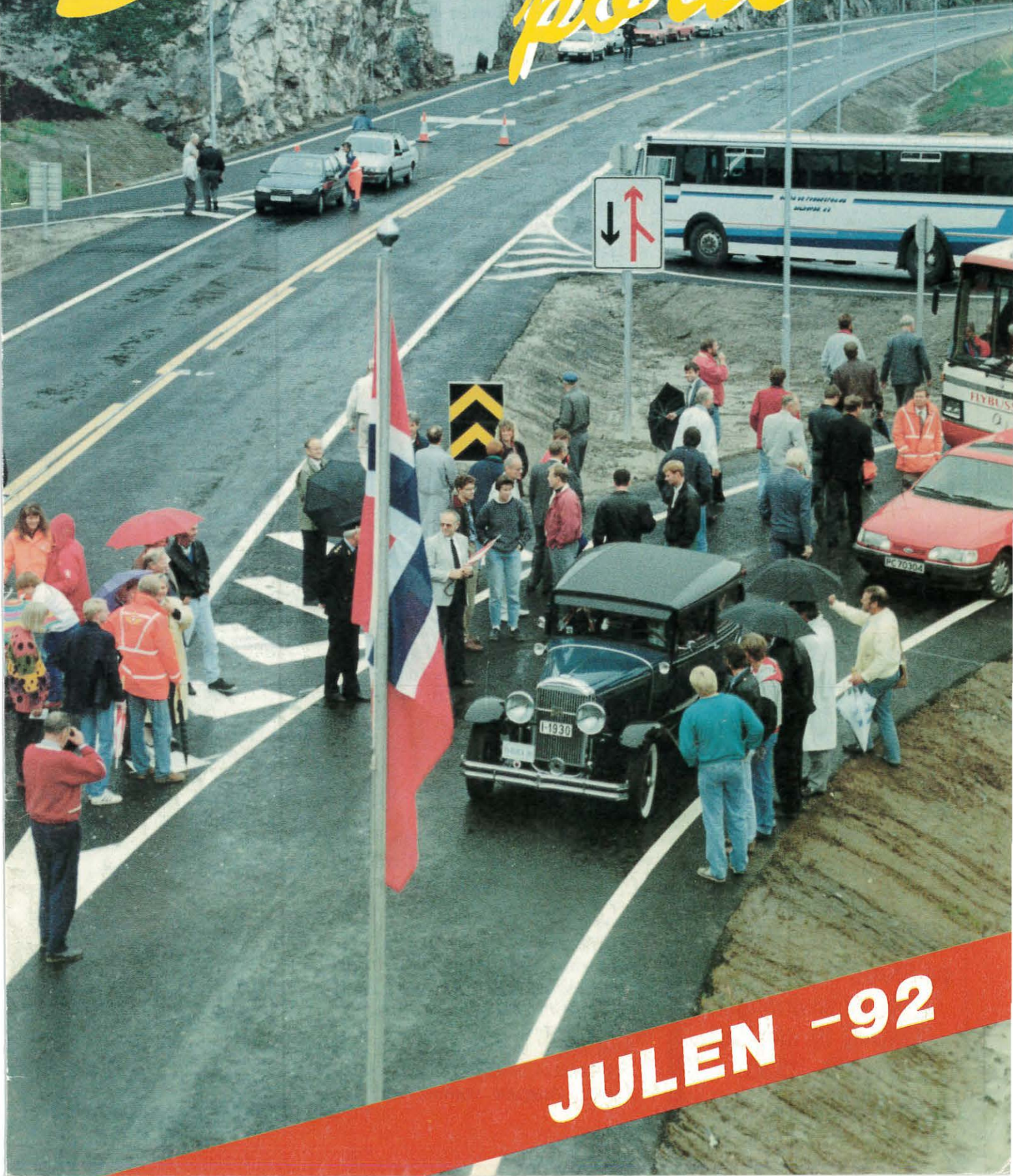


BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN

AUST-AGDER nr. 3 - 1992



Sørlandsporten



JULEN -92

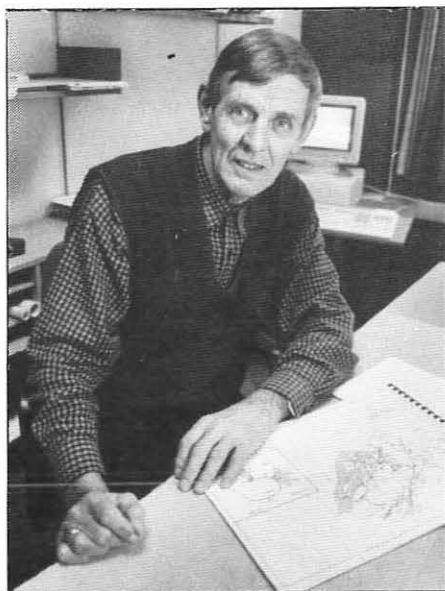
SØRLANDS-PORTEN

har passert 20 år!

Det var Samarbeidsutvalget som fremmet ideen om å utgi egen bedriftsavis.

Den første ble utgitt i 1973 - og het da KONTAKT. Men allerede neste nummer hadde endret navn til SØRLANDS-PORTEN, - etter forslag fra ass. vegsjef O. Dukefoss.

Frem til 1982 fremsto avisen i A-5 format, da den presenterte seg i A-4 format fra og med nr. 2/82. Pr. idag er utgitt 57 nummer, varierende fra 2-4 pr. år.



Fra 1973 til og med 1981 var John Einar Myhren og Mads Krogh redaktører.

I perioden frem til 1984 var MK "enerådende" som redaktør, for da å gi ansvaret til et Redaksjonsutvalg med Tone Kolbenstvedt som sjef.

Siden 1988 har ansvar for redigering og lay out ligget på frilansjournalist Ottar Johansens skuldre, med varierende bistand av et redaksjonsutvalg.

MK er den eneste som har vært med siden starten, i det han fortsatt er tilknyttet bedriftsavisen som medlem av redaksjonsutvalget, etter at han i 1984 fraba seg vervet som redaktør.

VI GRATULERERER:

Helle Wold Iuell	60 år	21. januar
Torbjørn Borgi	50 år	4. mars
Gustav Guttormsen	50 år	25. mars

Tone Kolbenstvedt i Vegdirektoratet

Konsulent Tone Kolbenstvedt på vegkontoret er engasjert av Organisasjonskontoret, Vegdirektoratet fra 1. juli i år frem til 1. juli 1993.

Hun vil først og fremst arbeide med årsplanlegging og SLP (sentralt lederopplæringsprogram). Avd. ing.

Per Yngve Knudsen fra biltilsynet fungerer i hennes stilling, tre dager i uken. Han vil være sentral i KRØSUS-opplæringen.

Hyggelig takkebrev

Det er vel helst når noe er galt at vi i vegvesenet "får høre det"! Derfor er det ekstra hyggelig når posten blir åpnet, og vi finner en hilsen som denne:

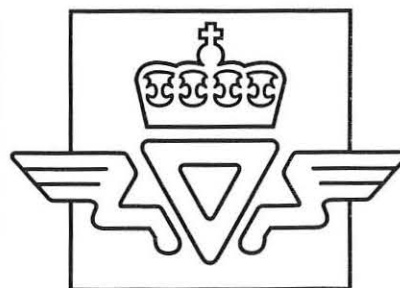
VEDR. RV 403

På vegne av Iveland kommune vil jeg takke for utførte vedlikeholdsarbeider på RV 403 i sommer, og gratulere med et flott resultat.

Med hilsen

IVELAND KOMMUNE

Brynjulf Aagesen ordfører



Sørlands-Porten

Nr. 3 - desember 1992

Bedriftsavis for Statens Vegvesen, Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret,
Postboks 173, 4801 Arendal

Redaksjonsutvalg: T. Conradi,
H. Colbjørnsen, J.G. Andersen,
K. Birkeland, R. Nielsen, T.R.
Rasmussen, M. Rike, M.
Krogh.

Reportasjer: Mads Krogh og
Ottar Johansen.

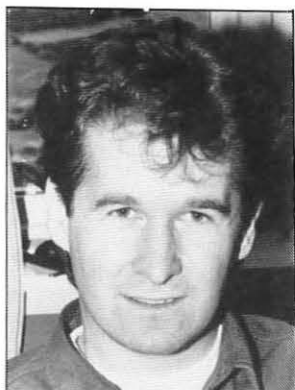
Redigering, lay out, sats og
ombrekking: Ottar Johansen,
Frilanserne på Sørlandet

Repro, montasje og trykk:
Mæland Offset a.s.

Opplag: 900

Vi minner om at
JULETRIFESTEN
på SKARPNES VEGSEN-
TRAL vil bli arrangert
SØNDAG 10. JANUAR
1993 KL. 15,30.

Mange søkere til nye stillinger



Det er den 25-årige Jan-Ove Stave som ble ansatt i stillingen som konsulent/økonomisk saksbehandler etter Arne Holt som gikk av for aldersgrensen tidligere i år.

Jan-Ove kommer fra Stadt, og tok eksamen artium - samfunnsfaglig linje - i 1986. Frem til 1988 var han DH-kandidat i transportfag ved Molde DH før han i 1989 tok DH-eksamen i rettslære. I 1989-91 tok han siviløkonomutdannelse i Bodø, og fullførte i denne perioden også et NKS-kurs i skatterett.

Av hele 75 søkere ble Jan-Ove Stave foretrukket, og takket ja til stillingen som han tiltrådte den 1. august i år.

Vi ønsker Jan-Ove velkommen til Aust-Agder, og lykke til i arbeidet!

Etter at fristen for "Midlertidig stilling som driftsansvarlig for EDB" gikk ut, lå det hele 35 søknader på ansettelsesrådets bord.

Stillingen er et engasjement for 2 år, og ansatt ble fra 29.6. i år 22-årige Frank Bjelland fra Brekka i Moland.

Han har eksamen artium fra 1988, og senere tre års utdannelse ved datateknisk linje på Agder Distriktshøgskole.

Også han ønskes hjertlig velkommen i etaten, og lykke til med jobben!



Jens Ragnar Larsen har frasagt seg jobben som andre driftsansvarlig for edb. Hans stilling er lyst ut internt.



Vår nye vegdirektør

Vegdirektør Eskild Jensen gikk av for aldersgrensen den 1. september. Fra samme dag overtok etatens "nr. 2", teknisk direktør Olav Søfteland, som vår nye vegdirektør.

Olav Søfteland er født den 08.11. 1937, og ble utdannet ved Norges Tekniske Høyskole i 1960.

Sin karriere i vegvesenet startet han samme år som ekstrainingeniør ved Hordaland vegkontor. Som avd. ing. I ble han ansatt i Vegdirektoratet i 1967. Her steg han i gradene til overing. I, til han i 1973 ble driftsjef ved Hordaland vegkontor.

Fra 1978 til 1981 var han veggjef i Buskerud, da han fikk stilling som trafikkdirektør i vegdirektoratet. Fra 1990 har han vært teknisk direktør samme sted, inntil han tiltrådte som vår nye veggjef den 1. september i år.

Søfteland er fra Os ved Bergen, og sønn av en vegarbeider. Her i Aust-Agder kjenner vel de fleste han best fra åpningen av EV 18-parsellen Østerholtheia-Brokeland i 1989 da han på vegne av vegdirektøren endelig kunne åpne den nye parsellen.

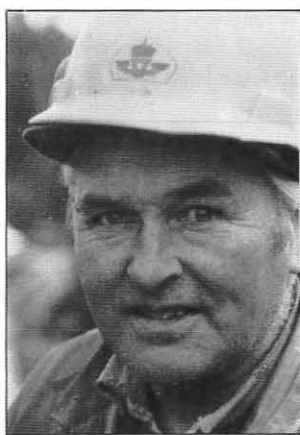
Til minne om Leon

Det var med stor sorg vi mottok meldingen om at du ikke lenger var blandt oss. Du arbeidet i Aust-Agder vegvesen i 37 år. Vi som lærte deg å kjenne gjennom mange av disse årene vil minnes deg som en solid og god arbeidskamerat.

Du klaget aldri, selv om vi i ettertid har fått vite at din helse ikke var god. Likevel sto du på for fullt, og sparte deg aldri.

Vi vil minnes deg med respekt og taknemlighet.

Arbeidskamerater



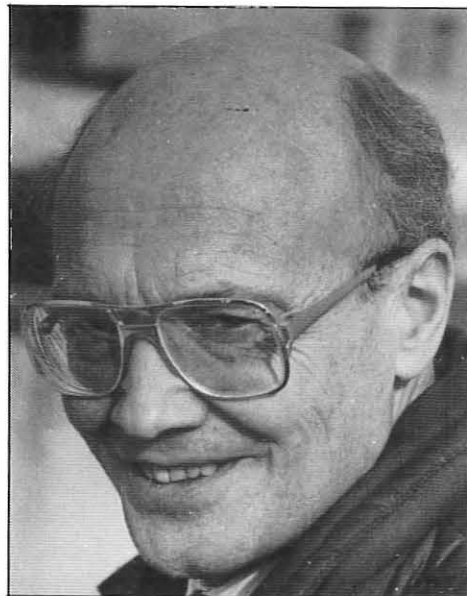
Over 50 vil bli informasjonsmedarbeider

Til den nyopprettede stillingen som informasjonsmedarbeider har det meldt seg over 50 søkere. 18 av søkerne er kvinner. Blant søkerne er det stor variasjon i kvalifikasjoner og bakgrunn. To av søkerne er ansatt ved vegkontoret. Behandling-

en av søknadene pågår og det vil ennå ta noe tid før ansettelsen er klar.

Sigurd Kløvfjell vegmester

Sigurd Kløvfjell har sluttet som oppsynsmann i anleggsavdelingen og har begynt i sin nye stilling som vegmester ved Åmli vegstasjon.



7 Statens vegvesen har vi som forvaltere og entreprenører en rekke interessante og meningsfulle oppgaver. Det går på planlegging - bygging og drift av riks- og fylkesvegnettet, samtidig med at vi skal holde et øye med føreropplæring m.v. og kjøretøyene som beveger seg på vegnettet. Alle i vårt samfunn er i større eller mindre grad berørt av det vi steller med. For oss gjelder det til enhver tid å ha antennene ute og finne vår plass i samfunnet.

VIDERE som en **KONKUR-** **RANSE-** DYKTIG etat

Plansiden har det ikke så enkelt for tiden med sterk motbør når det gjelder plassering av nye traseer. Det er da heller ikke overraskende - hvem vil ha en støyende riksvegtrafikk i umiddelbar nærhet av hjem og nærliggende rekreasjonsområde? På den annen side, vårt samfunn - slik det har utviklet seg, må ha et effektivt transportsystem. Det er lett å hevde at vi nå må satse mer på sjø- og skinnegående transport, men det må være praktiske og økonomisk forsvarlige løsninger. I vårt fylke uten storbyer og med et begrenset antall innbyggere vil vegnettet være det primære i lang tid framover.

I planleggingsfasen har vi et kontinuerlig samarbeide med andre etater - der miljøsidene er godt representert. Men i sluttfasen har det likevel lett for å skjære seg. Da er det ikke annet å gjøre enn å vise tålmodighet, og gripe tilbake i planleggingsprosessen. Våre planleggere står i dag overfor store faglige utfordringer i et fagområde med mange kryssende interesser og krav om gode samarbeidsevner.

Arbeidet på anleggs- og driftsiden er mer av "maskinmessig" karakter. Når det formelle med planer og grunnverv er avklart, ser det ikke ut til å være noe som stopper opp. E 18-parsellen ved Tvedestrand som ble åpnet 14. september i år er av god kvalitet og vi ligger på landstoppen når det gjelder driftsavdelings spørreundersøkelser om hvor fornøyde trafikantene er med vårt vedlikehold av vegene. Vi kan også registrere at vi i vegarbeidsdriften i vårt fylke for tiden har meget gunstige tall for sykefraværet. For de tre første kvartalene i 1992 ligger vi på ca. 4 %. Landsgjennomsnittet er 6,4 %.

For 1992 er det innført endringer i budsjett- og avregningssystem for maskinforvaltningen. Hensikten er blant annet at vår konkurranseevne skal styre vår driftsform og anskaffelse av maskiner. 2. tertialrapport for 1992 viser at våre konkurranseutsatte maskingrupper går med noe overskudd. Etter årsskiftet skal dette overskudd kunne brukes til innkjøp av nye maskiner. Våre maskiner som ikke er i konkurranseoppdrag skal fortsatt gå til selvkost. I St.prop. nr. 1 (1992-93) fra Samferdselsdepartementet foreligger det forslag om at det gis anledning til å låne midler fra det enkelte riksveganlegg til innkjøp av anleggsmaskiner som ikke finnes på det private marked til konkurransedyktige priser. For øvrig innebærer budsjettforslaget for 1993 en fortsatt nedbygging av vegvesenets egen maskinpark og økt bruk av private entreprenører og økt innleie av biler og maskiner i vegarbeidsdriften. Også for 1993 skal maskinforvaltningen på landsbasis føre kr 100 mill. tilbake til statskassen.

Vi lever i en brytningstid med endrede rammebetingelser og EF-direktiver. Nå i overgangsfasen er det vanskelig å si noe kort og fornuftig om dette, men biltilsynet kommer kjapt i gang innenfor sitt saksområde fra det tidspunkt EØS-avtalen måtte tre i kraft. Noe av det første som vil skje, er at reglene for kjøretøykontroll harmoniseres i hele EØS-området og med virkning for oss allerede fra 1993. Den tekniske kjøretøykontroll vil bli utvidet og gjennomført i fri konkurranse mellom Statens vegvesen/biltilsynet og private verksteder og testestasjoner. Brukskontrollen som i dag bare kan utføres av biltilsynet vil også bli sterkt utvidet.

Når det gjelder informasjonssiden, ser vi nå fram til å få en egen medarbeider som kan gå inn i et for oss noe forsømt område. Vedkommende vil formelt bli ansatt ved administrasjonsavdelingen, men vil få et bredt kontaktnett internt i etaten og ut til andre statsetater, fylke og fylkeskommune.

I forlengelsen av målstyring og omorganiseringen av Vegdirektorat og vegkontorer kommer nå det nye økonomistyringssystemet KRØSUS, som skal erstatte dagens 20-årige PBR-system. Med det nye system som skal kjøres og drives lokalt, vil vi få en bedre dokumentasjon av oppnådde resultater. I overgangsperioden 1992/94 vil det stilles store krav til våre dataspesialister.

Gjennom året har vi i fagsjefgruppen - etter beste evne - søkt å fylle på med kunnskaper som kan sette oss i bedre stand til å utføre vår lederrolle. I november hadde avdelingslederne pluss en representant fra hver av avdelingene en samling i Mandal der vi gikk inn på temaet konfliktbehandling. Ømtålige emner er ikke alltid lette å ta opp. Det beste er naturligvis å ta problemene i forkant før det har gått for langt. Men når det først har oppstått en vanskelig situasjon, skal vi være oppmerksomme på at en konflikt-situasjon kan være en kilde til konstruktive prosesser, om vi håndterer saken brukbart.

Vår nye vegdirektør Olav Søfteland tiltrådte 1. september 1992. Han har meget solide røtter i vegetaten, og bør ha de beste forutsetninger for å føre oss videre som en konkurransedyktig etat.

Til slutt vil jeg takke for god innsats gjennom året - og ønske dere alle - yrkesaktive og pensjonister med familie en riktig god jul og et godt nytt år.

Harald Gjerstad

Innhold:

- s. 2: Sørlands-porten 20 år
- 3: Nytt om navn
- 4: Vegsjefen
- 6: Aust-Agder best
Kopi av kulturskatt
- 7: Aust-Agder best
Bedriftshelsetjenesten
- 8: Miljøvennlig mur
Stabbestein pynter opp
- 9: Brøyting på Lillehammer
- 10: Dynamittsalvene drønner
- 11: Anlegget som har alt
- 13: Seismikk i Blødekjær
- 14: Ny veg til Øynaheia
- 15: Da kløv ble avløst
- 16: EØS-avtalen
- 17: Kjønnssammensetningen
- 18: Informasjon om Krøsus
- 19: Nye gang/sykkelveger
- 20: Rannekleiv-Temse
- 23: Lunde-Rømyr
- 26: Farlig E 18
- 28: Førerkort fra 1928
- 29: Dagens trafikkregler
- 30: Akland vegstasjon
- 33: Hedersfloss
- 34: Fra anleggsslusk
- 36: Slapseplog
- 37: Vegvesenets
designhåndbok
- 38: Samarbeid pågår
- 39: Justering av førerkort
- 40: Pensjonisttur
- 41: Velferdstur
Nye regler for lån
- 42: Asfalt-golfer
- 45: Sørland-Sporten
- 46: Flytting av hus
Julekryssord
- 48: Slik skal vi se ut

Aust – Agder best i vedlikehold

Aust-Agder best i landet i sommervedlikehold, meldes det kort før redaksjonsslutt. Med vedlikeholds nivå på 1,96 topper vi igjen sommerens brukerundersøkelse, som for Aust-Agder omfattet Skarpnes, Evje og Birkeland.

Brukerundersøkelsene viser en jevn bedring i vedlikeholds nivå. Den første undersøkelsen, i 1990, der Akland og Åmli område var med, ga et vedlikeholds nivå på 2,06. I sommerens undersøkelse var nivået steget til 1,96.

De gode resultatene gjelder riksveger. Når det gjelder fylkesveger og kommunale veger er publikum mer kritisk, men mener likevel at nivået er i overkant av "brukbart".

- Om vi klarer å opprettholde dette nivået, er bl.a. avhengig av bevilgninger. Det er dem som mener at det koster mer enn det smaker og publikum må ta til takke med et

noe lavere nivå. Generelt er publikum godt fornøyd, noe som bl.a. skyldes at vi har lagt vekt på å etterkomme deres ønsker, sier overing Tormod Frøysnes i driftsavdelingen.

Ved en samling på nyåret skal det tas stilling til om brukerundersøkelsene skal fortsette. Spørsmålet har vært til høring i fylkene. Aust-Agder går inn for undersøkelse

se hvert tredje år, andre fylker mener hvert fjerde år er nok.

Vegmester Kåre Karlsen ved Skarpnes vegstasjon, som kom aller best fra undersøkelsen, tror asfaltavdelingens satsing på vedlikehold av vegdekket er hovedforklaringen på at Aust-Agder har gått til topps. Fylker som har dårlig vegdekke kommer dårligere ut, sier han.

Kopi av kulturskatt

Fredag 29. mai ble noen helt spesielle vegskilt "avdukket" på fylkesvegen Brokke-Suleskar. Det var Hallvard Bjørgum som i sin tid fremstod med ideen om å sette opp kopier av kulturskatten "Stavkirkeportalene fra Hylestad". Portalene er kopiert i naturlig størrelse, d. v. s. at de er ca. 2 meter høye og 55 cm. brede.

Da vegvesenet mottok søknad om å sette opp portalene, måtte vi ærlig innrømme at vi aldri hadde vært bort i noe liknende. Derfor kunne vi heller ikke legge frem paragrafer som satte forbud mot å bruke Hylestad-portalene som "vegskilt"!

Sagnet forteller at portalene opprinnelig kommer fra Sirdal, og at det var to eller tre søstre som skulle ha laget dem på 1200-tallet. Portalene var plassert i den gamle Bjørgum stavkirke fra 1664-1838, da kirken ble revet. De ble senere solgt på auksjon og havnet på gården Rike i Valle. Der ble de funnet av innsamlere og fraktet til Oslo rundt 1900. Idag er originalene plassert ved Olsoksamlingen samme sted. Ser vi på bildet av portalen som er gjengitt, vil vi finne at motiv nr. 3



nedenfra er det samme som er gjengitt på den norske 50 krone-seddelen!

At det i ettertid har hersket tvil om portalenes plassering er den rette, skal ikke stikkes under stol. Men at de - ved hjelp av f. eks. opplysningskilt, og plassert et sted turisterne gis anledning til å stoppe opp og studere dem nærmere - vil bli en attraksjon, er i alle fall sikkert!

Sørlandsporten nr. 3 -1992

Sinte bilister med alvorlige trusler :

– Saltbilen skal sprenges i lufta!

Det er kjent at meningene om salting på vegene er delte. Dette har nå kommet sterkt til uttrykk i form av direkte trusler mot saltbilsjåførene, forteller vegmester Kåre Karlsen ved Skarpnes vegstasjon.

- Truslene er framsatt gjentatte ganger over saltbilens radiotelefon. Truslene har dels vært anonyme, dels har oppringeren navngitt seg så utydelig at det ikke har vært mulig å oppfatte. Trusler er framsatt flere ganger og sannsynligvis av flere personer. Den alvorligste trusselen gikk på at saltbilen skulle bli sprengt i lufta.

- Vi vet ikke hvor alvorlig trusler som dette skal oppfattes, men det er trusler framsatt mot offentlig tjenestemann i tjeneste, og vi har derfor kontaktet lensmannen i det aktuelle distriktet. Uansett hva som ligger bak, så er det utrivelig for saltbilsjåførene å bli truet under utførelse av pålagt arbeid.

Aust-Agder best i sykefravær

I siste nummer av Sørlands-porten kunne vi fortelle at ansatte i vegarbeidsdriften i Aust-Agder er best av samtlige fylker når det gjelder sykefravær. I første kvartal i år ble det registrert et sykefravær på 3,4 pst., mot et landsgjennomsnitt på 7,3 pst. Det viser seg at Aust-Agder har beholdt lederstillingen også for andre og tredje kvartal, med ca. fire prosent fravær, mens gjennomsnittet på landsbasis er 6,4 pst.

Nå foreligger også statistikk for sykefravær i 1991, som viser at Aust-Agder også da lå i tet med et fravær på 4,7 pst, mot et landsgjennomsnitt på 6,8 pst.

Arbeidsmiljøutvalget tar dette opp i et rundskriv og peker på at topp-plasseringen er et resultat av en svært god trend som Aust-Agder har vært inn i de siste årene. Det er mange årsaker til at vi er i norgestoppen, heter det i rundskrivet, la oss glede oss over at på et så viktig felt, er vi av de beste, og vi

er også blant de beste når det gjelder arbeidsulykker.

Arbeidsmiljøutvalget vil imidlertid ikke slå seg til ro med dette, og håper på enda bedre resultater. Et virkemiddel er rapportering av nesten-ulykker, mener utvalget, og setter nå i gang en aksjon for dette. Nesten-ulykkene skal rapporteres på samme skjema som ulykker, men NESTEN skal skrives med store bokstaver øverst til høyre på forsiden. AMU vil starte rapporteringen så smått med en

Bedriftshelsetjenesten satser på forebyggende virksomhet

Statens Vegvesen i Aust-Agder er medlem i Bedriftshelsetjenesten Sør. Kåre Aasen overtok i vår som bedriftslege. Bedriftshelsetjenestens medlemsbedrifter, med Vegvesenet, Aust-Agder kraftverk, Televerket og Posten som de største, har til sammen ca. 2700 ansatte.

