det kommer til å gå, men skal satse på å forsvare plassen i eliteserien. Vi er forberedt på å tape mange kamper mot de beste lagene, men skal stå på og satse på å slå de lagene som ligger litt lenger ned på tabellen.



Sørfjells hardeste skuddarm

– Det har vakt oppsikt at et lite sørlandslag har spilt seg opp i eliteserien?

– Det er veldig mye Mortens fortjeneste. Vi spiller godt sammen som lag og er ikke avhengig av enkelte stjernespillere. Selv spiller jeg venstre og høyre back. Mitt viktigste våpen er harde froskeskudd. Siste sesong scoret jeg 78 mål, og var med det den på laget som scoret flest mål etter toppscorer Hilde Corneliusen.

– Vi fikk absolutt inntrykk av at innsatsen ble verdsatt i distriktet. Vi ble jo bl.a. invitert på middag med ordføreren. Kommunen vil forbedre Stueneshallen, som er vår hjemmebane, med bedre tribuner og bedre golv. Neste sesong får vi besøk av topplag som Bækkelaget og Byåsen med spillere som bl.a. Anja Andersen og Trine Haltvik. Det kommer til å bli stort publikumsoppslutning.

– Satser du videre – f.eks. på landslagsplass?

– Til det er jeg nok for gammel. Den slags ambisjoner har jeg heller ikke, selv om jeg en gang hadde Marit Breivik som trener. Det var i Nessegutten i Levanger. Hadde jeg vært 24, hadde jeg kanskje sagt noe annet. Nå vil jeg satse et år til, så velger jeg kanskje i stedet familie. Ikke for det, samboeren støtter meg fullt ut, men har nok visse forhåpninger om at han snart skal få mer oppmerksomhet. Egentlig hadde jeg lagt håndballen på hylla da jeg begynte i Lillesand. At jeg svarte ja på tilbudet fra Sørfjell har jeg ikke angret en dag på. Håndball på toppnivå er svært krevende, men når man lykkes, er det stort å være med på.

...på lette fot

Knut Vehus stakk Brokke-Suleskardvegen – og løp det første Suleskard maraton

DA KNUT VEHUS BEGYNTE i vegvesenet i 1972, var den første jobben stikking av ny veg over fjellet fra Brokke i Setesdal til Suleskar i Sirdal, nå velkjent som Brokke-Suleskardvegen.

– Arbeidet ble ledet av overingeniør Vrål Kåsi og varte hele sommeren. Vi bodde på hytter, og måtte bære tunge bærer med stikkstenger og plugg innover i fjellet. Det var en veldig fin opplevelse. Vi hadde ikke detaljkart over området, og måtte stadig på befaring framover i veglinja. Dette ble gjerne gjort på kveldstid etter at vi hadde spist middag. Det var svære avstander og en krevende oppgave å finne fram til en god veglinje, spesielt der det var stor stigning.

– Vi lå to uker i strekk på fjellet og jobba i helgene. I –85 var vi tilbake i fjellet for å rekonstruere linja og lete fram de gamle pluggene før vegbyggingen kunne begynne.

Knut Vehus besøkte de kjente fjelltraktene enda en gang 24. mai i år da han stilte til start i det første Suleskard maraton og stafett, 42 km fra Nomeland til Suleskard, med en total stigning på 1000 m og en høydeforskjell på 800 m.

– Jeg er jo lommekjent på denne strekningen, og det var noe av bakgrunnen for at han valgt å stille opp i dette løpet. Jeg hadde lyst til å delta i Reddal rundt to dager før, men følte meg nesten forplikta til stille opp i den nye fjellmaratonen. At jeg var godt kjent, var ikke bare en fordel. Jeg visste nøyaktig hvor drepene bratte de hardeste stigningene var!

Løypeprofilen viser dette klart. De første tre kilometrene er det en stigning på 300 m. Det var vanskelig å finne riktig rytme med så stor stigning. Jeg valgte derfor å åpne litt forsiktig. Det viste seg å være fornuftig. Jeg hadde litt krefter igjen til avslutningen, og kunne kjøre på i utforbakkene ned mot Suleskard.

Vehus kom inn på 3,34,06 og er godt fornøyd med tredjeplass i klassen 45–55 år. Vinner av løpet ble Odd Gunnar Tveit, som tilbakela maratondistansen pluss et stort antall høydemetre på 2,59,04, et meget sterkt resultat.

Samtidig med det individuelle maratonløpet startet også Suleskard stafett over 10 etapper. Vehus hadde følge med Posten Arendal til halvveis i løpet, da fikk stafettløperne overtaket.

