

**BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN
AUST-AGDER nr. 1 1993**



Sørlands- porten



GOD SOMMER!

Innhold:

- S. 3: Nytt om navn
- 4: Innflytting på Stoa sommeren -95
- 5: NVVP 1994-97: 180 mill til E 18-prosjekter
- 6: Brukerundersøkelsen: Stadig blant de beste
- 6: Aust-Agder stiller med sterkt lag til til OL
- 7: 2,5 mill spart på mild vinter
- 8: Barbudalsvegen på verdens høyeste lettfylling
- 12: Toplanskryss avløser ulykkesavkjørsler i Grimstad
- 15: Natursteinsmur miljøvennlig mote
- 16: Dukefoss takker av
- 20: Grimstad og Lillesand restaurerer Vestlandske Hovedvei
- 21: Vegvesenet restaurere "Helvedesbroen"
- 22: PC-er med Windows mus og WP på alle kontorer
- 24: Et smykke blant Aust-Agders veger
- 26: FTU på studietur i sør
- 27: Kontrollmerker på alle biler
- 28: Kjørelærer skal sitte bakpå
- 29: Økende interesse for tung motorsykkel
- 30: Bruvedlikehold for 6-7 millioner
- 31: Vannjet knuser betong
- 32: Avlagt dumperbil ble bruvedlikeholdsbil
- 33: Minibuss - strenge krav til førerkort
- 34: Åpen vegstasjon populært tilbud på Evje
- 36: Vegvesenets sjåfører gjorde rent bord
- 36: Passasjerer i gule biler
- 37: Til minne om K.L. Ommundsen
- 38: Ulovlig reklameskilt fjernes
- 39: Asfaltarbeider for 31,5 mill
- 39: Hobbyklubb stiftet på vegsentralen
- 40: Adm.avd. på hotellseminar
- 41: Laboratoriefolket på ekskursjon
- 42: Jeg skal jobbe i Vegvesenet som pappa!
- 43: Pensjonisttur for Birkeland vegstasjon
- 44: Slett ikke verst i fotballcupen
- 45: Holmenkollstafett for herrelaget neste år?
- 45: Jubileumsmedaljer til alle jentene
- 46: På historisk grunn
- 47: Sommer-veg-kryss



Sørlands- porten

Nr. 1 juli 1993

**Bedriftsavis for Statens
Vegvesen, Aust-Agder**

**Adresse: Vegkontoret,
Postboks 173, 4801
Arendal**

**Redaksjonsutvalg: Anne
Sofie Samuelsen, Jens G.
Andersen, Kjell
Birkeland, Raymond
Nilsen, Magne Rike, Tor
Rolf Rasmussen, Mads
Krogh.**

**Reportasjer: Ottar
Johansen og Mads Krogh**

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

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

Opplag: 900

FORSIDEN:

*Brokke-Suleskarvegen kan by på
storslagne naturopplevelser - og
selv midt i juni vitner himmelhøye
brøytekanter om at her har vegfolk
gjort en imponerende jobb.*

(foto: Ottar Johansen)

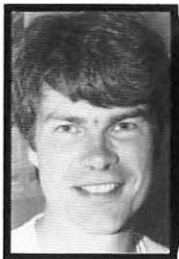
FAST STILLING

Fungerende administrasjonssjef Anne Sofie Samuelsen er fra 1. februar ansatt i fast stilling. Hun tok juridisk embedseksamen i 1980, og var 3 år i Miljødepartementet før hun ble ansatt som leder av personalseksjonen ved Aust-Agder vegkontor den 1.1. 1984. Fra 1991 til ansettelsen som administrasjonssjef, fungerte hun i samme stilling under Kirsten Lindebergs permisjon.



PERSONALKONSULENT

Trine Conradi er ansatt som personalkonsulent fra 1. februar etter å ha fungert i stillingen fra 17.6. 1991. Trine har tidligere bl.a. vært fylkessekretær i Trykk Trafikk og i Biltilsynet fra 3. 8. 87 til juni 1991. Hun har historisk/filosofisk embedseksamen fra 1974, og har tidligere praksis som lærer og lektor.



LANDSKAPSARKITEKT

Overing. Bjarne Sandve (30) er ansatt i et to års engasjement som landskapsarkitekt. Han er utdannet ved Norges Landbruks-høyskole, og har fra 19.10. 88 vært ansatt i firmaet Hindhamar/Sundt/Thomassen til han tiltrådte i stillingen på vegkontoret den 1.3. i år.

INFORMASJONS-KONSULENT

Som det siste fylket i landet har vi i år ansatt informasjonskonsulent i fast stilling. Inger Sigridnes(27) ble "håndplukket" fra en søkermasse på over 50 personer. Inger kommer opprinnelig fra Åmli, men har siden juni 1986 vært ansatt som presse- og informasjonsmedarbeider i Finansdepartementet.



KONTROLLINGENIØR

Dag Ødegård (38) er ansatt som kontrollingeniør på anlegget Arendal Øst-Vest fra 13. april i år. Han har tidligere vært i vegvesenet fra 1971 til 1987, først som oppsynsmannssass. og senere oppsynsmann. Fra 1988 til 30.9. 1991 har han vært bygge- og anleggsleder i entreprenørfirmaet Selmer-Furuholmen.

INGENIØR PÅ PLAN

Avd. ing. Nina Kjemperud (27) har også sin ingeniørutdannelse fra AID, avdeling for bygg- og anlegg. Også hun har sitt virke ved planavdelingen, og har tidligere praksis som ingeniør ved ASPLAN i Trondheim.



ENGASJEMENT

Avd.ing. Anlaug Konnestad (25) er ansatt i et 2 års engasjement på planavdelingen, og tiltrådte stillingen 1. februar i år. Hun er utdannet ved AID, og har videregående i økonomi for ingeniører. Fra juni 1991 har hun hatt arbeid som stål-ingeniør ved Kværner.



PEDAGOGISK KONSULENT

Torstein Nilsen(43) er fast ansatt som pedagogisk konsulent fra 1. 2. Han har vært ansatt ved biltilsynet som konsulent siden 1. 1. 1991. Nilsen har tidligere praksis bl. a. som adjunkt ved Munkehaugen skole og som faglærer ved Blakstad yrkesskole.

HOVEDTILLITSMANN

Som ny hovedtillitsmann for vegarbeiderne er valgt maskinfører Jens M. Lindland. Han har vært i vegvesenet siden 1966, og er for tiden ansatt ved laboratoriseksjonen på Skarpnes, bl. a. med ansvar for asfaltkontroll i sommerhalvåret. Han overtar etter Paul Løvdal som slutter etter oppnådd aldersgrense.

PERMISJONER

Juridisk konsulent Trygve M. Johnsen har fått et års permisjon og skal i denne perioden arbeide som politifullmektig ved Arendal Politikammer.

Biltilsynssjef Jens G. Andersen har fått et års permisjon m/lønn for bl.a. å gå på et lederkurs i USA.

Avd. ing. Harald Tobiassen ved planavdelingen har søkt- og fått - et års permisjon fra august i år.

TIL AFRIKA

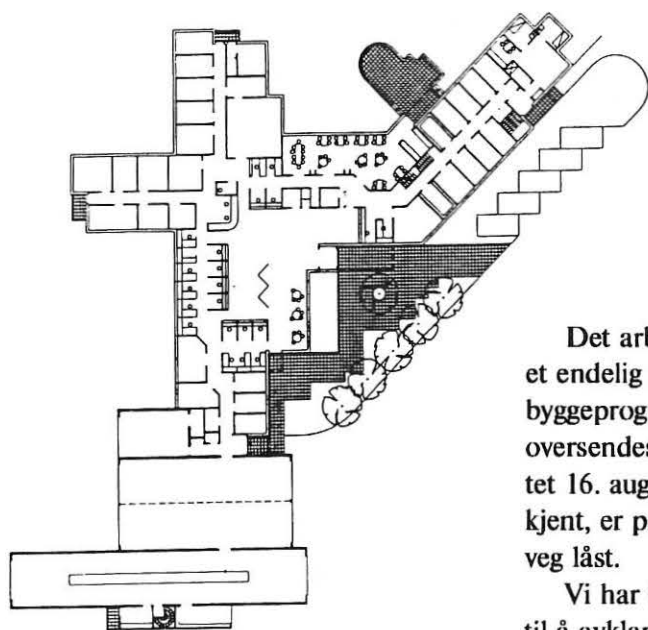
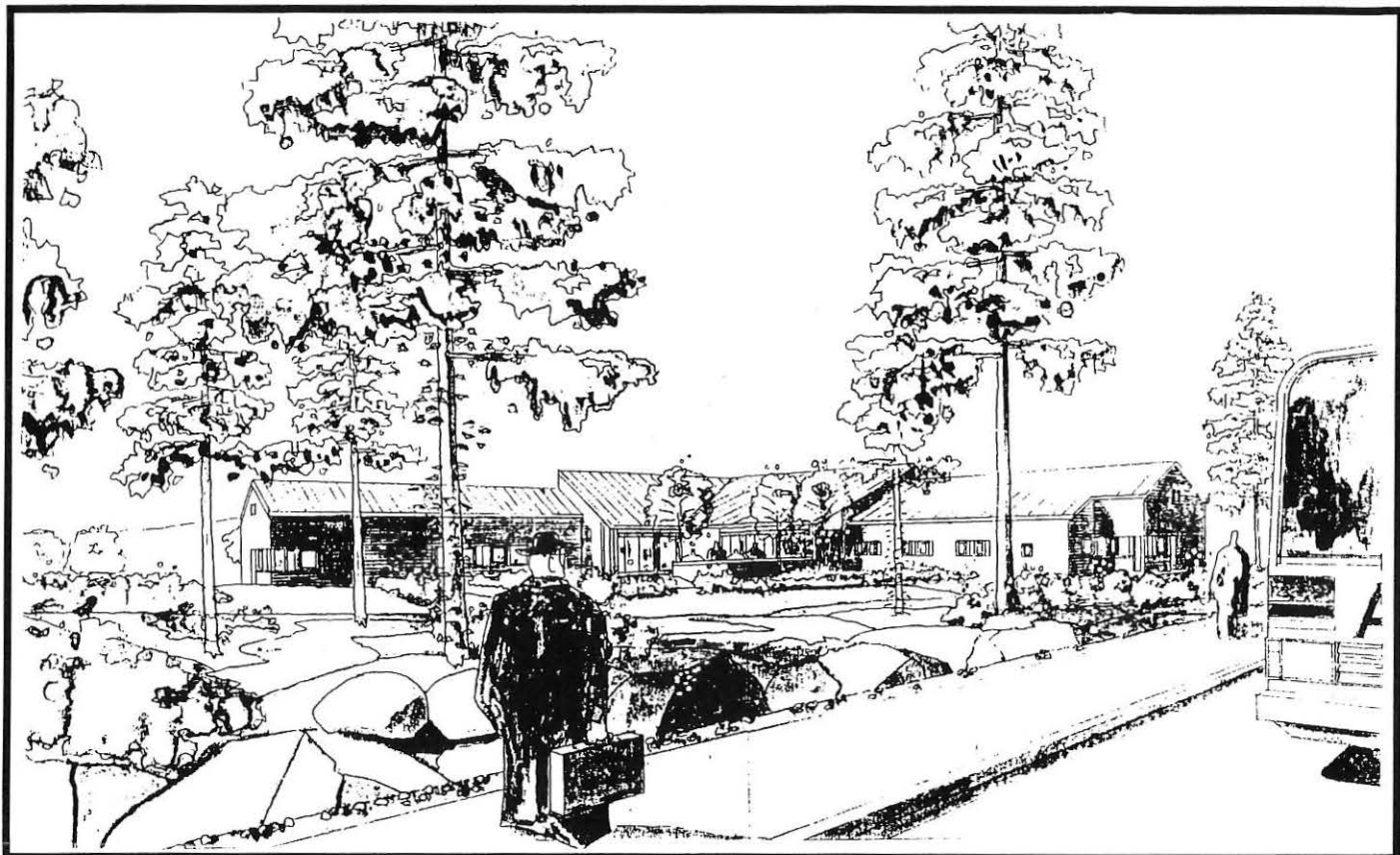
Overing. Harald S. Søndena og avd. ing. Odd Rønnestad har fått permisjon og reiser begge til Tanzania. Rønnestads engasjement strekker seg over ca. 1 1/2 år og er et prosjekt for vegdirektoratet som bl. a. innebærer å hjelpe til med å innføre et bruforvaltnings-system.

Søndenaas arbeidsoppgave er bl.a. å forestå trafikkopplæring, skilting og vegmerking, og er av ca. en måneds varighet fra september i år.

HAR SAGT OPP

Fylkessekretær Kjell Forsetlund i Trykk Trafikk har sagt opp sin stilling, og fratradte 1. juni.





Arbeidet med å prosjektere den kombinerte veg- og biltilsynsstationen på Stoa har nå tatt av for alvor. Det er besluttet at Statsbygg skal være byggherre for stasjonen. Prosjektleder i Statsbygg heter Unni Pedersen.

Innflytting på Stoa sommeren -95

Det arbeides nå med å lage et endelig romprogram og et byggeprogram. Dette skal oversendes Finansdepartementet 16. august. Når det er godkjent, er prosjektet langt på veg låst.

Vi har imidlertid lagt opp til å avklare så mye som mulig og tjenlig stasjon. Statsbygg har engasjert arkitekt Einar Myraker til å arbeide med prosjektet i denne fasen. Utgangspunktet for dette arbeidet er hans vinnerutkast i den idekonkurransen vi gjennomførte.

Etter at prosjektet er godkjent, går vi videre med forprosjekt og detaljprosjektering.

Byggestart er beregnet til tredje kvartal 1994 med innflytting en gang i løpet av sommeren 1995.

Lokalt er det etablert en arbeidsgruppe med representanter fra brukerne og ledelsen. Arbeidsgruppen har møter med Statsbygg og arkitekt annenhver torsdag. I tillegg vil det bli etablert en gruppe på driftsavdelingen og en gruppe i biltilsynet som skal hjelpe arbeidsgruppen med å ta vare på brukernes interesser. Siktemålet er å få til best mulig representasjon fra de ansatte i hele prosessen.

NVVP 1994-97:

180 mill kr til E-18 prosjekter - mer penger enn på mange år

Tidlig i april passerte Norsk veg- og vegtrafikkplan Kongen i Statsråd. Da ble St. meld. nr. 34 presentert. Stortinget behandlet meldingen i begynnelsen av juni og foretok bare mindre endringer.

Dermed ser det bra ut for Aust-Agder for neste vegplanperiode. Vi

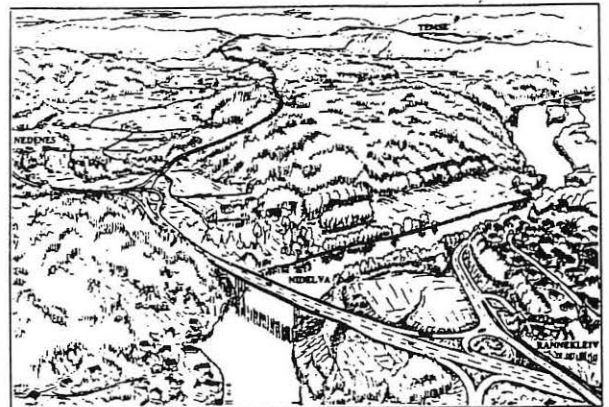
Tilsammen er det foreslått bevilget 410 mill 93-kroner til Aust-Agder i perioden. Av disse skal 180 mill kr gå til prosjekter på E18. Vi har også fått gjennomslag for prøveprosjektet med å belyse hele E18 gjennom fylket. Dette vil koste ca. 16 mill. kr.

Prosjektet Arendal Øst-Vest har fått midler slik at det kan fullføres i løpet av 1995.

Av andre større prosjekter som det er funnet plass til, kan nevnes Åneland kleiver på rv. 42 og Langeid-Besteland på rv. 39.

Beløpene som er oppgitt i Stortingsmeldingen er rammetall. Om vi får det som er foreslått gjenstår å se til de årlige budsjettene for perioden er lagt frem. Men tidligere erfaring tilsier at vi har grunn til å håpe det.

har fått det vi satte opp innenfor de økonomiske rammene vi planla etter. I tillegg har vi fått midler som gjør at vi kan fullføre prosjektet E18 Rannekleiv-Temse innen vegplanperioden. Dette gjør at vi for perioden vil få mer penger enn på mange år.



Penger til Rannekleiv-Temse i neste vegplanperiode.

Utviklingen av Norsk Vegplan

Den første utgaven av Norsk Vegplan slik vi kjenner den i dag med plan for 4-års perioder, kom i 1969. Den omfattet perioden 1970-73. Det er derfor 7. perioden vi nå har til behandling.

Størrelsen av rammene til investeringer har variert mellom periodene, og det har vært en tendens til at Aust-Agders andel av den totale investering har sunket. Hvis vi også tar med at mange fylker får ekstramidler i form av lån og bompenger, blir vår andel av investeringene enda lavere.