Dr. Aasen peker på at mange forhold kan spille inn på sykefraværstatistikken. Alderssammensetningen kan gi store utslag, likeså noen få langtidsfravær.

- Bedriftshelsetjenesten skal hovedsakelig satse på forebyggende virksomhet, men vi driver også med tradisjonell helsekontroll. Det er vår målsetting at alle skal inn kontroll annethvert år, spesielt utsatte grupper hvert år.

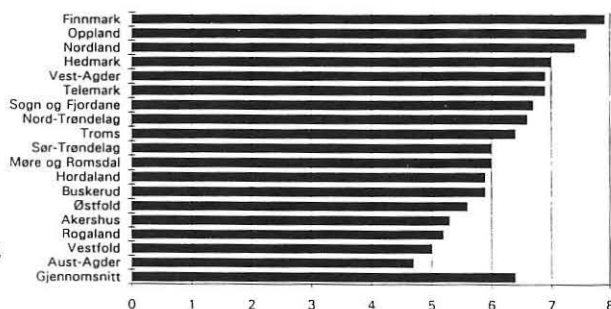
- De fleste arbeidstakere er jo friske, og det er sjelden vi finner noe av betydning i en helsekontroll, sier dr. Aasen. Det viktigste med regelmessig innkalling er at vi blir kjent med folk og får hvordan de har det i arbeidet. Arbeidstakerne har også anledning til å kontakte

oss, om de har helseproblemer som de mener hjar forbindelse med arbeidet. Vi skal imidlertid ikke drive vanlig legebehandling. Til det må folk gå til sin faste lege eller kommunehelsetjenesten.

I vår forebyggende virksomhet rundt på arbeidsplassene spiller også vår fysioterapeut og vår yrkeshygienider en sentral rolle. Bedriftshelsetjenesten har en periode slitt med underbemanning, og ikke fått tid til alle oppgaver. Bl.a. er det meningen å besøke alle ansatte ute på arbeidsplassene en gang hvert år. Men med mange medlemmer og utallige utestasjoner, kan det bli vanskelig å rekke alle.

Når det gjelder Vegvesenets folk, er vi spesielt påpasselig med hørselsskader. Hørselvern er bør jo være selvsagt. Ellers skyldes mesteparten av sykefraværet rygg- og belastningsskader. Arbeidsmiljøet er selvsagt av stor betydning - folk som trives på jobben tåler bedre en skavank enn folk som mistrives. Jeg

Sykefraværssrate for fylkene 1991



gang, men aksjonen starter for fullt fra 1.6. 1993.

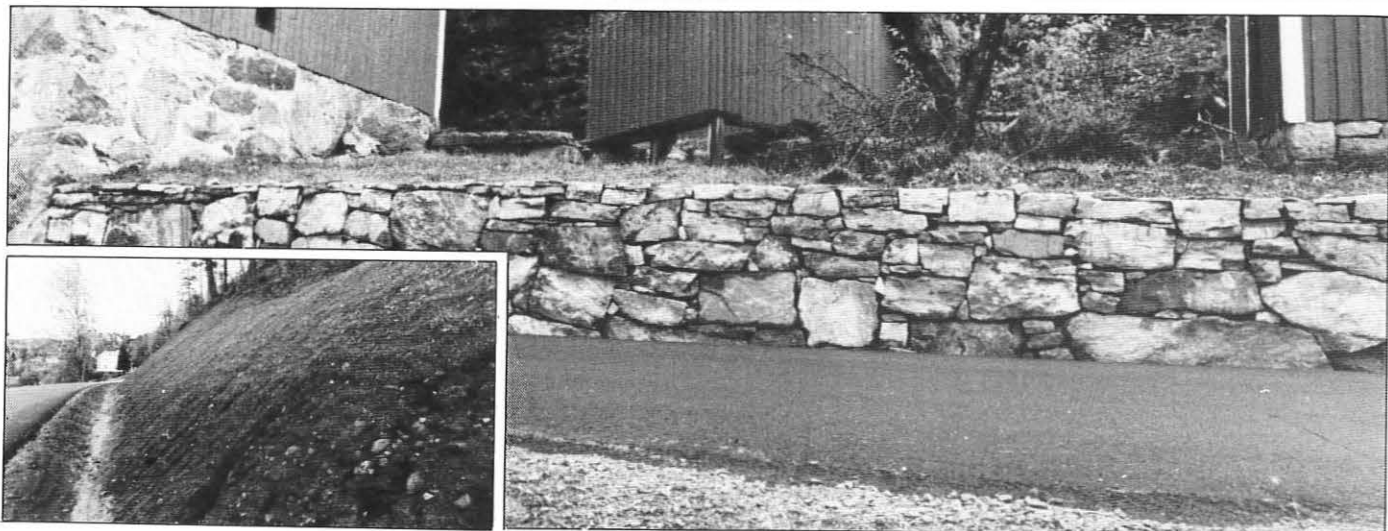
Det kan være litt flaut å rapportere feil og tabber. Men vi tror at det er mye vi kan lære av egne nesten-ulykker og dette kan bidra til å redusere virkelige ulykker og dermed gjøre sykefraværet enda lavere, går det fram av rundskrivet.

har inntrykk av at Vegvesenet er flinke til å legge forholdene til rette slik at folk klarer seg så lenge som mulig i jobben. Mange arbeider i biler og på maskiner. Utstyr er blitt bedre med tida, men det er klart belastende å sitte hele dagen i en maskin. Muligheten for variasjon i arbeidet er viktig.

- Men er folk utslitt etter 40 år i tungt arbeid, er det kanskje ikke så mange alternativer. Da kan lønningen være uførhetstrygd.

- Gir du råd om et sunt levestett?

- Til en viss grad, men uten å være for moraliserende. Alle vet at det er usunt røyke, spesielt om du har en støvfull jobb. Alle vet også at det er viktig med en viss mosjon for folk som har et stillesittende arbeid. Jeg ser ingen grunn til å forme folk om dette dersom de ikke selv bringer det på bane. Derimot legger jeg vekt på at de ikke skal gå med problemer på arbeidsplassen, men ta dem opp med en gang slik at de kan løses på et lavest mulig nivå. Det er klart at den som går med en konflikt over lengre tid, kan få smerter både i rygg, nakke og skuldrer, det henger sammen.



Miljøvennlig mur på Bøylefossvegen

Under utbedringsarbeidene på fylkesvegen Hurv-Bøylefoss, måtte bl. a. en tørrsteinsmur mellom eksisterende veg og et uthus ved Bøylestadgården rives for å oppnå tilstrekkelig vegbredde forbi gården. I planene var foreslått ny, støpt mur i flukt med uthuset, mens

grunneieren ønsket fortsatt tørrsteinsmur.

Opprinnelig var avtalen at grunneier selv skulle sette opp muren, mens vegvesenet skulle bekoste utgiftene etter den pris en støpt mur ville koste.

Under arbeidets gang fant vegve-

senet det billigere å sette opp tørrsteinsmuren selv, og resultatet er blitt både miljøvennlig og til grunneierens tilfredshet.

I forlengelsen av tørrmuren på begge sider av uthuset er skråningene av løsmasser "kledd" med plastduk og sådd med gress. Dette var nødvendig fordi skråningshellningen er brattere enn normalt, noe som måtte gjøres p. g. a. vegutvidelsen og vegetasjonen i området.



Stabbestein pynter opp kommunal veg

Da vegvesenet i år bygget om en kommunal veg langs E 18 ved V. Vallesverd, med avkjørsel fra rv. 401, var det planlagt å montere guard-rail på fyllingskanten ut mot fjorden.

Velforeningen på Trøe ytret imidlertid ønske om å få satt opp "gammeldagse" stabbestein på den

ca. 190 meter lange strekningen. Vegvesenet imøtekom velforeningen i dette ønske, selv om det i utgangspunktet burde ha vært Lillestrand kommune som var rette instans til å dekke merkostnadene, en fordobling i forhold til det planlagte.

Bortsett fra stein fra anlegg, måt-

te man helt til Herefoss for å få tilstrekkelig med "stabb" til hele strekningen. Hver enkelt stein ble gravd ned med feste i vegkanten, og på toppen ble montert gjennomgående rekkverk.

Bakgrunnen for omlegging av den kommunale vegen, var en meget stygg avkjørsel like ved en skjæring på E 18, og sammen med plasseringen av det nye stabbesteinsrekkverket er det ferdige resultatet blitt utmerket, og til stor glede for trafikantene.

Leif Sveen i spissen for austegder som vil delta på vegvesenets OL-lag:



Vegdirektoratet har bedt om mannskaper fra hele landet til en ekstra innsats under OL på Lillehammer i -94. Det viser seg at interessen for en slik tjeneste er stor også i Aust-Agder. Ved Skarpnes vegstasjon er det ni av 13 maskinførere som har meldt seg interessert. Det er behov for brøytebiler, saltbiler, veghøveler, snøryddere m.m.

- Med så mange interesserte, kan det bli vanskelig å plukke ut noen få, sier vegmester Kåre Karlsen, vi må jo også se på hvem vi kan avse, og først og fremst passe på vårt eget distrikt. Han går ut fra at dem med mest erfaring og ansiennitet kommer først i køen.

Maskinfører Leif Sveen, veteran på 62, er blant dem stiller først i køen for OL-billett.

- Jeg synes deltakelse på Vegvesenets OL-lag kunne være et passende høydepunkt nå når det nærmer seg slutten på min karriere, sier Sveen.



— Brøyting på Lillehammer passende høydepunkt i karrieren

- Men blir det ikke et forferdelig mas å drive med brøyting og vegvedlikehold under OL?

- Mas tåler jeg, bare jeg får med meg min egen bil, sier Sveen, som selv er en sprek langrennsløper.

Sammen med Nicolay Lyngroth og Dagfinn Myhren var han med på å vinne det første bedrifts-KM i 3 x 10 km stafett i 1962.

- Det var et svare styr. Vi var ikke formelt innmeldt i vbedriftsiddrettskretsen og de som kom på andreplass, nedla protest. Mads Krogh var med som lagleder og la breidsida

til. Vi fikk pokalen til slutt, etter å ha seiret med 12 sekunder.

- Det er forresten ikke første gang jeg er på OL. Jeg var i Oslo i -52 og så Brenden ta gull på 17-kilometeren. Hakulinen ledet, men Brenden kom først inn på Besserudkjernet. Det var en jubel som jeg aldri kommer til å glemme.

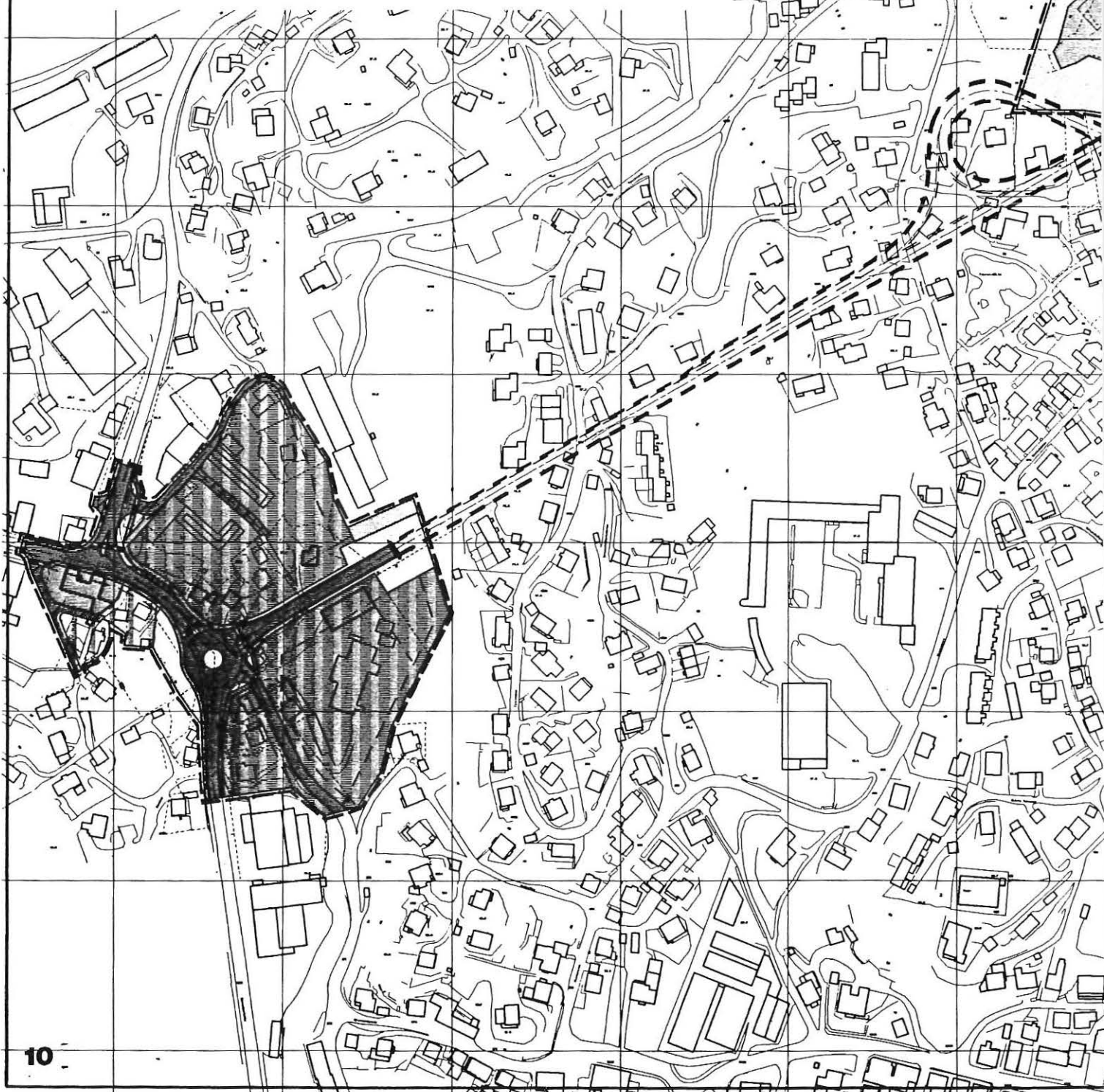
- Hva vil du helst se på Lillehammer?

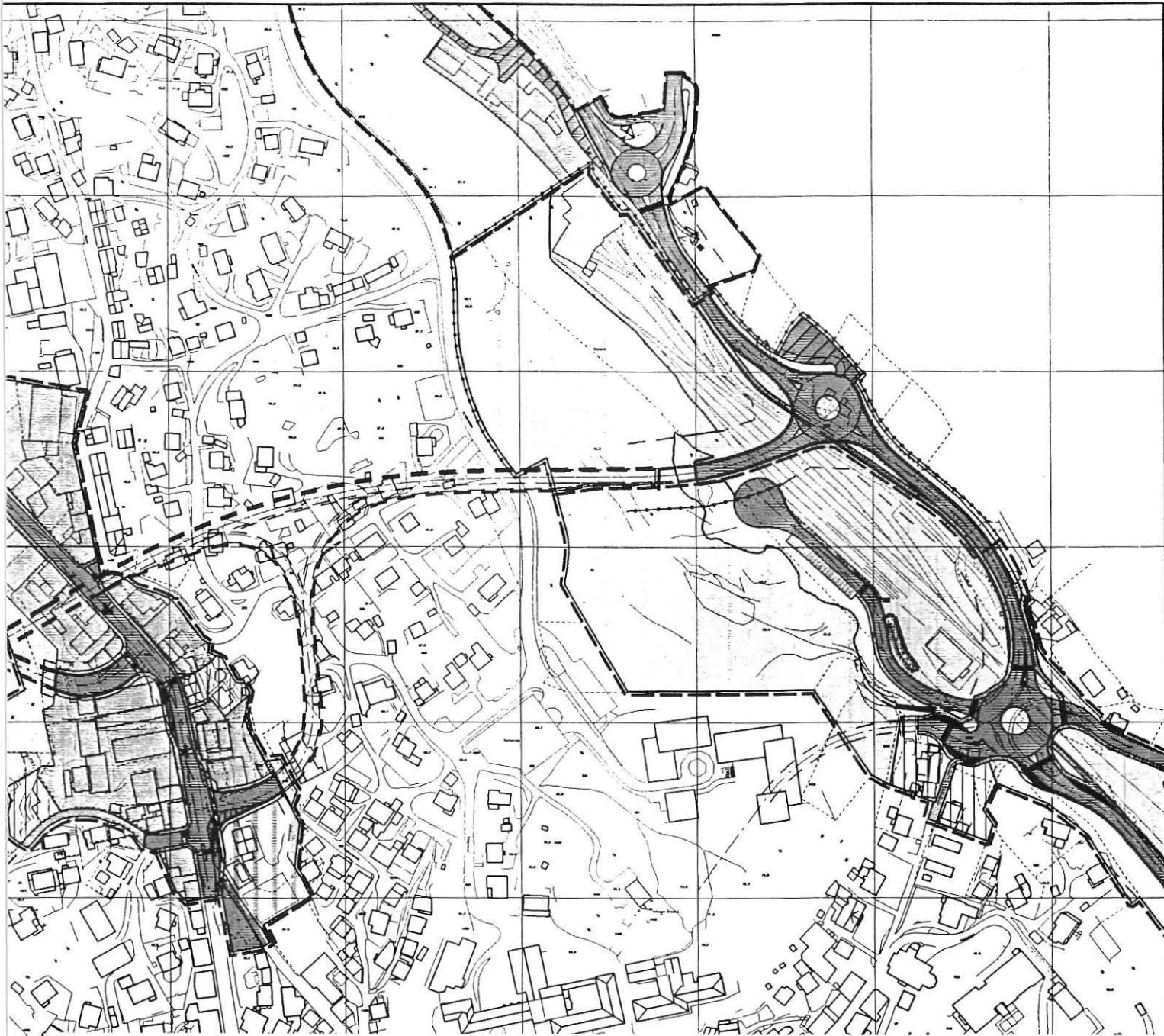
- Langrensstafetten, uten tvil. Det er det artigste. Men om jeg får anledning til å se noen av konkur-

ransene i det hele tatt, er vel uvisst. Det er snakk om at de som jobber på vegen skal få noen billetter, men noe sikkert vet jeg ennå ikke om det.

Dynamittsalvene **drønner** på Arendal øst/vest

De første dynamittsalvene har allerede drønnet over Myrene-området i Arendal. Hus er jevnet med jorden. På Barbu-siden legges ny gate for telefon og kraftkabler i en betongrenne på utsiden av vegen. Det store Arendal-øst-vest-anlegget er i gang - men tunneldriften begynner ikke før utpå vårparten, etter at entreprenør er valgt.





Anlegget som har alt!

- Dette anlegget har alt: over jord, under jord, bru. Dertil ligger det midt i byen, med alle de hensyn som det betyr. Kort sagt alle de problemer som kan tenkes ved et veganlegg.

I slutten av oktober samlet anleggsbestyrer John Baasland sine styrker i nyopprettet anleggskontor for Arendal øst-vest i Myreneveien 28, bare et par steinkast fra tunnelåpningen til tunnelen som skal bli Arendals nye gjennomfartsåre. Med seg har Baasland stort sett oppsynsgjengen fra E 18 Temse-Bie: Helge Knutsen Asdal, Anders Herman Hermansen og Jan Finstrand. Samtlige stiller topptrimmet etter

kontroll hos bedriftslegen. Når tunnelentreprisen starter opp, vil staben bli styrket med, en påhvert skift. I tillegg vil det da være engasjert en geolog i lengre perioder.

Når dette leses, er de forberedende arbeidene godt i gang. Vann og kloakk, telefon- og kraftnett skal legges om både i Barbudalen og på Myrene. I Myrene-enden er flere bygninger revet for å gi plass til rundkjøringen der tunnelen kommer ut. Det er også rensket vegetasjon ved forskjøringen av tunnelen.

Tunnel drift i mai

Anleggsledelsen arbeider med anbudsdokumentene, som ventes å

være klar for utsending tidlig på nyåret. Tunnelarbeidet - og sannsynligvis også byggingen av Barbudalen bru, skal lyses ut på anbud. Det er håp om komme i gang med tunneldrivingen i mai - og byggingen av Barbudalen bru i mars.

Ny reguleringsplan

Reguleringsplanen for øst-vest-forbindelsen med tilknytning til det eksisterende vegnett ved Myrene, i Blødekjør og i Barbudalen, har gjennomgått flere justeringer. Slik den nå foreligger, skal det bygges bru over jernbaneområdet sør for lokstallen. Barbudalen. Det skal også anlegges rundkjøring for krysset Barbuda-



Anleggsledelsen på plass ved tunnelinnslaget op Myrene: oppsynsmann Helge Knutsen Asdal, oppsynsmann Jan Finsland, skytebas Arild Sagemoen, formann Bjørn Dahlen, oppsynsmann Herman Hermansen og anleggsbestyrer John Baasland.

len- Engkjærdalen. Reguleringsplanen omfatter også ombygging av viadukten ved jernbanestasjonen med enda en runkjøring, men denne delen må mest sannsynlig av økonomiske grunner utstå til neste vegplanperiode.

Nordvest for jernbanestasjonen skal det bygges 100 m anleggsveg til tunnelåpningen med tilhørende sнопlass.

Barbudalsvegen stenges

Barbudalsvegen skal også gjenngå betydelige forandringer ved at den heves ca. 6 m på strekningen Viadukten til Engkjærdalen for å komme i nivå med brua og rundkjøringen fra tunnelen. På denne delen av Barbudalsvegen skal det fylles opp 16000 kbm stein, mens en del må utføres med lettfylling, isoporblokker, grunnet vanskelige grunnforhold.

Omleggingen av Barbudalsvegen er et omfattende arbeid som vil ta flere måneder. Den viktige innkjørselsvegen til Arendal må stenges i byggeperioden, sannsynligvis fra begynnelsen av mars og kanskje så lenge som et halvt år framover.

- Dette vil by på en del trafikkproblemer for distrikter, og vi gjør alt vi kan for at pinen skal bli så kortvarig som mulig, sier Baasland, som vil samarbeide med vegkontorets skiltavdeling, Arendal kommune og politiet for å finne fram til skilting av brukbare omkjøringsmuligheter.

Brukbar pris for overskuddsmasse

Ved anlegget blir det ca. 150.000 kubikkmeter overskuddsmasse. Vegvesenet avverterte for en tid siden store kvanta stein til salg på det åpne marked. Det er nå oppnådd en avtale med Klodeborg pukkverk om mottak av ca. 90.000 kubikkmeter stein. Ca. 35.000 kubikkmeter skal gå til planering av planlagt idrettsanlegg i Myra-Bråstad-området og 20.000 kubikkmeter skal gå til Arendal kommune for videre utfylling av Barbubukt. Vegvesenet har reservert en del av overskuddsmassen i reserve for egne formål.

- Prisen for overskuddsmassen dekker en god del av transportkostnadene, og massene brukes til nyt-

tige formål, sier Baasland. Vegen til Klodeborg er kort og har 10 tonns akseltrykk slik at det ikke er blir ekstra utgifter til vegutbedring her.

Drikke kaffe med oppsitterne

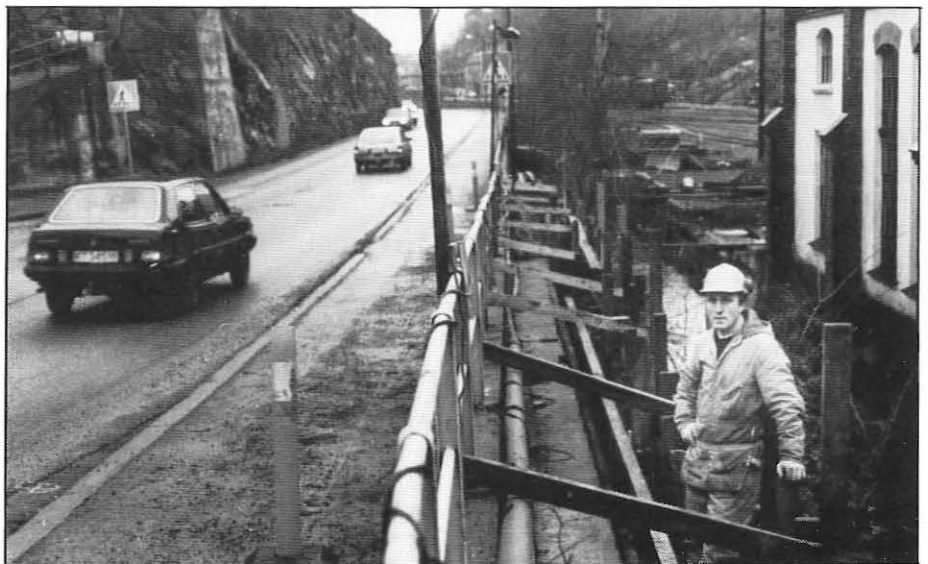
Anleggsledelsen vil legge stor vekt på å informere publikum som blir berørt av anlegget, sier Baasland. Det skal utarbeides en informasjonsbrosjyre som skal sendes i posten til husstandene i området og anleggskontoret skal til enhver tid svare på henvendelser.

- Våre to kontrollører, som skal gå på skift og følge tunneldriften, skal også avsette tid til å gå rundt i området og drikke kaffe og prate med oppsitterne, fortelle at nå er tunneldriften kommet så og så langt og - og registrere det som måtte være av rystelser. Den beste rystelsesmåleren er den vi har i be-na, sier Baasland.

Det er nå bestilt to rystelsesregistreringsapparater som kan tilkoples opp til 8 rystelsesmålere hver. Det er utarbeidet tilstandsrapport for 230 hus som ligger opp til 50 meter på hver side av tunnelinjen. Anlegget kan dermed ikke få ansvaret for gamle skader.

Planleggingen fortsetter

- Vi er inne i en travel planleggingsperiode. Brikkene faller på plass etter hvert, men ennå er det mange usikkerhetsmomenter og planleggingen vil fortsette kontinuerlig mens anlegget drives. Det er en situasjon vi er vant til, men her er det kanskje flere ubesvarte spørsmål enn det som er vanlig.



Snekker Gudmund Jansen i Barbudalen.



Ved tunnelåpningen mot Myrene

skjer det daglig forandringer. Dette bildet ble tatt i slutten av november. Et hus rives for å gi plass til vegen inn til tunnelen. Kollen som huset lå på er nå sprengt bort. Krysset med tunnelen og vegene i forgrunnen på bildet skal utformes som rundkjøring.