Været var ikke det beste under løpet, det var kjølig, rundt 10 grader nede i dalføret og oppe på heia bare 3–4 grader samt en kald motvind med regn på toppen og vestover. Det lå ennå snø i grøftkantene, men i år var det ikke slike snøfonner som det har vært tidligere år.

over fjellet



Knut Vehus fint plassert i feltet i et maratonløp på Hardangervidda

– Etter 30 km, idet det bikket over mot Sirdal, var motvinden så sterk at det nesten føltes som å stå stille. Men da visste jeg at det gikk mot slutten, og at de harde stigningene var tilbakelagt.

– Nyter du naturen og utsikten under ekstreme løp som dette?

– Normalt har jeg fine naturopplevelser under vegs. Det er også vanlig at vi prater en del med konkurrentene, i hvert fall på den første delen av løpet. Mot slutten blir det mer stille, alle har nok med å komme seg i mål. Denne gangen var det i kaldeste laget til å glede seg noe særlig over utsikten. Men utsikten over Roskreppfjorden er jo storslagen. Hadde været vært bedre, hadde det vært flott.

– Gjenoppfrisket du gamle minner mens du løp over fjellet?

– Absolutt – det var veldig artig å passere kjente plasser



og tenke på det vi hadde opplevd der for mange år siden.

Vehus har deltatt i flere fjellmaraton, men Suleskard maraton med den store høydeforskjellen regnes nå som det hardeste og mest ekstreme av alle maratonløp i Norge.

Maratonløp er blitt en lidenskap for Knut Vehus – 51 år.

– Det er synd at at jeg var blitt så gammel før begynte med dette, jeg var nesten 43 år før jeg gjennomførte min første helmaraton. Da jeg bygde hus på Fevik for ca. 20 år siden, begynte jeg å jogge litt forsiktig. Siden 1981 har jeg også syklet til jobben. Det blir 200–250 mil i året på sykkelen, som er en god grunntrening, og en fin variasjon fra en stillesittende jobb. I 1985 begynte jeg å løpe mer, og deltok da for første gang i en konkurranse, Øyestad halvmaraton. Jeg var i tvil om jeg ville greie å fullføre. Kjell Birkeland fortalte da at han gjennomførte et slikt treningsløp

hver uke. Etter hvert er det blitt normalt også for meg med en ukentlig langtur på 1,5 to timer. Det er blitt en livsstil – året rundt. Heldigvis er kona forståelsesfull, hun er min beste supporter.

I likhet med Kjell Birkeland som samler på maratonløp og er på god veg til å ha gjennomført 100 helmaratonløp, samler også Vehus på maratonløp:

– Nå er jeg kommet til 34 helmaraton. Jeg prøver å løpe fem løp hvert år i Norge. Det kvalifiserer til Norsk Maratonklubbs plakett. Dette har jeg nå gjort i fem år. For hvert år kan jeg føye et nytt skilt til plaketten. Det er plass til i alt 16 skilt.

– Det er mye moro rundt maratonløpingen, en egen kultur, mange reiser rundt om i landet der du treffer kjente med samme interesse. Konkurransen er også spennende. Jeg satser på å løpe så fort jeg kan i hvert løp. Personlig rekord satte jeg på Geilo med 2,55,58. Klarer du å løpe under tre timer, er du sikret en god plassering i klassen.

– Hva er drivkraften for å utsette seg for så pass ekstreme utfordringer?

– Det er en stor tilfredsstillelse å oppleve at kroppen er i form og kan tåle store belastninger. Jeg føler velvære spesielt etter en god treningsøkt eller et løp. Det sosiale samværet rundt løpingen er også viktig. Riktignok tar det en del tid, men jeg driver da litt med andre ting også. Jeg prøver å tilpasse treningen slik at det ikke tar for mye tid. Når jeg tar treningsturen på veg hjem fra jobb, tar det ikke så mye ekstra tid. Og når familien er på tur, har jeg gjerne med treningstøy og joggesko og går av og løper det siste stykket. Slik går det an å kombinere treningen med familieliv og andre aktiviteter.

Vehus trener 3–5 dager i uka, og deltar i 15–20 løp i sesongen, noen skogsløp og terrengløp i tillegg til maraton.

– Løpingen er dessuten en grei måte å regulere vekta på. Jeg har gått en del ned i vekt etter at jeg begynte å trene. Av den grunn må jeg tåle slengbemerkinger som pinnekjøtt og stakittgjerde i familien. Dagens matchvekt er rundt 68 kg, ikke mye daukjøtt med en høyde på 1,83!

– Det er viktig å ete godt før løpet. Jeg spiser helt alminnelig mat, og tar gjerne et godt kakestykke.

– Jeg liker å gjøre det bra, og løper så fort jeg kan. Jeg kommer gjerne inn på rundt 3 timer på en maraton. Det gjelder ikke åpne for hardt. Her bruker jeg kilometreringen og forsøker å legge meg på en kilometertid på rundt 4,15. De første 30 km er mer som en transportetappe. Maratonløpet gjøres på de siste 12 km.