Under ser vi utvikling i investeringene i NVP-NVVP for A-Agders del:

| Periode | Mill.kr(1993) | % av landet |
|---------|---------------|-------------|
| 1969 | | 4,1 |
| 1970-73 | 510 | 3,3 |
| 1974-77 | 400 | 2,6 |
| 1978-81 | 370 | 2,5 |
| 1982-85 | 350 | 2,3 |
| 1986-89 | 310 | 2,3 |
| 1990-93 | 380 | 2,1 |
| 1994-97 | 410 | 2,4 |

Brukerundersøkelsen: Stadig blant de beste

Aust-Agder har enda en gang hevdet seg helt i toppen i spørreundersøkelsene om vegvedlikehold og kjøreforhold. I vinterens undersøkelse med utdeling av spørreskjema 10. mars, deltok Akland vedlikeholdsområde, som nådde et vedlikeholdsnivå på 2,08, går det fram av rapporten som nå er klar til utsending.

Endelig landsoversikt foreligger ennå ikke, men Sørlands-Porten får opplyst at Aust-Agder ligger på andre plass etter Vest-Agder. Resultatet for fylket er "veid" etter de øvrige distrikter

og vedlikeholdsnivået er satt til 2,02, forteller avd. ing. Tormod Frøysnes ved driftsavdelingen.

– Vårt mål ved spørreundersøkelsen var 2,1, som er oppfylt. Resultatet er riktig nok noe svakere enn vinteren 1990 for samme område. En delvis forklaring på dette kan være at det har vært "mye mer vinter" forut for denne siste undersøkelsen.

* Skilting og renhold er publikum hovedsaklig godt fornøyd med.

* Litt skuffende for oss var det å ikke få bedre kritikk for brøyting og strøing enn det vi oppnådde. Det er svært få uregelmessigheter vi selv har registrert på disse arbeidsprosessene

i vinter. Strøsandtjenesten har vi forbedret kraftig siden siste undersøkelse, uten at det ga noen uttelling i denne undersøkelsen.

For å holde standarden på riksvegene, blir det brøytet svært mye på svært små snømengder. Dersom vi skulle få en "god gammeldags" snøvinter igjen, vil vi måtte sette ned standarden på brøyting om budsjettene skal holdes.

* Forholdene for fotgjengere vinterstid får svært dårlig kritikk. Det som gjelder vedlikehold, brøyting, strøing, har vi tatt oss ad notam, men det er også kommet klager om manglende fortau og gang- og sykkelveger. Denne saken er tatt opp med planavdelingen.

Det kom en god del tekstkommentarer på skjemaene. Mye gjaldt samme forhold som i tidligere undersøkelser: misnøye med standarden på enkelte vegger. For

Aust-Agder stiller med sterkt lag til OL!



Aust-Agder satser på å stille sterkt på Vegvesenets lag ved Lillehammer-OL. Alle detaljer er ennå ikke klarert, men avdelingsingeniør Tormod Frøysnes ved driftsavdelingen håper på nærmere informasjon fra vegvesenets OL-komite med det første.

Aust-Agder meldte i utgangspunktet på tre saltingsbiler, en med tørrsaltapparat og to med saltløsning. Det viser seg nå at det bare er behov for tørrsalt med befuktningsapparat og Aust-Agder kan avse to av disse. Derfor undersøkes nå muligheten for å leie et tørrsaltapparat fra Vest-Agder. Hver bil skal bemannes med fire personer.

Aust-Agder har i tillegg meldt på en veghøvel og en skiltvaske-

bil, hver med fire mann. Ut over dette er det påmeldt seks mann som kan utføre diverse typer arbeid.

Det er på det rene at utstyr og mannskaper fra Aust-Agder vil arbeide for Hedmark vegkontor.

Vegvesenets OL-prosjekt sendte i desember i fjor ut et informasjonsark om vegvesenets OL-innsats. Det framgår her at vegvesenets kamp med værgudene kan bli vel så tøff som duellene mellom Dæhlie, Ulvang & co. 80-100.000 mennesker skal fraktes på vegnettet til og fra OL-regionen hver dag. Ca. 260.000 vil ha behov for transport innen regionen. Transporten på et maksimalt belastet vegnett skal skje uten forsinkelse og forhåpentligvis uten alvorlige ulykker – uansett værforhold. Svært mye vil avhenge av vegvesenets innsats.

Det skal utarbeides detaljerte planer for drifts- og vedlikeholdstjenesten basert på nærmere definerte standarder.

Det er i alt 2000 km veg som skal ha ekstra vedlikeholdstiltak. 700 km av dette ligger innenfor OL-regionen. 500 km. er definert som bar veg.

Alt utstyr som finnes i OL-regionen er langt fra nok til å dekke behovet. Det er derfor påmeldt 83 brøytebiler, 34 saltbiler, 30 høvler og 40 hjullastere fra andre vegkontorer til Vegvesenets OL-lag. Videre kommer ekstra pløger, strøpparater og vaske-maskiner for skilt og kantstolper. Mest mulig av arbeidet skal Vegvesenet utføre i egen regi. All salting skal skje med egne folk og utstyr.

Ekstra høy vedlikeholdsberedskap gjelder fra 7.2. til 1.3. 1994. Inntil 10 vegstasjoner med tilknytning til OL-vegnettet blir bemannet hele døgnet disse 23 dagene. Saltvognene skal bemannes hele døgnet. Brøytebiler og veg-

riksveg er det spesielt Rv 351 og Rv 411 som nevnes. For fylkesveg er det Fv I-109 Eidbo- Sandvika og Fv I-75 Trydal vegdele - Auslandsvegen som nevnes. Ingen av disse vegene er med på noe investeringsbudsjett og dette er forhold vi må ta opp i planavdelingen.

Vi har fått mange positive tilbakemeldinger vedrørende anlegget Rv 351 Ravnberget - Rundslag. Dette vegstykket ble ved siste undersøkelse nevnt som en farlig strekning av svært mange. Det er derfor svært gledelig å kunne vise til at i alle fall noe blir gjort med problemområder.

Forøvrig er det vår mening at når spørreundersøkelsen gjennomføres så ofte som hvert tredje år, kunne det annenhver gang brukes et mye enklere skjema med spørsmål som kun gjelder vedlikeholds nivå, går det fram av rapporten fra driftsavdelingen.

høvler skal bemannes med ett skift pr. døgn og med hvilende beredskap resten av døgnet. Ved rolig og stabilt vær kan ekstramannskaper bli satt til andre vedlikeholdsoppgaver på vegnettet.

Det vurderes å innføre spesielle arbeidstidsordninger under OL-perioden. Dett er er tatt opp med de lokale tillitsvalgte i OL-fylkene. Ellers vil vanlige betingelser for lønn og godtgjørelse gjelde. De fleste dager starter øvelsene kl. 10. Bortsett fra det helt nødvendige kan en ikke regne med å utføre vedlikeholdsarbeid på de mest trafikerte vegene på dagtid.

Innkvartering vil bli ordnet for dem som ønsker det. For de som ønsker, kan det bli aktuelt å ta med private campingvogner.

I hvilken utstrekning får Vegvesenets OL-lag anledning til å overvære OL-øvelser på sin fritid? Dette spørsmålet - og mange andre, håper vi å få snarlig svar på.

"INFO" FRA DRIFT:

2,5 mill spart på mild vinter

Driftssjef Kjetil Nylund hadde i forbindelse med juleavslutningen skrevet en del momenter i forbindelse med avdelingens drift i 1992. I dette "juleinfo" fant vi så mange interessante opplysninger at vi ønsker å bringe dem videre.

Her finner vi bl.a. at:

Det trafikkrettede vedlikeholdet av riks- og fylkesveger har gått uten problemer i 1992, og at avdelingen er rimelig fornøyd med resultatene.

Men at de likevel vil nevne at den snøfattige vinteren ga innsparring på brøyting samt snø- og isrydding, men overskridelse på strøing/salting som gjorde at vinteren totalt ga en besparelse på vel 2,5 mill. kr. i forhold til planlagt. Fjoråret var et "merkeår" innen vegoppmerkingen. I tråd med Vegdirektoratets opplegg for overgang til løsningsfri merkemaling, fikk vi ny merkebil. Bilen betjener fylkene Rogaland, Vest-Agder og Aust-Agder.

BRUKERNE FORNØYD

Når det gjelder brukerundersøkelsene har Aust-Agder helt siden starten i 1990 ligget i toppen blant fylkene hvor brukerne er mest tilfreds med måten vi vedlikeholder vegene på.

Det i 1992 er asfaltert 155 km. veg til en total kostnad på 42,5 mill. kr. Ca. 14 mill. kr er på anlegg, resten på drift.

BRUSKADER

Bruskader på betongbruer er et hett tema for tiden. Betong er ikke så vedlikeholdsfritt som vi lenge har ønsket å tro. Drift har i 1992 spesialinspisert 13 utvalgte bruer. Resultatet er at det også hos oss er skjulte skademekanismer i gang som i fremtiden vil øke behovet for vedlikeholdsinn-



sats. Av arbeider som ble utført ifjor kan nevnes fuktisolering av brudekker, til sammen ca. 8 700 kvm. til 2,7 mill. kr. I år skal det brukes ca. 6,1 mill. kr. på bruvedlikehold. Av større arbeider kan nevnes sandblåsing og maling av deler av Tromøybrua.

FORSTERKNING

Når det gjelder forsterkning var de største arbeidene ifjor på fv. 151 Nes Verk-Froland gr. og ombyggingen av Skagen og Li bruer, den siste i egen regi.

I år er det foreslått 6,4 mill. kr. til forsterkning av fylkesveger. Midlene er tenkt brukt på Tovdalsvegen, Gautestadvegen og Beisland-Grøslø.

90 mill TIL DRIFT

For 1993 er det totalt til driften på rv. nettet 90 mill. kr. i bevilgning samt 3,4 mill. kr. i antatt overført reserve. Tilsvarende tall for fv. -nettet er 37 mill. kr. i bevilgning samt 1,6 mill. kr. i antatt overført reserve. Det betyr at vi får enda mindre å rutte med enn før til fylkesvegvedlikeholdet. Dette anser driftsavdelingen som bekymringsfullt, men lover å stå på og gjøre det beste ut av det.

Tunneldriften i gang i slutten av august

Barbudalsvegen på verdens høyeste lettfylling

Etter at planene for den nye øst-vest-tunnelen var godkjent av Vegdirektoratet, ble anbudsdokumenter for tunnelarbeidet 2. juni sendt ut til 12 interesserte firmaer. Innleveringsfrist er 1. juli med anbudsåpning 2. juli, vedståelsesfrist er satt til 19. august.

– Vi regner med at den som får anbudet vil sette i gang med tilrigging like etter denne dato, sier anleggsbestyrer John Baasland. Tunnelarbeidet skal i følge anbudet være fullført 1. mai 1995, ca. fem måneder senere enn opprinnelig planlagt. Forsinkelsen skyldes lang behandlingstid for å undersøke diverse alternative løsninger ved krysningsområdet i Blødekjør.

Tunneldriften vil gå i to skift fra kl. 6 om morgenen til kl. 22, med muligheter til å arbeide også lørdager fra kl. 8 til 18 dersom entreprenøren ønsker det.

Anbudet for Barbudalen bru er gått til Selmer a.s., som nå er i full gang. Den skal være ferdig 1. november.

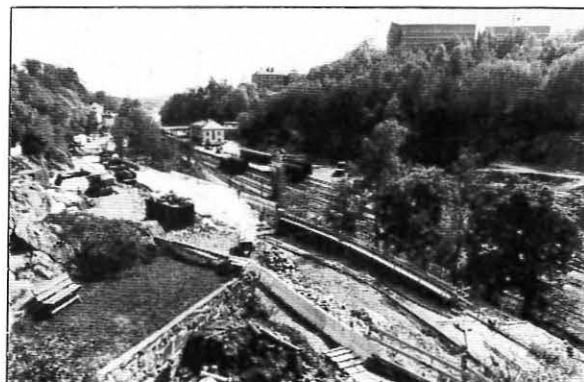
Selmer er også blant dem som har bedt om anbudsdokumenter for tunnelarbeidet, sammen med flere andre av landets store entreprenører. Av de 12 som har fått dokumentene, er det også mindre firmaer som vil se om det kan være muligheter for interessante underentrepriser.

STORE MURARBEIDER

Anleggsavdelingen har på forsommeren fullført store arbeider med omlegging av vegen

FORANDRINGER FRA UKE TIL UKE

Barbudalen har gjennomgått store forandringer på vårparten i år. Her ser vi ulike stadier i bygging av lettfylling og kryss med rundkjøring.





gjennom Barbudalen. I tillegg til den store og teknisk avansert lettfyllingen for å heve vegnivået inntil 6,5 m over den gamle vegen, utføres det store murarbeider. Disse blir mer omfattende enn tidligere planlagt, sier Baasland. Det bygges en 2,5 m høy og 65 m lang tørrsteinsmur på innsiden av vegen i Barbudalen for å holde på den dårlige fjellskjæringen.

Det skal også bygges andre murer i forblendingsstein, totalt nesten 400 kvm mur, som er en god del mer enn først planlagt. I tillegg til murene må det også foretas en del bolting for å sikre fjellskjæringen.

Våren og forsommeren er gått med til omlegging av vegen gjennom Barbudalen. For å komme i høyde med tunnelåpningen og tunnelen over jernbanelinja, er vegen hevet inntil 6,5 m i forhold til den gamle vegen. Dårlige grunnforhold tillot ikke bruk av vanlig steinfylling. I stedet er det brukt en lettfylling av EPS, (Ekspandert polystyren), også kjent som isopor. Fyllingen utgjør i alt 7000 kubikkmeter, og ble lagt opp for hånd i blokker på 2,50 x 1,25 x 0,50 m. Med en vekt av bare 20 kg pr kubikkmeter, var det lett håndterbart for to mann. Oppå lettfyllingen er det støpt to plater i armert betong, en i nivå med gang og sykkelvegen som går på utsiden av den nye vegen, og en i nivå med selve bilvegen. Oppå den øverste betongplaten kommer et 60 cm lag med fyllmasse – av dette er 24 cm. asfalt.



Det stilles spesielle krav til materialets trykkfasthet, noe som ble nøye kontrollert av vårt laboratorium på Skarpsnes. Materialet er også brannhemmende.

VERDENS HØYESTE

– Muren på utsiden av den gamle Barbudalsvegen ble bygd av Arendal kommune på 60-tallet. Det har ikke vært mulig å finne tegninger eller beregninger som kan gi opplysninger om denne murens bæreevne. Med bakgrunn i omfattende grunnundersøkelser konkluderte vi tidlig med at denne muren ikke kunne belastes ytterligere. Hva skulle vi så gjøre? Det ble til slutt bestemt at den ytre delen av vegfyllinga skulle bygges opp av EPS, sier overingeniør Rolf Tidemann ved laboratoriseksjonen.



Åpning 1. mai 1995

granittsteinen og de fine murarbeidene, får vi allerede nå et godt inntrykk av at det satses sterkt på at anlegget ikke bare skal bli en effektiv trafikkmaskin, men også en fryd for øyet.



MIDDAGS-PAUSE

I DET FRI

Mange fine soldager på forsommeren førte til at middagspausen ofte ble flyttet fra brakke til "friluftstaurant".

– EPS som vegfyllingsmateriale er ikke noe nytt – det er faktisk en ganske vanlig metode når svake grunnforhold ikke kan bære vanlige fyllmasser. Det som er spesielt med fyllinga i Barbudalen er at den er verdens høyeste! Norge er et foregangsland når det gjelder bruk av lettfylling og Veglaboratoriet i Oslo har god oversikt over hva som fins rundt om i verden på dette feltet. Der har de ikke kjennskap til høyere EPS-fyllinger noe annet sted på kloden. I Japan skal det riktig nok være planlagt en 13 m høy fylling. Men inntil noe annet er bevist, mener jeg at vi uten blygsel kan påberope oss verdensrekorden, verken mer eller mindre, sier Tidemann.

Arbeidet har siden påske gått i to skift, det første fra kl. 6 til 14, det andre fra kl. 14 til 22. Dette har vært nødvendig for å gjøre stengingen av Barbudalsveien så kortvarig som mulig – med åpning igjen før den verste ferietrafikken setter inn.

Etter at Barbudalsvegen ble stengt, har gjennomgangstrafikken ført til betydelige problemer for Arendal sentrum. Dette viser tydelig behovet for en god øst-vest-forbindelse.

Trafikken gjennom Barbudalen skal, inntil tunnelforbindelsen er etablert, gå på innsiden av rundkjøringen i krysset mellom brua fra tunnelåpningen og Barbudalsvegen. Ringen rundt rundkjøringen, som har en diameter på 14 meter, er i hogd granittstein. Når vi ser på

Barbudalen bru får en lengde på 61,5 m med en bredde på ca. 10 m som øker ut mot rundkjøringen. Det skal også anlegges rundkjøring i krysset med Engkjærdalen. Mens dette arbeidet pågår, vil vi prøve å holde Barbudalsvegen åpen for gjennomgående trafikk. Derimot kan det bli nødvendig å stenge Engkjærdalen i en periode, sier Baasland.