Vakre vegers pris

er for 1992 tildelt vegstrekningen Instefjord-Oppedal på riksveg 1 i Gulen kommune, Sogn og Fjordane.

I grunngivelsen til juryen heter det bl. a. at veganlegget er et usedvanlig godt bevis på hvordan en har bygget en vakker veg i harmoni med omgivelsene.



Vegens linjeføring i forhold til viktige linjer i landskapet, og sidearealenes form og materiellbruk, gir anlegget en høy, estetisk standard. Bruk av tradisjonsrike tørrmurer gir anlegget karakter og kulturell tilknytning. Steinarbeidet er av høy håndverksmessig standard, fremhever juryen bl. annet.

Det er i år femte gang at Vakre Vegers pris deles ut.

Seismikk i Blødekjær

Omfattende lokalisering og registrering av fjellformasjonen der den nye øst-vest tunnelen vil gå under Blødekjær, resulterte i at bergkvaliteten i området måtte undersøkes.

Deformasjon i bergmassene vil få innflytelse for omfanget av tunnelarbeidene, i det krav til "takhøyde" over tunnelen ligger opp til grensen av det forsvarlige.

Eventuell registrering av oppsprukne bergmasser, sletter o. l. vil medføre merutgifter i utforming av tunnelen for å sikre oss mot vannlekkasjer.

Kontinuerlige grunnvannstands-målinger i Blødekjær viser at

grunnvannet står mellom ca. 0,80 m - 1,30 m under terreng høyde, og derfor kan resultere i lekkasje-problemer.

Derfor ble Norges Geotekniske Institutt (NGI) kontaktet og foretok en rekke seismiske målinger i området. Forarbeidet til målingene ble utført av våre egne bormannskaper, som i løpet av noen kvelds- og nattetimer borte huller i fjell helt ned til 25 meter under terreng.

NGI's egne fagfolk sto for målingene, som i tur og orden ble registrert på et meget avansert datautstyr. Resultatet av målingene foreligger ikke i skrivende stund.

Sørlandsporten nr. 3 -1992



Bedre veg til Øynaheia

I høst er det satt i gang utbedringsarbeider på den ca. 6 km lange fylkesvegstrekingen mellom Mjåvatn og Øyna i Froland. Dette ble gjort mulig grunnet et mindreforbruk på kr. 800. 000, - på fylkesveganlegget Blakstad-Bøylefoss. Et beløp som dermed kunne overføres

i overensstemmelse med prioriteringen i fylkesvegplanen for 1992-95.

Arbeidene er satt i gang på den nedre del, en 500-600 meter lang strekning som en regner å gjøre ferdig i høst.

Totalt er utbedringsarbeidene kalkulert til ca. 9 mill kr, og vi regner

med at det i årene fremover gis bevilgninger nok til å ruste opp hele vegen frem til Øynastua.

Med kurveutvidelser vil vegen få varierende bredde fra 4,0 til 5,5 m + møteplasser. Dette regnes som tilstrekkelig til å avvikle trafikken til Øynaheia og for tømmertrafikken.



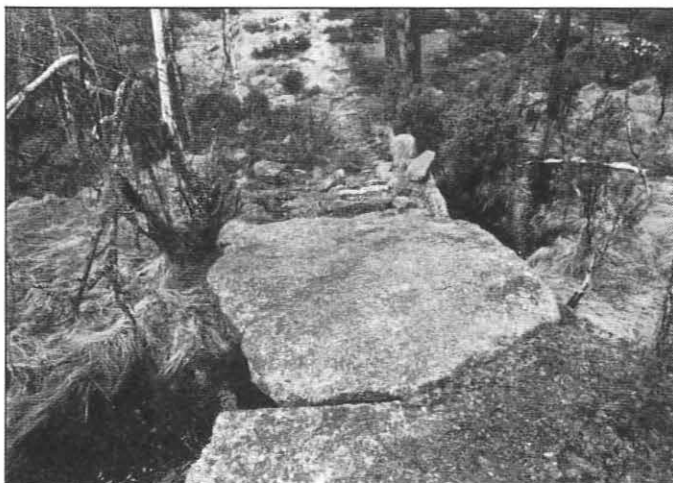
Den første kjerrevegen over Øynaheia:

Da kløv ble avløst av hjul

Vi kan ennå finne tydelige spor etter den gamle Presteveien fra Landvik over Øynaheia til Herefoss. Det var en rideveg med steinbruer over vanskelige bekker. På siste halvdel av 1800-tallet var det mye diskusjon om vegbygging. I 1861 søkte Froland, Åmli, Mykland og Vegusdal om å få veg til Setesdal over Hynnekleiv og Mykland. I 1967 ble det holdt trafikkteiling ved Vassenden på Mjåvatn. Tellingene varte i 47 dager og i den perioden passerte 5052 hester. Av disse førte 1662 skipsmaterialer, 264 bord og planker, 744 kull, 495 andre varer, og 1885 gikk uten last.

Da kaptein Peter Krag, som var engasjert for å planlegge nye vegforbindelser i distriktet, fikk resultatet av tellingen, ble det fart i arbeidet

Vi kan ennå følge den gamle Presteveien over Øynaheia. Denne kjempemessige steinhella er bru over bekken like før St. Olavsheia.



Bautaen på veggen til Øynaheia markerer også at kløvhesten ble avløst av vogn og kjerre, et stort framskritt!

for å få mer tidsmessige veger. I praksis ble det et gjennombrudd for ny teknologi: fra kløv til kjerre!

I 1874 bevilget Stortinget 30.000 kr. til ny veg fra Mjåvatn til Herefoss, mot et tilsvarende bidrag fra fylke og kommuner. To år etter ble det inngått kontrakt med A. O. Landsverk om bygging av anlegget. Han satte i gang tidlig våren 1877 med to arbeidslag på fem mann hver. Arbeidsdagen var ti timer og daglønna kr. 2,80 for arbeider, kr. 3,00 for lagbas. Landsverk selv be-

regnet seg kr. 4,80 pr dag. For dette holdt han både redskap og hester.

Vegen skulle ha en bredde på 3,5 m der det var mulig, men kunne knappes til 2,50 der terrenget var vanskelig. Største stigning var 1:10. Landsverk var noe av en eventyrskikkelse i bygda, skriver Hans Herefoss i Herefoss Bygdesoge, der veganlegget beskrives inngående, - Landsverk var kjent som uredd, tøff og effektiv.

Vegen over Øynaheia ble ferdig etter planen i 1881 og kort tid etter ble det bygd sideveger til Koveland og Lauvrak, der det lenge var omfattende gruverdrift etter feltspat.

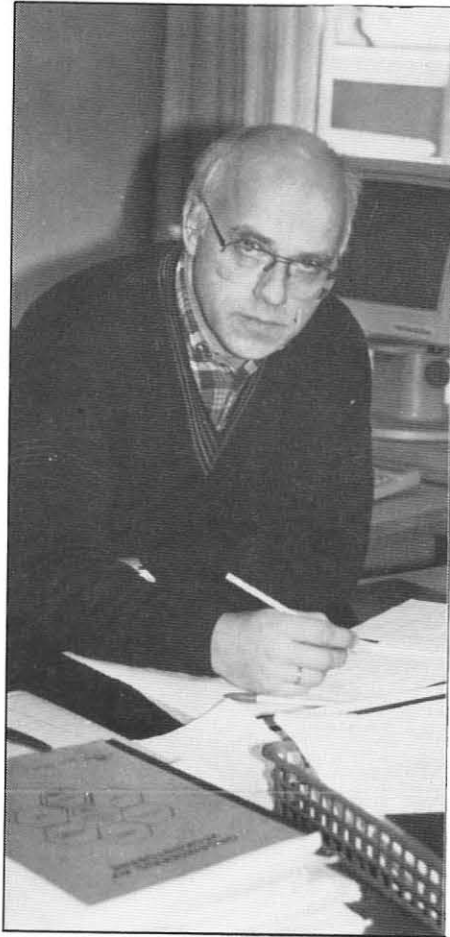
Sluttregninga på veganlegget lød på kr. 67.296 - hovedstrekningen Mjåvatn-Herefoss kostet kr. 52.636,-. Dermed kom hjulet til Herefoss, et merkeår i vår soge, skriver bygdebokforfatteren.

Selv om anleggsarbeiderne hadde lange dager, hadde de også tid til å tenke på andre ting. Anders O. Landsverk, som arbeidet på anlegget, skjøt i 1879 den siste bjørnen som ble skutt i distriktet.



Dette kan EØS – avtalen medføre:

Biltilsynet skal konkurrere med verksteder som det selv skal godkjenne



Stortinget vedtok i høst å godkjenne EØS-avtalen, som blir gjort gjeldende fra 1. januar 1993.

EØS får betydning for oss alle, også i vårt arbeid i Statens vegvesen. En av de avdelingene som først og mest direkte vil merke dette er Trafikant og kjøretøy.

Hele forskriftsverket for kjøretøy skal tilpasses EF. Mye av dette er allerede gjort, men mye arbeid står også igjen.

Da det innen vegvesenet først og fremst er biltilsynet som vil merke endringene, har vi bedt biltilsynssjef Jens G. Andersen om hans kommentarer.

- Vil alle disse endringene gjelde allerede fra 1. januar neste år?

- Nei, på noen områder er det avtalt overgangsbestemmelser. Bl.a. vil vi ikke redusere avgasskravene for biler under 3,5 tonn totalvekt i tiden frem til EF innfører nye krav 1. januar 1995. Tilsvarende vil vi fortsette å kreve trepunktsbelter på ytter-

setene bak i personbil inntil dette blir krav i EF-landene fra 1. juli 1997.

- Hvilke følger får EØS-avtalen for biltilsynets kjøretøykontroll?

- Gjennom flere år har biltilsynet prioritert teknisk utekontroll av kjøretøy høyt. Vi mener dette er en effektiv kontrollform som gir god ressursutnyttelse og god virkning på trafikksikkerheten. Imidlertid er teknisk utekontroll ukjent i EF I stedet satses det på regelmessig og obligatorisk kjøretøykontroll i hall, noe som også blir tilfelle i vårt land.

- Hva vil dette medføre mere konkret?

- Fra 1. januar 1993 skal alle tunge kjøretøy, dvs. kjøretøy med totalvekt over 3,5 tonn, alle busser med mer enn 8 seter pluss fører, drosjer og amulanser kontrolleres årlig. Fra 1. januar 1995 skal alle varebiler kontrolleres første gang etter 4 år, og deretter annethvert år. Fra 1. januar 1998 skal alle personbiler kontrolleres etter samme frekvens som varebilene.

- Hvordan skal dere utføre dette i praksis?

- Kontrollene skal utføres etter en kontrollveiledning med 75 kontrollpunkter for de tunge kjøretøyene og 50 for de lette. Det vil si noen flere kontrollpunkter enn det biltilsynet bruker idag. Fra 1994 skal det innføres obligatorisk miljøkontroll for de første kjøretøygruppene. Denne kontrollen skal utføres med samme frekvens som den tekniske kontrollen, -

- Dette må da medføre et stort merarbeid for biltilsynets stab?

- Det kan det bli, men kjøretøyeierne skal stå fritt med hensyn til om de vil gå til biltilsynet, et autorisert bilverksted eller bilorganisasjonenes testestasjoner for å få utført kontrollen. Dette innebærer at avdelingen nå kommer i en direkte konkurransesituasjon med det private næringsliv.

- Du sier med andre ord at slike kontroller ikke vil bli gratis?

- Det er riktig. En kontroll hos biltilsynet vil komme til å koste noe. Slik det fremgår av proposisjonen vil prisene for denne tjenesten bli:

Person og varebil:

kr. 250,- pr. kontroll

Biler forøvrig:

kr. 450,- pr. kontroll

Slepvogner, påhengsvogner og semitrailere:

kr. 300,- pr. kontroll

Traktorer og motorsykler:

kr. 100,- pr. kontroll

Andre kjøretøy:

kr. 50,- pr. kontroll.

- I dag er det en oppgave for biltilsynet å kontrollere og godkjenne bilverksteder. Kan dette fortsette når dere samtidig skal konkurrere med disse verkstedene?

- Denne ordningen vil få betydning for hvordan vi skal forholde oss. Vi vet ennå ikke hvordan dette vil bli organisert. Det vi vet er at det ikke blir snakk om aprobering av alle som vil drive slik kontroll. Dette skal utføres av et aprobasjonskontor i Justervesenet.

- Blir disse gebyrene innført allerede fra 1. januar neste år?

- Kontrollgebyrene innføres etter hvert som de enkelte kjøretøygrupper omfattes av kon-

trollkravene fra EF Det vil si at det i 1993 bare blir gebyr for kontroll av tunge kjøretøy, småbussar, drosjer og ambulanser.

- Beholder biltilsynet selv inntektene av disse kontrollene, eller ?
 - Inntektene av kontrollene går rett i statskassa for en andel av kontrollene som omtrent svarer til dagens kontrollomfang. For de tunge kjøretøyene er denne andelen satt til 65 %. Hvis biltilsynet kontrollerer en større andel av den aktuelle kjøretøygruppen, kan merinntektene brukes til f. eks. å engasjere flere folk, overtid, leie av kontrollplasser eller liknende. På landsbasis er det foreslått at det kan opprettes inn-til 60 toårs engasjementer i denne sammenheng.

- Er det flere kontroller som berøres av EØS-avtalen ?
 -Ja, - brukskontrollen som bl. a. medfører kontroll med at forskriftene for fraktdokumenter, løyver, transporttillatelse, avgiftsbetaling, vektor og dimensjoner, sikring av last, transport av farlig gods og kjøre - og hviletid mv. blir overholdt. Og i stortingsproposisjonen er det foreslått at det bare skal være biltilsynet som kan utføre denne typen kontroll. La meg her legge til at kontrollen med kjøre - og hviletid berøres spesielt. For å oppfylle EF's direktiver og forordninger må antall utførte kontroller i hele landet økes fra ca. 50 000 pr. år idag til ca. 190 000 i 1993. For vårt fylke innebærer dette en økning fra 1336 i 1991 til 5000 i 1993.

- Makter dere dette?
 - For å få det til må vi foreta omprioriteringer mellom arbeidsoppgaver. Personale må også læres opp til å utføre andre arbeidsoppgaver enn de gjør i dag. Når dette går i trykken mangler vi mye informasjon om hvordan omleggingene vil slå ut i praksis. Det er mange spørsmål som er ubesvarte. Jeg har nevnt vår kontrollmyndighet overfor verksteder som vi nå skal konkurrere med. Hva med verkstedenes upartiskhet som fremtidige kontrollører når de også kan få oppdraget med å reparere kjøretøyene ?

Videre er det ubesvarte spørsmål av regnskaps - og budsjettmessig karakter, markedsføring(?) o. s. v. Spørsmål jeg mener vi må få svar på snarest mulig, sier biltilsynsjef Jens G. Andersen til slutt.

Oppfyller vi kjønns-sammensetningen i styrer, - råd og utvalg i A-Agder?

Likestillingslovens § 21 er klar på dette området: "Når et offentlig organ oppnevner eller velger utvalg, styre og råd, nemder m. v. med fire medlemmer eller flere, skal hvert kjønn være representert med minst 40 % av medlemmene. I utvalg med mindre enn 4 med-

lemmer skal begge kjønn være representert."

Hvordan står det til i vegvesenet i vårt fylke når det gjelder sammensetningen i styre, råd og utvalg?

Resultatet etter kartlegging ble følgende:

TILSETTINGSRÅD 1992

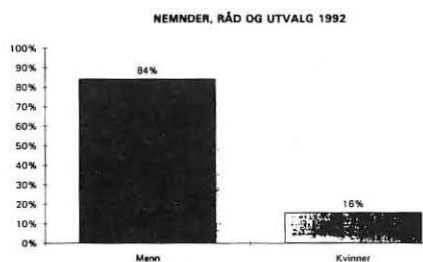
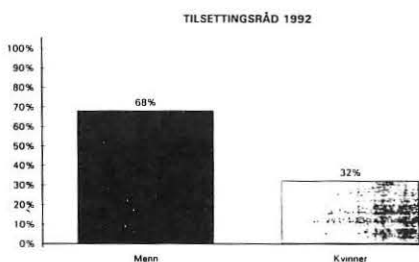
Tilsettingsråd (Vegkontoret):		
Stillinger som avd.ing.	4	1
Stillinger som ing./avd.ing.	4	1
Ikke tekniske saksbeh.(med høyere utd.)	2	3
Kontorstillinger (uten høyere utd.)	2	3
Stillinger i vegoppsynet	4	1
Tegnerstillinger	3	2
Stillinger i vegarbeidsdriften	4	1
Tilsettingsråd (Biltilsynet):		
Stillinger som ing./avd.ing.	4	1
Stilling som inspektør	4	1
Kontorstillinger (uten høyere utdanning)	3	2
TOTAL	34	16

Prosentfordeling	68%	32%
------------------	-----	-----

NEMNDER, RÅD OG UTVALG 1992

	Menn	Kvinner
AMU	9	1
Omplasseringsutvalget	4	1
AKAN-utvalget	3	1
Utvalg for bygningsmessige saker	5	0
Anbudsnemnda	4	0
Datagrupper	4	1
Forslagsnemnda	3	0
"Gavekassa"	1	2
Læringsutvalget	3	1
Museumsutvalg	3	1
Velferdsutvalget	2	2
Likestillingsutvalget	4	2
Rasteplassutvalget	3	0
Utvalg for planlegging av ny stasjon på Stoa for biltilsynet og vedlikeholdsområdet I-2:		
Prosjektgruppe	11	0
Arbeidsgruppe	5	0
TOTAL	64	12

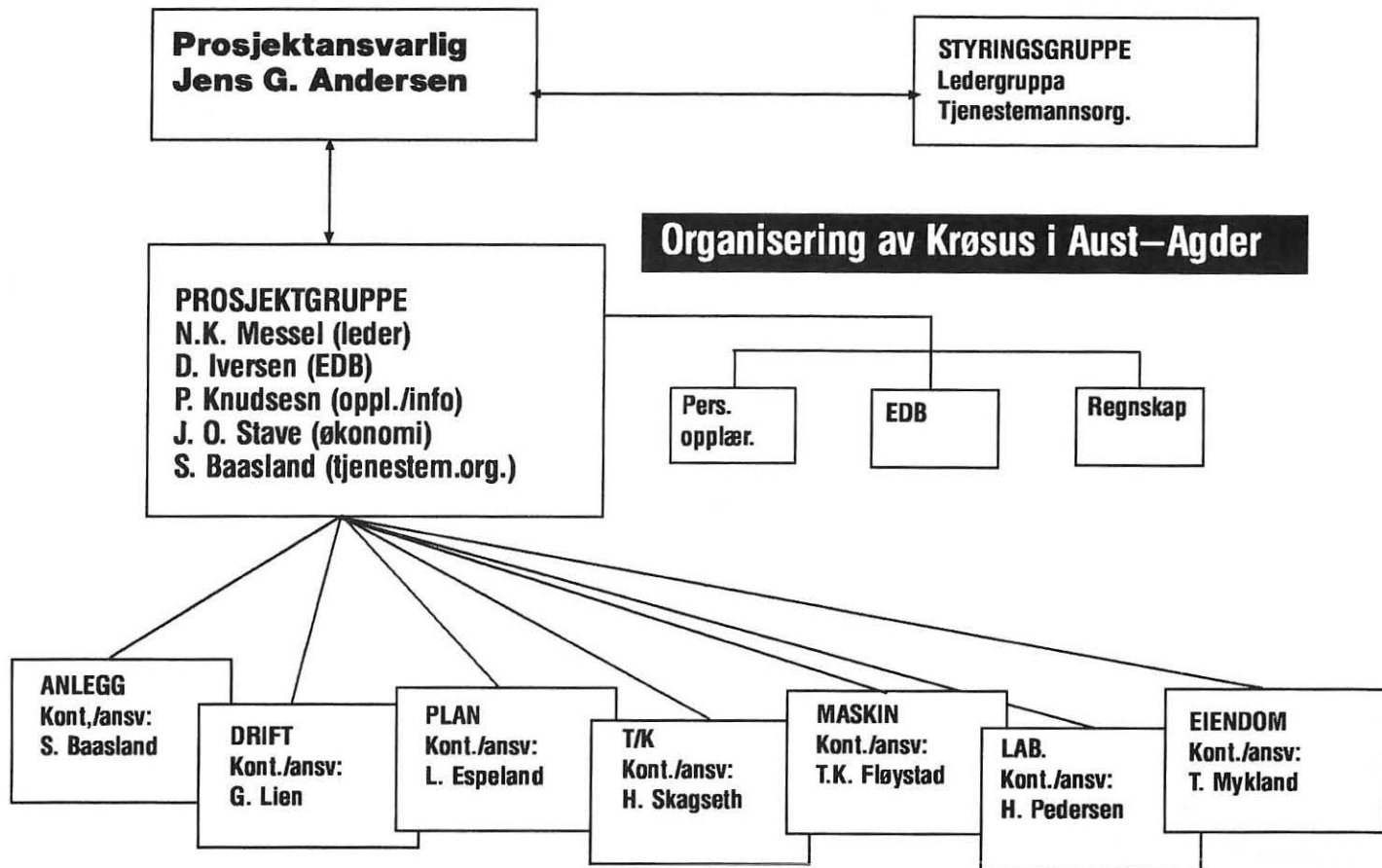
Prosentfordeling	84%	16%
------------------	-----	-----



Kompetanse og daglige gjøremål har sammenheng med resultatet her. En må jo også ha noe å rekruttere fra for å kunne rekruttere, og vi håper at dette grunnlaget blir

bedre i årene som kommer.

Likestillingsutvalget går nå inn for å få endret sammensetningen i retning av bedre oppfyllelse av lovens krav i styre, råd og utvalg der dette er mulig. AaL



Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland først ut

Prosjekt Krøsus har tatt et langt skritt siden i sommer. Norsk Informasjonsteknologi er blitt Krøsus-leverandør. De skal levere to nye systemer som erstatter nåværende PBR system. Det ene er NIT økonomi, det andre heter TLP 2000. IBM leverer maskinene.

NIT økonomi er et amerikansk system, Oracle Financials. Konsernet heter Oracle Corporation og er kjempestort med en omsetning på en milliard dollar årlig. NIT medvirker til at systemet blir spesielt tilpasset offentlig norsk virksomhet. De har kjøpt salgsrettighetene og gitt det navnet NIT økonomi. Systemet har en rekke moduler, og vi kjøper i første omgang seks: Hovedbok, Leverandør, Kunde, Fakturering, Anlegg og Innkjøp.

Systemet er svært populært i USA, og det er solgt til flere norske kunder i år. Vegvesenet er en av de første og største kundene. Vi er i forkant med å få et topp moderne styringssystem. Dette medfører og

så en risiko for "barnesykdommer", og systemet skal utprøves i Akershus og Hordaland før det blir kjøpt til alle vegkontorene.

TLP er et lønns- og personalsystem. (TLP står for total lønns- og personalsystem). Systemet er utviklet av et norsk firma som ble etablert med 12 personer ifjor. Dette systemet er firmaets eneste produkt, og de har i sommer solgt systemet bl. a. til Telemark fylkeskommune, Stabburet og Ulstein-gruppen. Systemet skal tilpasses vårt behov.

Innføring av Krøsus medfører store endringer. Aust-Agder er blant de første fylkene som skal ta i bruk systemet sammen med Vest-Agder og Rogaland. Systemet skal være i full drift januar 1994.

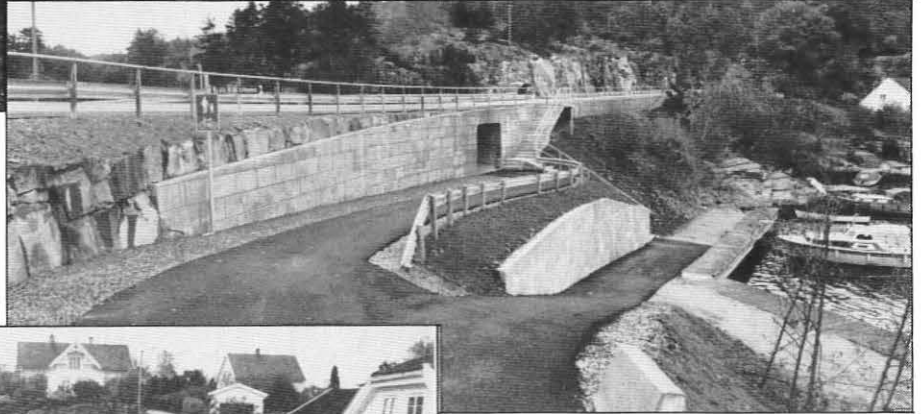
Uansett hvor godt vi planlegger vil det sikkert oppstå overraskelser. Det er umulig å ha full oversikt over alle konsekvenser på forhånd, - vi må lære underveis. For å få til en smidig og god overgang er det satt av store ressurser både sentralt og lokalt.

Vi har en egen prosjektorganisasjon i vårt fylke, se vedlagte org. kart. I nær fremtid skal det oppnevnes personer som skal ivareta ulike funksjoner: systemansvarlige, driftsansvarlige, brukerstøtter, kontakt- og ressurspersoner.

Vi skal også ha en omstillingsgruppe som skal vurdere eventuelle endringer av arbeidsoppgaver og tiltak som må iverksettes. Krøsus fører ikke til oppsigelse, men kan føre til omplassering/omskolering. Krøsus fører til nye EDB-brukere, og det blir lokale kurs etter behov. Det blir også lokal opplæring i lover og avtaler. Begge deler kommer på vårparten neste år.

Vi i prosjektgruppa ser positivt på Krøsus. Vi tror det er et meget godt system, men vi ser også vanskeligheter og nye utfordringer/omstillinger. Det er enda mange ubesvarte spørsmål og en del må nok besvares når erfaringene kommer. Rammebetingelsene for Krøsus er gitt, det er opp til oss å gjøre det best mulig innenfor disse rammene.

NKM



Intensiv bygging av gang/sykkelveger

God fremkommelighet og høy trafikksikkerhet er hovedmål for vegvesenet. Dette innebærer tilfredsstillende vegstandard for all trafikk, ikke minst fotgjengere og syklister, - og arbeid for trygghet for alle som ferdes i trafikken.

For å bedre trafikksikkerheten omfattet årsplanen for 1992 bygging av gang/sykkelveger på bl. a. følgende vegstrekninger:

- E 18 Fagertun-Bregnesvingen i Lillesand
- E 18 Trøe og Vallesverd ”
- E 18 Fjellidalstrand ”
- Rv. 12 Fennefoss-Evjemoen i Evje & Hornnes
- E 18 v/Selde i Øyestad.