– Tror du dette kan være sunt?

– Jeg tror ikke det er skadelig i hvert fall. Jeg trener ikke ekstremt mye, jeg løper vel en 5–6 mil i uka gjennomsnittlig, ved siden av syklingen. Det er dem som løper 15–20 mil i uka! Jeg forsøker å lytte til kroppen og unngå å presse meg for mye.

Til daglig arbeider han i utbyggingsavdelingens seksjon for øvrige riks- og fylkesveger, der han bl.a. har planlagt forskjellige parseller på rv 9 gjennom Setesdal, den siste var rassikringen ved Flåstrondi. Videre har han arbeidet med planlegging av gang- og sykkelveger langs fylkesveger. Behandling av regulerings- og byggeplaner hører også med til de faste oppgavene.

– Når jeg ikke trener, trives jeg godt i skog og mark, gjerne med fiskestanga. Det lærte jeg å sette pris på da jeg vokste opp på en gård i Gjerstad, med 5 km skoleveg som jeg gikk til fots.

Produksjonsavdelingens murergjeng bygger kontorfløy på Skarpnes

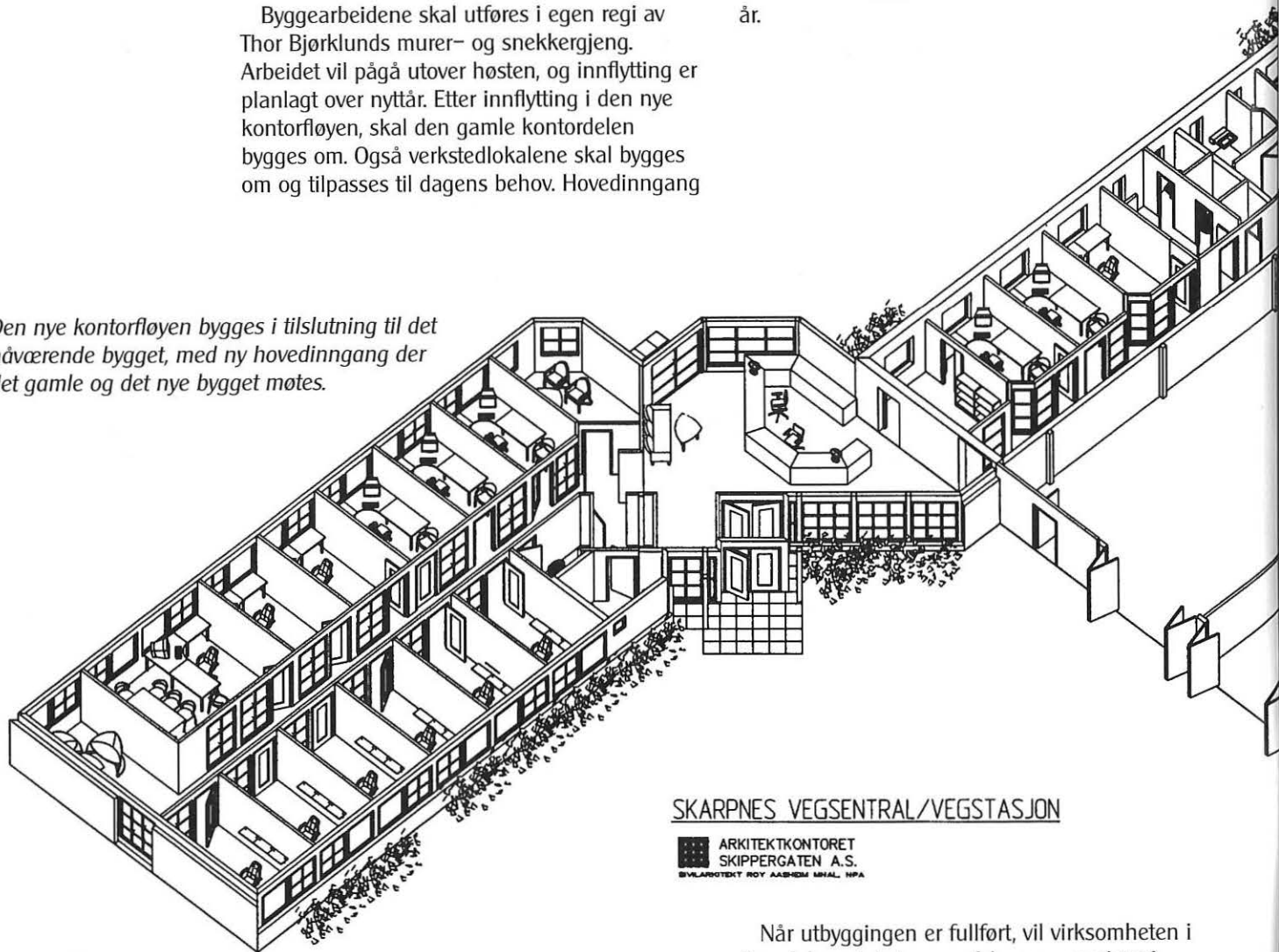
GRUNNARBEIDENE for nytt tilbygg ved verkstedbygget på Skarpnes er allerede gjort, og til høsten begynner byggingen av den nye fløyen på ca. 300 kvm som skal romme kontorer for Arendal produksjonsområde, forteller Tore Kjell Fløystad, leder for produksjonsavdelingens verkstedseksjon.