KRYSSING AV BLØDEKJÆR

Slik det nå ligger an, er åpningsdato for hele anlegget satt til 1. mai 1995, en forsinkelse på 5 mnd i forhold til opprinnelig plan. Forsinkelsen skyldes at Vegdirektoratet har drøyd med å godkjenne anbudsdocumentene for selve tunnelarbeidet.

– Vi har hele tida vært oppmerksom på at det kan oppstå problemer ved tunnelens kryssing av Blødekjær-området med toppen av tunnelen bare 10 m under dagens gatenivå, samt problemer i forbindelse med grunnvannstand og bebyggelse. Vegdirektoratet ønsket at vi i anbudet sikrer oss mot uforutsette ekstrautgifter i forbindelse med dette. Derfor har saken tatt lenger tid enn ventet.

– Forsinkelsen får ikke store konsekvenser, sier Baasland, men bl.a. av hensyn til rentekostnadene ønsker vi kortest mulig byggetid. På den annen side får vi god tid til de andre arbeidene, som for øvrig vil gå i fullt tempo til vi er ferdig.

Baasland er forberedt på at det kan komme erstatningskrav fra huseierne som har eierdommer over tunneltraseen. Det er gjort grundige registreringer av dagens tilstand og det vil bli gjort målinger av rystelsene mens arbeidet pågår.

Vegvesenet har styrket oppsynet med to tunnelinspektører ansatt spesielt for oppgaven: ingeniørene Dag Ødegård og Bergljot Ø. Skonnord.

William Rose på tribune plass:

– Imponerende lagspill!

Hvis veganlegget Arendal øst – vest kan betraktes som en fotballkamp, er det nærliggende å si at William Rose, Granes gamle fotballvirtuos og senere hele Arendals kjørrelærer, sitter på beste tribune plass.

Mens mange kritiserer Vegvesenet for rått spill, har Rose bare gode ord å si om anlegget som spiser seg inn i en idyllisk og fredelig hage – og drønner gjennom dalen hver eneste dag fra kl. 6 om morgenen til kl. 22 om kvelden.

Alle anlegg har sin vaktmester, sier anleggsfolkene – på Arendal øst – vest er det William Rose. Han får rundkjøringen like nedenfor hagemuren – med direkte utsikt til tunnelåpningen i Barbudalen. Det fins folk som legger Vegvesenet for evig hat for bagateller – Rose velger å se det på en helt annen måte:

– Er det ikke fantastisk, sier han, og skuer ut over hele anleggsområdet fra verandaen.

– Underholdning fra grytidlig morgen til sent på kveld. Og nå i to skift – fra kl. 6 til kl. 22 – det gir dobbel glede!

Rose er som regel oppe før anleggsfolkene og åpner porten kl. 5,45 presis.

– Som gammel fotballspil-

ler vil jeg berømme anleggsarbeiderne for glimrende lagspill. Sender en av spillerne en pasning, er det alltid en til å ta imot. De kjenner hverandre godt, og er forberedt på det som kommer. Taktikken er prima, spillet er velorganisert. Og kondisjonen er imponerende, de jobber i ett sett.

– Du var særlig kjent for dine driblinger. Driver vegarbeiderne også med slikt?

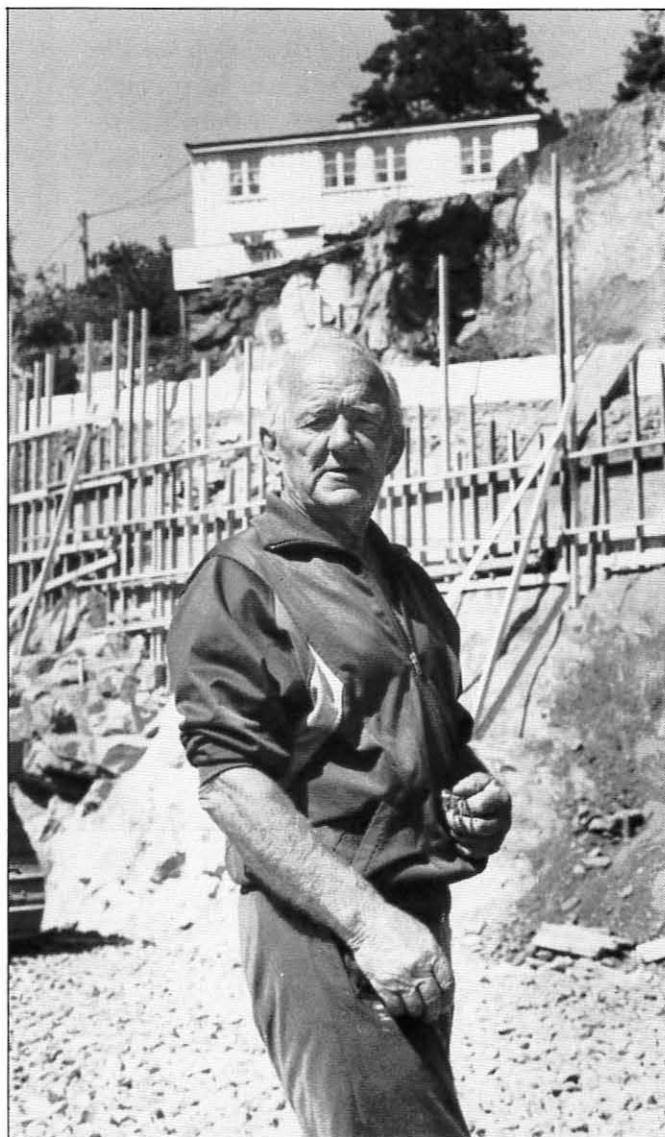
– Når du dribler, hender det at du bommer. Derfor driver vegarbeiderne ikke med det. Aldri har jeg hatt lyst til å gi dem gult eller rødt kort! sier Rose, som fortrekker til hytta ved sjøen eller på landet en gang i mellom. Men best trives han når han kan overvåke anlegget og slå av en munter prat med oppsynsmannen eller vegarbeidere.

– Jeg har kjørt på vegene hele livet og hadde vel den oppfatning at i Vegvesenet tar folk livet litt med ro. Da de satte i gang i Barbudalen, fikk jeg se noe annet. Det var jo også på tide at jeg fikk se hvordan en veg blir bygd.

– Det gleder meg å se at her er det norske

arbeidsfolk som har arbeid og gjør en førsteklasses jobb, sier Rose, som for øvrig har lært de fleste av både oppsynsmenn og arbeidere å kjøre bil.

– Hør på duren fra alle maskinene, sier Rose, det er som musikk. Der hører jeg forskalingsnekkerens hammer, bare 35 slag i minuttet vil jeg tippe, jeg må rope ned og si at nå får han sannelig se å sette opp farten.... Sier William Rose, som også passer på at sene nattesgjester ikke skal la seg friste til å begå hærverk på anlegget.



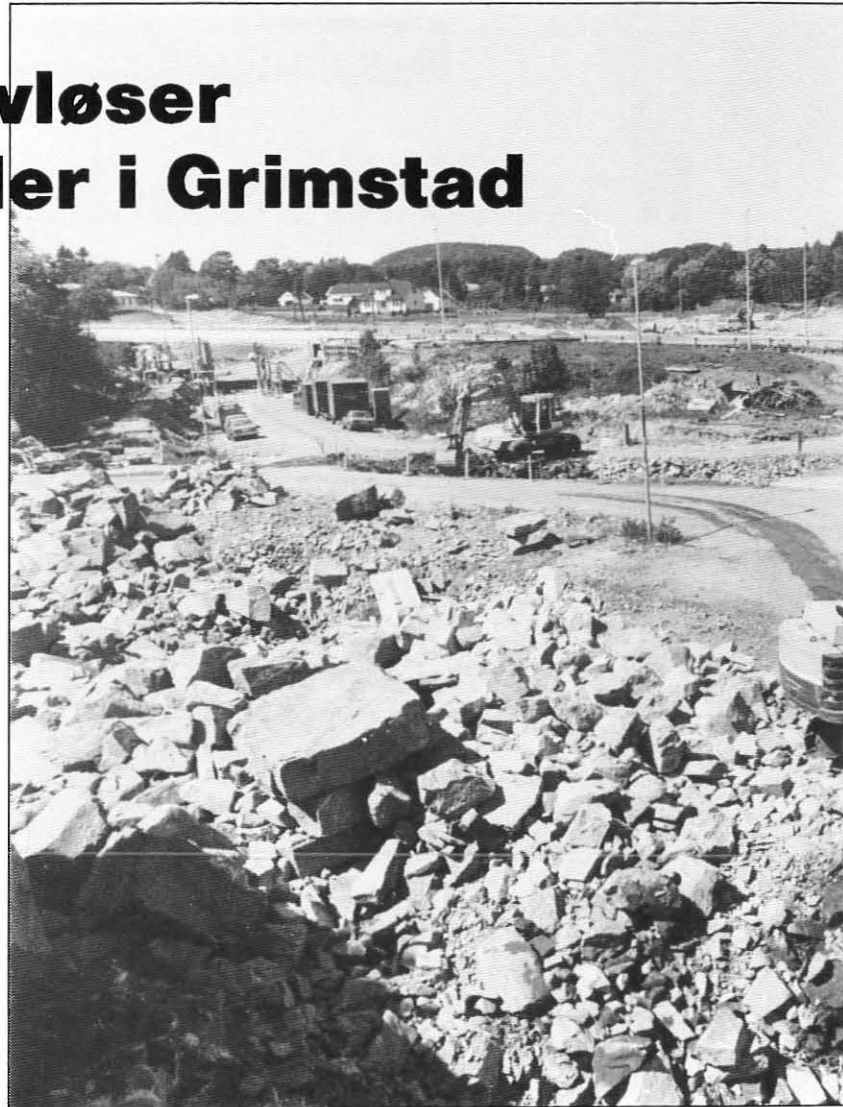
Toplanskryss avløser ulykkesavkjørsler i Grimstad

De to ulykkesbelastede avkjørslene Øygardsdalen og Frivold på E 18 vest for Grimstad skal i løpet av høsten erstattes med moderne toplanskryss. Arbeidet pågår for fullt og er fylkets nest største anleggsprosjekt i år, med en total kostnad på 27 mill. kr., forteller oppsynsmann Eldar Setekleiv.

Han har rigget opp sin lille brakkeby i en sval lauvtrelund med god oversikt over det store anleggsområdet i Øygardsdalen. Med seg i oppsynet har han en annen veteran, Olav Evensen, og unge Stig Omundsen, som er utplassert av arbeidskontoret for å skaffe seg erfaring i oppsynsarbeid. Anleggsbestyrer er Eivind Johansen.

I tillegg til de to nye krysene omfatter anlegget også en ca. 600 m lang ny avlastningsveg fra Øygardsdalen og til Finsam-fabrikken. Denne vegen følger den gamle traseen for jernbanelinjen Grimstad-Rise.

Avkjørselen i Øygardsdalen blir en trafikkmaskin av store dimensjoner med påkjørselsramper på begge sider av E 18 og i tillegg en rundkjøring på sørsiden av E 18. E 18 går fra før av i bru over Øygardsdalen. Denne skal fortsatt brukes, men anleggsavdelin-



gens brukjeng arbeider nå med å utvide den med fire meter i bredden.

Avkjørselen på Frivold bygges også i samsvar med tidas krav til sikkerhet og effektivitet, men blir noe mindre omfattende enn Øygardsdalen.

Frivoldkrysset er tegnet av planavdelingen Øystein Tobiassen, Harald Tobiassen har planlagt den nye vegbiten og Frode Seiersnes har utformet krysset i Øygardsdalen.

Hele anlegget utføres av Vegvesenet i egen regi. I tillegg til Vegvesenets gravemaskin og en dumper var det ved månedsskiftet mai-juni fem

innleide gravemaskiner og 5-6 lastebiler. Arbeidsstyrken består av tre oppsynsmenn, fem anleggsarbeidere med sommerhjelp og to lærlinger, og brukjeng med oppsynsmann Jørgen Hushovd og tre brukere.

Anlegget omfatter sprenging av ca. 13000 kubikkmeter fjell og flytting av 37000 kubikkmeter løsmasse. En del av løsmassen er brukt til å anlegge et nytt dyrkbart område nord for anlegget.

Vegvesenet satser ikke bare på høy teknisk og trafiksikkerhetsmessig standard, men legger også ved dette anlegget vekt på den estetiske siden ved

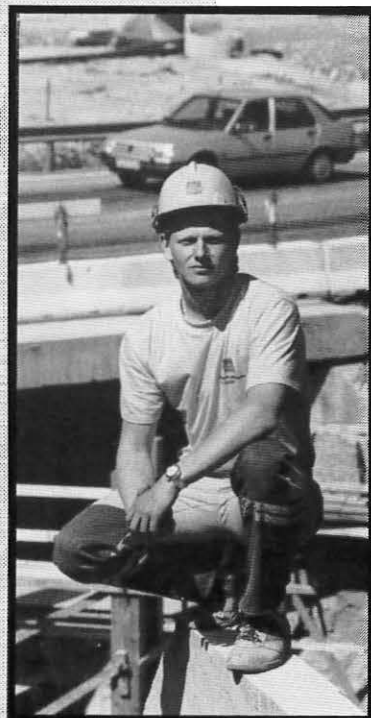


Fornøyd lærling

Trond Heia, 20 år, fra Hesnnes, er lærling i grunnarbeidsfaget ved anlegget i Grimstad. Han begynte 22. mars og stortrives i jobben som vil føre fram til fagbrev etter 24 mnd. Fra før av har han et år med felles byggfag på Sørlandets tekniske fagskole.

– Da jeg var ferdig på skolen i –91, var jeg lovet lærlingeplass hos en privat entreprenør. Dette ble det ingen ting av. Etter å ha ventet et halvt år, tok jeg militærtjenesten. Da jeg kom hjem igjen, søkte jeg lærlingekontrakt i Vegvesenet, og var så heldig å få plass.

– Arbeidet er svært variert, jeg er med på skyting, stikking, legging av drens, vegbygging fra begynnelse til slutt. Folka er alle tiders, jeg får all den oppfølging jeg trenger. Jeg kan regne med å arbeide over hele fylket, noe jeg setter å pris på. Vegvesenet er en ideell plass for en lærling. Drømmen er fast jobb i Vegvesenet etter fullført lærlingetid, sier 20-åringen fra Hesnnes.



anlegget. Vår nyansatte landskapsarkitekt arbeider nå med utforming av beplantning og grøntarealer. Det skal også bygges støyskjermer. Totalt er det satt av 1,5 mill kr. til forskjønnelse av anlegget.

Entreprenør Knut Oveland er engasjert med et arbeidslag og maskiner for å legge mur i naturstein langs de nye veiene.

– Oveland har lagt tørrmur eller mur i naturstein, som vi også kaller det også på tidligere anlegg. Det viser seg at dette blir betydelig billigere enn både betongmur og betongblokker, samtidig som vi synes natursteinsmurene er

langt penere og passer bedre inn i miljøet, sier Setekleiv.

Anlegget i Grimstad omfatter ca. 500 kvadratmeter natursteinmur. Knut Oveland har utviklet teknikken med maskinell bygging av slike murer kombinert med tilpassing for hånd, slik at resultatet blir meget pent. Til murene brukes vesentlig sprengstein fra anlegget.

Deler av anlegget skal asfalteres før ferien, men de nye avkjørslene blir ikke klar til bruk før til høsten, trolig en gang i oktober, tror Setekleiv, som ligger i rute både når det gjelder framdrift og pengeforbruk så langt.

Bru saget av og skjøtes på

Anleggsdavelingens brukjeng står for utvidelsen av Øygardsdalen bru med et ekstra kjørefelt. Først måtte den gamle føringskanten med rekkverk fjernes, forteller avdelingsingeniør Åvald Bakken.

– Vi vurderte to alternativer: meisle bort betongen og frillegge jernet, eller å sage bort den ytterste meteren av brua. Vi valgte saging som billigste og beste alternativ. Agder entreprenør med betongsag på

hjul ble leid inn. Sagingen av det halvmeter tjukke dekket måtte gjøres i to-tre porsjoner. Brukanten ble saget opp i stykker som kunne fjernes etter hvert.

Nå skal det nye kjørefeltet "skjøtes" på ved at armeringsjern bores inn i den gamle brua. Deretter skal den nye delen av brua støpes. Dette ventes ferdig før ferien, sier Bakken. Mens betongen herder, må tungtrafikken over brua omdirigeres i ca. et døgn. Hele utvidelsesoperasjonen på Øygardsdalen bru er kalkulert til ca. en million kroner.