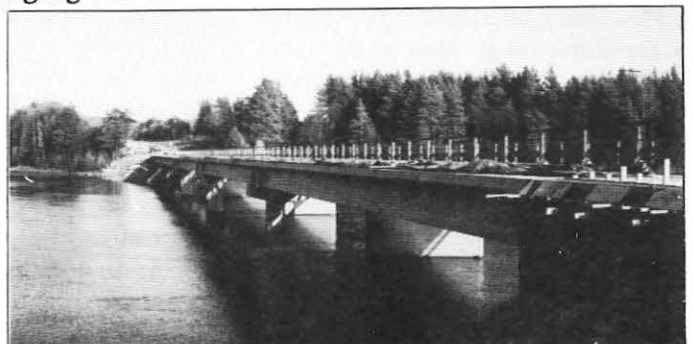
Alt er planlagt utført innen utgangen av året. Når det gjelder parsellen Fagertun-Bregnesvingen, er denne 1200 m lang, og innbefatter bl. a. bygging av kulvert under vestre avkjørsel til Lillesand (Lofthuskrysset) og undergang vest for

Lofthuskrysset samt arm til Solgården. Kostnadene er på kr. 3, 7 millioner. I kommunal regi er det i tillegg bygget g/s-veg langs Kaldvelfjorden.

Ved Trøe er det bygget undergang under E 18 og støpt trapper ned mot fjorden. G/s-veg på begge sider av E 18 utgjør totalt ca. 100 meter. Samtidig har man eliminert en stygg avkjørsel på nordsiden og foretatt en del siktsprenging for driftsavdelingen.

Gang/sykkelveg over Fennefoss

I løpet av året har vegvesenet bygget gang/sykkelvegbru med tilførselsveger langs rv 39 ved Fennefoss i Evje og Hornnes. Brua er bygget oppstrøms og parallelt med eksisterende Fennefoss vegbru over Otra. Den har fem like spenn a 29 m. De fire pillarene er fundamentert på fjell ute i elva og landkarene på eksisterende vegfyllinger. Tilførselsveger omfatter 800 m asfaltert gang/sykkelveg, i alt vesentlig på østsiden av brua mot Evje sentrum.



Finn Ole Jørgensen, leder for E 18-gruppa ved Aust-Agder vegkontor, ideolog og strateg for utbyggingen av vår viktigste vegforbindelse:

”Når vi planlegger motorvegen på Sørlandet, bygger vi ikke på feilaktige prognoser for en forventet trafikkøkning en gang inn i framtida. En slik hovedveg burde vi hatt gjennom Aust-Agder allerede for 10–15 år siden, en veg som er bygd for trafikksikkerhet, der syklistene og fotgjengere har sine egne veger adskilt fra biltrafikken”

Rannekleiv - Temse:

Vegdirektoratet og departementene avgjør



Parsellen Rannekleiv - Temse står nå for tur. Planleggingen har pågått lenge, og hovedplan etter vegvesenets alternativ var godkjent av alle politiske instanser. Det lå dermed an til en forsiktig byggestart i 1995 og full drift fra -96. Riksantikvaren har nå gjort innsigelse mot planen, og bedt om at trasevalg vurderes på ny med tanke på å finne fram til et mindre kontroversielt sted.

Det pekes på Nedenes-områdets store betydning for distriktets historie og på bevaringsverdige kulturminner som berøres av vegtraseen.

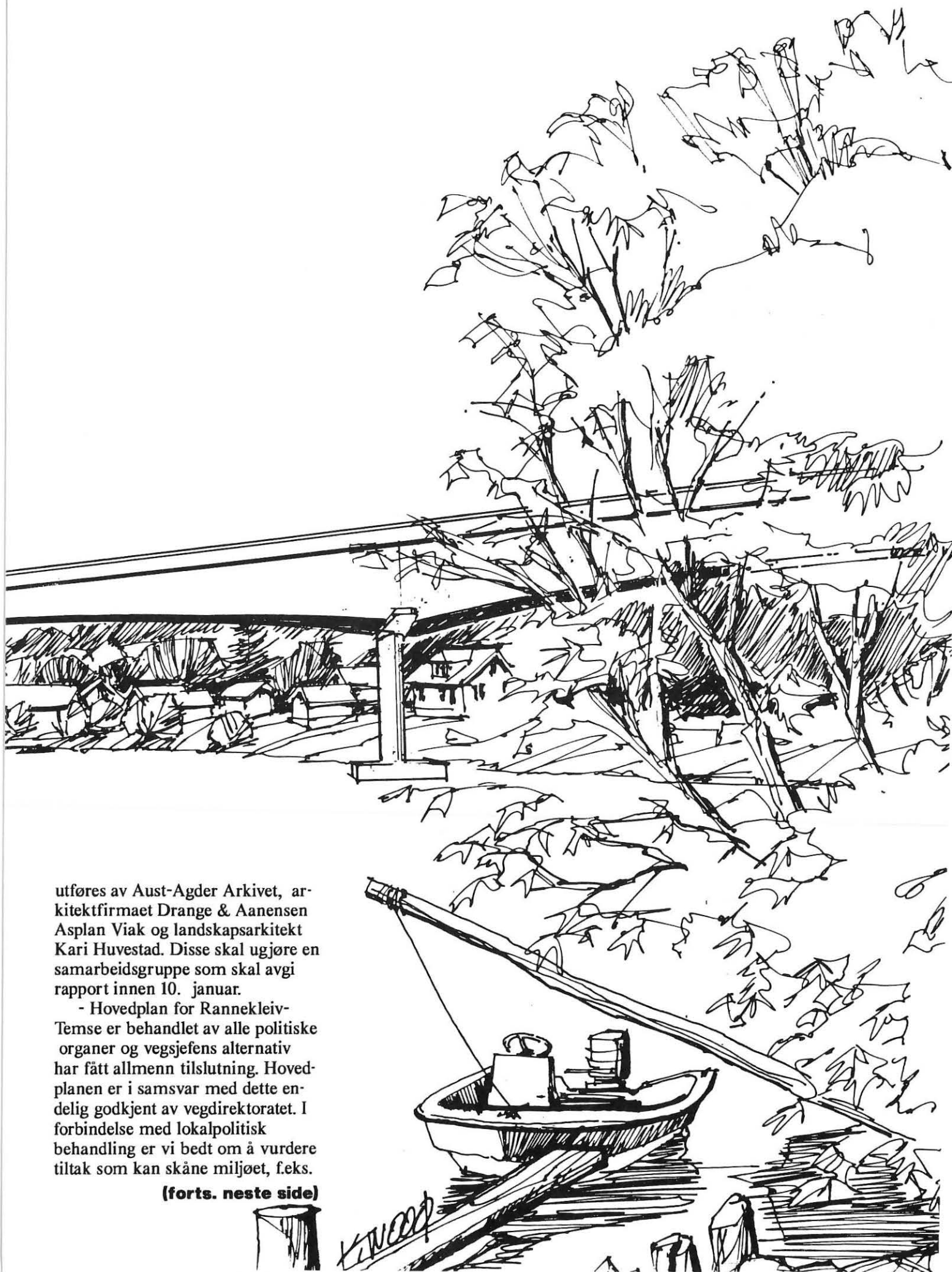
Riksantikvarens innsigelse betyr at saken må opp til vurdering i og avgjørelse i høyere instans, dvs. Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet. Dette er en prosess som kan ta tid, særlig hvis saken ender på ministernivå.

- I følge vårt tisskjema har vi ennå rimelig god tid, vi kan klare å komme i gang som planlagt dersom

innsigelsen blir avklart forholdsvis raskt, sier Finn Ole Jørgensen, som venter på signaler fra Vegdirektoratet når det gjelder den videre behandling av saken.

Kulturminner undersøkes

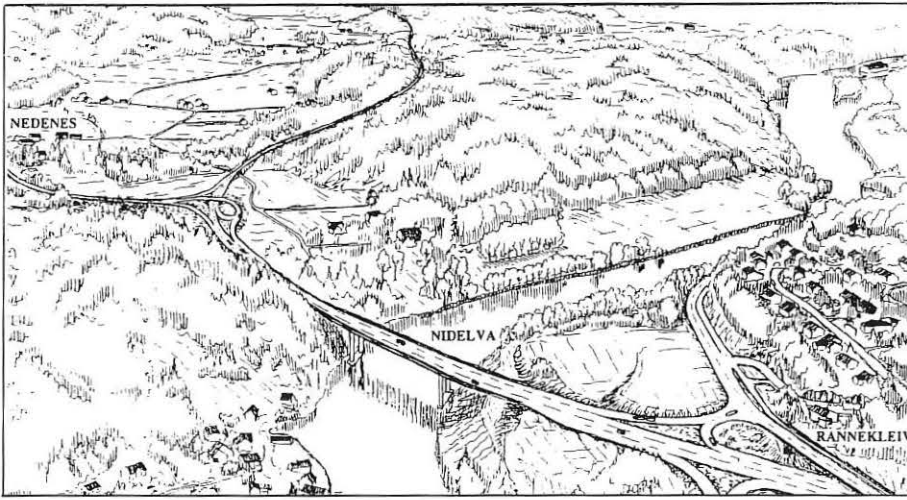
I regi av fylkets kulturetat skal det nå foretas en nærmere registrering av kulturminner i Nedenesområdet og utarbeides en analyse over vegprosjektets konsekvenser for disse. Undersøkelsen er kostnadsberegnet til 116247 kroner som skal dekkes av vegvesenet, og skal



utføres av Aust-Agder Arkivet, arkitektfirmaet Drange & Aanensen Asplan Viak og landskapsarkitekt Kari Huvestad. Disse skal utgjøre en samarbeidsgruppe som skal avgi rapport innen 10. januar.

- Hovedplan for Rannekleiv-Temse er behandlet av alle politiske organer og vegsjefens alternativ har fått allmenn tilslutning. Hovedplanen er i samsvar med dette endelig godkjent av vegdirektoratet. I forbindelse med lokalpolitisk behandling er vi bedt om å vurdere tiltak som kan skåne miljøet, f.eks.

(forts. neste side)



ved å føre vegen i en 900 m lang tunnel gjennom Nedenesåsen. Vi har sagt at disse spørsmålene vil vi ta opp på neste plannivå, reguleringsplanen.

Skånsom utbygging

- Direktoratet har ikke anbefalt tunnelalternativet, men vi mener det fortsatt kan vurderes. Vårt synspunkt er imidlertid at vi kan legge vegen i dagen, og tilpasse den til miljøet på en slik måte at skadevirkningene blir små. Vi mener i utgangspunktet at merkostnadene ved en tunnel, 20-30 mill kr, er for mye, og vil gjerne se på hvilke andre tiltak vi kan gjøre for å bøte på skader for turterreng og friluftsliv. Vi vil imidlertid ikke se bare på kostnader, men vurdere alternativer som kan gi en totalgevinst for miljøet. I forbindelse med Arendal øst-vest har vi jo bevist at vi er villig til å påta oss ekstra utgifter dersom det kan forsvares ut fra miljøhensyn.

- Var vegvesenet ikke klar over at Nedenes var et ømtålelig område?

- Det er allment kjent at det hadde stor betydning som et senter for hele distriktet i tidligere tider, og at det inneholder betydelige verneverdier. Derfor har vi engasjert en av landets ledende landskapsvernarkitekter, Gullik Gulliksen, Sandefjord, for se på hvordan vi kan legge en veg gjennom området på en mest mulig skånsom måte.

- Etter vår oppfatning berører vi i liten grad bevaringsverdige faste kulturminner. Vegen vil ligge minst 30 m fra objekter som er påvist. Vi krysser riktig nok det som kalles "Kongeveien", vi passerer Nedenes "kongsgård" på 500 m avstand og vi krysser elva i god avstand fra "Sjibua", med rester av

en grunnmur og en gammel steinbrygge. Alle steder har jo en historie.

Universitets Oldsaksamling, som tidligere var ansvarlig for kulturminner i distriktet, har sett på området og har ikke kommet med innsigelser, men godtatt at eventuelle problemer kan løses i reguleringsplanen, slik vi ønsker.

Haslestad - Stølen neste

Mens vegvesenet ønsker å ta fatt på Rannekleiv - Temse som neste E 18-parsell, kostnadsberegnet til 150 mill kr., arbeides det samtidig med planlegging av mange andre motorvegparceller. Haslestad - Stølen er en enda større utbygging, kostnadsberegnet til 170 mill. Denne skal bygges i henhold til kommuneplan for tidligere Moland kommune. Vegen skal legges i ny trase med nåværende veg som lokalveg.

- Vi trenger nok god tid på reguleringsplanen. Vi er kommet godt i gang med samarbeid med grunneierorganisasjoner, fylkeskommuna-

le institusjoner og fylkesmannens miljøvernnavdeling. Oppgaven er å finne den trase gjennom Austre Moland som totalt sett gjør minst skade.

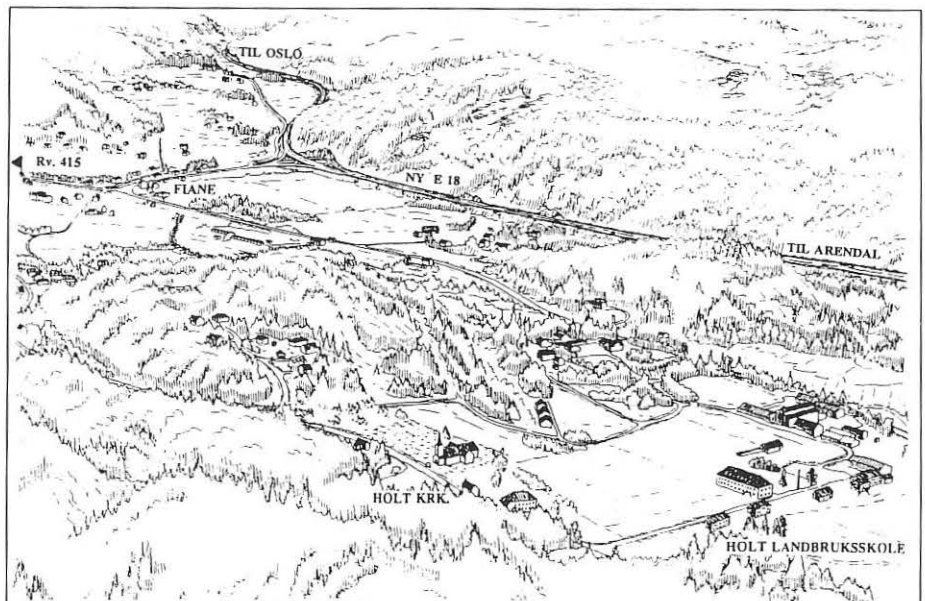
Mindre kontroversielt i østfylket

- Videre arbeider vi helt øst i fylket, i Risør og Gjerstad med Brokelandsheia - Akland, der vi ønsker å avklare trasevalg gjennom en felles kommunedelplan. Der presser kommunene på for å få en sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen med Skorstøl som knutepunkt.

- Strekningen Telemark grense - Sundebru er den minst kontroversielle, her kan vi starte på reguleringsplan fra Telemark grense til Østerholt og få sammenbinding mellom motorvegen i Telemark og vår egen nye motorveg forbi Sundebru. Når vi kan begynne her, er avhengig av når vi får bevilgninger. Vi er lovet mer penger, derfor gjelder det at vi har byggeklare planer. Telemark grense - Østerholt er allerede godkjent i kommuneplanen, så her ligger vi langt framme formelt sett. Du kan si at dette er vårt "reserveområde" om det tar tid å løse problemene ved Rannekleiv - Temse og Haslestad Stølen.

- Vest i fylket har vi bak oss en kommuneplanfase for Lillesand fram til Vest-Agder grense. Her trenger vi noe mer tid til en grundigere utredning av alternativer.

Ved vegkontoret er det nå ansatt landskapsarkitekt som skal tiltre E 18-gruppa. Finn Ole Jørgensens treårs engasjement som prosjektleder for E 18 fortsetter ut neste år.



– Et godt steg videre

Allerede 14. september var det klart for åpning av ny E 18 fra Lunde til Tveite i Tvedestrand. Som vanlig var det vegsjef Harald Gjerstad som entret talerstolen der åpningen ble markert, ved Ramleth bru i anleggets østende. Steadet var valgt med tanke på at brua kunne brukes som tak over de prominente gjester i tilfelle regn. Og regn var det, men ikke verre enn at åpningen kunne foretas noen meter foran brua.

Vegsjefen orienterte om anlegget og nevnte at totale kostnader var 71,5 mill kr. Den nye E 18-strekningen er på 3750 m. I tillegg er det bygd 2,2 km sideveger. En million kroner er investert i beplantning og det er bygd 3200 kvm støyskjerm. Forventet trafikkbelastning er ÅDT 6000.

– Gjennom fylket har vi nå 20 km. med motorvegstandard. Det gjenstår fortsatt 86



km for standardheving/ombygging. Neste etappe for tur er parsellen Rannekleiv-Nedenes-Temse. Utbyggingstakten vil naturligvis være avhengig av de midler som stilles til disposisjon. Mitt håp er at E 18 kan være utbygd til tofelts motorveg senest innen år 2010. Sørlandet har behov for en slik innsprøyting, sa vegsjefen, og mente at vi med Lunde - Rømyr var kommet et godt steg videre.

Han ga deretter ordet til fylkesmann Signe Marie Stray Ryssdal, som klippet over snoren og erklærte vegen for åpen.

Fylkesmannen, Tvedestrandts ordfører May Britt Lunde og vegsjefen tok deretter plass i Arvid Vindholmens Buick I-1930 og kjørte til Tvedestrand rådhus, der Tvedestrand kommune ga lunsj for inviterte gjester og medvirkende ved anlegget.

Fylkesordføreren: – Ikke fort nok

– Vi er på veg mot målet, men det går ikke fort nok, sa fylkesordfører Erik Mørch på lunsjen som ble gitt av Tvedestrand kommune i Tvedestrand rådhus etter åpningen av den nye E 18- parsellen Lunde - Rømyr.

Fylkesordføreren gratulerte vegsjefen og alle andre med at nok en parsell av E 18 var ferdig. Sakte, men sikkert, går vi mot motorvegstandard på stamvegen. Nå må alle krefter satses på en forsering av tempoet i den videre utbygging, sa han, og pekte på betydningen av en høy standard på E 18 for fylkets næringsliv. Vi må stå på i nært samarbeid med Vest-Agder for å nå felles mål, sa fylkeordføreren, som også

nevnte samarbeid om jernbaneutbygging og fullføring av Gullknapp flyplass.

Fylkesordføreren gikk inn for at det ble satset enda sterkere på utbyggingen av E 18 og at det lokalt ble presset på for å få større midler til vegutbygging.

Åpning Lunde-Rømyr



**Fylkesmann
Signe Marie Stray Ryssdal
foretar den høytidelige åpning
av E 18-parsellen Lunde-Rømyr,
assistert av
ordfører May Britt Lunde og
vegsjef Harald Gjerstad**



Farlig E 18 ble trygg lokalveg

Miljøet her på Angelstad er helt forandret etter at nye E 18 Lunde - Rømyr ble åpnet i høst, sier May Britt Lunde, bosatt i kretsen, og ordfører i Tvedestrand. På lunsjen etter vegåpningen i Tvedestrand rådhus sa hun seg glad for at gamle E 18 nå var blitt en lite trafikert og trygg lokalveg. Vi lurte på om gleden var like stor nå, to-tre måneder etter vegåpningen, og ba om å få komme på besøk.

- Jo, vi er fortsatt godt fornøyd. Tidligere var bygda delt i to av E 18. Verst var det for barna, som hadde E 18 som skoleveg og veg til aktiviteter i nærmiljøet og til venner. Vi turde ikke la dem sykle på den sterkt trafikerte og ganske smale E 18 strekningen der biltrafikken gikk i høy hastighet. Det ble til at vi måtte kjøre dem når de skulle noe. Nå går all gjennomgangstrafikken på nye E 18, og vi og våre barn har fått en trygg lokalveg som har gitt oss mye mer frihet.

- Men det er klart at det er ikke bare fordeler med en ny motorveg, den er et stort inngrep i naturen, og noen er blitt skadelidende ved at de har fått motorvegen nær innpå sine hus.

- Det var strid om krysset ved Lunde - hvordan synes du det er blitt til slutt?

- Jeg synes det er blitt bra, og når beplantningen vokser til, blir det nok enda bedre. Selve Lundetunet er jo en severdighet. Den nye E 18-strekningen er veldig fin, det mener alle.

- Medaljens bakside er at vedlikeholdsstandarden på lokalvegen ikke er det vi har vært vant til når det gjelder brøyting, strøing og salting. Når vi kjører av E 18, kan det være svært glatt, og det kan komme overraskende på de som kjører. Det er ihvertfall den kommentaren jeg har fått. Men vi kan jo ikke vente E 18-standard på lokalvegen heller.

- Nå har du snakket som mor og oppsitter - hva sier ordføreren i Tvedestrand om den nye veggen?

- I kommunen er vi veldig glad for å ha fått en ny, moderne motorvegstrekning. Både når det gjelder samferdsel





og trafikksikkerhet er det et stort framskritt. Kanskje er vi litt redd for at det ikke skal bli skikkelig informasjon, slik at folk bare suser forbi Tvedestrand. For regionen er det en fordel med god standard på E 18. Stamvegen har stor trafikk - E 18 brukes til mange formål, fra godstransport til turisttrafikk.

- Selv er jeg sterkt opptatt av å skape næringsvirksomhet i området, men jeg legger også stor vekt på trafikksikkerhet, spesielt for barn og ungdom. Vegtrafikken vil spille en viktig rolle i utviklingen av våre region og det er om å gjøre å legge forholdene best mulig til rette. De aller fleste av oss bruker jo vegene hver eneste dag.

- Tvedestrand har ikke bare gode vegger?

- Nei, variasjonen i vegstandard er stor. Vi har også dårlige E 18-strekninger og vi har fylkes og riksveger som er svært dårlige. Jeg vil særlig peke på vegen ut til Lyngør både fra øst og fra vest. Det kan sies at disse vegene er idylliske, og det er litt delte meninger om vi egentlig bør gjøre noe med dem. Men for dem som bruker vegene daglig og i jobb, kanskje med større biler, kan det være både vanskelig og direkte farlig. Så vidt jeg vet, har danskene merket noen typiske kystveger som spesielle "opplevelsesveger". Kanskje er det en ide for oss også.

- Personlig er jeg opptatt av gang- og sykkelveger. Jeg vet ikke om det er noe mål i seg selv å gjøre vegene så veldig breie, da kjører vi bare enda fortere, men vi bør prøve skille myke og harde trafikanter. Jeg hadde håpt at vi skal få til mer av dette nå som vi bygger ut vannforsyning til de ytre distrikter. Noe blir gjort, i samarbeid med Vegvesenet. Ved å samkjøre dette, bør det være penger å spare.

- I Tvedestrand er vi også opptatt av vegene i sentrum. Ytre veg over Torvet, miljøvegen som vi kaller den, prøver vi å legge spesielt til rette både med hensyn til naturen og bebyggelsen og gjøre det litt penere med steinlegging osv. Det skal bli spennende se hva som kan komme ut av det når vegvesenet setter i gang over nyttår.

- Hører vegvesenet på kommunens ønsker?

- Vi kan snakke greit om ting, men det er ikke alltid vi får det som vi vil ha det. Vi har en fin dialog, som jeg håper kan fortsette. I tillegg til gang/ sykkelstier forskjellige steder i kommunen, tenker jeg også på vegen gjennom sentrum forbi Tjenna. Her ønsker jeg meg tiltak som kan dempe litt på farten og gi bilister en følelse av at nå er de kommet til sentrum, kort sagt noe som er litt triveligere og penere - og ikke noe som folk bare vil suse forbi så fort som mulig. Det bør tas mer hensyn til at her er det også andre trafikanter, gående og syklende.

- Har du, som kvinnelig politiker, et annet syn på veg og trafikk enn dine mannlige kolleger?

- Jeg registrer at det ikke er særlig trivelig å gå i byen med mormor eller med ungene, når jeg føler at jeg må passe på alle kanter for at vi ikke skal bli påkjørt. Vi føler oss utrygge. Det er flere kvinner enn menn som gjør innkjøp i byen. Vi bruker nok byen på en annen måte enn flertallet av menn. Og kanskje ser vi mer på det estetiske enn menn i sin alminnelighet. Jeg setter i hvert fall stor pris på at det er trivelig omkring meg, og vil gjerne jobbe ut fra det.

Med fører- kort fra 1928



86-åringen Peder Aasbø fra Trollnes ved Arendal tok sitt førerkort for bil i 1928 (førerkort nr. 353). Peder er født på Aasbø i Gjerstad som yngst av 9 søsken. Sin yrkesaktive karriere begynte han som gjeter. I 1920-årene var det lite arbeid å få, og mange emigrerte til Amerika. Men Peder valgte å bli hjemme. Da han tok sitt førerkort i 1928, fikk han samtidig jobb hos sin svoger, Ånon Ausland, som bl.a. startet bilrute til Arendal.

Som bussjåfør kom han ofte i kontakt med vegvesenets folk, spesielt vinterstid da store eller mindre snøfall skapte store problemer for bussen. - I begynnelsen måtte bussen gjøres klar til Arendalstur hver onsdag og lørdag, forteller Aasbø. - Da måtte vi sette inn seter etter som hvor mange det skulle være med. De måtte nemlig ha bestilt plass på forhånd, for det måtte ikke kalles rutebil, og ikke måtte jeg ta

opp folk som ikke hørte til i kommunen. Det måtte ikke avverteres eller kjøres til faste rutetider, og ikke hadde jeg en bestemt holdeplass i Arendal. Men senere ble det mer bestemt Tyholmen. Hvis ikke alt ble overholdt, ble det mulkt. Fast rute ble det ikke før i 30-årene.

- Med den tids vegstandard kunne det vel ofte by på problemer "å holde ruta"?

- Ja, det var smale og dårlige vegger. I teleløsingen måtte vi kjøre på planker i flere kilometer. Kom jeg utenom disse, sakk bussen rett ned. Jeg husker en gang jeg kom til Sunde Bru og måtte vente 2-3 minutter på ruten Arendal-Stathelle som gikk daglig. Det kom 2 busser fulle av folk, og de kjørte seg fast. Alle passasjerne måtte ut av bussene og gå føre til en fikk bussene på rett kjøl igjen. Vegvokteren var der med planker og mannskap. Det var et svare strev med å få disse store bussene opp så de kunne kjøre videre.