Byggearbeidene skal utføres i egen regi av Thor Bjørklunds murer- og snekkergjeng. Arbeidet vil pågå utover høsten, og innflytting er planlagt over nyttår. Etter innflytting i den nye kontorfløyen, skal den gamle kontordelen bygges om. Også verkstedlokalene skal bygges om og tilpasses til dagens behov. Hovedinngang

billigere, sier Fløystad. For tida har vegvesenet lite bygging andre steder i fylket. Det passet derfor godt å at våre folk fikk jobben med å bygge den nye kontorfløyen. Alternativet hadde vært å sende murergjengen ut av fylket.

Utbyggingen på Skarpnes er kostnadsberegnet til 7,7 mill kr. Av dette er 3 mill bevilget for 1998. Dette dekker byggearbeidene som skal utføres i år.

Den nye kontorfløyen bygges i tilslutning til det nåværende bygget, med ny hovedinngang der det gamle og det nye bygget møtes.



SKARPNES VEGSENTRAL/VEGSTASJON

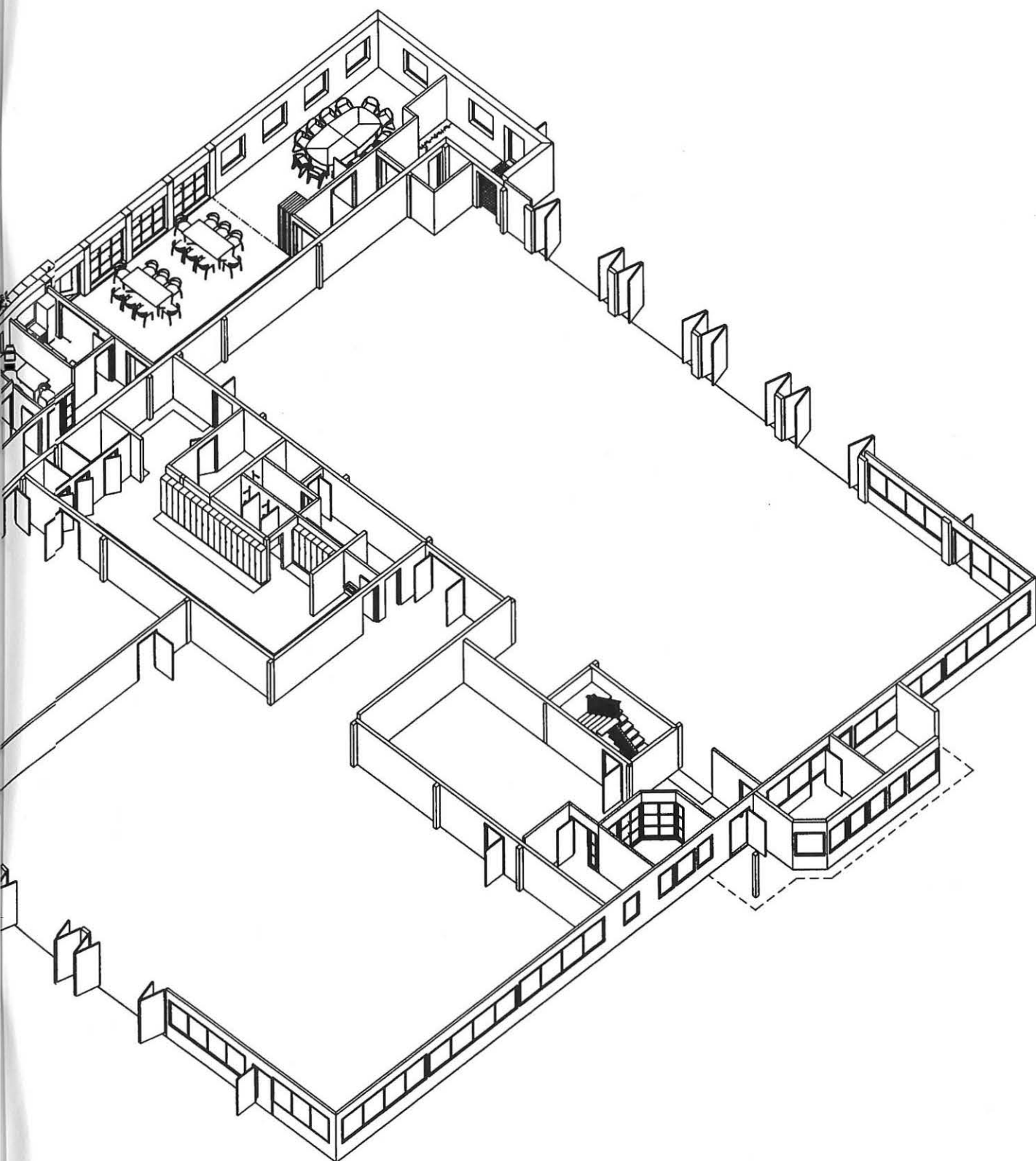
ARKITEKTKONTORET
SKIPPERGATEN A.S.
BYLLPROSJEKT ROT AASHEIM MHAL NPA

til kontorlokalene blir direkte til den nye kontorfløyen, med ny resepsjon sentralt i anlegget.

- Siden vegvesenet har fagfolk som kan utføre det aller meste innen bygg- og anlegg, fant vi at dette var en god løsning. Vi regner med at murergjengen er fullt konkurransedyktig med andre byggentreprenører, og kan gjøre jobben

Når utbyggingen er fullført, vil virksomheten i Arendal produksjonsområde være samlet på Skarpnes. Det betyr at produksjonsleder Rolf Tidemann og hans folk flytter til Skarpnes og at seksjon for spesialproduksjon flytter fra sine nåværende lokaler på Mørlandsmoen.

- Vi ser på denne samlingen av våre ressurser på Skarpnes som en betydelig forbedring i forhold til å ha virksomheten spredt over hele distriktet, sier Fløystad. Tidligere har det vært diskutert å flytte hele vegkontoret til Skarpnes,



men til det er det for liten plass.

- I og med ombyggingen av den store verkstedhallen har det vært uttrykt frykt for at vegvesenets julefest ikke lenger kan arrangeres på Skarpnes?

- Sannsynligvis blir det ikke lenger plass til en stor julefest etter at vi bygger en skillevegg i verkstedhallen. Men det bør ikke stanse utbyggingen. Det må være mulig å finne andre festlokaler.



Regionalt samarbeid om GPS-utstyr for oppmåling