ROS TIL VEGVESENET

Til vegsjefen i Aust-Agder
Veganlegget – Dalen – Tveite.

Jeg vil takke for den fine måten arbeidet er utført på. Det er et skoleeksempel på hvordan offentlige ressurser kan forvaltes til beste for vegvesenet, samfunnet og grunneierne.

Arbeidet med å heve jordet mitt vekker oppsikt og blir bedre enn jeg våget å tenke. Folk valfarter anlegget hele tiden og synes det gikk raskt og fremragende dyktig unna.

Oppsynsmann Harald Knutsen er en mann som vil og kan. Høyesen, som står bak, slipper han til slik at han kan få utnyttet sine evner. Arbeidet gikk i fullt tempo fra første til siste dag. Ikke et minutt sløset

bort hverken morgen, middag eller kveld. Alle folka som arbeidet der var fornøyde og syntes arbeidet gikk greit, som de sa.

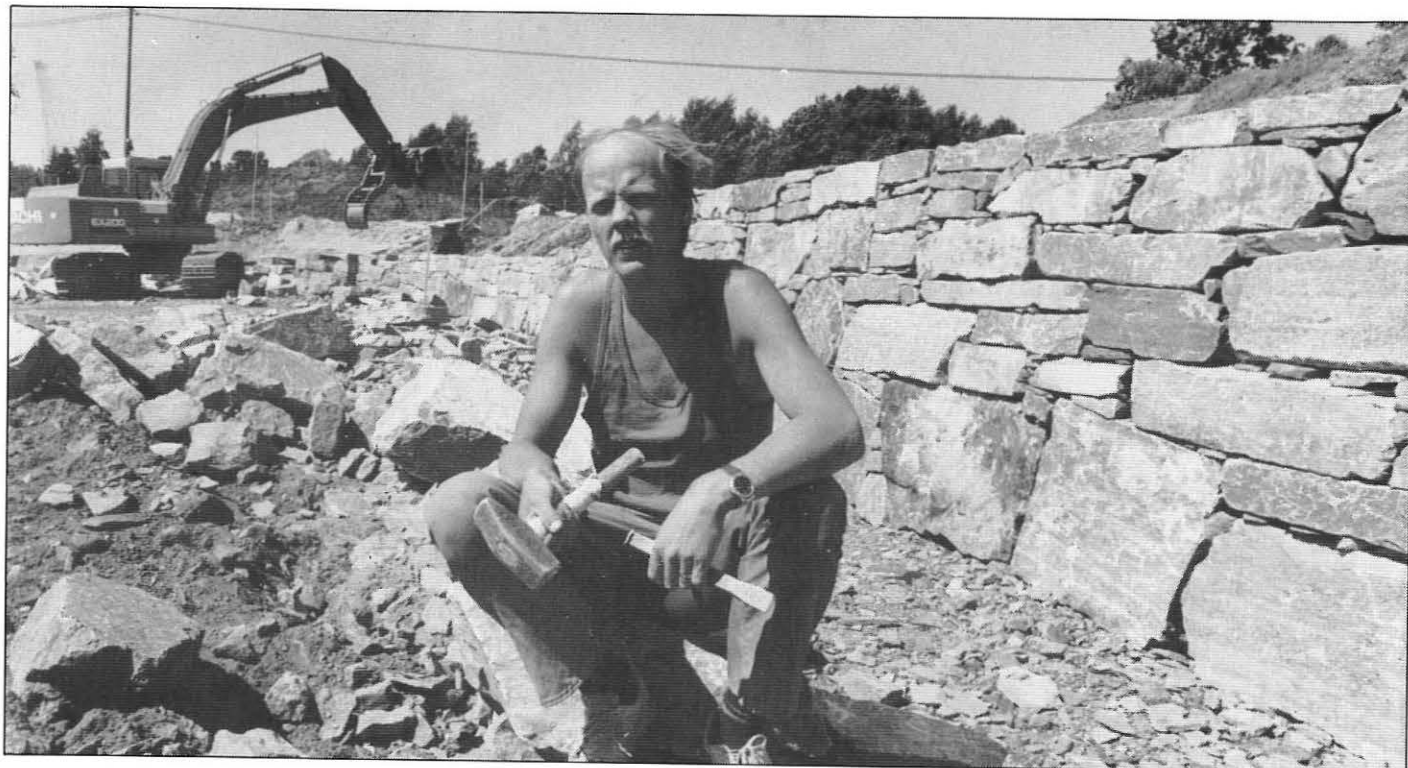
Fra styret i Dalen Misjonshus vil jeg også takke for den fine måten arbeidet der er utført på. Jeg har hørt delte meninger om muren, men jeg som har studert det, skjønner ikke hvordan det skulle bli bedre. Nå er det plantet eføy, så det blir sikkert bra.

I den svære skråningen bak Dalen helsehus står nå kløveren 30 cm. høy. Til og med den ble sådd på det maksimalt rette tidspunkt. 1 eller 2 uker senere ville den ikke ha spiret i den tørken som var ifjor. Steinmuren er også et pent syn fra gården.

Igjen takk.

Beste hilsen

Jens Martin Dalen



Natursteinsmur miljøvennlig mote på veganlegg:

– Puslespill uten bruksanvisning

– Vi begynte med tørrmurer i det små. Ved anleggene på Githmark og Tingsaker i Lille-sand drev vi ren maskinlegging. Nå har vi gått mer over til kombinasjon av maskinlegging og håndtilpassing av stein, sier Kjell Dale, maskinfører hos Knut Oveland, mannen som får ansvaret for å ha utviklet maskinlegging av mur i naturstein til det reneste kunstmaskinverk, eller er det god, gammeldags vegbyggerkunst i en moderne utgave?

Teknikken ble utviklet meget beleilig i en tid da miljøhensynet kom i forgrunnen også i moderne vegbygging. Naturlig steinstruktur og mønster er langt å fortrekke foran ensfor-

mige betongflater. Knut Oveland har nå tre arbeidslag som behersker tørrmurteknikken. Arbeidslaget består av en gravemaskinfører med "fingerspitzgefühl" som leter fram passende steinblokker og legger dem på plass i muren, og en mann som står for fintilpassing med små stein og tilhugging av stein som ikke passer helt. Tidligere ble det laget tørrmurer i grovere stein. Dale mener murene blir mye penere ved å kombinere maskinlegging med justering for hånd. Sluttresultatet blir meget fint, og minner langt på veg om gamle dagers steinmurer, selv om disse ble laget av stein tilhugd av steinhoggere på stedet.

– Arbeidet er et puslespill uten bruksanvisning, det gjelder å finne fram til stein som passer sammen sier Dale, som

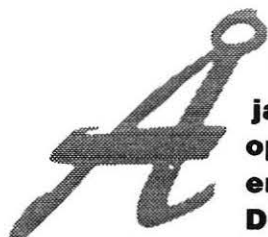
gjærne arbeider sammen med sin far, Knut Dale. Avgjørende for et godt resultat er tilgang på gode materialer, legger han til,

Riktig lagt og med riktig fylling på baksiden vil natursteinsmurene være så godt som evigvarende. De blir bare penere jo eldre de blir, noe som langt fra alltid er tilfelle med betongmur.

Det siste året har Dale så å si bare arbeidet med legging av natursteinsmur. En stor mur ble bygd i vinter på den nye vegen til Øynaheia, mens et annet arbeidslag er i full sving i Barbudalen.

– Det er trivelig arbeid når vi får et fint resultat og gjør en jobb som folk setter pris på. Men det er et tålmodighetsarbeid, hver stein er en utfordring, sier Dale.

- Setter pris på folk som tør ta avgjørelser



ja, en del har jeg vel opplevd, men det meste er heldigvis glemt! Olav Dukefoss, vegkontorets

nestkommanderende gjennom mange år, har glimt i øyet bak en ellers noe streng fasade.

– Nå har jeg fem dager på å rydde kontoret, sier han, og tar seg tid til en prat før han skal ta fatt på sin siste arbeidsuke.

Vi bemerker at å rydde kontoret kan ikke være store jobben, Dukefoss har da hatt en av etatens ryddigste skrivepulter.

– Jo, jeg er tilhenger av orden, det er ikke effektivt å måtte lete for å finne ting.

Dukefoss kan se tilbake på 40 år i offentlig samferdsel: jernbane og vegvesen.

– Jeg kom som nyutdannet ingeniør til Mosjøen da byggingen av Nordlandsbanen gikk mot slutten. Det var i 1953. Da anlegget var ferdig, kunne jeg få jobb ved NSBs brukontor i Oslo. I stedet fikk jeg en stilling ved vegkontoret i Nordland i 1954, og i –59 søkte jeg meg til Aust–Agder Vegkontor, der jeg har vært siden.

– På Nordlandsbanen var jeg anleggsingeniør. Det var i en tid med store forandringer i teknikk og hjelpemidler. Håndboring har jeg nok ikke opplevd, men bensindrevne borhammere har jeg hatt i drift. På jernbaneanlegget ble det brukt store kompressorer, men enkelte av de eldre skytebasene skaut på den gamle måten ved at de først "brente" en "gryte" i fjellet og så sprengte med en stor ladning. De yngre basene skjøt salver på moderne vis. Året ved Nordlandsbanen var trivelig. Tyskerne hadde

forsert anlegget under krigen, da jeg begynte, var den kommet fram til toppen av Saltfjellet og fortsatte ned Saltdalen. Mange av anleggsarbeiderne var ekte rallare. De hadde arbeidet et helt liv på jernbaneanlegg.

– *Hvorfor valgte du veg framfor bane?*

– Jeg var ikke så fristet av en kontorjobb ved jernbanen, som jo var ved slutten av sin anleggsperiode. Jeg var mer interessert i bygging og arbeid i friluft. I vegvesenet fikk jeg dette i en veldig fin blanding.

I Nordland arbeidet Dukefoss ved Helgeland vegavdeling, et område like stort som hele Aust–Agder, med et utall av øyer og tungvinte vegforbindelser. Det ble mange anlegg i en særpreget del av kyst–Norge i fem år.

Drangedølen slo seg imidlertid ikke til ro i Nordland. Han søkte seg til Arendal, "et greit stykke by" på Sørlandet, ikke så langt fra hjemtraktene.

– Jeg var så heldig å komme hit på 1960–70-tallet, vegvesenets gullalder etter krigen. Mine viktigste oppgaver ble planlegging og bygging av de nye kompensasjonsvegene etter at de lokale jernbanestrekningene var nedlagt: Setesdalen og Grimstad–Rise. Jeg hadde også andre store oppgaver i Setesdalen, utbedringer i forbindelse med Brokke–kraftutbyggingen, bl.a. Fånefjell–tunnelen, og byggingen av Rotemo–Skafså–forbindelsen. Mine meget dyktige medarbeidere her var ingeniørene Alfred Høyesen og Eivind Johansen.

– Vi fikk stampet fram planer, og kunne sette i gang. Sånn sett var det en lettventid å drive vegbygging. Jeg vil påstå at vi ikke var vandaler, vi tok hensyn til dyrka mark og bebyggelse. Det ble investert 25–30 mill i året i bygging av fylkesveger, nå har vi bare 4–5 mill, så her har vi sakkert akterut i forhold til

riksvegene. Men vi holder en bra standard på vedlikeholdet, så vi tar vare på det som er investert.

Bedringen i vegstandard er påfallende: Da Dukefoss begynte i - 59, var det bare en liten klatt asfalt på Evje, ellers var det grus gjennom hele Setesdalen. I vårløsningen var det en lidelse å ta seg fram med bil.

- Men da var jo også biltrafikken begrenset, bl.a. ved rasjonering på salg av biler. På 60-tallet ble bilsalget fritt og privatbilismen kom for fullt, med krav om en bedre vegstandard. Jernbanen kan fortsatt være god å ha, om vi f.eks. skal til Oslo. På lengre strekninger, som til Bergen, går det lettest med fly. I et land som vårt er samspillet mellom fly, jernbane og veg nødvendig, men det koster å drive, ikke minst jernbanen.

- *Jernbanen er i skuddet nå, får den en renessanse?*

- Intercity-tog har mye for seg i tettbebygde områder, men i indre Aust-Agder er det ikke trafikkgrunnlag for slikt. Hadde banen gått langs kysten, kunne den tatt en del av lokaltrafikken, men slik den nå ligger, er det lite praktisk. Derimot synes jeg bussforbindelsen til Oslo, sørlandsruta, er en genistrek, både lett og behagelig etter hvert som vegene er blitt bedre.

Dukefoss ble leder for driftsavdelingen da vegvesenet ble organisert i egne avdelinger for plan, anlegg og vedlikehold i 1976. Fra 1991 har han hatt tittelen assisterende vegsjef. Som vegkontorets nestkommanderende har han arbeidet med overordnede oppgaver og hatt mindre kontakt med det daglige vegarbeidet.

- *Du har uttalt deg noen ganger om Vegvesenets framtid - hva sier du nå?*

- Vi venter på Holler-utvalget, ingen vet noe sikkert. Det har vært snakk om å skille produksjon fra forvaltning. Vi ser jo gjerne på

Sverige. Der har det vært store forandringer med regionalisering i store enheter.

Fram til 1890 var jo riksvegene hos oss et sentralt anliggende. Vi kan godt tenke oss at noe liknende kan komme igjen: stamvegene, f.eks. utbyggingen av E 18 kunne styres fra Oslo, eller fra en region for strekningen Oslo-Stavanger. Jeg tror det hadde vært en fordel om i hvert fall planleggingen ble gjort i en slik stor region.

- Uansett hva som skjer så vil det bli forandringer. Det pågår jo stadig en god del konkurransedrift, her er bl.a. vår maskinforvaltning hardt ute å kjøre, med vanskelige rammebetingelser, og et helt annet avtaleverk enn private, som kan jobbe natt og dag om de ønsker det.

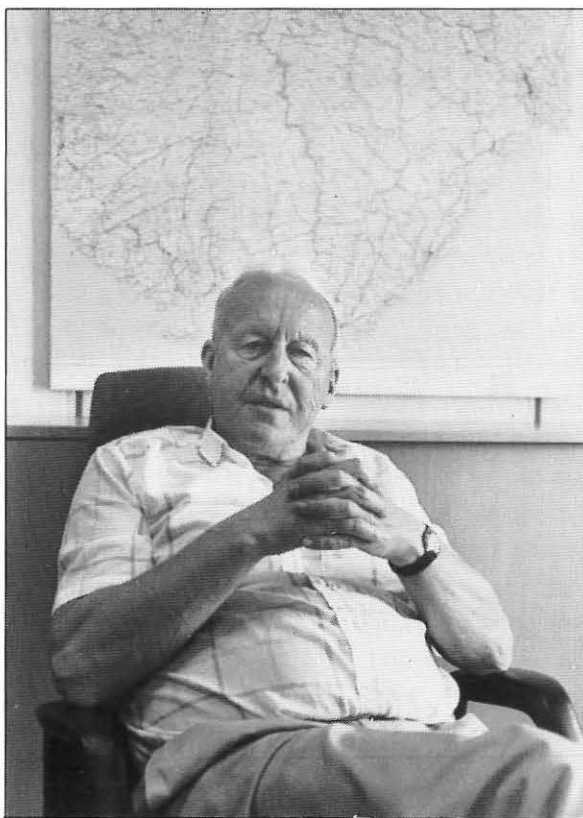
- *Du har ikke noe mot privatisering?*

- Privatisering er all right, det vi som borgere og samfunn ønsker, er å få arbeidet utført billig og greit. Hvem som driver, er uvesentlig og ikke interessant. Det som er viktig, er at nedtrappingen i offentlig virksomhet må skje på en skikkelig og naturlig måte og ikke ved oppsigelser.

- Da jeg ledet anleggsavdelingen på slutten av 60-åra,

hadde vi opp til 185 fast ansatte anleggsarbeidere. Nå er vi nede i 20-30 mann. Vi bruker mange innleide maskiner. Takket være moderne maskiner, får vi gjort like mye arbeid som før. Før sto folk med pressluftborhammere, et arbeid som gikk ut over folks helse. Godt arbeidsmiljø begynner med det fysiske miljø. Dette har opptatt meg i alle år. Vi må komme bort fra støyende og farlige maskiner. Vår aktive vernetjeneste gjør god jobb, og arbeidsmiljøet er blitt bedre. Nå har vi lite skader, lavt sykefravær, blant det laveste i hele landet.

- Vegarbeid var tidligere et hardt,



"...når kritikken rettes mot enkeltpersoner, kan det være forferdelig..."

belastende og lite respektert arbeid, nå er vi en profesjonell gjeng som får den respekt vi fortjener.

Om tendensen så langt fortsetter, virker det som om Stortinget vil overlate en større del av vår virksomhet til private. Televerket har jo gjennomgått drastiske ting, og er et godt eksempel. Vegvesenet er en del av samfunnsmaskineriet som skal utføre visse



oppgaver, men å tenke seg at vi skal drive alt i egen regi, er ikke bra.