- Hva med store snøvintre?

- Den gang var store snøvintre alminnelig. 2 meter snø eller mer på sine plasser. Det var ingen skilter eller trafikkregler som gjaldt annet enn høyrereglen. Først senere kom det et og annet skilt. Han som kjørte bussen Arendal-Eydehavn ble vist et skilt:

- Kan du svare på hva dette skiltet betyr?

- Nei, svarte han, for det står ikke på vegen til Eydehavn, og der kjører jeg.

- Det var som sagt mange dårlige vegger på den tiden, og vegvokteren som hadde ansvaret fikk mangt et ord slengt til seg angående vegen. En vegvokter som står for meg som en god og rettferdig mann var John Aabu.

Han hadde den verste strekningen fra grensen mot Sannidal til Sundeled. Han hadde lastebil stående ferdig lastet med plank ved Aabuvegen, 300 meter ovenfor Sunde bru. Han måtte ut til en hver tid når

noen kjørte seg fast. Det hadde seg slik at den ene dagen var det lagt plank til fast grunn, men den andre dagen hadde telen arbeid seg lengre. Når en da kjørte - og det var slutt på plankene - sokk bilen i til akslen.

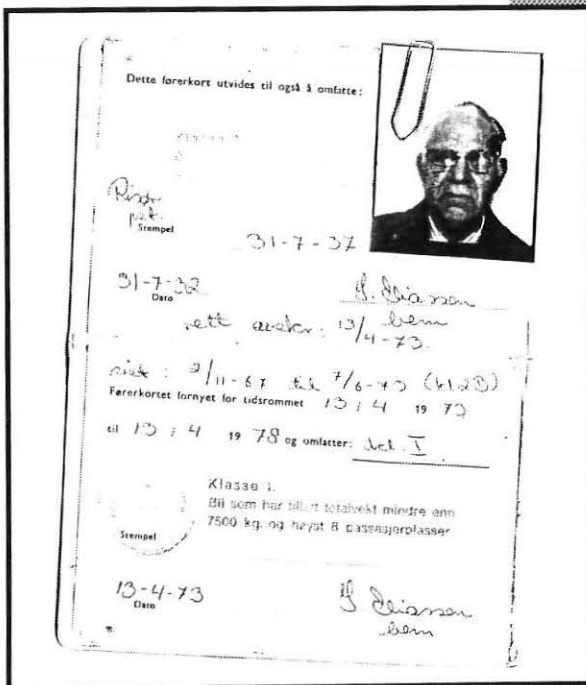
Vegvesenet var ofte involvert, spesielt når vi snødde inne på vegene. Jeg husker meget godt en brøyter som het Gunstein Fiskvatn. Han kjørte stor lastebil, og var meget hjelpsom når trafikantene hadde problemer.

I 50-åra hendte det at vegene ble stengt p.g.a. snøfall. En gang hadde jeg vært med tankbilen (kjørte for et oljeselskap) til Kragerø og måtte overnatte to netter der før vegen til Arendal ble "åpnet" igjen.

Hjemturen tok hele dagen. Bussen sto 3 dager i Kragerø i påvente av bedre vær denne gangen. Ofte kunne det forekomme at vi ble sittende fast under vegs. En gang - på veg til Grimstad - ble trafikken sittende fast på Nedenes. Her sto vi hele dagen, helt til vegvesenet greide å åpne vegen igjen.

Under store snøfall hadde jeg ellers inntrykk av at det var viktigere at jernbanen kunne komme frem enn at vegene var åpne. Ofte ble det sagt, når vegvesenet ikke fikk folk nok til snøskuffing, at: "NSB tok folka", sier Peder Aasbø til Sørlandsporten.

Vi fikk ellers inntrykk av at samme Aasbø er "stapp full" av lokalhistorie fra Gjerstad, som rette vedkommende burde sørge for å få nedtegnet før det er for sent.



Johan Mellbye, Vegdirektoratet

Dagens trafikkregler - et hinder for utviklingen?

I fjor ble det nedsatt et utvalg for å vurdere veitrafikklovet med sikte på omstrukturering og forenkling. Arbeidet skal ende i en NOU- utredning, og forhåpentligvis vil nye retningslinjer klargjøre syklistenes plass i trafikkbildet. Kontorsjef Johan Mellbye ved vegdirektoratets juridiske kontor er utvalgets sekretær:



Dagens trafikkregler slår fast at den som sykler er kjørende. Syklistene har dermed samme plikter og rettigheter som bilistene. Dette gjelder de generelle trafikkreglene, men også trafikkskilt, fartsbestemmelser, veioppmerking og lyssignaler. I tillegg omfattes syklistene av en del særbestemmelser.

SAMME RETTIGHETER

En som leier sykkel i et gangfelt har samme rettigheter som en fotgjenger. Den som derimot sykler i gangfeltet, har vikeplikt både for bilister og

gående. Syklister har dessuten anledning til å sykle på fortau eller annet gangareal når dette ikke forstyrrer eller medfører fare. På fortauet kan man sykle mot enveiskjørt gate, i og med at denne reguleringen ikke gjelder fortausaarealet. Ett barn på ti år kan sitte bak på sykkelen dersom "befordringen er betryggende".

VIKEPLIKT FOR GÅENDE

Enhver kjørende som vil svinge, har vikeplikt for gående og syklende der det skal kjøres inn. Dette gjelder den som sykler langs veiens skulder-/sykkelbane-/sykkelmeter. Kommer syklisten derimot fra et fortau, har både syklist og bilist vikeplikt. Syklist som kommer fra adskilt sykkelvei eller gangareal har vikeplikt overfor svingende bil.

VIKEPLIKT FOR SYKLISTER

Kjørende fra sidevei har vikeplikt også overfor syklist på forkjørsviens skulder/sykkelmeter. Svinger syklisten inn i kjørebane fra sykkelvei, veiskulder, gangvei eller fortau, gjelder vikepliktregelen.

SKAL VURDERE

Utvalget som skal vurdere veitrafikk-lovet vil bl.a. ta opp spørsmål om hvordan regelverket skal håndheves i fremtiden, hvem som skal ha skiltmyndighet, hvordan trafikkreglene skal struktureres, hvilke om hvordan regelverket skal håndheves i fremtiden, hvem som skal ha virkemidler som skal settes inn, hvem som skal styre regelproduksjonen og hvordan det skal informeres om regelverket.

Akland vegstasjon – "nærvegvesen" for fin E 18 og kronglete lokalveger

Vegmester Øystein Lien styrer på Akland vegstasjon sammen med oppsynsmann Per Færnes, godt assistert av kontorfullmektig Bente Dale. Han har ansvaret for vedlikeholdet av 38 km av E 18 fra Telemark grense til Fianesvingen, ca. en tredjedel av europavegen gjennom Aust-Agder, og for riksveger og fylkesveger i Gjerstad, Risør og deler av Tvedestrand og Vegårshei, til sammen 312 km veg.

E 18 er som stamveg prioritert når det gjelder penger og innsats, den har jo også mest trafikk. Av riksvegene er det mest trafikk på rv 416 til Risør og 410 til Tvedestrand. Strekningen Laget - Bergendal er kanskje fylkets dårligste, selv om den nå har fått nytt dekke, så klager folk.

- Den er et smertens barn, med en utrolig dårlig kurvatur, sier vegmesteren.

Arbeidstyrken ved Akland vegstasjon, vedlikeholdsdistrikt I-1 består av 10 mann i utdriften, 3 formenn og resten maskinførere, spesialarbeidere, og en verkstedformann som også arbeider ute når tida tillater det.

- Vår hovedoppgave er trafikkrettet vedlikehold, vintervedlikehold



Vegmester Øystein Lien styrer på Akland vegstasjon, godt assistert av kontorfullmektig Bente Dale.

fra midten oktober, brøyting, strøing og salting, sier vegmesteren.

- Det ser ut til at budsjettene for dette blir mindre for neste år. Det opptar oss nokså mye. Hvis vi får en normal vinter, så vil vi få lite penger, noe som nødvendigvis vil gå ut over en eller annen del av vedlikeholdet, arbeid som må gjøres om sommeren, f.eks. grøfting. Brøyting og strøing kan vi ikke

gjøre dårligere, det skal satses på god framkommelighet på vinterføre.

- Vi er forberedt på at denne vinteren kan bli en mer normal norsk vinter enn det vi har hatt de siste år. Vi har faktisk brøytet mer i oktober i år enn vi gjorde i hele fjor vinter. Det har vært fem snøfall allerede, oktober har vært uvanlig. November var mer det vi har vært vant til noen år.

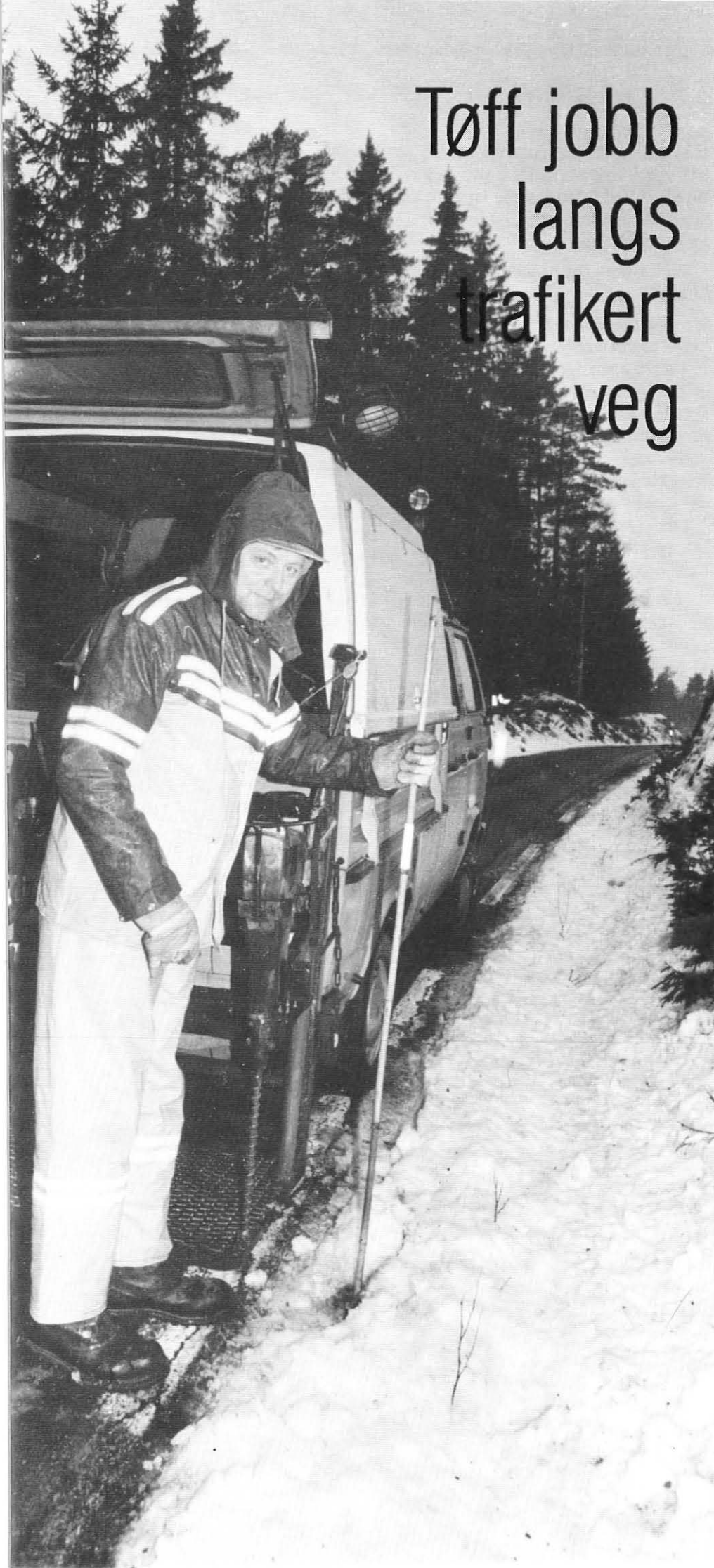
- Med temperaturer som svinger over og under null grader, får vi ofte glatte veger. Ledelsen for driftsavdelingen vil at vi skal strø så godt at folk ikke behøver å være redde for ta ut. Vi strør atskillig mer nå enn før, men har likevel ofte følelse av at vi ikke rekker å komme ut så fort som vi kunne ønske. Likevel mener jeg vi har en rimelig god beredskap for strøsand. Vi salter E 18 og vegene inn til Risør og Tvestrand, ellers strør vi med knust grus 0,8. Vi strør også en god del med grove-

re 4,8, som ligger lenger på vegen, og er bedre når det har dannet seg tykkere islag. Mye av vinterarbeidet utføres med innleide maskiner, 14 bilbrøyttere, 5 traktorbrøyttere, 7 strøsandbiler. Salting utføres med egen bil og egne folk.

I området er det en del bra fylkesveger, men også fylkets dårligste fylkesveg, mener Lien. Det er vegen fra frikirka i Gjerstad og over til Auslandshaugen.

(forts. side 32)

Tøff jobb langs trafikert veg



Supplering av brøytestikk er en jobb som aldri tar slutt. Brøytingen krever sitt, unge spydkastere kan ikke motså fristelsen. Etter visse retningslinjer skal det som mangler erstattes. Gul bil ut. En mann ved rattet, en mann bak, med bormaskin og en stor bunt nye brøytestikk.

På rv. 417 fra Sunde Bru til Vegårshei treffer vi formann Kay Fjell og maskinfører Osmund Rundholt. Regnet pisker surt, det ligger snøklatter i vegkantene. På vegen er det våt is, strødd med grov grus.

- Om vinteren går mye av vår tid med til å supplere brøytestikk. Surt regnvær er ingen hindring. Vi har godt regntøy og et lite tak bak på bilen. Og er det kaldt, byttes vi om å kjøre, slik at at vi kan komme inn i varmen i bilen en gang i mellom, sier Fjell.

- Vi får mye positiv tilbakemelding for brøytestikkene med refleks. Vi setter dem opp tidlig på høsten, og de gjør nytte selv om det ikke kommer snø. I år har vi allerede hatt fem snøfall, mer enn i hele fjor vinter til sammen. Så det tyder på at vi skal få en mer normal vinter, noe vi setter pris på.

Rundholt er 46 år, men har allerede over 30 års fartstid i vegvesenet:

- Jeg begynte da jeg var 16 år, og har ikke angret.

Han har vært på Akland hele tida, og kjenner distriktets veger bedre enn de fleste.

- Langs fylkesvegene er det greit å jobbe, men på E 18 kan det til visse tider være med livet som innsats. Enkelte av bilistene viser ikke respekt for vegarbeidsskilt. Vi føler at det er blitt tøffere etter hvert, men kanskje er det oss som er blitt mer skvetne med alderen. Heldigvis har vi fått bedre hjelpemidler med refleks, slik at vi blir mer synlig.

Rundholt og Fjell skryter av firehjulstrekkeren de har til disposisjon:

- Uten den, kunne vi lett komme i beit. Husk på at vi må ut på all slags føre. Vi må stoppe midt i en bakke, og komme i gang igjen. Da er det topp med firehjulstrekk! De er også godt fornøyd med samarbeidet med ledelsen på vegstasjonen.

" signaler om at vi må konkurrere med private om oppgaver"

- I vårløysinga må vi ofte skrive den ned i to tonn, den er så å si ikke farbar. Trafikken er ikke stor, men det går skolebuss der, og vi må derfor gjøre en innsats.

- Ellers er det kommet mye nytt seinere tid, sier vegmesteren, vi skal innføre helse- miljø- og sikkerhetsplan, Krøsus rammer også oss, til nå har vi fått en times innføring. Vi er spent på om dette blir et system vi som brukere vil være godt tjent med.

- Vi er også opptatt av signaler om at vi må begynne konkurrere med private om en del oppgaver som vi hittil har tatt som en selvfølge at vi skal utføre. f.eks. snakkes det om at vi må gi anbud på ting som grøfting, i konkurranse med private. Det blir en ny situasjon for oss.

- Er du fornøyd med standarden på E 18 gjennom ditt distrikt?

- Vi har åpnet to nye parseller, Østerholt - Sundebru, og Lunde - Rømyr, og vi må si oss veldig godt fornøyd med at vi har fått utbedret de desidert største flaskehalsene. Å slippe Sunde bru og Tveitehallingene, er mye verd vinterstid. Det er ikke dermed sagt at vedlikeholdet blir billigere. De nye parsellene har mye vegutstyr, støyskjerming, lys, beplantning osv. som krever sitt. Lunde - Rømyr har jo en omfattende beplantning, parkarealer nærmest, som vil kreve betydelig oppfølging og uttelling. Men blant folkene er det stor interesse for å ta fatt på disse oppgavene.

Vi er godt fornøyd med at det nå legges vekt på miljø ved nye veganlegg. Forskjellen på Sunde Bru og Lunde - Rømyr er jo tydelig, den nye vegen har fått en helt annen finish. Det er fint å kunne presentere en sånn veg for publikum.

Nå ser vi fram til E 18 Akland - Brokelandshei, og også eventuelt Telemark grense - Østerholt. Vi har hatt en del ulykker ved overgangen fra motorveg til gammel standard. Det kjøres fort, for fort på den gamle vegen når det er glatt.

At det kjøres fort på E 18 er et problem også for våre folk når de

skal utføre arbeid langs vegen. De må vokte sine skritt for å unngå å bli kjørt ned. Med saltede og bare veger venner folk seg til å holde høye hastigheter.

- Har dere mye kontakt med publikum?

- Det hender at folk ringer for å klage på brøyting eller strøing. Men vi får ikke mange klager. Heldigvis er det også noen som ringer for å skryte. Bl.a. har vi fått skryt for at vi holder det fint og rent på toalettene ved rasteplassen ved Brøbørvann, som ble åpnet for noen år siden. Når det gjelder turisttrafikken, så savner jeg en større hovedrasteplass. Vi har fått en på Brokelandsheia, i samarbeid med Info Sør, og det er greit.

I en del år har vi fått noe penger til såkalte driftstiltak. Dessverre ser det ut til å bli mindre av dette. Det vi nå får, går hovedsakelig til ordinært vedlikehold. Vi oppdager stadig småting som vi ønsker å utbedre, men nå ser det ut til å bli vanskeligere med penger til slikt arbeid.

- Uten å gå inn langt inn i diskusjonen om områdeinnde-



Verkstedformann Per S. Løvdal er alene på verkstedet. Noen ganger må han tre til i utedriften.

lingen, ser jeg det som en fordel med et lite og oversiktlig område. Vi kjenner folk som ferdes langs vegene, og de kjenner oss. De kjenner formannen som har ansvar for sitt område, og en del av kontakten foregår ved at de huker formannen mens han er ute på jobb. Det er en form for nærvegvesen, som vil bli annerledes om området hadde vært dobbelt så stort.

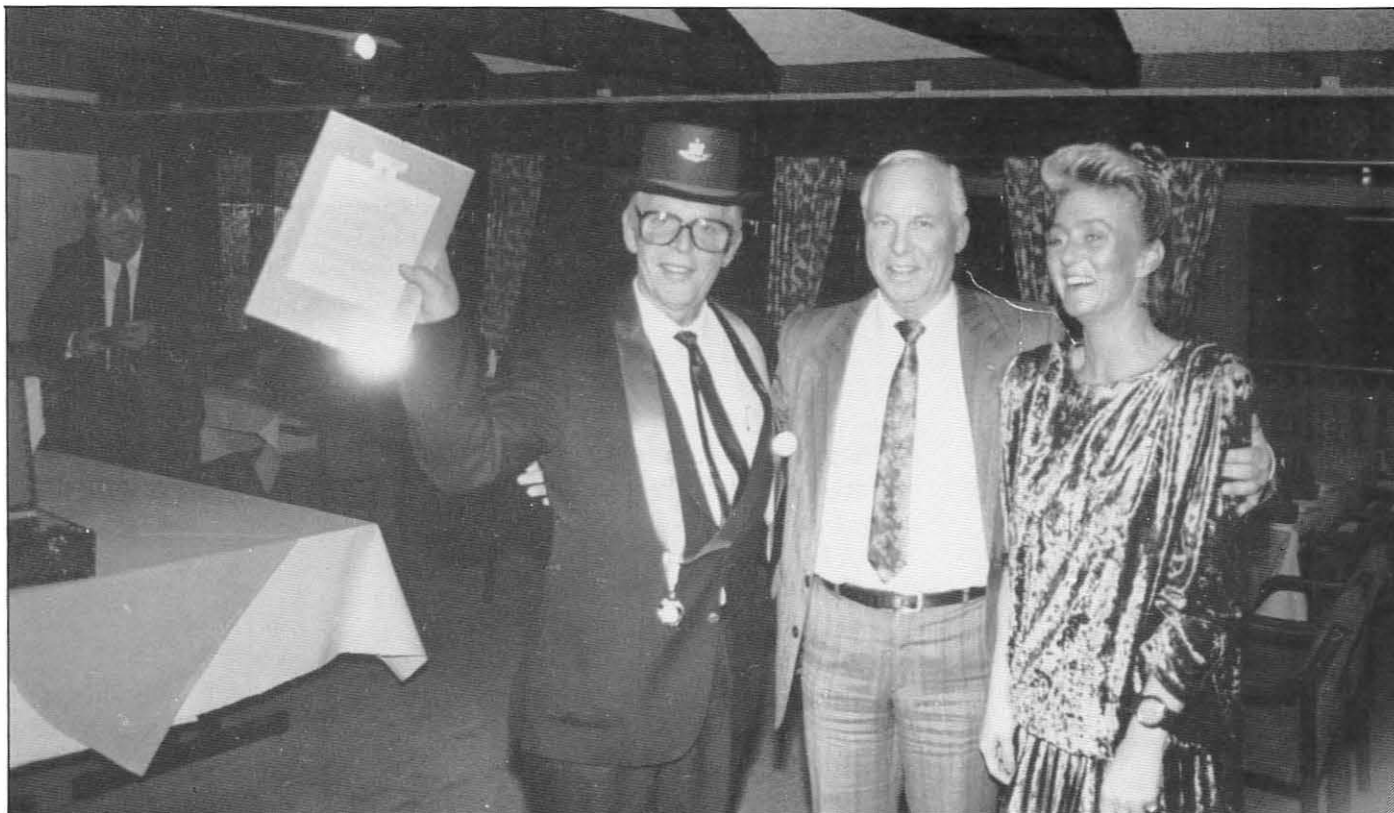
Lien har et godt samarbeid med de andre andre områdene, særlig når det gjelder oppsynsberedskap med område I-4 i vinterhalvåret. Det er også et godt samarbeid med Rugtveit vegstasjon i Telemark. Er det værforandringer på gang som krever handling, ringer naboen og sier fra.

- Jeg har en utfordrende og trivelig jobb, sier Lien, som var fem år på planavdelingen i Arendal før han fikk jobben på Akland. Før det var han oppsynsmannassistent i tre år. Han har også arbeidet i privat oppmålingsfirma før han begynte i Vegvesenet.

- Har du ingen problemer?

- Alle arbeidsplasser har problemer, hos oss kan det bli et problem at de fleste av oss er omtrent like gamle. Etter som vi blir eldre, kan vi risikere sykemeldinger, flere av oss vil gå av i løpet av en kort periode. Det kan bli problemer med kontinuiteten. Pr i dag er vi mange nok for å drive på et minimumsnivå, men vi kunne vært litt flere, og sysselsatt noen yngre folk fornuftig om vi hadde hatt litt mer penger. Men dagens budsjett tvinger oss til å være nøkterne.

En ting jeg er misfornøyd med, er lagringen av salt. Nå lagrer vi salt i to svære hauger under presenning ute og må ofte grave det fram under snøen, noe som kan være utrivelig arbeid. I mange år har vi ønsket å bygge en større salthall, men det har vi ennå ikke fått midler til. Selve vegstasjonen ble bygd om for få år siden, og er svært anvendelig og grei.



Driftsavdelingens "hedersfloss" til oppsynsmann Bjarne Solberg

Under driftskonferansen 12. og 13. november ble det for tredje år på rad foretatt utdeling av årets hederspris, nemlig "Hedersflossen". Utdelingen skjedde under middagen første konferansedag.

Etter at driftssjef Kjetil Nylund hadde lest nedenforstående dikt, hvor det verbalt er gitt en hedersomtale av vedkommende som var tiltenkt prisen, kom det i siste vers frem at oppsynsmann Bjarne Solberg er den utkårne.

Nylund sto selv for overrekkelsen av "hedersflossen" og sløyfe, godt assistert av Thorild Finsrud. Bjarne Solberg takket for æresbevisningen, som han satte meget stor pris på.



Deltakerne på driftskonferansen samlet til festmiddag

*En orden - den skal selvfølgelig henge høyt
og mottageren må selvsagt tåle en støyt!
I vegvesenets rekker er det mange å plukke,
men det er kun en som skal takke og bukke!*

*Om regnet plasker og vinden den uler
så står denne mannen ei inne og skuler -
Nei, ut på det våte og trivelige element
med kaffekopp ved siden, og røyken sin tent!*

*I mange år har han tjent i etaten
og det er ingenting her å si noe på praten!
For skravla den ruller når han først er i gang
og bemerkningene kommer til tider med pang!*

*En tur i guds frie og deilige natur
det gjør i allefall mannen ei sur!
Han trives når bikkja kan springe og bjeffe
selv om harepus kan være vanskelig å treffe!*

*I bilen han trives, den ruller og går
og mange kilometer på speedometeret hans står!
Han er i en klan som i særklasse står
er veibanen dårlig, kritikken han får!*

*Han trives på banen - sort eller grønn
et slag blir til jubel eller til høylydt stønn!
Vår mann som får "flossen", den vi tok i garnet
det er selvsagt Sol - hele asfaltens Bjarne!*

Fra anleggs-slusk

Jeg hadde vært tømmerfløter i Asdal born i fire sesonger. Deretter var jeg noen år hos Høyer Ellefsen og bygde omr hele Rykene kraftstasjon. Jeg giftet meg med ei Rykene-jente og flyttet til Rykene. Så fikk jeg tilbud om fast arbeid i bommen, fløting om sommeren og vedlikeholdsarbeid om vinteren.

Tidligere hadde jeg vært på selsettingsarbeid om vinteren for oppsynsmann Brobakken. Han trengte en dag hjelp til å rive forskalingen på en kulvert som nettopp var støpt i Biestø. Jobben måtte gjøres mens det var lavvann. Gi meg et brekkjern, sa jeg, og satte i gang. Etter noen timer sto jeg i vann til livet, men jobben ble gjort.

Brobakken kom og så på mens jeg arbeidet.