GPS-basert oppmåling har i løpet av de siste årene nesten avløst tradisjonell landmåling for oppmålerne på utbyggingsavdelingens eiendomsseksjon. Men ennå må målergjengen med Olav Røysland, Arne Slungård og Jens Ragnar Larsen ut i terrenget når de skal feste vegvesenets eiendommer til kartet.

GPS-utstyret er kostbart, og Aust-Agder samarbeider med de andre fylkene i region sør om et GPS-sett. Utstyret disponeres etter en bruksplan, og når utstyret er på plass, gjelder det å være godt forberedt, slik at det kan utnyttes effektivt når vi har det, sier Olav Røysland, som leder oppmålingsgjengen.

GPS-utstyret var i Aust-Agder to uker i mai, og kommer tilbake til fylket senere i sesongen.

– Foran hver sesong setter vi opp en måleplan, sier Røysland. Før målingen kan begynne, må fastmerker registrere og ryddes slik at det er sikt. Om nødvendig må det settes ut nye fastpunkter. Dette arbeidet må være gjort før GPS-utstyret kommer til fylket.

GPS-måling fungerer best i åpent terreng med gode siktforhold. GPS-utstyret består av to enheter, en referansestasjon med registreringsenhet som settes opp

på et stativ og mottar signaler fra minimum fire satellitter, og en rover, som bæres rundt i terrenget der det skal måles. Kartdataene som måles inn, lagres i registreringsenheten, og lastes inn i en PC på vegkontoret. Målingene går nå i sanntid. Tidligere måtte dataene korrigeres etter at målingene var gjort. Arbeidet går raskt unna, så sant ikke fastpunktene ligger for langt fra bilveg. Det arbeides for å legge fastpunkter som er lett tilgjengelig fra veg.

– For at GPS-målingen skal fungere, trenger vi signaler fra 4–5 satellitter. Det er et problem at midt på dagen er det få satellitter i en slik posisjon at de kan mottas i vårt distrikt. Vi må derfor sette i gang grytidlig på morgenen, kl. 6, mens det er brukbart med satellitter, og må ta et par timers pause midt på dagen. Målingene i mai foregikk på Brokke-Suleskarvegen, der oppmålingen nå snart er fullført. Det som gjenstår er for det meste oppmåling av veggrunnen. Senere i år skal det måles på rv 42 i Iveland og Evje, og i Birkenes.

GPS brukes ikke bare til oppmåling av ferdige vegprosjekter, men også til utsetting av større vegplaner i terrenget. Noen fylker har eget GPS-utstyr, men Aust-Agder er godt tjent med å dele på et GPS-sett i regionen.