Endringene kan imidlertid ta lang tid.

De skal jo også behandles politisk.

– *Det er vel også noen gode sider ved Vegvesenet slik det er i dag?*

– Når det gjelder organisering av arbeidet er det vel "ikkje så gæli", vi har modernisert utstyr og teknikk og på visse ting kan vi konkurrere med de

fleste. Det gjelder bl.a. planlegging i forhold til et statlig regelverk, der er vi fullt på høyde.

Ellers vil jeg skryte av at vi gjør fin jobb med våre anlegg, det er en stor fordel at vi kan bruke litt penger på å gjøre det fint. Slikt er det lettere å gjøre selv enn å spesifisere krav til en privat entreprenør. Det er også tydelig at publikum setter pris på at vi pynter opp langs vegene. Det er hyggelig med litt ros i all kritikken vi ellers får.

– *Tar du kritikken alvorlig?*

– Kritikkk mot etaten som sådan må vi finne oss i, men når kritikken rettes mot enkeltpersoner, kan det være forferdelig. Grunnlaget for kritikken kan jo ellers være så mangt, med ulike motiver.

Også her er det store forandringer siden jeg begynte i Vegvesenet. Da vi bygde kompensasjonsvegen for Setesdalsbanen, utarbeidet vi planer i marka og tegnet enkle kart, skrev brev til kommunene og hørte om

de hadde noe å bemerke. Det var som regel bare noe småtteri som vi kunne ta hensyn til, så sendte vi saken til Vegdirektoratet og fikk den godkjent. Deretter var det bare å sette i gang og bygge vegen.

– Nå er det en masse protester, som kan være vel og bra. Men når vi risikerer at det hele går i stå og anleggsvirksomheten stopper opp i en tid da vi har penger å bygge for og det er behov for arbeidsplasser, går det for langt. Ingen tør stå fram og si at slik skal vegen bygges. Sånn sett sliter vi tungt for tida, det er frustrerende når motorvegene trengs, både av hensyn til sikkerhet og næringslivets behov for effektiv transport. Her håper jeg at pendelen kan svinge litt tilbake; når samfunnet skal ha en veg, må vi få bygge den. Hets mot Vegvesenet er urettferdig, vi har jo ingen interesse av bygge veger i seg selv. Å hevde noe sånt er urettferdig.

– *Drives det hets mot Vegvesenet av folk som ikke har greie på hva de snakker om?*

– Jeg tror ikke de forstår hele spillet. Personlig er jeg redd for at E 18-parsellen Rannekleiv-Temse skal stoppe opp samtidig som vi har en voldsom ledighet, og har ledige midler til å sette i gang. Det ville være en katastrofe. Jeg får bare håpe på at politikerne ser hva som må gjøres.

Hetsen mot byråkratiet fra forskjellig politisk hold tyder på at de ikke har oppfattet at vi arbeider etter regelverk som de selv har vært med på å vedta. Mange politikere preges av feighet og populisme. Politikere med ryggrad har jeg respekt for, uansett parti.

– *Hva sier du til de siste tiders politiske utspill om at vegmidler heller bør brukes til aldersomsorg?*

– Det er kamp om midlene, det er fullt forståelig. Det har også vært en del forsømmelser på omsorgssektoren. Det er opp til Stortinget å bestemme nivå og tempo i vegbyggingen, ut fra prioritering av midler og behov.

– *Hva vil du si til kritikken om at Vegvesenet overkjører demokratiske lokale organer med teknokratisk makt?*

– Det vil jeg si er vesentlig overdrevet, jeg tror vi er lydhøre, vi har bestandig tatt hensyn. Når vegene er bygd, er folk fornøyd. Mange lokalmiljøer har sluppet støy og trafikkfare. De fleste synes nok nå at det er greit med E 18 utenfor Arendal. Ingen ønsker seg tilbake til

Strømsbusletta, Kloppene, Langæ, Torsbudalen som hovedveg.

– Verd å merke seg er at mange iherdige motstandere av vegtrafikk også er nokså ivrige bilister. Vi kan mene hva vi vil om biler og busser, men i vårt grisgrendte land, i Froland og Mykland, er det ikke mulig å løse transportproblemene kollektivt. Busstrafikken forsvant fordi det ikke var grunnlag for den. Vi må se realistisk på tilværelsen.

Det verste ved personbiltrafikken er ulykkene. Samfunnet vil liksom gjøre noe, men en lav fartsgrense med brutal håndheving, er neppe tenkelig på våre hardt trafikerte veger. Motorvegstandard hjelper på sikkerheten, men vi må også huske på at trafikken har økt. Nå er det vanlig med to og tre biler i familier der det før ikke var bil.

– *Hva mener du om øst-vest tunnelen i Arendal?*

– Det er en god plan. Skal Arendal overleve, må det gjøres noe med sentrum. For å få full nytte av tunnelen, må trafikken i sentrum reguleres på en vettug måte. I en liten bykjerne opprinnelig bygd for seilskuter er vi avhengig av at parkeringsproblemet løses. Her ser det ut til at anlegg i fjell er eneste utvei, selv om det koster. Det som skal forbi Arendal, må ikke slippes ned i sentrum. Jeg ønsker meg at Arendal skal bli en langt mer grønn by.

Dukefoss overtok ansvaret for Vegvesenets museale arbeid etter at Arne Holt gikk av med pensjon i fjor.

– Det ligger i tida at vi skal ta vare på de få historiske minnesmerkene vi har også på vegsektoren. Nå er det aktuelt å restaurere den gamle Vestlandske hovedvei. I den forbindelse har vi tatt initiativet til å sette i stand den såkalte Helvedesbroen, eller Travbanen bru, som den offisielt heter. Jeg har funnet et nivellement fra 1855, (omtalt i Sørlands-Porten nr.2 1992) som kan fortelle mye artig om den gamle vegen. Vi holder også på i Bykle med en enda eldre sti enn Byklestigen, helt nede ved juvet, et interessant prosjekt.

Når det gjelder Vestlandske hovedvei er Grimstad og Lillesand kommuner i full sving. OL-stafetten skal bl.a. gå her. Vegdirektoratet ga i fjor nye retningslinjer for arbeidet med restaurering av veghistoriske minner og vegsjefen har anledning til å bruke en del

midler til dette. Til Helvedesbroen er det satt av 65000 kr.

– *Nå når du nå skal slutte, kan du vel si din hjertens mening om hva som egentlig er galt med Vegvesenet?*

– Folk møter seg i hjel! Det gjelder ikke bare Vegvesenet og offentlig sektor, men hele samfunnet. Møter er en måte å unngå å ta avgjørelser på. Det koster enormt og det fritar folk for ansvar. Tidligere hadde vi fullmakt og myndighet og måtte ta avgjørelser. Vi driver mye med lederopplæring, men jeg er skeptisk til at folk kan lære ledelse. Folk må få ansvar og vi må også gi dem ryggdekning når det gjøres tabber.

– I stedet for en uendelighet av møter har jeg tru på skriftlige notater som en kan ta stilling til og fatte beslutninger. Jeg setter pris på folk som tør ta avgjørelser og kan få ting til å skje.

– *Har du vært en populær sjef?*

– Nei, det kan jeg ikke tenke meg, det har jeg ikke lagt an på heller, men jeg har forsøkt å være en smule rettfærdig og forsøkt ta vare på de minst røffe.

Sier Olav Dukefoss, som ser fram til å gjøre andre ting etter 40 år i arbeidslivet, bl.a. å delta i pensjonistforeningens aktiviteter.

– Livet i vegvesenet har vært veldig interessant, jeg har hatt følelsen av å være med på viktige ting. Når jeg ferdes i distriktet, kan jeg si til meg selv at den og den vegen har jeg vært med på å planlegge og bygge, sånn sett er Vegvesenet en positiv bedrift. Om det har vært en del bråk og spetakkel, så har jeg tenkt at dette må da være noe helt annet enn f.eks. å jobbe i skattevesenet.



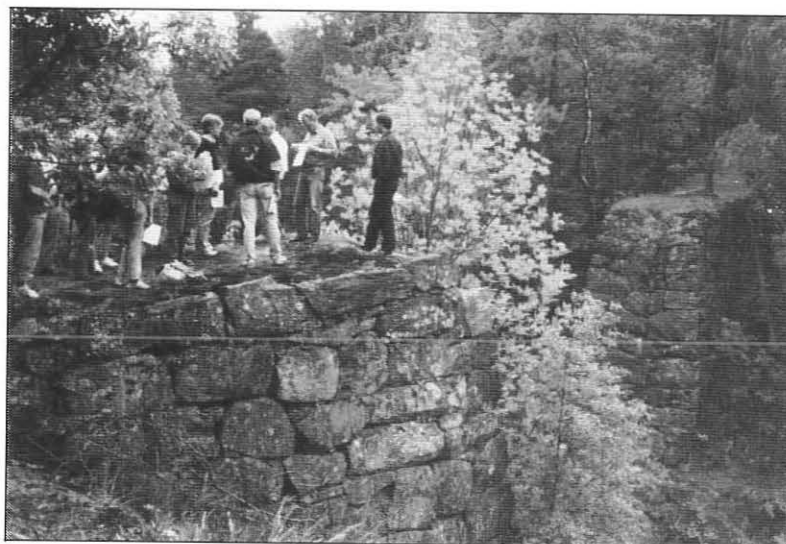
"... vi driver mye med lederopplæring, men jeg er skeptisk til at folk kan lære ledelse..."

Grimstad og Lillesand restaurerer Vestlandske Hovedvei



BILDET:

Fra befaringen
på Eineid bro
26. mai.
(Foto: John R.
Kristensen)



Den gamle riksvegen gjennom Aust-Agder, Vestlandske Hovedvei, ferdig i 1805, er senere avløst av et mer moderne vegnett. Deler av den gamle vegen fins fortsatt i ganske god stand, brukt som lokalveg, gårdsveg o.l. Nå samarbeider berørte kommuner med fylkets kulturretat og fylkesmannens miljøvern-avdeling for å restaurere den gamle vegen og presentere den som en opplevelsesrik gang- og sykkelveg til glede for lokalt nærmiljø og for tilreisende turister. Også Vegvesenet er engasjert i dette arbeidet for å ta vare på en viktig del av fylkets veghistorie.

Med Grimstad og Lillesand kommune som utførende aktører vil Vestlandske Hovedvei fra Kaldvell i Lillesand til Havstad i Grimstad i

år være ferdig restaurert. Postverket har besluttet at OL-stafetten skal gå på den nyrestaurerte strekningen av Vestlandske Hovedvei.

Vegkontoret var godt representert i en befarings av hele den aktuelle strekningen 26. mai i år. John Einar Myhren har nå overtatt ansvaret for det museale arbeidet ved vegkontoret, og var med på befarings sammen med oppsynsmann John Reidar Kristensen ved driftsavdelingen.

– Vegen er i forbausende bra stand, med fine murer, stabbestein og naturgrus, sier Myhren.

– Vegvesenet er interessert i å bidra til å ta vare på veger av historisk interesse. Når det gjelder Vestlandske Hovedvei,

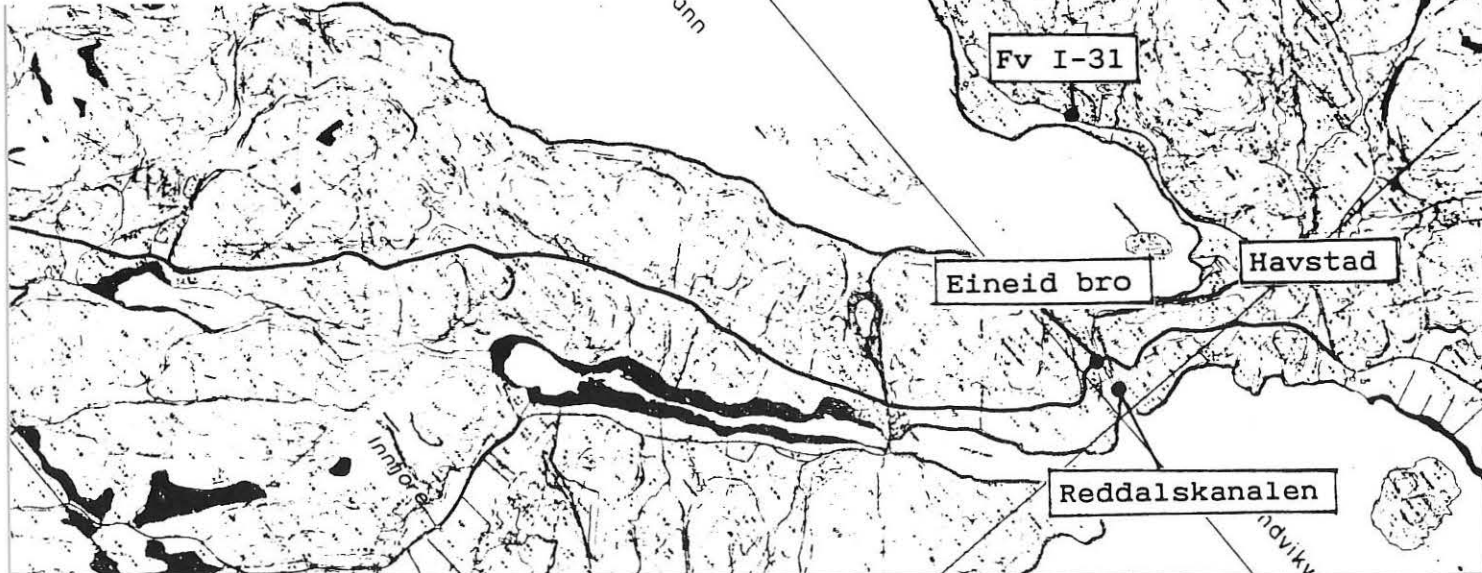
har vi imidlertid ikke vært så sterkt engasjert. Det er kommunene Lillesand og Grimstad som har nedlagt et stort arbeid. Det er ønske om at vi skal legge til rette parkering, adkomst ved Havstad i Landvik og ordne med skilting m.m.

Vegdirektoratets brukontor har kontrollert planene for restaurering av Eineid bru, der vegen krysser Reddalskanalen. Eineid bru er et av de største arbeidene som skal utføres i sommer. Brua skal bygges i tre som den tidligere brua fra 1877.

Ved starten av den aktuelle parsellen ved Kaldvell i Lillesand har Lillesand kommune restaurert de gamle dammene. Vegen her går over dammen og svinger seg videre langs Kaldvellbekken. Anleggene ved Kaldvell er meget flotte.

Teknisk etat i Lillesand og Grimstad har stått for rydding langs vegen og fjernet masser for å få fram de originale stabbesteinene. Vegen vil få naturgrus som toppdekke.

Vestlandske Hovedvei inngår i Økomuseum Skagerrak sammen med en rekke viktige kulturminner på kysten av Aust-Agder – og skal markedsføres sammen med disse.



Vegvesenet restaurerer "Hovedesbroen"

Vegvesenet har tatt initiativet til å restaurere den såkalte Hovedesbroen, Travbanen bru, like ved E 18 på Øvre Tingsaker i Lillesand. Dette arbeidet var i full gang da redaksjonen for Sørlands-Porten ble avsluttet. Dette hører også til Vestlandske Hovedveg, men ligger noen kilometer vest for strekningen som nå restaureres av Grimstad og Lillesand kommuner.

Helvedesbroen er ei steinbru som er bygd i 1837.

– Vi har få bruer av denne type og alder, og vi må ta godt vare på den, sier tidligere assisterende vegsjef og museumsansvarlig inntil han gikk av med pensjon, Olav Dukefoss, i et notat.

– Brua er i en slett tilstand, og til liten ære for etaten. På et eller annet tidspunkt er "føringskanten" fjernet og er-

stattet med betongblokker. I bekkeløpet ligger betongblokker og stein strødd. Det må tas et krafttak for å få brua og omgivelser i en mer presentabel stand.

I et nivellement fra 1855 har Dukefoss funnet en skisse som viser hvordan brua så ut. Denne skissen danner grunnlaget for restaureringen.