- Jeg vil gjerne ha deg her, sa han.

- Ja, men nå har jeg fått tilbud om fast arbeid i bommen. Skal jeg begynne i vegvesenet, må det være fast.

- Så lenge jeg er oppsynsmann, kan jeg love deg fast arbeid, sa Brobakken. Jeg kunne begynne med en gang. Siden har jeg vært i vegvesenet, sier Leif Conrad Johansen. 30. november hadde han sin siste arbeidsdag på vegkontoret, etter at han 7. nov. fylte 67 år. I vegvesenet har han vært nøyaktig 30 og et halvt år, på dagen. Han har hatt ansvaret for all inn- og utgående post, med fast base i ekspedisjonen.

I mange år arbeidet han på anlegg rundt om i distriktet, Orme-tjern - Strømmen, Strømmen - Rykene, Grimstad - Blakstad, der jernbanen gikk.

- Så var jeg en vinter på Mjåvatn, og deretter på anlegget Utnes gjennom kälåkeren til gamle Presno. Siste anlegg var vegen inn til nye Nedenes skole, den var jeg med og gjorde ferdig.

- Jeg har stått med bormaskinen i 15 år, vi var et godt innarbeid borlag, vi hadde traktor med kompressor og hadde også en del kjøring.

- Arbeidet gikk hardt ut over ryggen og hørselen. Det var kommet så langt at jeg skulle uføretrygdes. Jeg har ennå røntgenbildet, ryggen står som en S.

- Det er rart at du i det hele tatt kan stå oppreist, sa legen, som ga meg røntgenbildet som et minne.

- Dukefoss kom en dag og sa han hadde hørt at det sto ikke så bra til med meg.

- Å, jeg står jo på beina, sa jeg. Så spurte han om jeg kunne tenke meg å begynne på vegkontoret. Nei, ikke tale om, sa jeg. Jeg hadde aldri satt mine ben på vegkontoret. Det var et sted det sto respekt av, det kunne ikke være noe for en vegslusk.

- Kan du ikke prøve en måned og se åssen du liker det, sa Dukefoss. Jeg sytte med å slutte i staten, og gikk med på å prøve en måned. Jeg fikk en dag å tenke meg om før jeg sa ja. Så kom jeg til vegkontoret i Vesterveien. Det var i 1977.

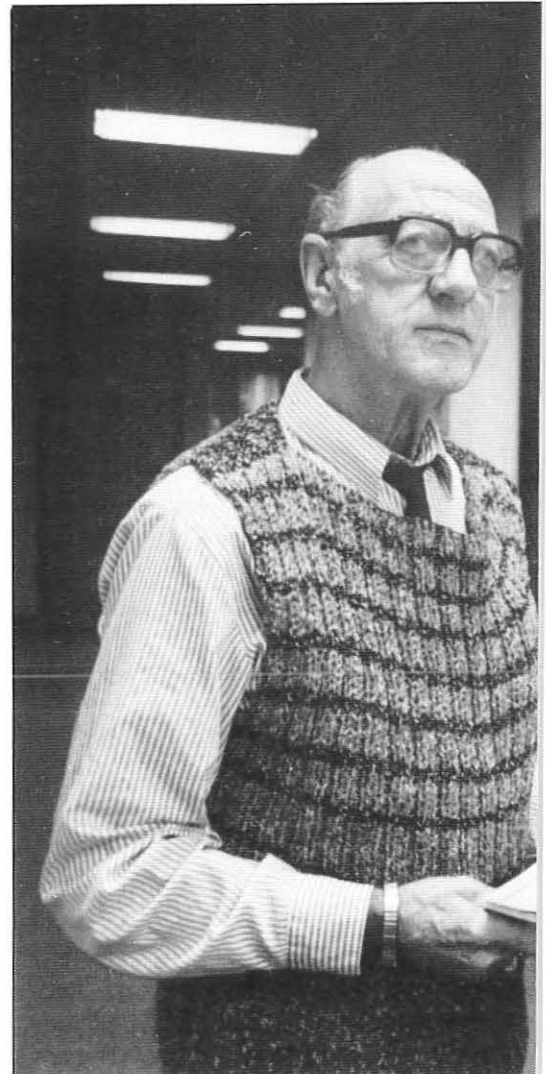
Da jeg hadde vært der i tre måneder, ringte Dukefoss fra Bendiksklev og ba meg komme innom en tur.

- Nå, hva syns du, spurte han.

- Det er vel heller jeg som skal spørre hva dere syns, svarte jeg. - Jo, vi er enig om at dette er plassen for deg, sa Dukefoss. Jeg likte meg godt, og hadde fått gode kamerater, ja takk, jeg vil gjerne fortsette på vegkontoret, sa jeg. Slik ble en utslitt anleggsarbeider til kontor-mann.

- Hvordan føltes det?

- Det var en fæl overgang! Til å begynne med kjente jeg meg som en fanga faul i bur. Jobbe på kontor



passet ikke for en som var vant til å være ute i frisk luft sommer som vinter. Det hadde vært et godt liv. Men så vendte jeg meg til etter hvert. Du kan vel si jeg ble litt hjernevaska. Jeg hadde en god lærer i John Reidar Christensen. Uten han hadde jeg gitt opp. Han lærte meg hvordan en skal oppføre seg på kontor, du kan ikke være grov i kjef-ten som på et anlegg. Jeg lærte at jeg måtte klippe neglene og vaske hendene i glohett vann slik at de svarte rendene under neglene forsvant. Jeg måtte la folk snakke ferdig før jeg sa noe.

I begynnelsen var jeg helt hauegal, den første skjærtorsdagen våkna jeg som vanlig og gikk ut for å ta bussen på jobb. Det kom ingen buss, og jeg fikk haike med en bryggeribil. Da jeg kom til kontoret,

til kontormann



var det låst og stengt, jeg sto og ventet, men det kom ingen. Jeg møtte en nabo som kom fra skift på Eydehavn. Er du ute i dag som det er skjærtorsdag, sa han, ja, jeg skulle bare ned og hente noen papirer, sa jeg.

Så luska jeg heim med veska tett ved sida, så ingen skulle se det. Jeg merket at de sto og kikket i alle vinduene. Da jeg kom inn, tok jeg en kopp kaffe og en røyk. Kona sto opp etter en halvtimes tid, jeg sa jeg hadde vært ute en liten tur.

- Ryggen var vond, men hørselen var noe som forsvant etter hvert. Jeg merket ikke noe før jeg var på første helsekontroll, det ble tatt hørselsprøver, og verneleder Hans Markussen kunne fortelle at resultatet var elendig, jeg kan ikke skjønne du hører noe i det hele tatt. Jovisst hø-

rer jeg, sa jeg, men jeg måtte se på folk for å få med det de sa.

Det var Ragnar som satte meg i kontakt med Anders Aanonsen i døveforeningen. Jeg ble undersøkt på sykehuset og fikk prøve seks-sju forskjellige høreapparater. Det var som en ny verden. Nå hører jeg ting jeg ikke har hørt på 15 år. Det blir fort for mye av det gode! Da jeg kom gående fra sykehuset på veg tilbake til kontoret, hørtes det ut som om jeg holdt på å få et fly i hodet. Det var bare bybussen som kom opp Østregate. Jeg skrudde ned så langt at jeg ikke hørte noe. Hjemme i stua skrudde jeg opp igjen og hørte en fæl lyd, som om noen kastet spiker ned i et blikkfat. Det var kona som holdt på med oppvasken.

Nå skal jeg øve meg litt etter

hvert. Problemet er at jeg hører så altfor mye. Men det er en nydelig følelse å kunne høre at noen prater sammen i rommet ved siden med døra åpen.

- Hørselvern var det vel ikke snakk om da du var på anlegg?

- Vi puttet en tvistdott i hvert øre hvis vi sto 4-5 ved siden av hverandre med bormaskiner. Ellers brukte vi ikke noe. Da jeg var på anlegget Voie - Haslestad, begynte det så smått å komme verneutstyr, verneostøvler og løse øreklokker. Verneombudssjef Markussen ba meg ta en tur og kontrollere at utstyret ble brukt. Det var bare en som ikke hadde øreklokkene på, jeg kan ikke bruke det sa han, for da hører jeg ikke noe. Han fikk tilatelse til å gå uten øreklokker når det ikke passet. Det må ha vært omkring 1967.

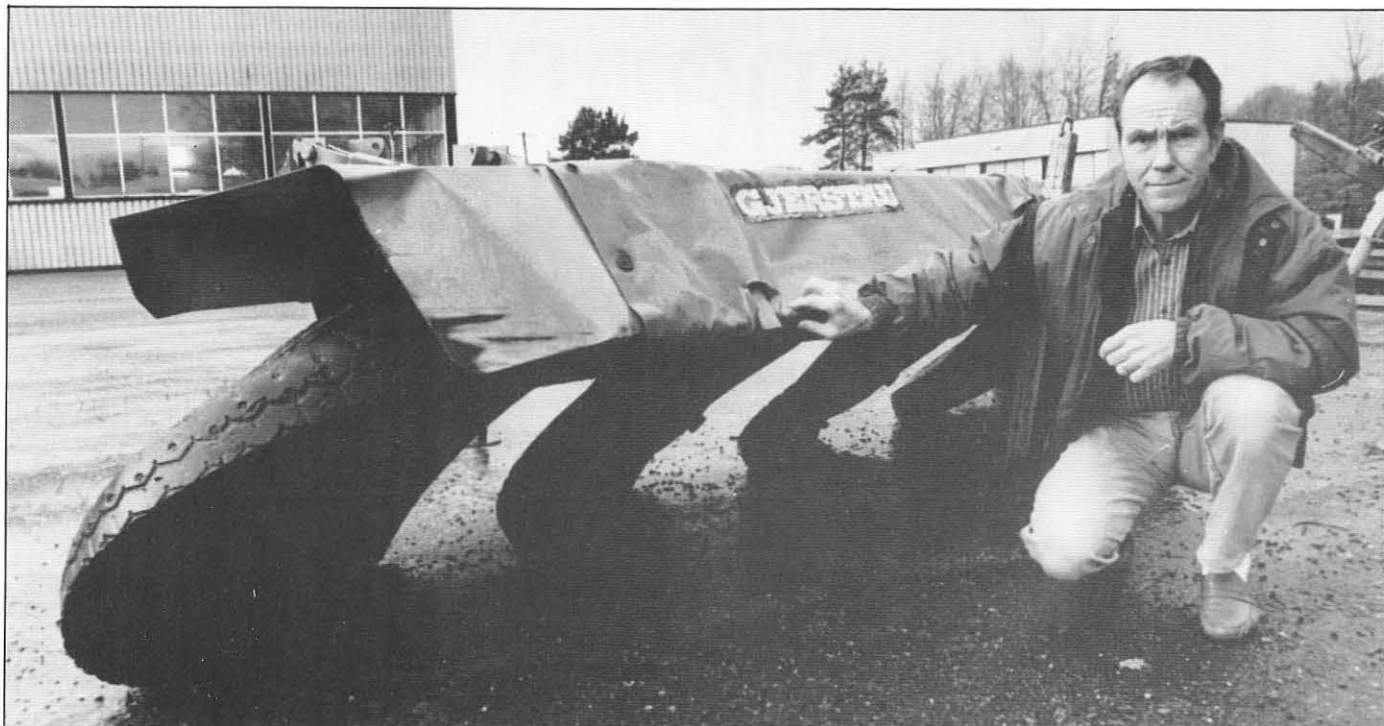
Hadde jeg begynt med hørselvern tidligere, hadde jeg nok hatt hørselen i behold.

- Hva hadde skjedd om du ikke hadde fått jobben på vegkontoret?

- Da hadde det blitt uførhetstrygd, det var ingen annen mulighet. På kontoret har jeg hatt det alle tider, vi har vært som brødre, jeg fikk all den støtte jeg trengte, og vennlige svar på alle spørsmål, sier Leif Johansen, som har mangt og mye å fortelle. Om da han begynte som avisbud 13 år gammel. Han gikk både med Tiden og Vestlandske og fikk 4,50 fra Tiden og 2,50 for Vestlandske. Det var mye penger.

- Jeg veksla ei krone i femører som jeg gikk med løse i lomma. Jeg brukte dem ikke, men rasla med dem av og til slik at folk skulle høre at her var det en som hadde penger. Jeg gikk med dem i lomma i mange år, ingen fikk lurt noe fra meg. Det var slike ting en måtte gjøre for å komme inn i gjengen.

Senere hadde han mange jobber. Han var visergutt hos Hartvigsen i Strømsbuneset. Da krigen kom, ble han sendt på gruvearbeid i Mo i Rana. Han møtte fram dagen før lille julaften. Der kjørte han elektrisk lokomotiv. Han ble ikke lenge - men fikk en kamerat med kjæreste i Mo i Rana til å møte i sitt sted.



”Rubbermat” best mot slaps

Mye tyder på at slapseplo- gen ”Rubbermat” kan bli veg- vesenets framtidige stan- dardredskap for rydding av slaps. Denne er nå under ut- prøving ved Skarpnes vegsta-

sjon som ledd i en omfattende undersøkelse av utstyr for slapsrydding ved flere av landets vegkontorer.

- Rubbermat har flere gode egenskaper, sier vegmester Kåre

Karlsen, som står for utprøvingen sammen med overingenior Tormod Frøysnes.

- Den er for det første rimelig i anskaffelse. Videre er den driftssikker og har små driftskostnader. Den består av halve bildekk som roterer mot vegbanen og kaster slaps til side. Dersom det er snødekke på veggen, blir friksjonen for liten til at den kan fungere skikkelig.

- I prosjektet er vi blitt enige om å definere slaps slik: du setter støvelen ned i snøen. Når du tar den bort, er det bar asfalt i fotavtrykket.

Fjerning av slaps har stor betydning i moderne vintervedlikehold der det er om å gjøre å holde veggen bar og fri for is ved hjelp av salting. Før det kan saltes, må slapsen bort, og hittil har gode metoder til dette manglet.

Nå ser det ut til at målet er nær, etter at ”Rubbermat” har gjennomgått flere forbedringer og mindre justeringer.

En lang rekke metoder blir utprøvd i prosjektet, fra ploger og koster til blås maskiner, men effekten varierer og det er delvis tale om svært kostbart utstyr, sier Karlsen, som tror ”Rubbermat” kan være et fornuftig alternativ.

(fortsatt fra forrige side)

Hjemme igjen fikk han begynne i arbeidstjensten før tida, uten nummer. Halvparten av de utkommanderte, inkludert Johansen, fikk difteri, og ble innlagt på lasarettet på Langsæ gård. Der ble han liggende i tre måneder.

Etter krigen begynte han på Pusnes i vinsjeverkstedet, der han ble i 8 år. I 1951 kom han i militære i Tysklandsbrigaden, og var et halvt år i Kiel. Hjemme igjen begynte han med oppussing av hus, utvendig og innvendig. Han tok for seg hele Kastellveien hus for hus.

- Jeg vokste opp i dårlige tider, vi forsøkte å finne ting som vi kunne selge for noen øre hos skraphandleren. Men det er verre nå for den som sitter med hus, hjem familie og får en lapp med beskjed om at i morra er det ikke noe for deg. Før var det ikke noen som hadde noe. Før var fast på kommunen, han hadde ansvaret for brolegging Strømsbuveien og i Vestregate, jobbet annenhver uke og hadde 63 kr. og var permittert annenhver uke.

Da fikk han en matlapp på 32 kroner. Slik ble det billigere for kommunen.

- Har du en god historie til slutt?

- Anleggssjef Kjell Birkeland hadde vært på tre ukers ferie. Jeg hadde lagt posten på pulten hans etter hvert. Det hadde blitt tre ganske store hauger. På den første arbeidsdagen etter ferien banket jeg på døra og leverte en ny bunke med post.

- Takk du Leif, sa Birkeland, vi kunne hatt det greit her om det ikke hadde vært for deg!

For moro skyld veide vi posten for et par år siden. Vi kom til at det var ca. 30 kg om dagen. Noen ganger, når bunkene med foreningsblader kommer, kan det bli betydelig mer.

- Men det har vært en fin jobb.

Da vi fikk heis slapp jeg å bære opp alle trappene og da jeg fikk tralle, gåstol som Riber kaller det, kunne jeg ta alle etasjene i ett lass. Nå går det så fort å levere posten at det blir tid til en pust i bakken også.

Vegvesenets designhåndbok

Som kort nevnt på siste side, har Vegvesenet nå utarbeidet samlede retningslinjer for vår "visuelle profilering, dvs hvordan Vegvesenet skal se ut. Det er utarbeidet en egen håndbok som gjør nøye rede for bruk av farger, merker og diverse typer materiell. Innføring av et slikt "visuelt profilprogram" vil forsterke inntrykket av Statens vegvesen som en enhetlig etat, og påvirke vårt omdømme på en positiv måte.

Profilprogrammet skal gi et bilde av hvem vi er, hva vi kan, og hvordan vi utfører arbeidet vårt.

De første åtte kapitlene av i alt 12 trer i kraft fra 1. januar 1993. For mange områder vil det imidlertid være naturlig å ta de nye retningslinjene i bruk etter hvert som nybestillinger melder seg.

I den grad vegkontoret vil måtte sitte inne med lagre av "gammelt" materiell etter nyttår, skal dette fortsatt kunne brukes før nytt materiell kjøpes inn.

Vegvesenet blir sett av tusener hver eneste dag. Hvorfor skal en da gripe til særskilte tiltak for å gjøre seg synlig på en bestemt måte?

Dette vil det alltid være flere meninger om. De viktigste momentene bak den visuelle profileringen er likevel disse:

Vegvesenet forvalter samfunnsmidler. Da er det viktig at folk ser at arbeidet vårt blir gjort, og at det er nettopp vi som gjør det. Synet av vegvesenet i arbeid blir en slags kvittering for skattepengene. Det er - og skal være - høy kvalitet på vegvesenets arbeid.

Vi utfører oppgavene våre så godt det lar seg gjøre innenfor de rammene vi har. Det skal synes - og vi ønsker at folk skal se at Statens vegvesen står for kvalitet og tempo. Den visuelle profileringen av vegvesenet må fra nå av være med i alt vi gjør.

Etterhvert skal alt (om)formes i samsvar med profileringsprogrammet, og gi vegvesenet et nytt og mer offensivt preg. Et nøkkelredskap i prosessen er denne håndboka.

Den visuelle profileringen av vegvesenet er en prosess som kommer til å vare ved, og som gjør det mulig for oss å møte morgendagens utfordringer med et sterkt, positivt og helhetlig bilde av Statens vegvesen.

Profileringsarbeidet omfatter en rekke ord og uttrykk som ikke er dagligdagse i vårt miljø. Det vil bli for omfattende å lage en ordliste over alle fagbetegnelser som forekommer i boka. Her er derfor noen korte definisjoner på de mest benyttede ord og uttrykk:

Omdømme

Det ønskede bildet av vår virksomhet i omverdenens øyne.

Visuell profilering

Synliggjøring av vår identitet og egenart.

Designprogram

Systematisk plan for å synliggjøre våre tjenester og egenskaper for omverdenen.

Visuelle grunnelementer

Profileringsprogrammets grunnlag for designutviklingen: Etatsmerke, farger og typografi.

Logotype

Sammenstilling av etatsmerke, farger og etatstittel: Betegnelsen på etaten, vegkontoret eller stasjonen.

Designholdning

Felles oppfatning av hva som er hensiktsmessig for vegvesenets profilering.



Profilarkitektur

Samlebegrep for hvordan vegvesenet kan samordne bruken av farger og materialer for å oppnå et mest mulig helhetlig syn på interiører og eksteriører.

PMS

Pantone Matching System - internasjonalt fargesystem for alle typer

trykkprinsipper, benevnes PMS pluss en tallkode som referer til en fargenyansne.

RAL

Internasjonalt fargesystem for billakk. Systemet er harmonisert mot tilsvarende fargenyanser i selvklebede folier.

NCS

Natural Colour System - internasjonalt fargesystem for maling og lakk.

Europaserie

Rastersystem for å gjengi grunnfargene i firefargetrykk. Grunnfargene er gult, magenta (rødt), cyan (blått), og svart.

Det er mottatt i alt åtte eksemplarer av håndboken. Vegkontorets "profilansvarlig" er konsulent Odd-Bjørn Rørendal. Han bestemmer hvem som har bruk for håndboken, og har ansvaret for kontakten med disse.

Parallelt med iverksetting av de første åtte kapitlene, vil det være behov for nyutvikling, forbedring og justering i tiden som kommer. Det er derfor ønskelig at brukerne av håndboken tar kontakt med Profilrådet dersom de har synspunkter eller forslag som kan bidra til en styrking av profilprogrammet. Henvendelse om dette skjer til:

Personal-og administrasjonsavdelingen
Profilrådet Statens vegvesen
Vegdirektoratet.

SAMARBEID PÅGÅR



Samarbeid pågår

Kjenner du igjen slagordet? En gang i begynnelsen av september dumpet det en stor brosjyre fra Vegdirektoratet ned i postkassen din med dette slagordet på.

Brosjyren handler om årsplanlegging og hvordan du selv kan være med i den prosessen, i "medvirkningsbasert årsplanlegging". Det dreier seg om en sjanse til å være med på å gjøre vegvesenet til en bedre bedrift, gjennom å være med på å sette opp mål, stille krav og ta ansvar.

Det kan kanskje virke som om vi ikke har drevet med årsplaner tidligere, men det nye i høst er at alle vegkontorene får støtte fra Vegdirektoratet til å prøve ut medvirkningsbasert årsplanlegging i en avdeling. I Aust-Agder er det maskinavdelingen som er med i prosjektet, og der er alle nå i gang i grupper - på sine felter - sammen med en konsulent fra Vegdirektoratet. Innenfor de ulike arbeidsområdene skal det utarbeides mål og planlegges tiltak. Meningen er at alle skal finne seg igjen i denne planen; den blir en slags "huskeliste" for avdelingens virksomhet i 1993. Tiltak for oppfølging skal være en del av planen.

Det er meningen at erfaringene fra maskinavdelingen med denne måten å legge årsplaner på, skal komme de andre avdelingene til gode.

Men også på de andre avdelingene er årsplanarbeidet i gang. I starten har tjenestemannsorganisasjonene hatt møte med avdelingslederne og presentert synspunkter og ønsker for hva de vil ha med i årsplanen.

På administrasjonsavdelingen er hver seksjon i gang med en egen seksjonsplan som skal bakes inn i avdelingsplanen. Her skal alle arbeidsfelt synes, også kompetanse- og egenutvikling og hvor mye tid som vil medgå.

Planavdelingen er i gang med å ajourføre prosjektlister for tiltak som skal gjennomføres neste år. Alle berørte i det enkelte prosjekt er med.

Årsplanarbeidet på anleggsavdelingen består også i første rekke av å justere eksisterende byggeplaner for det kommende år. Dette arbeidet er i full gang.

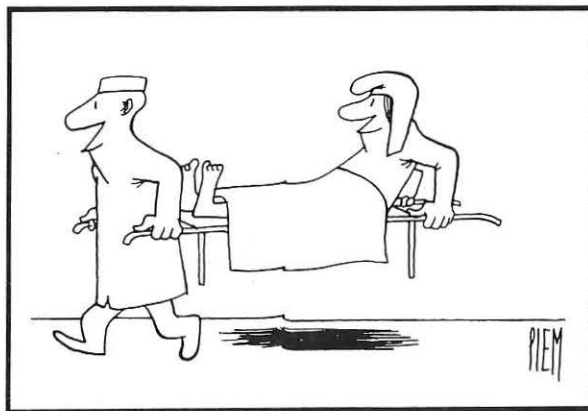
Driftsavdelingen arbeider parallelt med flere planer: Den enkelte vegmester har ansvar for å lage en områdeplan. Dette er en utvidelse av den gamle driftsplanen, og det nye er produksjonsmål, priser, kvantum og hvem som skal ha ansvaret for det enkelte tiltak. Hvor detaljert denne planen skal være, er

opp til det enkelte området, for poenget er at medarbeiderne er med i planleggingen og dermed ser nytten i planen som sitt " eget" oppslagsverk. Vegmesteren trekker med seg sine medarbeidere i denne planleggingen. - På vegkontoret lages en avdelingsplan for driften, med medvirkning fra vegmestrene.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen har et spesielt problem i år: På grunn av EØS kommer man fra 1.1.93 i en konkurransesituasjon med private verksteder om tungbilkontroll. Betaling for kontrollen innføres. I skrivende stund er situasjonen uklar, og det skal i desember være møte i Vegdirektoratet om hva som videre skal skje.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen har tidligere i mindre grad enn de andre avdelingene hatt innvirkning på sine måltall: Hva som skal gjøres og hvor mye er i stor utstrekning blitt bestemt i Vegdirektoratet.

Rundt 1. februar 1993 skal alle planene være ferdige.



Mye salting i vinter

Hittil i år har det vært saltet vesentlig mer enn vanlig, opplyser vegmester Kåre Karlsson. Det er allerede gått med ca. 300 tonn salt, og det ble saltet mye i november.

- For den som har oppsynsvakt er glatte veier og salting en psykisk

belastning. Kravet er nå at det ikke skal være glatt på hovedvegene. Har det skjedd ulykker, kommer straks spørsmålet: var det glatt - og hvem hadde vakt. Her har vi saltstrøing som vårt beste hjelpemiddel i overgangsperiodene med mye skiftende vær, en værtype vi hatt nesten hele vinteren igjennom i senre år.

Døgnberedskap

På E 18 har vi nå døgnbered-

skap med to skift på natta i vintermånedene. Det betyr at vi har folk ute på vegen som kan følge med når været skifter og det er fare for glatte.

Det kan bli som en brannvakt, litt uvant for oss, som er vant til at vi skal gjøre noe når vi er ute. Derfor har vi begynt å kombinere disse nattevaktene med spyling av kantstriper, eventuelt med saltløsning, når temperaturen krever det.

På tide å sjekke innholdet i førerkortet:

Justering av førerkortforskriftene for klasse B

Ditt førerkort inneholder mange opplysninger. Det som er av stor interesse for de fleste, er hvilke rettigheter de har som førerkortinnehavere.

På kortet finnes det en opplysningsrekke som er kjent for de fleste. Den består av en blanding av stjerner og bokstaver, og forteller hvilke kjøretøyer som du har tillatelse til å føre. Dersom du for eksempel skulle ha AB *****, betyr dette at du har lov til å kjøre motorsykkel og ordinær personbil, varebil og så videre.

Det som i tillegg er av interesse er størrelsen på bilen, eller rettere sagt tillatt totalvekt. På dette punkt er det i ferd med å skje visse forandringer.