Videokamera tar stillbilder av vegnettet

TRAFIKKAVDELINGENS SPORMÅLEBIL spiller en avgjørende rolle i vedlikeholdet av vegdekkene i fylket. Bilen inngår også i det regionale samarbeidet i region sør og gjør tjeneste også i Telemark. Bilen kjører alle riks- og fylkesveger i begge kjøreretninger to ganger hvert sommerhalvår, først for å måle tilstanden etter vinterens vegslitasje, deretter for å registrere status etter sommerens asfaltarbeid og utbedringer. Data fra målebilen registreres i vegdatabanken, og danner grunnlaget for planlegging av neste sesongs asfalteringsprogram.

Fast mannskap på målebilen er Per Barstad, som kan fortelle at bilen er utstyrt med avansert måleutstyr som gir kontinuerlige data mens bilen kjøres med en hastighet på ca. 50 km/t.

– Sporslitasjen måles med et ultralydapparat, mens vegens jevnhet i lengderetningen avleses ved hjelp av en lasermåler. Bilen måler også kurveradius og vegens tverrfall.

– Vi har savnet et verktøy for visuell registrering av dekketilstanden, med sprekker og krakelering. Nå er vi utpekt som testfylke for et



Formann Per Barstad og Kjell Færås fra leverandøren Datainstrument med videokamera og PC i målebilen.

nytt system for videoregistrering av vegen. Dette skal ta opp kontinuerlig videofilm av vegen samtidig som de andre målingene registreres.

Videosystemet som testes, er levert av firmaet Datainstrument i Bergen. Det består av et videokamera som tar 25 bilder pr. sek. Av dette "grabbes" et bilde for hver 20 m veg, komprimeres, og lagres på harddisken på en PC som er montert i bilen. På PC-en i bilen benyttes det spesielt utviklede dataprogrammet Vidreg, mens programmet Vidkon benyttes på stasjonære PC-er som behandler og arkiverer bildedataene inne på vegkontoret. Programvaren benytter en spesiell datakomprimering, men likevel blir det store datamengder. Det er beregnet at bilder fra hver 20. meter av vegnettet i fylket vil fylle 10–12 GB med harddiskplass. Bildene har ganske god kvalitet, med en oppløsning på 800x600 punkter.

Det er meningen at stillbildene fra vegnettet også kan brukes i andre sammenhenger enn spor/jevnhetsmåling. Bildene viser skader i vegdekket, men viser også avkjørsler, vegetasjon, forhold ved vegkanten osv. og kan uten problemer benyttes i vanlige dokumenter.

Programmet Vidkon gjør det enkelt å finne fram i bildene, som legges i et oversiktlig arkiv med avstandsangivelse.





MEDALJE i Holmenkollstafetten!

MENS FJERNSYNSKAMERAENE lå klistret på Kjell Magne (Bondevik), Kjell Inge (Røkke) og Bjørn Rune (Gjelsten), og Vebjørn Rodal suste forbi i lett driv, kjempet de jevne lag av folket anonymt og beskjedent for en smule ære og en stor bit moro og samhold. John Geir Smeland på mix-laget fikk oppleve stråleglansen fra Kjell Magne da de sto sammen på ve(k)slingsstedet og ventet på stafetten. Smeland stilte seg så nær den folkekjære statsministeren som han bare torde, i håp om å bli fanget inn av kameralinsene. Men på Sporstrevyen fikk vi bare se Bondevik.

Men, beskjedne som vi er, sier vi oss godt fornøyd med årets Holmenkollstafett. Det skarpskodde førstelagets ankermann, Harald Heggland, kunne løpe inn til klar seier i vår pulje, noe som ble høyt og tydelig annonsert på høytaleren inne på Bislett: Vinner av puljen: Statens vegvesen Aust-Agder.

Resultatet var 62.16, over fem minutter bedre enn i fjorårets stafett. Det holdt til 125. plass og medalje! Innsatsen var jevn og sterk, og det oppsatte skjema med et sluttresultat på under 60 min ble fulgt til langt ut i løypa. Bare mot slutten ble sekundene for lange.

Mens flere av de beste løperne i fjor stilte til start både i herreklassen og i mix, hadde det i år meldt seg nok løpere til to separate lag. På den måten var det flere glade trimmere som fikk prøve seg, med vekslende ambisjoner. Resultatet ble her en 336. plass med tida 79,25 – drøyt tre minutter mer enn fjorårets resultat.

Herrelaget hevdet seg godt blant etatens deltakere. Vi måtte imidlertid se oss slått av Vegdirektoratets i.f. som løp inn på 56,43 og Statens vegvesen Akershus med 59,02. Men vi slo Statens vegvesen Oslo med halvannet minutt, og var flere minutter foran Buskerud og Telemark!