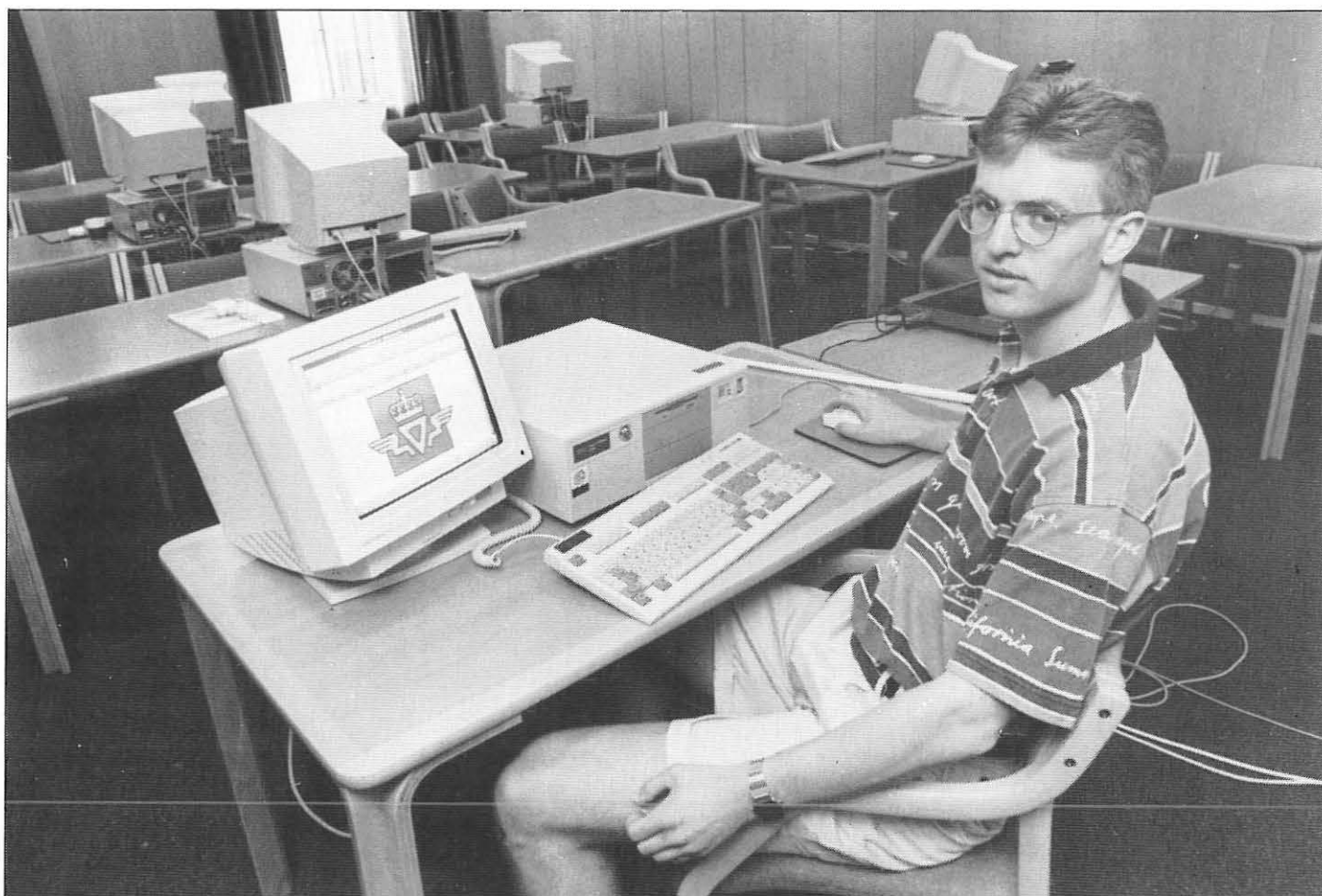
En lokal murmester utfører jobben, i samråd med tidligere vegmester Olav Nygård og under oppsyn av bruvedlikeholdsavdelingen. Brua skal sikres med et armert betongdekke over den gamle steinkonstruksjonen.

Deretter skal det gamle rekkverket i stein tilbake på plass. Restaureringen skal gjøres med

nennson hånd slik at bruken av moderne materialer ikke blir synlig.

Samtidig som brua restaureres, skal brua og tilhørende del av fylkesveg 240 omklassifiseres til kommunal veg og omgjøres til gang og sykkelveg.





Frank Bjelland trygg veileder i ny teknologi:

PC-er med Windows, mus og WP på alle kontorpulter

Overgang fra Nor-terminaler til moderne PC-utstyr er nylig gjennomført i stor stil ved Vegvesenet i Aust-Agder. 40 nye og velutstyrte PC-er og et titalt hypermoderne laser-skrivere er nå installert ved Vegkontoret i Arendal og på vegstasjonene.

Overgangen fra Nor-terminaler til PC henger sammen med den forestående innføring av KRØSUS-systemet, vegvesenets nye administrative og økonomiske system. Men samtidig kommer den moderne Windows-bruker-

flaten i, med Word Perfect tekstbehandling og Excel regneark som standard brukerprogrammer.

For saksbehandling er det også innført fortrykt brevpapir med Vegvesenets nye grafiske profil.

– Da jeg begynte i Vegvesenets for et år siden, hadde vi 20–25 PC-er. I dag er det nærmere 75, sier ingeniør Frank Bjelland, kontorets ressursperson på PC-teknologi. Han har hatt ansvaret for innkjøp av PC-utstyr – og for installasjon av programvare og montering av utstyret hos brukerne.

Videre har han utarbeidet og gjennomført kurs for alle som har tatt i bruk nytt utstyr og ny programvare. Bjelland er også med i kontorets EDB-gruppe som har ansvaret for driften av de forskjellige data-systemene.

– De aller fleste kontorplasse-
ne har nå fått Nor-terminalene skiftet ut med PC-er. På vegstasjonene har kontorpersonalet og vegmesteren eller oppsynsmannen fått PC.

Kurspakken som er utarbeidet går over fire dager og tar for seg DOS, Windows, Word Perfect og Excel.

– Hvordan har kursdeltakerne

tatt i mot alt det nye?

– Hovedinntrykket er at overgangen har gått rimelig greit. Noen synes det er veldig gøy å lære noe nytt. Det krever imidlertid en god del innsats å sette seg inn i bruken av nye maskiner og nye programmer. Programmene har jo mange muligheter, som vi til daglig bare bruker en brøkdel av. Windows, der skjermbilder og mus spiller en viktig rolle, gir også store muligheter.

Første leksjon i dataoppplæringen er for øvrig å legge kabal – på skjermen. Det gir en fin mustrening.

Overgangen fra terminaltastatur til PC-tastatur er en annen ting. PC-tastaturet har jo taster som ikke fins på terminaltastaturet – og omvendt. Ellers får jeg mest spørsmål i forbindelse med brukerprogrammene – det krever litt øvelse å mestre disse.

PC-ene som er kjøpt inn er av merket AST med 486-prosessor, 8 megabyte ram og harddisker fra 85 til 200 megabyte, d.v.s. meget velutstyrt etter dagens standard. Det er også anskaffet strålingsfrie dataskjermer av høy kvalitet, samt Tandberg-tastaturer som også er av ypperste klasse.

Alle PC-er er koplet i nettverk til en server med en lagringskapasitet på 1 gigabyte (1000 megabyte!) – som allerede er sprengt. Enda en server, med 2 GB lagerkapasitet, skal nå anskaffes. Programvaren ligger lagret på en egen del av harddiskene, og hentes fram av den enkelte bruker etter behov.

Brukernes data lagres også på servermaskinenes masselager. Data kan også lagres på de lokale harddiskene, men bl.a. av hensyn til sikkerheten er det bedre å lagre på de sentrale diskene. Her tas det automatisk sikkerhetskopier hver eneste natt.

Datasikkerhet er et tema som opptar edb-gruppa. Bjelland venter på sentrale retningslinjer for dette, men mener at sikkerhe-

ten nå er bra og vil bli enda bedre når den nye serveren blir tatt i bruk.

– Hvordan greier du å holde styr på alle dataene?

– Jeg føler at vi har en god oversikt over det som befinner seg på diskene. De er inndelt på en grei måte med egne partisjoner for system, programmer, brukerdata og kartdata, som tar spesielt mye plass.

– Er dere redd for virus-angrep?

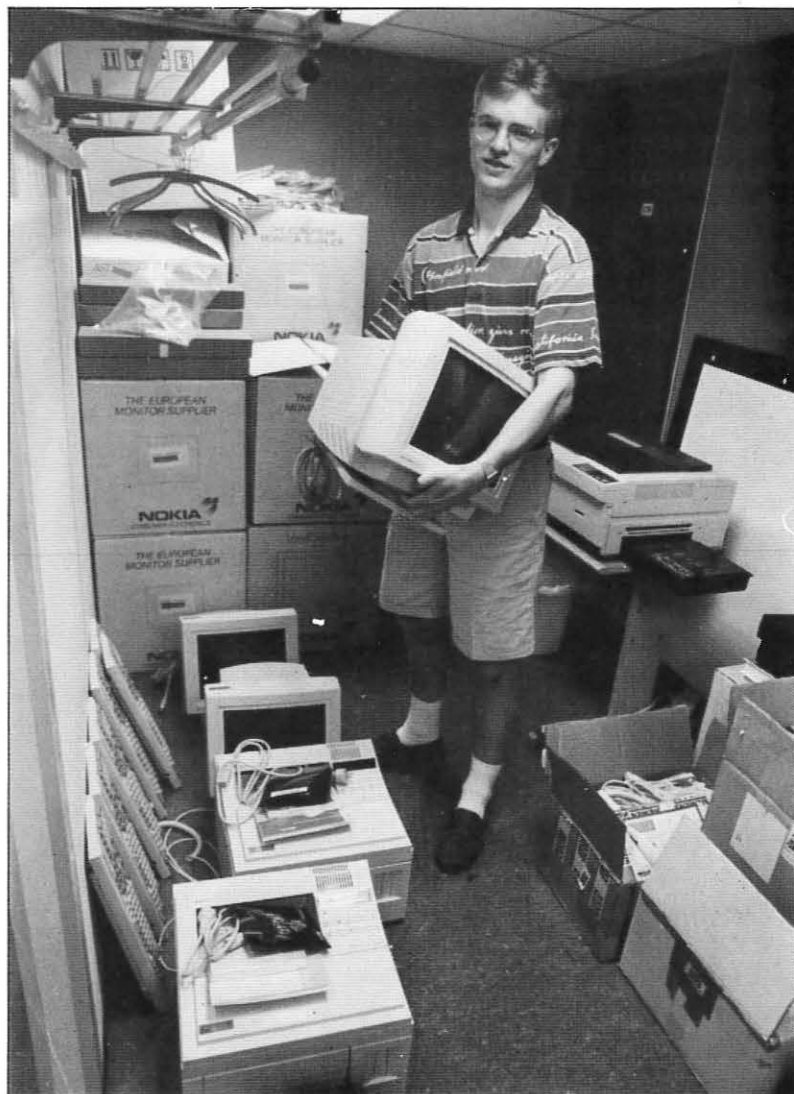
– Personlig har jeg ikke vært plaget med virus på PC. Men vi har tatt våre forholdsregler. Hver eneste PC sjekkes ved oppstart om det er virus og vi kjører virusprogram på serveren hver uke. Virusprogrammet blir oppdatert 4–5 ganger i året og jeg mener vi er bra sikret mot angrep.

Bjelland er begeistret for Windows versjon 3,1, som nå går svært stabilt. Men for brukerne kan det være en terskel å sette seg inn i.


Han er engasjert ved vegkontoret for to år for å dekke behovet for spesialkompetanse på PC.

– Det blir etter hvert behov for folk som kan arbeide med EDB på profesjonell basis, det er ikke lenger nok at hver avdeling har folk som er litt interessert i data, sier Bjelland, som har fått mye positiv tilbakemelding for sitt arbeid med innføringen av PC-er, Windows og mus m.m.

**MED FANGET
FULLT
AV PC-er**
*har Frank
Bjelland
besøkt kontorene
på Skydeba-
nen og på veg-
stasjonene.*



Et smykke blant Aust-Agders veger



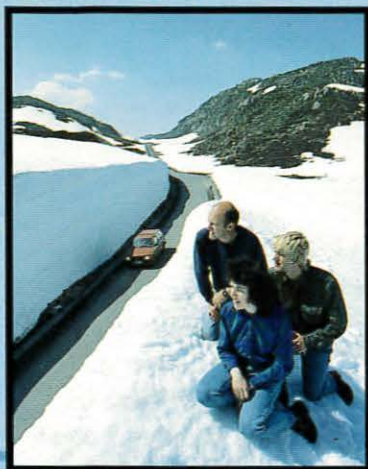
Brokke-Suleskarvegen er et sjelden - og kostbart - smykke blant Aust-Agders veger. Fjellovergangen fra Setesdal til Sirdal stiger helt opp i 1050 m høyde og svinger seg mellom mektige fjell. Vegen er bare åpen noen korte sommer- og høstmåneder, ellers ligger den under flere meter dyp snø.

I år ble vegen åpnet til pinse, etter at brøttemannskapene hadde kjørt fres i 15 dager. Snømengdene var enorme, med fonner på over 10 meter, forteller vegmester Pål Haugen. Arbeidet gikk likevel greit, og maskinførerne kaptet om å få arbeide på den fine fjellvegen.

Utgiftene til å brøyte opp vegen er mellom 180 og 200.000 kroner, forteller Haugen. De voldsomme snømengdene er også et problem for rekkverket. Kreftene er så store at boltene slites ut. Her trengs gode ideer for å få til noe som holder.

De berørte kommunene arbeider nå for å komme fram til en ordning med grunneierne om 4-5 rasteplasser på fjellet. Nå er det få muligheter for å stanse og nyte landskapet.

I pinsen gikk det opp til 120 biler i timen over Brokke-Suleskar. Hele sommeren igjennom er det mange, både nordmenn og utlendinger, som tar snarvegen mellom Vestlandet og Setesdalen - og får seg en fjellopplevelse på kjøpet.



Turister på to hjul

- Dette er fantastisk, sier fem unge motorsyklister fra Kiel i Tyskland.

- Det er slike opplevelser vi kommer til Norge for, flott natur og veger som svinger seg gjennom landskapet. Bakker og svinger passer motorsyklene utmerket, - og her er jo nesten ingen trafikk! Det eneste problemet er de norske fartsgrensene, vi vil gjerne kjøre så fort som mulig, 100 kmt burde i hvert fall være tillatt, sier de fem, bryter opp fra en rastepause med utsikt, og svinger seg videre gjennom fjellandskapet på sine spreke japanske tohjulinger.

Så sent som midt i juni kunne de oppleve 5-6 m høye brøytekanter og et lappeteppe av snø og barmark så langt øyet kunne se. Med seg over fjellet har de karavaner av bobiler, campingvogner og feriefolk i personbiler.



FTU PÅ STUDIETUR TIL VÅRE NABOLAND I SØR



Rundkjøring for syklister i Nakskov

"Jungeltilstander" for syklistene i Norge!

Etter å ha befart ryddige og oversiktlige forhold for syklister i Danmark, Tyskland og Nederland, er det nærliggende for Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg å karakterisere norske forhold for syklister som jungeltilstander.

Man kan si det så brutalt som at når det stort sett ikke er noe bestemt areal beregnet for syklister, er det lov å sykle overalt, og hvor og hvordan man vil. Dette praktiseres av enkelte, og skaper dermed problemer for et betydelig antall andre. Dette medfører et uheldig rykte for syklistene.

Sykkelveger er skikkelig markert i Nakskov



Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg (FTU) er et politisk oppnevnt utvalg som har til oppgave "å tilrå og samordne trafikksikkerhetsarbeidet i fylket".

Utvalget oppnevnes for fire år, og har fem politiske medlemmer. Det ble oppnevnt nytt utvalg for perioden 1992 til 1995. Kun et av medlemmene, nåværende leder, hadde erfaring fra trafikksikkerhetsarbeid fra tidligere. Av den grunn var det nødvendig å ta opp aktuelle tema, og belyse det bredest mulig, for å gi de nye medlemmene en "flying start" på en periode med – for de fleste – nye og uvante oppgaver.

Aust-Agder har som landet forøvrig hatt en betydelig økning i antall politiregistrerte trafikkuhell hvor syklist er innblandet. Syklister er den trafikanttypen som har en registrert økning i uhell. Det var da også grunnen til at dette ble temaet for studieturen.

Beslutningen om å besøke

sykkelvevnlige byer ble tatt i juni ifjor. Studieturen var i første rekke en studietur for politikere. Men det var ønskelig å ha med planleggere fra vegvesenet og kommunale etater. Det var også positivt å ha med fylkesordfører på studieturen, og det ga han et inntrykk av hva som opptar FTU.

Sammensetningen ble da, foruten fylkesordføreren, utvalgets 5 politiske medlemmer, utvalgets sekretær, 2 planleggere fra vegkontoret og en planlegger fra Arendal kommune, samt en fagkonsulent fra Asplan.

Reisens lengde ble totalt ca. 2000 km fordelt over 5 1/2 dager. For å få forskjellige inntrykk var det ønskelig å besøke forskjellige steder, av forskjellig størrelse, med ulik bakgrunn og i ulike land.

Det ble derfor valgt å besøke våre nærmeste naboer i sør, Danmark, Tyskland og Nederland. Og da var det tre byer som raskt utpekte seg som de mest aktuelle, nemlig Nakskov i Danmark, Buxtehude i Tyskland og Groningen i Nederland. Disse byene har i den senere tid gjennomført omfattende tiltak for å bedre syklistenes forhold i sentrum, og også fått anerkjennelse for sine tiltak.