Nye førerkort, utstett etter 1. oktober 1992 har en øvre vektgrense på 3499 kg. En bil som har tillatt totalvekt over denne grense er det ikke lenger tillatt å føre på et nytt førerkort.

Helt fra 1979 har førerkort i klasse B vært begrenset til 3499 kg. For kjøring i Norge har man imidlertid gitt tillatelse til å føre kjøretøyer med vekt opp til 7500 kg. Alle som har tatt førerkort etter 1. april 1979 kan få beholde denne retten, men da må det reageres.

Vi oppfordrer deg derfor til å teste ditt førerkort. Les deg gjennom punktene under. Kanskje er det viktig nettopp for deg!

1. Er førerkortet tatt ETTER 1. oktober 1992?

Dersom du svarer "ja", har du en øvre grense på 3500 kg. og du trenger ikke å lese videre.

2. Er førerkortet tatt FØR 1. april 1979?

Dersom du svarer "ja", har du en øvre grense på 7500 kg. Denne grensen er fast, og du trenger ikke å bekymre deg for endring til 3500 kg. Enkelte i denne gruppen mangler stempel for vektgrense 7500 kg. i sitt førerkort. Dette kan de når som helst i fremtiden ordne på biltilsynet.

Dersom dette gjelder deg, trenger du ikke å lese videre.

3. De som fortsatt leser, har et førerkort som er tatt i perioden 1. april 1979 til 1. oktober 1992. Denne gruppen må selv ta initiativ dersom de ønsker å beholde en øvre grense på 7500 kg.

I denne perioden har øvre grense internasjonalt vært 3500 kg. I Norge har vi tillatt disse førerkort brukt for kjøretøyer med tillatt totalvekt opp til 7500 kg. Dette har vært en overgangsordning. Dersom du ønsker å opprettholde denne grense, så har Vegdirektoratet bestemt at du kan beholde den på visse betingelser.

Før 1. OKTOBER 1993 må du til biltilsynet for å få rettet de opplysninger som ligger i førerkortregisteret. Det vil si at du i løpet av det kommende året må få et stempel om den høye vektgrensen i ditt førerkort. Samtidig vil biltilsynet rette opplysningene i førerkortregisteret.

Vi regner med at biltilsynet får

mye å gjøre i det kommende året på dette området. Dersom kapasiteten skulle bli sprengt vil noen av kundene få anført endringen i førerkortregisteret. Samtidig vil de få et kjørebrev som de må ha med seg ved siden av førerkortet.

Kjørebrevet er gyldig frem til 1. oktober 1996. Innen den datoen må førerkortet være forsynt med stempel.

Skulle det være vanskelig å forstå noen av punktene, så kan du få nærmere opplysninger på førerkortavdelingen på biltilsynet.

Dersom du kjører med tilhenger er det visse grenser som fortsatt gjelder. Er bilen registrert for 3500 kg eller mer, har du ikke lov til å trekke tilhenger som veier over 750 kg på førerkort i klasse B.

Skulle du ønske å ha rett til å kjøre biler med tillatt totalvekt over 3500 kg, må du teste ditt eget førerkort. Dette bør du gjøre i dag, for tiden frem til 1. oktober 1993 går fort!

TN.

Kan statistikker lyve?

I vår moderne data-alder kan man lage statistikker av nær sagt hva som helst. "Vår mann" har laget en oversikt over brev INN og UT ved vegkontoret i perioden 1.1. 90 - 29. 7.92. Og som om ikke dette skulle være nok, har han fordelt brevmengden på en rekke av våre saksbehandlere, som omfatter "Fagsjefer"(8), "Mellomledere"(8) og "Andre"(8).

Totalt omfatter statistikken hele 21095 saker. Av de som er tatt med her, utgjør innkomne brev 11902, brev ut 5353, tilsammen 17255 saker. Fordelingen på brev INN og brev UT er tankevekkende lesing. Korrekt er tallene neppe, i det mange saksbehandlere kan ha delegert myndighet nedover i hierakiet, eller det er brev som ikke krever svar o.s.v.

Ingen nevnt og ingen glemte (uthengt), men la oss presentere tallenes klare tale:

	Brev inn:		Brev ut:	
Fagsjefer	4042:8	= 505	319 :8	= 40
Mellomledere	6366:8	= 795	1175: 8	= 147
Andre	1494:8	= 187	3859: 8	= 482

Statistikken "toppes" av NN som har mottatt 2521 brev og svart på 53, - og NN 2 som har mottatt 0 brev, men svart på hele 575. PS. Listen er makulert! DS

- På fem dagers tur var vi alle turister, men også en feiende flokk pensjonister

I år ble vi enige om og ta en lengre tur. Vi hadde spart en del penger med tanke på en fem dagers tur, og vårt ønske var Røros.

Vi startet 24. august med full buss og Dag Aasbø som sjåfør. Etter at de siste deltagerne var plukket opp, ønsket Møller Hansen alle velkommen og ga en liten orientering om turen. Der ble servert munker til medbrakt kaffe.

Vi kjørte E 18 til Oslo, E 6 til Eidsvoll, hvor vi tok en kaffepause. Da vi hadde satt oss i bussen, ble der delt ut sanghefter og medisiner mot kvalme og diare. Humøret blant deltagerne steg ytterligere og det vekslet mellom allsang og historie.

Turen gikk langs Mjøsa, som lå speilblank i



høstsola, over den nye Mjøsbrua til Lillehammer. Vi var rundt og så OL-anleggene, men vi syntes der blir mange stygge sår i landskapet der millionene ruller. Vi fortsatte mot Øyer, der vi overnattet på Hafjell hotell.

Etter en god frokost besøkte vi Vegmuseet, veldig

interessant for oss alle, en fantastisk samling og en utmerket guide.

Vi fortsatte til Ringebru, forbi setergrenden over Ringebufjellet, videre til Foldal, Tynset og så er vi fremme ved selve reisemålet, Røros.

"Og nå har vi kjørt gjennom daler og lier. For Røros det var jo vårt mål. Her oppe vi vandrer på gjengrodde stier. Ser Bergstaden fra svunne år. Her oppe har Falkberget skrevet romaner. Om rallarens slit, det var mer en vi aner. Men ingen ble da pensjonist."

Her kunne vi sanne hva maleren Olav Dille skrev om Røros. Røros er et sted du alltid reiser tilbake til, hvor i verden du vanker. Han ble aldri lei av å utforske de kosmiske lys over hjembyen og vida vinterstid.

Med en god guide vandret vi gjennom Bergstaden trange gater, med små hus hvor arbeidsfolkene bodde, og opp til Røros kirke, hvor guiden orienterte om kirkens historie.

Her overnattet vi på Røros hotell, middagen smakte godt i dag også. Det ble laks.

Neste dag kjørte vi til Olavsgruva og smeltehytta museum. På Bergstaden skrev Falkberget om presten Sigesmund i "Den fjerde nattevakt". Han begynte selv i gruva som 9-åring. Malmen blir funnet av en jeger på Rørosvidda. Han kom i basketak med en reinbukk, og bukken sparket vekk mosen, slik kom fjellet til syne, og den første kobbermalmen blir funnet i 1644.



Vi besøkte Olavsgruva, med fin amfiscene, og på oppfordring fra Haugmoen sang vi "Nisser og dverge".

Vi fikk se for et slit det var for gruvearbeiderne, med driftsmetoder og arbeidsforhold som var umenneskelige etter nåtidens forhold. Bergverk er forøvrig vår eldste industri.

På turen videre fikk vi hilse på Egil Storbekken, og høre hans vakre fløytespill og høre han fortelle.

Vi kjørte over Dovre og så Dovregubbens hall, videre til Otta og overnattet på Rapham høyfjells hotell.

Neste dag kjørte vi over Valdresflya, med en avstikker til Gjende hvor vi så hytta Jo Gjende bodde i sin tid.

Så til Beitostølen og over Slettfjellveien 1300 m.o.h. og Panorama-veien. Johansen m/ flere fil-



met flittig. Vi var nå framme ved Skogstad hotell i Hemsedal. Etersom dette var vår siste kveld, skulle vi samles til en hyggestund. Vi koste oss med allsang, skrøner

og vitser og gamle historier. Og damene sang til "Veggubbens pris".

Siste dagen kom, og vi passerte Gol, Eggedal, Sigdal til Åmot i Modum, her rakk vi også Blåfarverket. Videre gjennom Drammen til middag på Holms kro, her fikk vi wienersnitzel, og så kom regnet.

Før de første forlot bussen - takket Haugmoen og Møller Hansen Dag Aasbø og Ingeborg Vehus og turdeltagerne for en fin tur i vakker natur, strålende vær og opplagte og fornøyde turdeltakere. På fem dagers tur var vi alle turister, men også en feiende flokk pensjonister.

Lillemor og Hjørdis

Velferdstur til Danmark og Tyskland

FOR ANSATTE I 1-2

Også i år ble det arrangert velferdstur for ansatte i 1-2 med ektefeller. Turen gikk til Danmark i dagene 10. -13. september.

Utgangspunktet var vegsentralen, hvor 30 opplagte turdeltagere entret bussen til Dag Aasbø, som hadde tatt på seg oppdraget med å arrangere det hele.

Vi reiste om Larvik med "PETER WESSEL", og hadde en fin overfart hvor alle hadde det hyggelig med god mat, dans med noen attåt og enarmede banditter. (Noen kom faktisk med bæreposer med kronestykker).

Vel fremme i Fredrikshavn ble det servert en utmerket frokost hos Damsgård før turen gikk videre sydover de danske heder. Stemningen var hele tiden på topp, selv om noen ved besøk i Ålborgtårnet synes en kikk ned var i høyeste laget.

Randers og hotell Kongens Ege var målet for dagen. Etter innkvartering var resten av dagen til fri disposisjon, og deltagerne hadde god anledning til å gjøre seg kjent med de fasiliteter som fantes i Randers.

Lørdag gikk turen videre til Flensburg i Tyskland, med besøk i Citti Grosmarkt og Otto Duborg, der mulighetene var tilstede til shopping med hyggelige priser.

Vi retunerte til Randers hvor vi hadde felles middag på hotellet med etterfølgende dans til levende musikk til ut i de små timer.

Hjemturen søndag gikk innom Damsgaard i Fredrikshavn, der saltpølser og skinkebokser ble pakket ned i bussen før vi gikk ombord i "PETTER WESSEL", og hadde en behagelig overfart til Larvik.

Tollen la ingen hindringer i veien for noen av deltagerne, og det var en trett - men fornøyd - gjeng som ankom vegsentralen etter en vellykket tur.

Nye regler for boliglån i Statens pensjonskasse

HVEM KAN FÅ LÅN?

Lån kan gis til statstjenestemenn og med virkning fra 01.01. 1993 også til undervisningspersonale i grunnskoler og videregående skoler. Lånsøkeren må være fast tilsett, men midlertidige ansatte, engasjerte og åremålsansatte tjenestemenn samt overenskomstlønnet, helårsbeskjeftegt personale som tjenestegjør minst 15 timer i uken, kan få lån når de har sammenhengende tjeneste i ett år. Pensjonerte tjenestemenn får lån på samme vilkår som aktive tjenestemenn. Det samme gjelder etterlatte, pensjonerte ektefeller som må fraflytte tjenestebolig. Unntaksvis kan det også gis lån til barn som må fraflytte tjenestebolig når begge foreldre er døde og det foreligger særlige grunner.

HVA KAN MAN FÅ LÅN TIL?

Under forutsetning av at du blir eier/medeier i boligen: a) innskudd i boligbyggelag, borettslag eller til aksjebolig. b) obligasjonsinnskudd i annet boligbygg når innskuddene er sikret ved pant i eiendommen. c) bygging og kjøp av selveierbolig d) ombygging eller utvidelse av egen bolig under a, b, og c. 1. Lån etter punkt c kan gis med inntil kr. 200 000, - mot deponering av adkomstdokumentene til boligen. Se pkt. 4.

2. Lån etter punkt c kan gis med inntil kr. 200 000, - mot pant i eiendommen, se pkt. 4.

3. Lån etter punkt d gis med inntil kr. 100 000, - mot pant i eiendommen eller innskuddsdokumentene, se pkt. 4 og 5.

4. Ved innskudd/kjøp må kjøpekontrakten vedlegges søknaden og Pensjonskassen vil så beregne "lånetakst" = 85 % av kjøpesum. Lånet må være sikret innenfor 80 % av denne "takst". Ved bygging/ombygging av bolig benyttes takst avholdt av godkjent takstmann. Lånet må være sikret innenfor 80 % av lånetaksten.

5. Lån til ombygging kan gis

når dette medfører en økning av boligflaten med minst 6 kvm, første gangs installasjon av VVS, og til energiøkonomiseringstiltak i boligen. Takst avholdes når ombyggingen er ferdig fullført.

HVA GIS DET IKKE LÅN TIL?

Lån ytes ikke når finansieringen allerede er ordnet på annen måte, og heller ikke til konvertering av eldre lån selv om disse er gitt på mindre gunstige vilkår. Det gis ikke lån til vanlig vedlikehold eller modernisering og heller ikke til bygging av garasje eller uthus. Lån til fritidsbolig eller pendlerbolig kan ikke innvilges. Lån gis ikke til kjøp av tomt uten i forbindelse med oppføring av bolig. Lån gis heller ikke til frivillig innløsning av festetomt.

LÅNEBETINGELSER

Rentefoten er for tiden 10 % p. a. (Effektiv rente 10, 27 %) Renter betales etterskuddsvis hvert halvår. Det er ingen gebyrer.

LØPETID OG AVDRAGSFRIHET:

Lån opp til kr. 80 000, - kan gis med avdragsfrihet i tre år og har en løpetid på 18 år (inkl. avdragsfrie år). Lån fra og med kr. 80 100,- - til kr. 200 000, - kan gis med avdragsfrihet i tre år og har en løpetid på 30 år (inkl. avdragsfrie år). Dersom låntaker slutter i låneberettiget stilling og fraflytter eller selger belånte bolig, plikter vedkommende å underrette om dette omgående. Lånet ansees samtidig å være forfalt til innfrielse. Låntaker som slutter i stilling, men som fortsatt bor i den belånte boligen kan få beholde lånet på nye vilkår. Disse går ut på reduksjon av resterende avdragstid til en tredel, og at renten heves med to prosentenheter. Avdragsfrihet bortfaller. Ovenstående gjelder fra 01.05. 1992. Ytterligere opplysninger kan fås ved henvendelse til Bente Kjenndalen eller Torstein Riiber, vegkontoret.

Bønder spelar ikkje tennis, har Herbjørn Sørebs sagt. Med samme rett kunne vi nok si "Vegfolk spiller ikke golf". Men vi lever i en tid med store forandringer. Nå hender det nok at også bønder spiller tennis. Og at vegfolk spiller golf, det har vi bevis for i Aust-Agder vegvesen. Vi har derfor den glede å presentere:



A G S O F L A F L E T R

Bjarne Solberg er opptatt av to ting: asfalt og golfspill. En vakker sommernatt mens asfaltleggeren la ut sin rykende, sorte masse, gikk det ikke lenge før asfaltoppsyns mannen dreide samtalen inn på hobbyen, gentlemansporten framfor noen.

- Nå bør Aust-Agder vegvesen kjenne sin besøkestid og bli landets første vegkontor med bedriftsmedlemsskap i en golfklubb, forkynte han, og la ut om det flotte miljøet omkring Nes Verk golfpark og om at golf er blitt den nye allemannssporten.

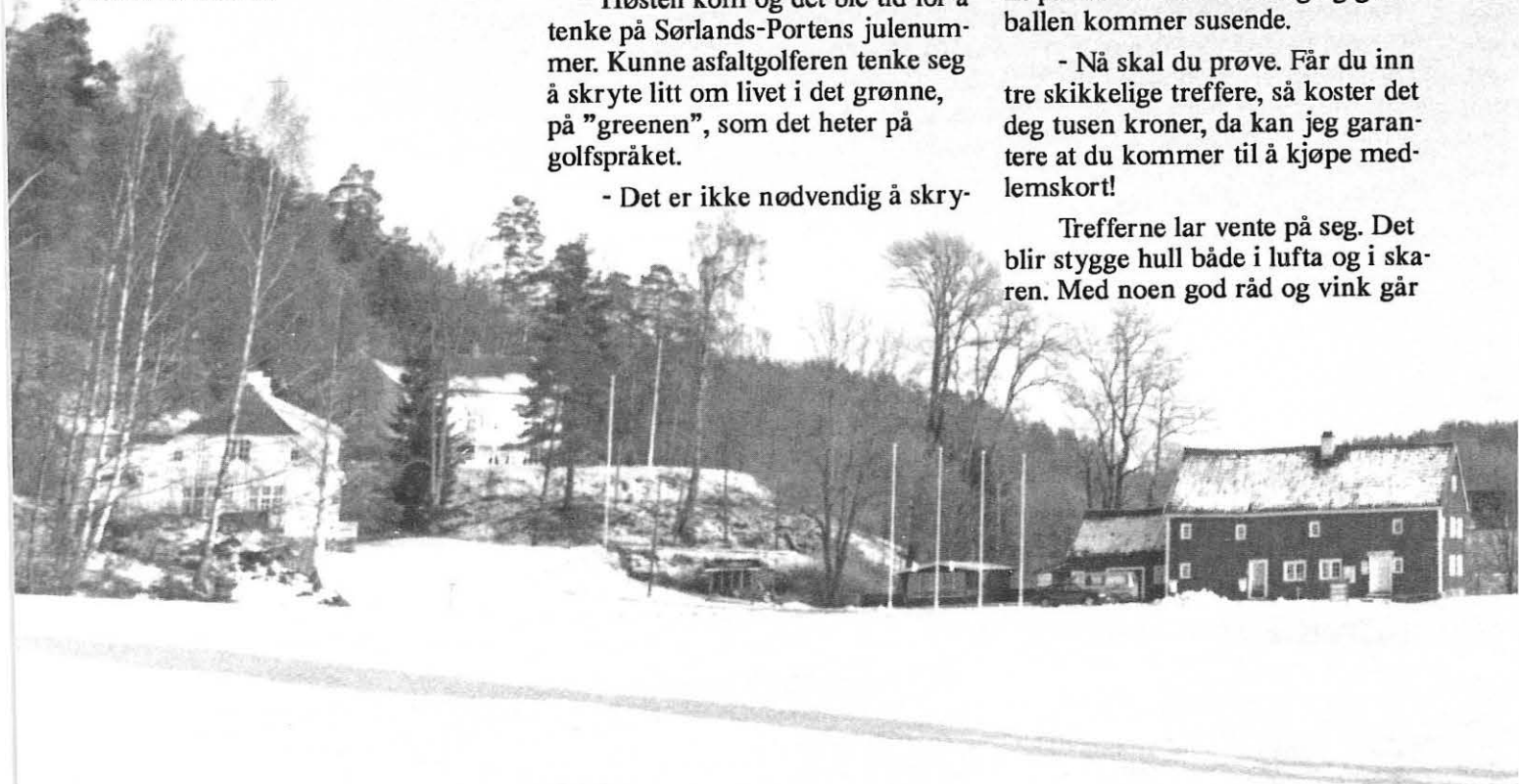
Høsten kom og det ble tid for å tenke på Sørlands-Portens julenummer. Kunne asfaltgolferen tenke seg å skryte litt om livet i det grønne, på "greenen", som det heter på golfspråket.

- Det er ikke nødvendig å skry-

te, det er nok å legge fram klare fakta, sier Solberg, og inviterer til en omvisning i golfparken, selv om det er blitt november, kuldegrader og et tynt lag lag skaresnø på "fairwayen". En gnistrende klar lørdagsformiddag møter vi Solberg på Nes Verk. Han står langt ute på banen. Et par velrettede kølleslag og golfballen kommer susende.

- Nå skal du prøve. Får du inn tre skikkelige treffere, så koster det deg tusen kroner, da kan jeg garantere at du kommer til å kjøpe medlemskort!

Trefferne lar vente på seg. Det blir stygge hull både i lufta og i skaren. Med noen god råd og vink går



det litt bedre etter hvert, og vi får oppleve den merkelige sitringen gjennom kølleskatfet i det jernet treffer ballen, konsentrerer kraften i et eneste punkt og sender den langt av sted i en fin bue utover banen i retning første hull.

- Som mange andre her på Nes Verk begynte jeg med golf av ren nysgjerrighet. Jeg kunne ikke la vær å prøve. Det er snart fire år siden jeg begynte å slå på den ballen. Det gikk nokså lenge før jeg begynte å treffe. Men etter hvert fikk jeg taket på det, og vi som har begynt å spille golf, har aldri angret på det.

Nå er vi totalt 760 medlemmer og bare det siste året er det kommet 150 nye medlemmer.

- Nå er jeg på golfbanen hver eneste kveld, så sant jeg ikke må gjøre noe annet.

I asfaltseongen har Solberg vegkontorets mest unormale arbeidstid. I den grad det er nødvendig, følger han asfaltleggingen, som for

det meste foregår nattetid. Han er på kontoret fram mot middag, så går han hjem og sover noen timer. Det er bare tre minutter til golfbanen, og der driver han på noen kveldstimer, før han reiser ut på asfaltlegging.

- For meg er det en fin døgnrytme. Jeg gjør ingenting av å våke - jeg kan sove når det passer meg, bare ikke om morgenen.

Nå driver Solberg med opplæring av nybegynnere i Arendal golfklubb. For å få adgang til å bruke banen, må nybegynnere kvalifisere seg til "grønt kort" etter instruksjon hos klubbens trener. Solberg står for gjennomføring av prøven som kvalifiserer for grønt kort. I år er det 117 spillere som har avlagt prøven. Hver prøve tar ca. 2 timer. Så det innebærer at jeg er mye på golfbanen. Kanskje for mye. Men jeg vil heller si det slik: du møter bare blide mennesker. Det er ingen som kommer hit for å være sure. Alle er fornøyd, alle er på fornavn,

det er ingen forskjell på fattig eller rik, vi er like gode eller dårlige til å spille. Vi synes miljøet her er fantastisk.

- Men det er vel et faktum at golf er en sport for de rike og vellykkede i samfunnet?

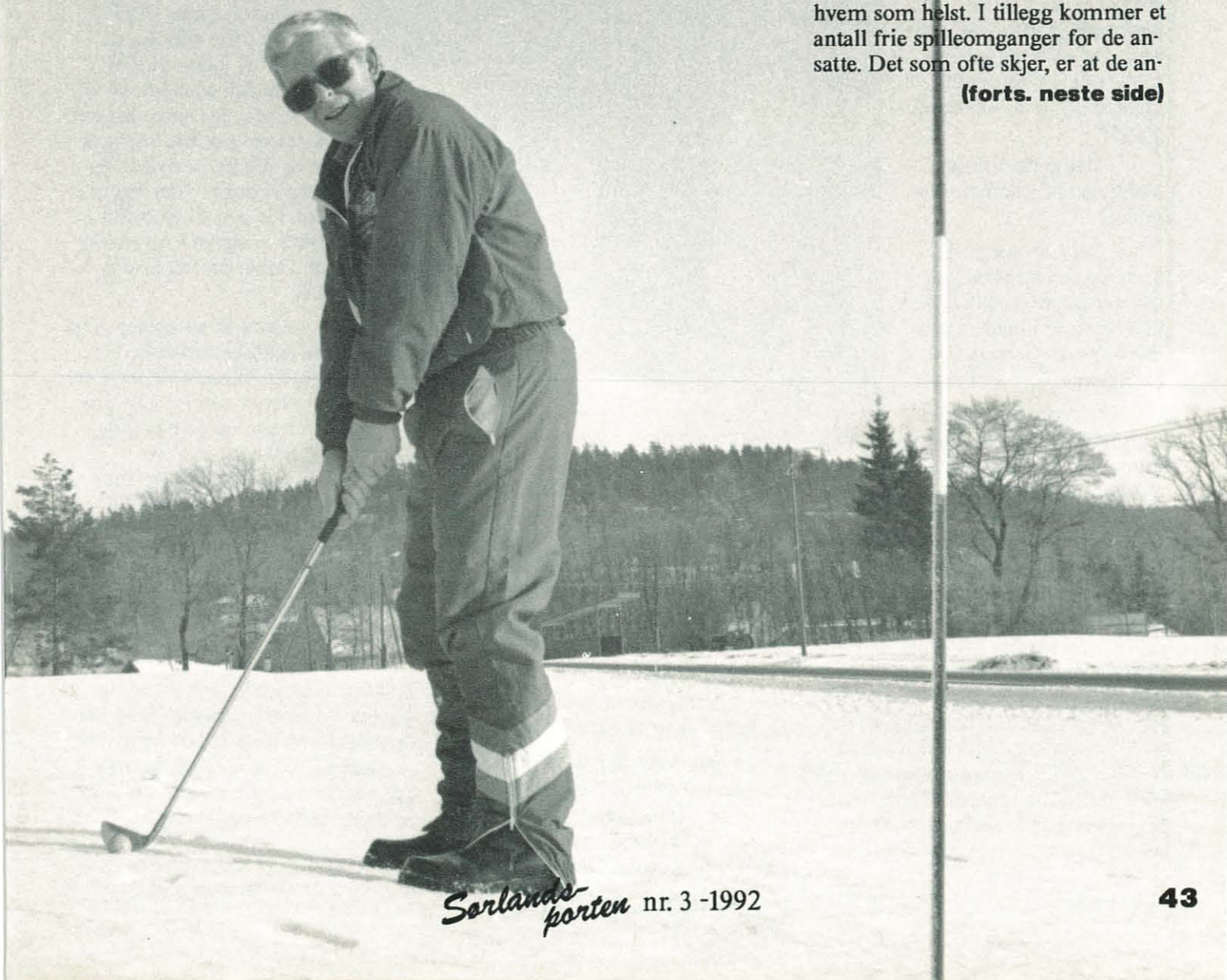
- Nei, jeg kommer aldri til å bli rik, og jeg er kanskje den som er aller mest på banen. Systemet i klubben er slik at alle kan være med. Vi har ordning med familiebatter slik at hele familien kan være med. Du behøver ikke ha penger for å spille golf. Å miste en ball er ingen formue, og leter du etter ballen, finner du kanskje to baller igjen.

- Medlemskontingenten er tusen kroner for et hovedmedlem, halv pris for ektefelle, og 2-300 kr. for familiemedlemmer. Vi har også bedrifts- og firmamedlemsskap. Bedriftsmedlemsskap innebærer vanligvis to fullverdige medlemskap...

- Det er vel sjefen og kona....?