– Målet om under en time for herrelaget var muligens noe ambisiøst, alle løp godt, og vi hadde ingen spesielle problemer under vegg. Alle





fant hverandre ved vekslingene, og etter de 9–10 første etappene lå vi foran det oppsatte skjemaet, sier stafettoppmann Karl Sigurd Fredriksen.

– Vi vant vår pulje ganske klart, og kanskje fikk vi rett og slett for lite konkurranse mot slutten. Puljeoppstillingen baseres på siste års resultat og årets lag var betydelig bedre enn dette.

De aller fleste av de gode løperne stilte til start i årets stafett. Samtlige var i god form, men fikk muligens ikke tatt ut sitt maksimale i de korte stafettetappene i høyt tempo.

Holmenkollstafetten er en opplevelse av de sjeldne. Denne gangen var de satt opp felles buss på lørdag morgen, med innlagt teaterbesøk på lørdag kveld. Alle stilte i førsteklases form søndag morgen. De erfarne sørger for å lette seg godt før de forlater hotellrommet. Å få gjort sine saker langs stafettløypa er ingen enkel sak. Det er satt opp noen transportable toaletter, men her er pågangen så stor at du må regne med ventetid på 10–15 minutter. Drevne løpere velger i stedet å stikke seg bort bak en busk eller bak et gjerde.

Skal puste Vegdirektoratet i nakken

Odd Rønnestad er utpekt som oppmann for neste års stafett. Han er allerede i full gang med planleggingen av opplegget for Holmenkollstafetten 1999.

– Vi satser på å stille med både herrelag og mix-lag også neste år. Og målet er at herrelaget skal greie det vi ikke helt nådde i år: Å løpe på under en time.

– Hvordan vil du greie det?

– Vi må satse på enda flere fellestreninger med intervalltrening for å få opp hurtigheten. Men først må vi hvile ut etter årets innsats. Egentrening er også viktig. Men allerede over nyttår må vi sette i gang med hard fellestrening. Da tror jeg vi skal greie å puste Vegdirektoratets lag i nakken. Å slå dem er kanskje ikke helt realistisk ennå.

Rønnestad vil satse på fellesreise med overnatting og kulturtilbud på lørdagskvelden for dem som ønsker det. De som vil reise på søndag morgen, ordner det med personbiler. Det er allerede tatt kontakt med sentrumshoteller for å få plass under stafetten.

– Hvilke ambisjoner har du selv for neste års stafett?

– Jeg vil satse på å løpe meg inn på førstelaget! Men det vil kreve kvalitetstrening i store mengder å ta kampen opp mot de yngre løperne.





Flotte kultur- dager på Vegmuseet



**Fra
Sørlandsporens
utsendte
medarbeidere
John Einar
Myhren og Trine
Conradi**



- der skulle vi ha vori, Kal!

Vegvesenets første kulturdager var en fantastisk opplevelse, forteller oppstemte deltakere like etter at de kom hjem sent søndag kveld 21. juni. 45 utstillere og menige tilskuere reiste i buss fra Aust-Agder til Norsk vegmuseum ved Hunderfossen, og opplevde utstillinger, sang, spill, dans, revy og teater, samt diverse mat- og drikkekultur, med mye mere.

Lørdag var det høytidelig åpning ved vegdirektøren og tale av samferdselsminister Odd Einar Dørum. Her spilte det store felleskorpset, der Anne Sofie Samuelsen deltok med sin trompet. Dørum var imponert over engasjement og motivasjon og mente dette måtte være verd en Fatima-overskridelse.

Aust-Agders deltakere gjorde seg godt bemerket med t-skjorter designet for anledningen med Borgny Thorsens nydelige blomsterakvarell som motiv. Vår stand var plassert like ved inngangen og våre utstillere fikk derfor stor oppmerksomhet.

Det var rene OL-stemningen hele døgnet rundt. Det var umulig for alle å få med seg alt. Søndag morgen var det friluftsgudstjeneste med vikarprest Berge Furre. Det fortelles at knivmaker Nikolai Lyngroth likte seg så godt at han ble igjen tre dager for å turiste i området!



Pensjonistene på Telemarks-tur

Dagstur i Vegvesenets pensjonistforening – til Telemark, og slusetur den 26. mai –98.

Vi startet som vanlig fra Skarpnæs kl. 0800. Vi kjørte E 18 til Brevik, og videre rv. 36 til Ulefoss.

Av ca. 100 medlemmer ble bare 24 stk. med på turen. Denne gangen ble det regn og kaldt.

Industrien ved Ulefoss vokste opp omkring de vandrevne oppgangssagene fra 1500-tallet. Og Ulefoss Jernverk fra 1657. Ulefoss har vært dominert av Cappelen på sørsiden av elva, og av Aal på nordsiden.

Familien Cappelens herregård ble oppført i 1850. Her bodde landskapsmaleren August Cappelen fra 1835. Han streifet rundt i skogsområdene og fant motiver til sine malerier. Minnesøylen med portrettrelieff som står i parken er utørt av Dyre Vaa.