Nakskov ligger på øya Lolland, helt syd i Danmark. Den er omtrent på størrelse med Arendal. Det som er interessant å merke seg er at ulykesbildet i Nakskov er meget



I Buxtehude er sykkelstiene skikkelig skiltet.

likt forholdene i Aust-Agder, dvs. kryssulykker mellom bil og sykkel i sentrumsnære områder. Det var derfor meget interessant å studere tiltakene i Nakkov, i og med at man her hadde samme trafikkulykker for syklistene som blir registrert hos oss, og at det var bysentrum som skulle bli gjenstand for tiltakene, et område som vi til nå har vært forsiktede med å engasjere oss i.

Buxtehude er en liten by som ligger ca. 35 km vest for Hamburg. Bykjernen har ca. 27500 innbyggere og med omlandet et innbyggerantall på ca. 65000.

Tiltakene som er gjennomført i Buxtehude er også i hovedsak trafikksaneringstiltak, selv om det også er gjennomført omfattende tiltak for sykkeltrafikk. Utvalget samlet i hovedsak inntrykk av de tiltak som relateres til tiltak for syklistene.

Sykkeltrafikken i Groningen, Nederland, er etter norske forhold helt enorm. Man regner med at ca. halvdel av alle turer internt i Groningen fore-

går pr. sykkel. En forutsetning for høy sykkelbruk er en kompakt by, med korte avstander mellom boliger, arbeidsplasser og sentrum, fastslår Groningen kommune. Sykkeltransport er særlig konkurransedyktig på korte reiser, inntil 10 km i Nederland. I Norge regner man, bl. a. på grunn av topografi, noe mindre.

Konklusjonen fra studieturen mener FTU må være at vi bør konsentrere oss om to områder:

1. Sykling inn mot og i bysentra
2. Sykling på gang- og sykkelveger utenom bysentra.

For spesielt interesserte kan meddeles at det er laget en "RAPPORT FRA STUDIE-TUR TIL SYKKELVENNLIGE BYER", hvor man kan hente mere detaljerte opplysninger og oversikter fra turen. Den er utgitt av Aust-Agder Fylkeskommune, Trafikksikkerhetsutvalget, og er ført i pennen av utvalgets sekretær, Henrik Duus, Vegkontoret.



Kontrollmerker på alle biler

Av H. Kirkedam

Det er bestemt at alle biler skal ha kontrollmerke (oblat) festet til nummerskiltet foran og bak. Når dette leses skal disse være på plass på alle biler som brukes i trafikken. En runde på vegkontorets parkeringsplass i slutten av mai viser at de fleste allerede hadde dette i orden.

Kontrollmerkene er sendt alle som ikke har noe ugjort med myndighetene i form av:

- Manglende betaling av forsikring
- Manglende omregistrering på ny eier
- Manglende adresseforandring
- Manglende betaling av årsavgift
- Manglende betaling av kilometeravgift
- Manglende fremstilling til kontroll av bilen
- Manglende fremmøte til kontroll etter utstedt kontrollseddel.

Kontrollmerker blir ikke tilsendt:

- Stjalne biler
- Avregistrerte biler
- Biler med salgsmelding
- Biler utført fra Norge
- Biler med begjæring - uansett årsak.

Nye biler og biler som registreres etter f.eks. å ha stått avregistrert får kontrollmerke hos biltilsynet i forbindelse med registrering.

De som ikke har fått tilsendt kontrollmerke, kan ta kontakt med biltilsynet. De vil da få opplyst hva som er grunn til at kontrollmerke ikke er mottatt. Hvis det er feil i systemet, vil biltilsynet kunne utstede kontrollmerke. Det samme gjelder hvis det er forhold som lå til grunn for ikke å utstede kontrollmerke som nå er brakt i orden.

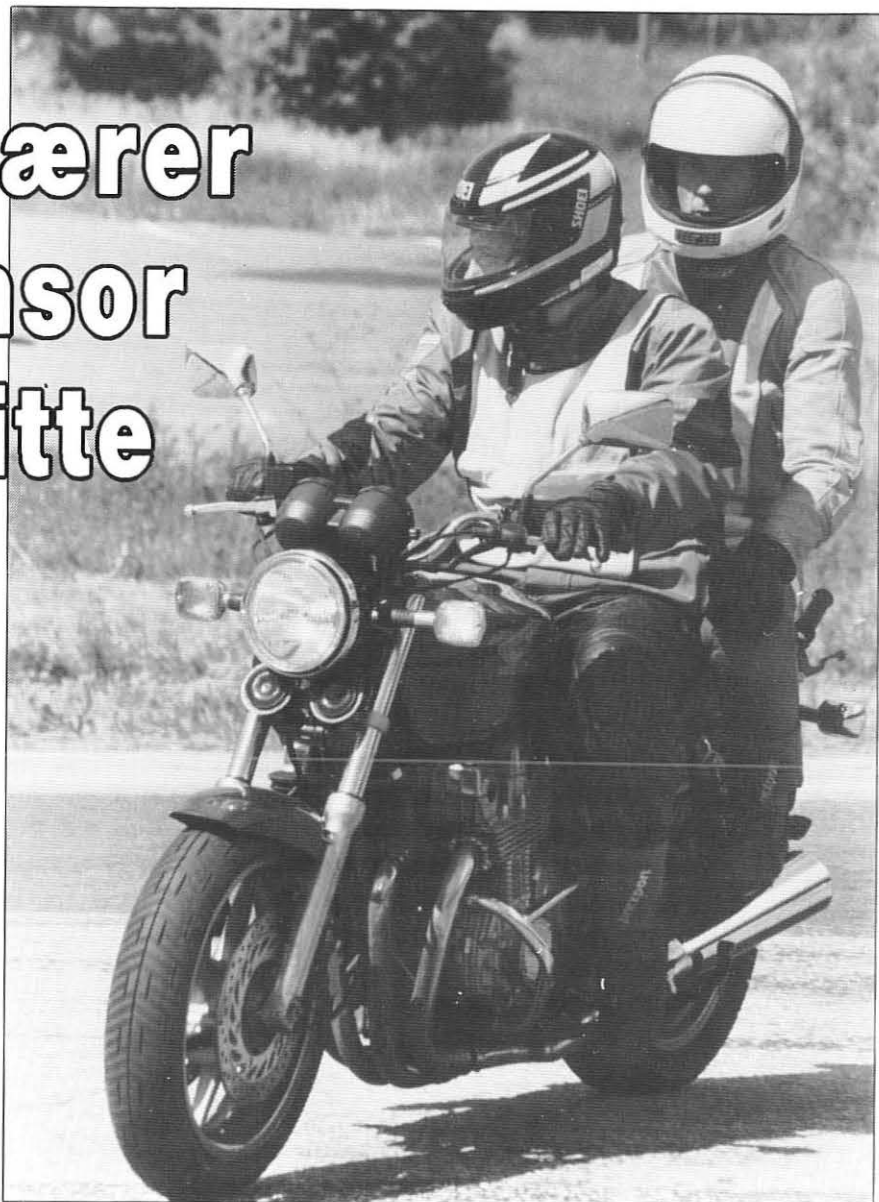
Kjøretøy som i fremtiden påtreffes av kontrollmyndighetene uten kontrollmerke, vil bli stoppet for kontroll og avskiltet.

Nye kontrollmerker vil bli sendt ut hvert år fremover i tilknytning til at årsavgiften er betalt. Forskjellig farge viser hvilket år kontrollmerket gjelder for. Årets merker er som alle vil ha sett røde.

Bilens registreringsnummer står på kontrollmerket.

Vegdirektoratet sa nei til søknad om alternativ opplæringsmodell:

Kjørelærer og sensor skal sitte bakpå



Biltilsynets sensorer for førerkort kl A, tung motorsykel, har i en tid brukt egen motorsykel under førerprøven og kjørt bak kandidaten. Dette har ført til at kjøreskolene for motorsykel også har sett behov for at elevene får trening i å kjøre alene. Biltilsynet har derfor akseptert at kjørelærerne i mot slutten av opplæringsperioden kjørte bak eleven på egen sykk.

Dette er i strid med normalplan for førerkort klasse A, som i ny utgave av april 1992 fastslår at både kjørelærer og sensor skal sitte bak på elevens sykkel både under opplæring og førerprøve.

Blant biltilsynets sensorer har det vært misnøye med å sitte bakpå under førerprøven. Sensorene føler utrygghet ved å kjøre med uerfarne førere som de ikke kjenner på forhånd. Dette går ut over arbeidsmiljøet. Det er også rapportert større og mindre uhell i denne forbindelse.

På bakgrunn av dette har det også i andre fylker oppstått problemer med å gjennomføre førerprøve på motorsykkel med sensor som sitter bakpå.

Med tanke på å finne fram til et opplegg som kunne godkjennes av Vegdirektoratet, søkte Biltilsynet i Aust-Agder ved Vegkontorets Trafikant- og

Kjøretøyavdeling 5. april Vegdirektoratets trafikk-opplæringskontor om alternativ opplæringsmodell for klasse A som et prøveprosjekt. De lokale kjøreskolelærere har støttet søknaden.

I søknaden pekes det på sikkerheten for sensorene, men også på en rekke andre fordeler: lærer/sensor får bedre oversikt over elevens kjøring og får selv kjenne sporings- og vindforhold. Elevene vil utvikle større selvstendighet og får trening i å kjøre solo – i pakt med normalplanenes intensjoner. Ved en eventuell ulykke rammes ikke lærer/sensor.

Vegdirektoratet har nå avslått søknaden om prøveprosjekt og presiserer i brev av 5.5. i år at normalplan skal følges: "Ved øving på trafikert veg/plass skal læreren sitte på samme motorsykkel som eleven". Vegdirektoratet ser det som uheldig at sensorer kjører bak kandidaten på egen motorsykk-

kel under førerprøven og ber derfor Vegkontoret sørge for at ordningen som har vært praktisert opphører.

Vegdirektoratet finner ikke påstanden om økt sikkerhet dokumentert, og kan ikke se at en ved å fjerne den erfarne personen fra kjøretøyet øker sikkerheten under opplæringen eller førerprøven.

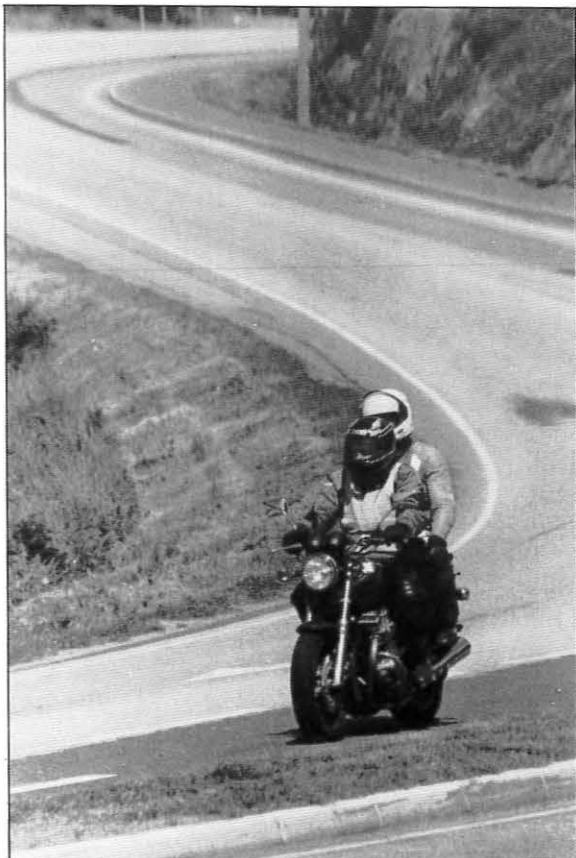
Bilsakkyndiges forening har også vurdert søknaden. Styret er av den oppfatning at lærer/sensor må sitt på under opplæring og førerprøve.

– Vi ser på saken som viktig både med tanke på sensorenes arbeidsmiljø og det å kunne foreta en god evaluering av kandidatene. Det bør derfor arbeides for at elevene får så god opplæring at det er trygt å sitte på under førerprøven, heter det i uttalelsen fra foreningen.

Ingeniør Jan Hoveland er tillitsmann for sensorene ved Biltilsynet i Aust-Agder beklager at søknaden om prøveprosjekt er avslått:

– Vi har gode erfaringer med å kjøre på egen sykkel bak førerprøvekandidaten. Det gir god oversikt over hvordan vedkommende behersker trafikk-situasjonen.

Kjøring i høy hastighet er en viktig del av opplæringen på motorsykkel. Ved førerprøven er det også viktig at sensor forvisser seg om at kandidaten behersker dette. Vi er imidlertid lite innstilt på sitte bakpå under kjøring i høy hastighet med uerfarne og ukjente førere – og førerprøven blir dermed noe mangelfull når det gjelder dette, sier Hovestad, nå nøyer vi oss med kjøring i moderate hastigheter.



Økende interesse for tung motorsykkel

Interessen for motorsykkel er økende, noe som merkes på Biltilsynets avdelinger for føreprøve og førerkort. Mai-juni er høysesong for førerkort kl. A, tung motorsykkel. I fjor var det 350 som fikk motorsykkelsertifikat, om det blir flere år, er ennå uvisst. Men motorsykkel er i skuddet, også blant jentene, det er det ingen tvil om, sier ingeniør Jan Hoveland i trafikkseksjonen, en av sensorene på motorsykkel.

– Kandidatene holder en jevnt bra standard, ved kjøreprøven er strykprosenten lav, sier Hoveland, travelt opptatt med oppkjøring en hektisk fredag formiddag. Ved den teoretiske prøven er det noen flere som har problemer.

– Ved kjøreprøven legger vi vekt på det som er av spesiell betydning ved motorsykkelføring: hvordan sykkelen plasseres i vegbanen og i forhold til den øvrige trafikken. Motorsykkelføreren må bruke blikket aktivt og til enhver tid se det han skal. På motorsykkel er defensiv kjøring langt viktigere enn i bil. Motorsyklisten må sørge for å bli sett, og ikke gjemme seg bort ved å kjøre for tett innpå annen trafikk. Tegn må være tydelige og gis i god tid. Det gjelder å forutse situasjoner som kan oppstå og ta sine forholdsregler i godt tid. På motorsykkel får du bare en sjanse.

– Hører motorsykkelen egentlig hjemme i vårt trafikkbilde – med sine enorme fartsressurser?

– De sprekete syklene, i virkeligheten lett forkledderacermaskiner, med opp til 140 hk og speedometer som går til 250, passer ikke på norske veier. Men de mer fornuftige syklene er et veldig bra framkostmiddel.

– Motorsykkel er gjerne vel så mye sport – og kanskje livsstil, som framkomstmiddel?

– Det har nok vært slik, men vi opplever nå at folk fra ulike miljøer, også godt voksne, tar motorsykkelsertifikat.

– Kan vi unngå de tragiske ulykkene?

– Det klarer vi neppe, så lenge det er folk som velger å kjøre sitt eget løp. Selv om de er klar over risikoen ved å kjøre i høye hastigheter, setter de opplevelsen av fart og spenning foran hensynet til sikkerhet. I tillegg har de gjerne også stor tiltro til egen dyktighet. De føler at de mestrer sykkelen i øyeblikket, og kjører ut over de grenser som naturlovene tillate, sier Hoveland.



**BETONGSKADER
MÅ REPARES**

*Leder for
bruvedlikehold,
Odd Rønnestad,
inspiserer skader
på Blakstad bru
før reparasjons-
arbeidet startet.*



Bruvedlikehold for 6-7 millioner i år

Driftsavdelingens bruvedlikehold har store verdier å ta vare på. Så satses det også betydelige midler på vedlikehold av bruer: i 1993 går det 6-7 mill kr til vedlikehold av bruer på riks- og fylkesveger i Aust-Agder, forteller lederen for bruvedlikeholdet, avdelingsingeniør Odd Rønnestad.

De største arbeidene gjelder Tromøybrua, Blakstad bru, Risøy bru og Høvåg bru. Videre skal det utføres fuktisoleringsring på en rekke av fylkets mindre bruer, et arbeid som har gått i flere år. De største arbeidene utføres av innleide firmaer, fuktisoleringen utføres dels i egen regi, dels med innleid spesialkompetanse.

De armerte betongbruene som ble bygd på 50- og 60-tallet rammes av karbonatisering, forklarer Rønnestad. Karbondioksyd fra lufta, vegsilt og regnvann trenger inn i betongen og bidrar til økt surhet i betongen, som i utgangspunktet er alkalisk og korrosjonshemmende. Når surheten i betongen går under pH 10, begynner imidlertid armeringen å korrodere, noe som kan gi farlig svikt i bærende konstruksjoner.

På Blakstad-brua, som ble åpnet i 1951, ble det i tillegg brukt svært finsiktet betong i

den nederste delen av bærebjolkene. Denne er nå blitt porøs og karbonisert, slik at armeringsjernet rustet. Her er det nødvendig å fjerne den dårlige betongen og korrosjonen, noe som gjøres med vannjet. Deretter forskales det med flyttbare kasser og fersk betong sprøytes inn. Dermed blir styrken i bjelkene gjenopprettet.