- Vanligvis ikke, det kan være hvem som helst. I tillegg kommer et antall frie spilleomganger for de ansatte. Det som ofte skjer, er at de an-

(forts. neste side)



satte får muligheten til å prøve seg, og deretter tegner seg som individuelle medlemmer.

I Japan koster det 40-50.000 dollar for å bli medlem i en golfklubb pluss en enorm høy årskon-tingent. Vi har japanere som medlemmer i vår klubb. De er gjerne på forretningsreise til Norge en gang eller to i året. For dem er det småpenger å stå i vår klubb. Det gir dem i tillegg rett til å spille som gjestespillere i sitt eget land, og i klubber andre steder i verden. Vi har en drøss oslofolk som er med hos oss, og spiller som gjestespillere i Oslo, der det er mye dyrere enn hos oss. Oslo golfklubb har en venteliste på 17 år for å bli medlem. I ventetida må de betale for passivt medlemsskap!

- Her er det ennå plass til flere?

- Ja, så langt. Men i årsmeldinga for 1992 antydes det at det kan bli nødvendig å sette på bremsene. Da vil jeg gjerne si som i sangen "innenfor, utenfor - hvor vil du stå en gang?"

- Det gjelder altså å melde seg inn så fort som mulig?

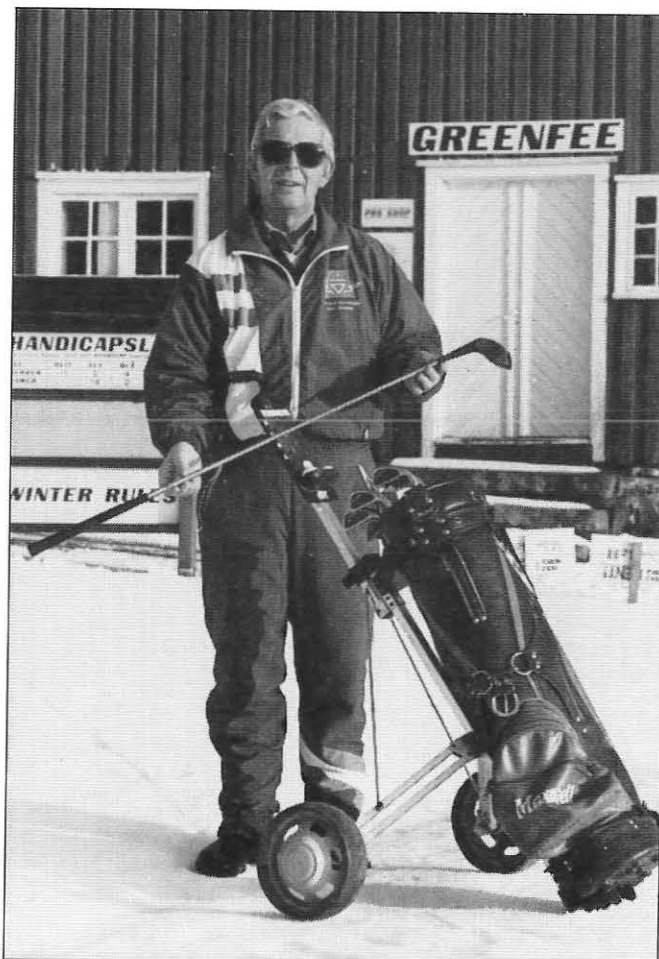
- Spør du meg - ja! Som jeg sa i sommer, så har vegkontoret muligheten til å bli først i landet med medlemsskap i en golfklubb, som firmamedlem.

Nes Verk golfpark er et imponerende syn, også vinterstid. Etter flere års utbygging er det nå ni hull. Videre utbygging til full bane med 18 hull kommer neste år. Banen dekker et område på 700 dekar, en pen norsk bondegård. Den har eget, permanent vanningsanlegg, og tettklippede "greener" med grovere preparerte "fairway"er i mellom. Banen strekker seg kilometervis på begge sider av Lilleelv, i et vakkert kulturlandskap med de gamle bygningene på Nes Verk og utallige gamle husmannsplasser som maleriske innslag. Klubbhuset er bygdas gamle skole, som er restaurert og satt i stand for formålet.

Solberg er gammel skihopper. Som 62-åring har han som de fleste et visst behov for trim. Løping lands landevegen frister ikke.

- Jeg satser på harejakt og golf, det passer fint sammen. Det er noen som tror golf er en latmanns-sport. Det er det ikke. Etter å ha gått 18 hull, er du skikkelig trøtt. Da har du gått ca. 1 mil. Og da kan du ikke tillate deg å slå mye feil. I konkurranse varer det ca. 4 timer.

Solberg forklarer golfsportens



handikapsystem. Den som har tatt grønt kort, får handikap 54. Det vil si at du kan slå 54 slag mer enn den som er toppspiller og har null i handikap. Dermed kan en nybegynner seire over erfarne spillere i en stor konkurranse. Men de kan selvfølgelig ikke bli norgesmester - der kan du bare delta om om du er på et visst handikapnivå.

- Er det slik at jo dårligere du er, jo større er sjansen for å vinne?

- Nei, hvis du har 54, og spiller mot meg med mine 26, og jeg spiller til mitt handikap, og du spiller til ditt, så vinner den med lavest handikap. Men det fine med golf er

at ingen ler av en nybegynner. De som har spilt seg til et lavere handi- kap, vet hvor vanskelig det er å av- ansere.

Solberg ble alvorlig syk for tre år siden. Nå takker han golfsporten for at han fortsatt er sprek og rask.

Golfterminologien er helt og holdent engelsk. Fra "tee", utslag, slår du ballen over "fairwayen" mot "greenen", en spesielt finklippet del av banen der du skal "putte". I "bunkeren" er det enten sand eller vann, eller andre spesielle vanskeligheter.

De fleste tror at Solberg bare jobber om sommeren og at han gode dager med lite å gjøre om vinteren. Det vil han gjerne korrigere: det er bare leggingen som foregår om sommeren.

- Jeg har det fint hele året, men hadde jeg valget mellom å sitte på kontoret og planlegge neste asfalt-sesong, eller å ut kl. 6, dra på kontoret, jobbe til kl. 2, heim en time eller to, ut igjen kl. 5, jobbe til 10-11, heim en tur, sove litt, så ville jeg velge det siste. Jeg tref-fer mange positive mennesker og jeg har ansvaret for mange penger - det legges asfalt for opp til en million kroner i døgnet i høysesongen. Det er en interessant jobb.

Akkurat nå holder vi på med asfaltkontraktene for neste år. Vi har avanserte da-tasystemer som vi kan bru-

ke til utregninger og planlegging. Det har jeg holdt på med siden 1970, da jeg begynte for fullt med asfalt. I vegvesenet har jeg vært fast siden 1960, sier asfaltgolfe- ren, som sender en hilsen til veg- kontoret for velvillig behandling av spørsmålet om skilting av golfba- nen på Nes Verk.

- Jeg misunner de som har holdt på med golf i mange år, og jeg har vondt av dem som ikke har oppdaget hvor fint det er! Jeg håper at mange i vegvesenet vil forsøke seg. Det er allerede en god del som er med, og flere kommer.

Flott innsats av Aust-Agder under VM i presisjonskjøring

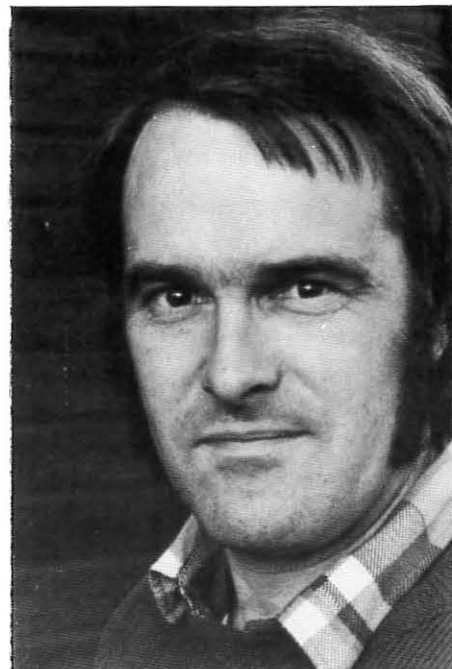
Vegmesterskapet i presisjonskjøring 1992 ble avviklet i Molde den 5. september. Aust-Agder deltok med seks representanter: Kristoffer Alfsen og Per Barstad i klasse Stor lastebil, Cay Hausland og Knut Hommefoss i klasse Liten lastebil og Jan Hilding Valle og Olav Aas i klasse Veghøvel.

Konkurransen er hvert år lagt opp med en teoretisk og en praktisk del. Skriftlig prøve utgjør den teoretiske delen, og spørsmålene er hentet fra biltilsynets prøver. Den praktiske delen består av ulike øvelser der det legges vekt på presisjon og

nøyaktighet i utførelsen. Resultatene blir vurdert av en jury, som tillegger prikkbelastning for utførelsen i de ulike øvelsene.

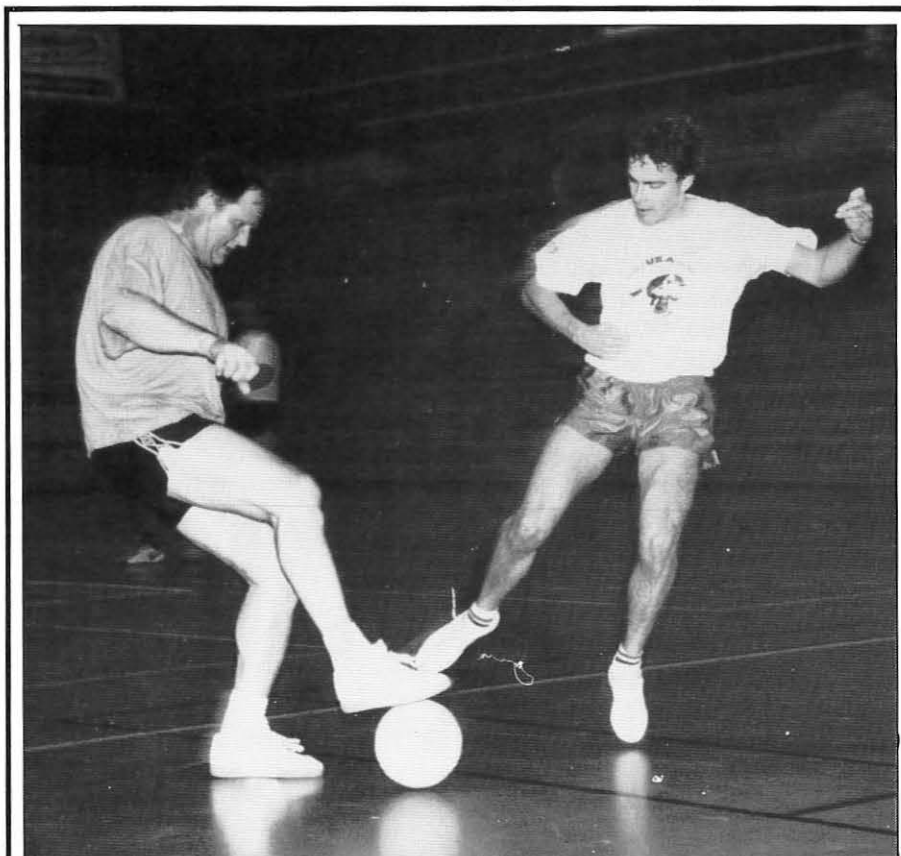
I klasse Stor lastebil ble Kristoffer Alfsen og Per Barstad henholdsvis nr. 7 og 11 av 39 deltagere. Cay Hausland og Knut Hommefoss sikret Aust-Agder en 4. og 23. plass i klasse Liten lastebil, mens Jan Hilding Valle og Olav Aas ble nr. 27 og 30 i klasse Veghøvel.

På fylkesoversikten, som omfatter alle landets fylker og beste deltager i hver klasse, fikk Aust-Agder en meget hederlig 7. plass. De som sto for denne prestasjonen var Jan Hilding Valle, Kristoffer Alfsen og Cay Hausland. Vi gratulerer!



Cay Hausland var beste austegd i presisjonskjøring.

Arrangørene, Møre og Romsdal, gikk seirende ut av konkurransen i år foran Telemark og Vest-Agder.



Velkommen i Granehallen

Bedriftsidrettslaget har fått trening i Granehallen hver fredag mellom kl. 20 og 21.

Vi kan bruke hele hallen, - så er det andre grupper som er interessert, er det bare å møte opp. I hallen finnes bl.a. et fint styrkerom som vi kan benytte. Vel møtt!

Med eget tog til Hallingdal: En seier og to tap i årets Hallingkast

Håndballturneringen "Hallingkastet" ble i år arrangert i dagene 2. - 4. oktober, og samlet nærmere 450 personer fra samtlige fylker untatt Oslo.

Turneringen besto av 18 herrelag og 17 i darmeklassen. De dyktige arrangørene og dommere maktet å avvikle denne kjempeturneringen med glans.

Vi reiste med tog i år, og leide en hel vogn sammen med Vest-Agder. Det ble en behagelig tur med godt, sosialt samvær og derfor frister til gjentakelse neste år.

Herrelagene var delt i 5 puljer, og vi skulle møte Rogaland, Vestfold og Troms i innledende runder. Det ble tap mot både Rogaland og Vestfold, mens vi vant klart over Troms.

Herrefinalen ble vunnet av Finnmark, som slo Rogaland 10-8 i finalen. For damenes vedkommende ble det 7-4 seier for Vegdirektoratet over våre reisefeller fra Vest-Agder.

Det hører med til historien at vi lørdag morgen måtte spille våre to siste innledende kamper før frokost, noe som kanskje influerte på resultatet.



Alt klaffet på millimeteren!

Etter henstilling fra fylkets kulturetat, godtok vegvesenet å flytte et bevaringsverdig uthus på innfartsveg Vest til Tvedestrand på rv. 410. Alternativet var riving og full erstatning til eieren.

Utbedringsanlegget på ca. 800-900 meter har en kostnadsramme på kr. 5,4 mill. og skal starte opp etter påske neste år. Flytteoperasjonen var tatt med i forberedende arbeider i år, og skjedde i løpet av en snau måned i høst.

Det ca. 55 kvm. store huset sto på en tørrsteinsmur, og i avtalen var det bestemt at denne også skulle utgjøre grunnmuren etter flytting. Dette medførte en flytteoperasjon i 2 etapper. Først ble huset flyttet tilstrekkelig til at tørrsteinsmuren ble frigjort. Stein etter stein ble nummerert og fraktet nøyaktig på plass der huset skulle stå i ettertid.

Et nitid og nøyaktig planleg-

gingsarbeid gikk forut for fase 2 i flyttingen. Hvilende på flere jernbjelker ble så huset løftet opp ved hjelp av 2 kranbiler og dirigert på plass opp på muren. Utsparinger i denne gjorde at huset "landet" på tørrsteinsmuren med millimeters nøyaktighet, alt i løpet av en snau time.

Totalt ble huset flyttet ca. 10 meter, og vi gir vår honnør til oppsynsmann Arne Jonskås og hans medarbeidere Ole Johnny Heiland, Halvor Abusland og Torfinn Olsen for flott utført arbeid.

Kulturetaten hadde fått sitt ønske oppfylt, og vegvesenet en løsning som ble billigere for etaten.



Vannrett:

1. Har Shakespeare sagt
12. Grip
14. 4420
16. Par
17. Hovedstad
19. Es
20. "Sladrekjerring"
23. Gjenlyd
24. Regnskapsfirma
25. Soldatus
28. Jordslag
29. Bibelsk kvinne
30. Rekke
31. Babysnakk
33. Renne
34. Sjarm
35. Publiserer
36. Parti
37. Kamerater
39. Hjul
40. Markøren
41. Jens Paulsen
42. "Forbryter"
43. Myntenhet
44. Aktuell avtale
45. Utrop
46. Ordne
47. Tone
48. Tiltaleform
50. "Hus"
53. Guttenavn
55. Pronomen
56. Øket
58. Fylker
59. Solid
60. Vokalene

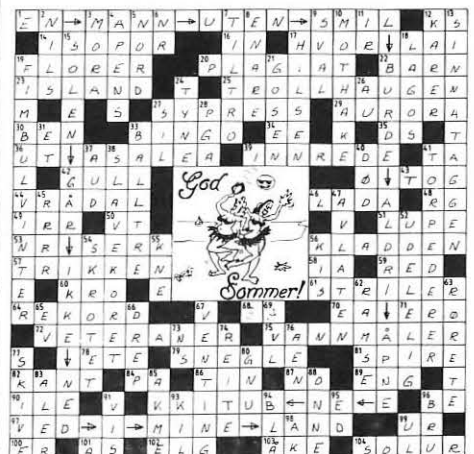
61. Øv

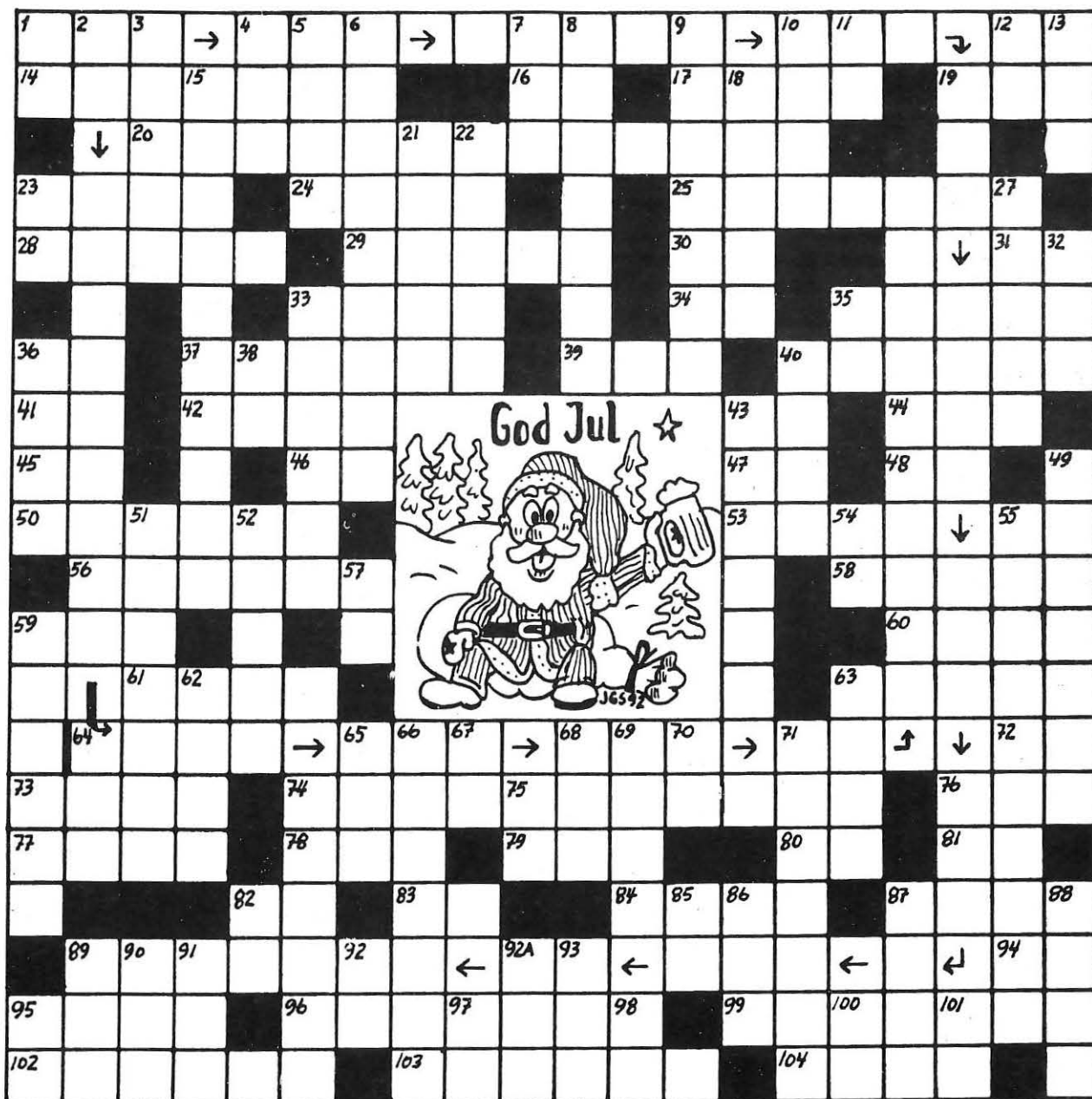
63. Minker
72. Drikk
73. Tok
74. Straffeinretningen
76. Fjær
77. Farve
78. Dans
79. Like
80. Tone
81. Tresort
82. Organisasjon
83. Spis
84. Dåse
87. Stå
94. Sporte
95. Skrik
96. Brendsel
99. Trollete
102. Del av fot
103. Grenser
104. Ja

Loddrrett:

1. Hundyr
2. Ordtak
3. Ta
4. Aks
5. By i Algerie
6. Kunstner
7. Agn
8. Billedøve
9. Redskap
10. Føes
11. Ull
12. Arte
13. Katolsk bønn

JULE





VEGKRYSS

- 15. Taske
- 18. Begynnelse
- 21. Tilstand
- 22. Land
- 23. Mesterskap
- 27. Byens
- 32. Fugl
- 33. Historiker
- 35. Like
- 36. Plagg
- 38. Pronomen, nynorsk
- 40. Gangart

- 43. Fester
- 49. Håndverkeren
- 51. Lener
- 52. Fugler
- 54. Hunnfugl
- 55. Gjort udrikkelig
- 57. Grip
- 59. Speket
- 62. Underholdning
- 63. Pikenavn
- 64. Fugl, omvendt
- 65. Måned
- 66. Drikk

- 67. Ordne
- 68. Tall
- 69. Tegn

- 70. Konsonanter
- 71. Bygning
- 74. Undersøk
- 75. Hellig

- 82. Bokholderi-uttrykk
- 85. Parti
- 86. Yr
- 87. Ildstedet
- 88. Kort
- 89. Ordne
- 90. Vent
- 91. Løpe

- 92. Tone, omvendt
- 92A. Stengsel
- 93. Sint
- 95. Kjenne tegn motorkjøretøy
- 97. Kreatur, dansk
- 98. Side
- 100. Parti
- 101. Eksisterer

Navn:

Adresse:

Vinneren får tilsendt en overraskelse i posten. Løsningen må være innkommet innen 14.2. og sendes Sørlands-porten, Boks 173, 4801 Arendal.

Vinner av Sommer-kryss ble Trygve Aasheim, 4840 Nelaug. Vi gratulerer og sender som vanlig en liten premie.

Sørlands-porten nr. 3 -1992

Designhåndbok for Statens Vegvesen:



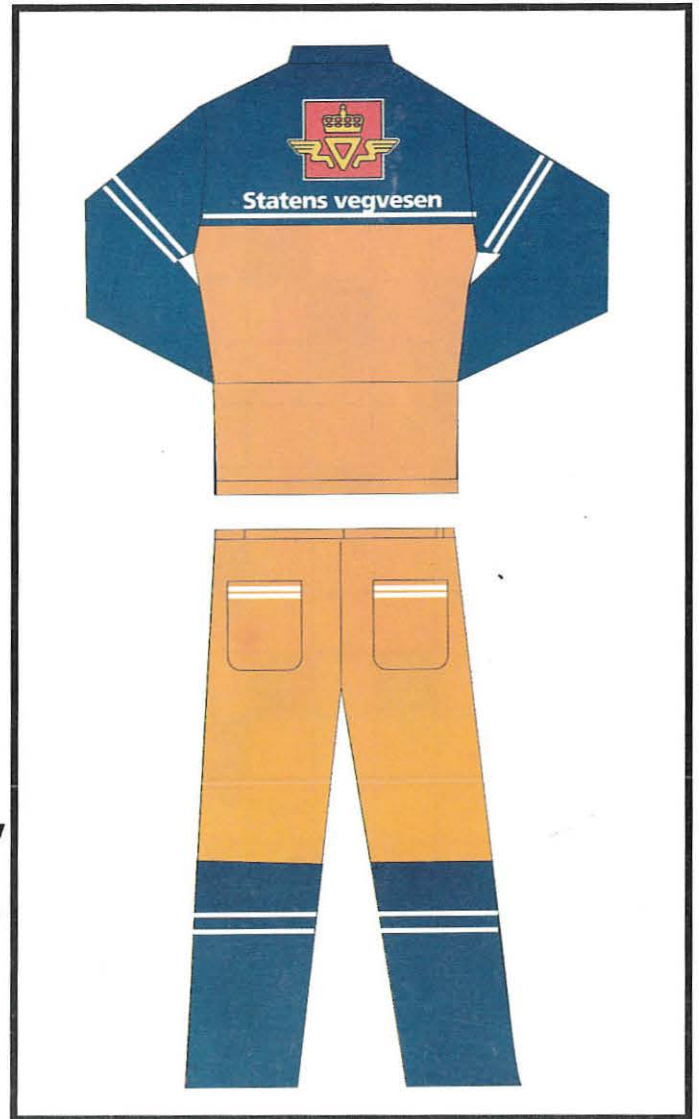
Etatsmerket er kjernen i profileringsprogrammet. Eksemplene i designhåndboka er endelige: Det skal ikke legges noe til eller trekkes noe ifra når det gjelder tegning, dimensjoner og fargebruk.

Etatsmerket skal heller ikke settes inn i sammenhenger hvor det grafisk og typografisk opptrer annerledes enn boka viser.

Etatsmerket skal alltid plasseres horisontalt selv om ledsagende tekst settes vertikalt.

Dette er fargeversjonen av etatsmerket - krone, triangel og vinger i gult på rød bakgrunn. Alle streker i tegningen gjengis i sort.

Når etatsmerket gjengis i en farge, skal alle streker i tegningen gjengis i svart (kontur).



For første gang i vegvesenets mer enn 125 år lange historie har etaten utarbeidet samlede retningslinjer for vår visuelle profilering - det vil si hvordan Vegvesenet skal ta seg ut.

Gjennom to år er det arbeidet med utviklingen av egen håndbok, -en samlet og enhetlig fremstilling av "hvordan vi skal se ut".

Bakgrunnen for arbeidet er bl.a. at et enhetlig utseende vil forsterke inn-

Slik skal vi se ut

trykket av Statens vegvesen som enhetlig etat, og vil påvirke vårt omdømme på en positiv måte.

I fagspråket kalles dette for et visuelt profilprogram. Å innføre noe slikt tvinger oss til å tenke nytt om tidligere rutiner.

Vi vil at profilprogrammet skal gi et riktigst mulig bilde av vegvesenet, både når det gjelder hvem vi er, hva vi kan og hvordan vi utfører arbeidet vårt.

Se nærmere omtale inne i bladet