Virksomhetene og fosserettene ble kjøpt av Diderik Cappelen i 1835. Folk bosatte seg på de to sidene av elven.

De på nordsiden ble kalt "sagflis". Her drev Aal sagbruk. Mens folk på nordsiden ble kalt "kørps", av det franske ordet "corps", (arbeidskorps), eller "korp", som betyr ravn, fordi de som arbeidet her ble svarte som raven av jern. Dette var det familien Cappelen som eide.

Folk før satte historiske navn på stedene. Ikke som her i Arendal som Terneveien og Liljeveien. Det har vel aldri vært terner og liljer langt inn i byggefeltene.

Men så skal vi ombord i "Victoria", og vi skal opp i alle slusene. Det var godt å komme ombord til kaffi og litt mat. Vi kommer igjennom Eidsfoss sluser, her tok noen en spasertur på 20 minutter til Vrangfoss slusene. På en av husmannsplassene ved Eiestrand ble Peder Soelvoll født. Han var en radikal samfunnsstøttemann i 1830-årene. Han var redaktør av "Statsborgeren", og "Fedrelandsvennen". Han var den første som brukte skandalene som politisk kampmiddel.

"Fanden var mindre fryktet enn P.Soelvolls avis "Statsborgeren"..." sa Henrik Wergeland, som overtok avisen etter ham. Vrangfoss ble et nesten uløselig problem for fløtingen, derav navnet. Slusene ble bygd i omkring 1890-årene.

Navnetrekkene til Oscar den II, og Prins Eugen er hugget inn i fjellet her etter et besøk i 1893.

Ved Lunde går vi ombord i bussen igjen, og vi skal til Bø Hotell. Her fikk vi nydelig koldtbord, for nå var vi sultne.

Vi skulle ha stoppet litt i Bø sentrum, og vi skulle ha vært til Lifjell, men skyene var fortsatt grå og regntunge. "Regntung var dagen da solen

fikk se den, sorgen har tårer, det samme har gleden"...

Og skrøner og historier ble fortalt, til stor latter, om ikke tårer. Vi kom til Morgedal, til Skimuseet. Vi var to, + sjåføren som ble igjen i bussen. Og i tankene ble vi med fru Holmgren på en tur hun hadde hatt til Japan. Litt av en forandring fra de Norske fjell i syningom. Kanskje kan en som var med til det timelange besøket i museet, fortelle om det en annen gang.

Sjåføren fra R.T.B. loste oss sikkert frem hele dagen.

Takk for turen!

Hjørdis Holand



14 pensjonister møttes torsdag 2. april til pensjonistforeningens første pensjonisttreff i vegkontorets kantine.





Klenodier forsvarlig sikret

Da rasteplassen på Østerholtheia ble åpnet for et år siden, overrakte vegsjefen i Telemark, Olav Sætre, en støpejernsplate med påskriften "GLEM IKKE AT HESTER TRENGER HVILE" til fylkesmannen i Aust-Agder, Hjalmar I. Sunde. Fylkesmannen leverte skiltet videre til Statens vegvesen Aust-Agder ved trafikksjef Gunnar Lien. Gaven omfattet også diktet som er gjengitt på denne siden. Nå er plata montert på rasteplassen, sammen med en plakett som forteller om åpningen av rasteplassen. Det er også satt opp en gammel hestetro som stammer fra de indre bygder i fylket, men som i senere tid har stått utenfor vegkontoret. Formann Kay Fjell som har det daglige tilsyn med rasteplassen, kan forsikre at disse klenodiene er forsvarlig forankret og boltet. Antikvitetsjurer, som det dessverre er noen av langs

"Glem ikke at hesten trenger hvile"

Med takk og glede imot jeg tar
et minne fra hestens drikkekar.
Skiltet med "Husk at hesten trenger hvile"
er også et budskap til den som vil bile.
Mange er hestene foran rattet,
så trykket på gassen må være fattet.
Nyveien som vi åpner i dag
kan være en sikring av ypperste slag
Men frister traseen til klampen i bann,
så strider det sterkt mot all sikkerhets ånd.
Poenget det er å kjøre som presten,
og hele tiden tenke på nesten.
Vi har ingen grunn til å stå der og smile
av at mekaniske hester og trenger hvile.

Lars Chr. Sande, 1. juli 1997

vegene, er med dette advart.
For en tid siden forsøkte en kar
midt på dagen, og med
profejonelt utstyr, å stjele en
tilsvarende vanntro som sto ved
vegen på Vegårshei. En
forbipasserende lurte på hva
som foregikk, og mannen
forsvant da fra stedet i en viss
fart. Vanntroa er nå tatt hånd
om på Akland vegstasjon, og vil
ikke bli satt opp igjen før den er
sikret mot tjuver.