For å avlaste bærebjolkene mens reparasjonsarbeidet pågår, er det lagt store stålbjelker som bruspenntet midlertidig er festet til. Mens betongen herder, må trafikken fare varsomt over brua. Vibrasjoner under herdingen reduserer styrken. For å overvåke at fartsgrensen på 10 kmt ble overholdt, måtte folk på vegkontoret gå vakt på skift ved brua.

Arbeidene på Blakstad utføres i to etapper, den første skal være ferdig før fellesferien 12. juli. Den andre etappen begynner etter ferien og skal være ferdig i midten av september, forteller Rønnestad.

På Tromøybrua løsnes 44 hengestenger for kontroll og vedlikeholdsarbeid. For å lette arbeidet, er det nå også satt opp gangrekkverk på hengekablene over hele brua.



Vannjet knuser betong

Med en høytrykks vannstråle så sterk at den kan meisle bort betong – og med en støy som fra et jettfly, har Atle Ernstsens og Trond Pettersens fra Narvikfirmaet Anleggsmaskin a.s. i noen hektiske juniuker flerret betong av bærebjelkene på Blakstad bru og blottlagt armeringsjern i grove dimensjoner.

Senere i sommer erstatter entreprenør Selmer fjernet betong med fersk vare. Arbeidene inngår i bruvedlikeholdets omfattende program for å ta vare på verdien av fylkets mange bruer.

Ernstsens og Pettersens reiser land og strand rundt for å fjerne betong med sin vannjet. De har alt utstyr montert på en spesialtutstyrt lastebil. Vannjeten drives av en egen 450 hk lastebilmotor. Den kan gi et trykk på inntil 1000 bar. Presset ut gjennom en dyse variabel fra 1–3 mm, er det dagens mest effektive metode for fjerning av betong. Trykkvannet trenger inn i porer og sprekker og bryter ut bit for bit helt inn til armeringsjern-

net. Vannet fjerner også rust fra jernet. Men vannjeten skader ikke armeringen, i motsetning til tradisjonell meisling.

Ved fjerning av betong over større flater, styres vannstrålen av en automatisk eller fjernstyrt robot som kan gå på belter eller skinner. Ved mindre arbeider og der det er vanskelig å komme til i krinkler og kroker, må vannjeten styres manuelt.

På Blakstad bru gikk de to operatørene på skift og vekslet ca. annenhver time fra tidlig morgen til ni om kvelden. Hvilkeperiodene ble brukt til å passe maskineriet – og til reparasjon og vedlikeholdsarbeid. De har med seg alt nødvendig utstyr og reparerer på stedet om noe går galt. Dermed unngår de langvarig driftsstans.

– Å stå med vannjeten er en tøff jobb, medgir de to.

– Hvordan er tilstanden på Blakstad bru?

– Ikke så ille, jeg har sett det atskillig verre, sier Pettersen.

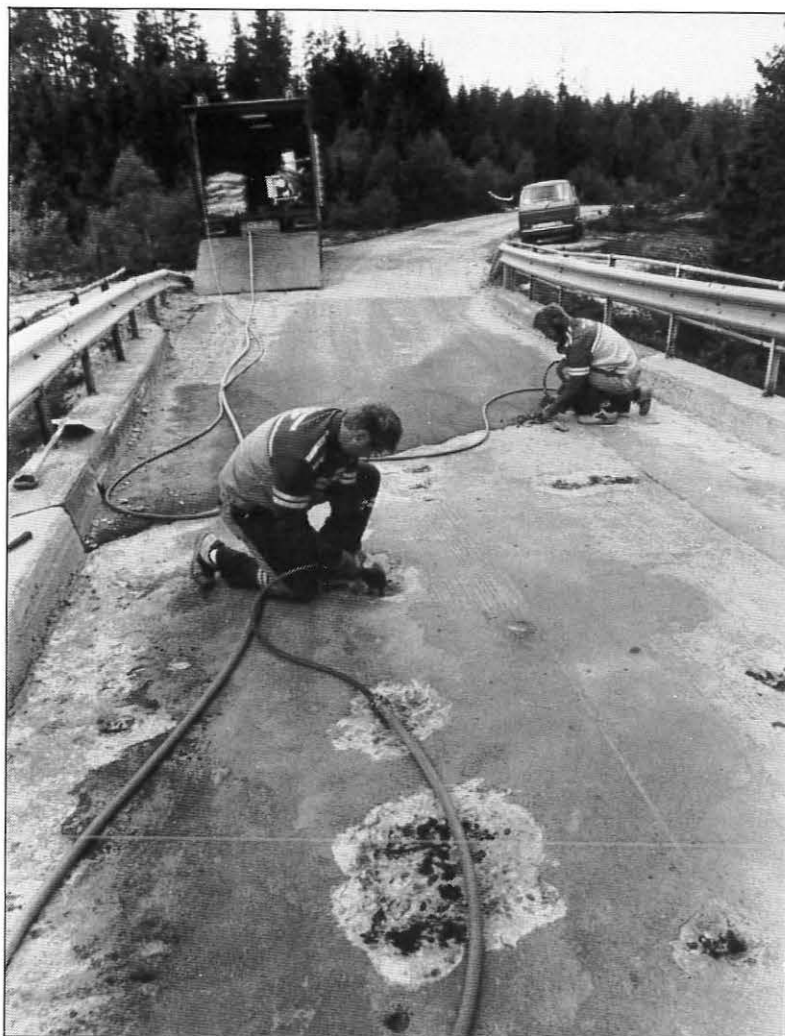
Narvik-firmaet har to arbeidslag i sving med vannjet og robot. Med Norges 22000 bruer som krever vedlikehold, er det mye betong som skal fjernes. Anleggsmaskin a.s. er

det første i Norge som er autorisert av Vegvesenet for dette arbeidet. I tillegg til oppdrag over hele Norge, forsøker de også å slå svenskene på hjemmebane, konkurransen er hard, men det er blitt en god del jobber i Sverige.



**FUKTISO-
LERING AV
BRUER**

er en viktig oppgave for bruvedlikeholdet. Her ser vi formann Geir Bruflo dt og spesialarbeider Tallak Askland i aksjon i indrebygder. På bildet under har de fått besøk av oppsynsmann Anders Kivle - fotografert foran den nye brubilen.



**Arbeidet med fuktisole-
ring av bruer fortsetter
i år med 36 bruer i de
midt-vestre delene av
fylket.**

Her fjernes asfaltlaget av innleide folk. Deretter overtar formann Geir Bruflo dt og spesialarbeider Tallak Askland med presslufthammer og sandblåsing for å fjerne skadet betong og rustdannelse på armeringsjernet. Skadene lappes og så påføres et fuktisolerende stoff før ny asfalt kan legges.

Arbeidslaget operer fra en ny bruarbeidsbil som de er godt fornøyd med. Bilen var opprinnelig en utrangert og avskrevet dumperbil som maskinavdelingen har tatt hånd om og satt i tipp topp stand.

Fra en tidligere bryggeribil fikk de en stor kasse som ble påmontert. Deretter ble bilen malt i gild gulffarge med fartsstripe etter Vegvesenets nye designprofil og utstyrt med diverse redskaper for bruarbeid: fastmontert kompressor for pressluftverktøy, sandblåserapparat og annet nødvendig utstyr som alltid er på plass.

Foran på bilen er det montert en stor rullegardin som trekkes ned når bilen er operativ: denne erstatter en klumpete skiltvogn smart og elegant.

– Bilen fungerer ypperlig, forteller formann Bruflo dt, det eneste vi er litt lei for, er at designprofilen ikke tillot å trekke Vegvesenets sorte stripe linje over hele den store skapkasse. Vi synes det blir litt kjedelig med den store flaten. Nå skal vi se om vi ikke kan få kjempemalerier av fylkets vakreste bruer på hver av sidene!

Avlagt dumperbil ble effektiv bruvedlikeholdsbil



17 seter Minibuss

STRENGE KRAV TIL FØRERKORT

Hensynet til passasjerene viktig – bråstopp gir stryk

I krysset Parkveien – Sprinklev i Arendal gjelder det å være på vakt. Trafikken fra høyre har forkjørsrett – og kommer raskt på. Siste utveg er kraftig oppbremsing. Det blir et stort minus i boka for konsulenten fra Risør som ønsket minibuss-sertifikat for å kunne transportere kunder i grupper til og fra.

Avdelingsingeniør Kjell Backe Hansen ved biltilsynets trafikkavdeling er sensor, og følger kandidaten med falkeblikk, samtidig som han samtaler lett og avslappet. Sørlands-Portens utsendte følger med fra baksetet.

Vi synes turen går støtt og greit. Kandidaten fomler kanskje litt med giret et par ganger, men tar det pent inn. I et kryss ser vi en personbil i det fjerne, blinker den, eller skal den samme vei som oss? Kandidaten velger å kjøre ut i krysset. Personbilen skulle svinge, og blir ikke hindret.

Etter en rundtur i arendals-distriktet er vi tilbake ved Biltilsynet på His. Prøven er bestått. Men Backe Hansen likte ikke bråstoppen ved Springklev:

– Farten var ikke stor. Kandidaten var oppmerksom og forberedt på at det kunne

komme en bil. Likevel måtte han bråbremse. Farten var for stor og han reagerte for sent. Føreren av en minibuss skal ta hensyn til passasjerene og unngå situasjoner som dette. Hadde det vært passasjerer i bilen, hadde de opplevd bråstoppen som ubehagelig.

– Jeg er enig i kommentaren, men så ikke annen utveg enn å bråbremse, sier kandidaten.

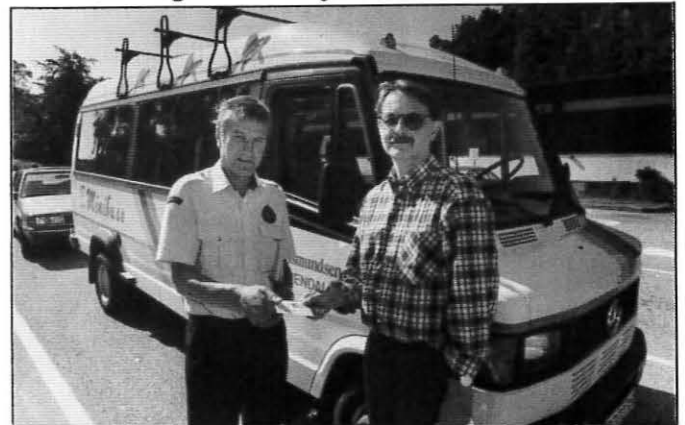
– Ved førerprøven legger jeg stor vekt på at kandidaten kjører hensynsfullt med tanke på passasjerene i bilen. Her er det viktig med aktiv observasjonsteknikk og avpassning av hastigheten. Plutselig bråbremsing er blant de ting vi ikke tolerer. Hadde denne kandidaten ikke vært så oppmersom som han likevel var, og holdt bare litt høyere hastighet, ville det resultert i stryk, sier Backe Hansen.

Mange av minibuss-kandidatene tar en kjøretime eller to med Sørhaug trafikkskole i Grimstad før de går opp til førerprøven. De kjører en minibuss innleid for formålet og får dermed tid til å gjøre seg kjent med bilen de skal kjøre opp i.

– Jeg hadde gjerne sett at de hadde hatt noe mer trening i bussen. Dersom de får problemer med å finne riktig gir,

eller ikke behersker bilens lysbrytere e.l., ligger de tynt an. Noen tar sjansen på å leie en minibuss og gå direkte til oppkjøring. Dette ender ikke så sjelden med stryk. Noen timer med kjøreskolen er gjerne lønnsomt, sier Backe Hansen.

Minibuss er blitt et populært alternativ for privatpersoner som ønsker en romslig bil – og for institusjoner som



skal transportere mange personer. Avgiftsbestemmelsene gjør dette til et rimelig alternativ i forhold til store personbiler – salget av slike biler har i senere år vært stort.

Behovet for minibuss-sertifikat har økt tilsvarende. Spesielt stor var pågangen inntil april i år – da var det tilstrekkelig med en praktisk prøve, som var overkommelig for de fleste erfarne bilførere. Etter 1. april må det også avlegges en omfattende skriftlig prøve, som kan by på visse problemer.

PRØVEN ER BESTÅTT

Michel Esnault mottar sertifikatet fra sensor Kjell Backe Hansen.

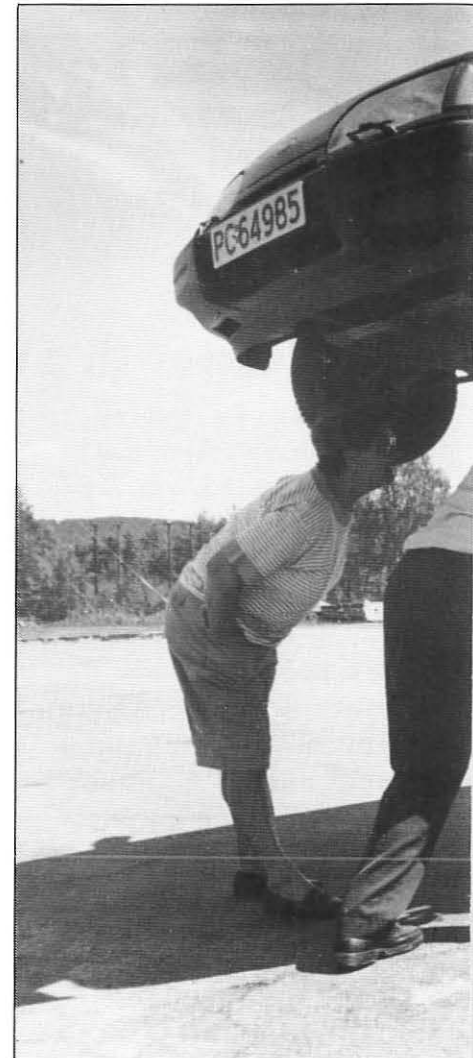
Åpen vegstasjon populært tilbud på Evje:

Biltilsynet med førerkort og bilkontroll – uten mangellapp

*Valborg Ener-
sen og Ellen
Aanonsen fra
førerkortavde-
lingen produ-
serte førerkort
på løpende
bånd, mens
køen fylte kor-
ridoren hele
dagen.*

– Statens vegvesen Aust-Agder ønsker å være en åpen og publikumsrettet etat. Vi bistår med råd og veiledning, og inviterer til åpent hus på Evje vegstasjon. Slik lød invitasjonen til folk i nedre Setesdal 15. juni.

Vegvesenet kunne by på gratis sjekk av bilen – uten mangellapp, fornyelse av førerkort mot ordi-
nært gebyr 120 kr – samt svar på spørsmål som gjelder vegplaner og vedlikehold i distriktet. For å korte ventetida, eller bare rett og slett for hyg-
gens skyld, ble det også bydd på gratis kaffe og vafler.



Vi kan med en gang slå fast at det var Biltilsynets store styrke som stjal showet! Kontorfullmektig Aslaug Fossberg, oppsynsmann Harald Sangesland og formann Reinert Lislevand på vegstasjonen var riktignok imøtekommende, tok telefoner og delte ut kølapper. Vegstasjonens faste vaskehjelp, Liv Lislevand kokte kaffe og stekte vafler – først 10 l røre, så 8 l til da den første tok slutt etter kort tid.

Vegkontorets utsendte, Gunnar Lien og Svein Harald Søndena, hadde en heller makelig dag. Det var Biltilsynets folk som gjorde jobben, åtte menn og kvinner i alt, med stasjonssjef Helge Skagseth i spissen.



Er det noen feil her? Nei, her er alt i orden, konstaterer Biltilsynets inspektør, til bileierens tilfredshet.

IKKE MAS PÅ KÅRE !

Fra Kaldtlageret på Skarpnes kommer det et hjertesukk og en bønn om å slutte å ringe med forespørsler om lån av etatens "små-maskiner"!

Det kanskje ikke alle er gjort oppmerksomme på er at slike maskiner ikke lenger er til utleie/lån på maskinavdelingen.

Både bormaskiner, pumper, motorsager o.s.v. eies nå av de enkelte avdelinger, slik at henvendelser om lån må rettes direkte til disse.

I en – forhåpentligvis kort – overgangsperiode sitter konsulent Bjørn Johnsen på vegkontoret (tlf. 19932) med oversikten over hvem som disponerer de enkelte små-maskiner pr. idag!

Så- vær så snill – ikke ring Kåre på kaldtlageret om dette mere!

Hardest var det nok for førerkortavdelingens Valborg Enersen og Ellen Aanonsen. De fotograferte, skrev og "bakte" sertifikater på løpende bånd. Hele dagen var det lang kø, mange var soldater fra Evjemoen som måtte ha den viktige "lappen" før de ble forflyttet til tjeneste i Nord-Norge.

Hele 133 førerkort ble det til slutt, av disse 22 for transport av farlig gods. 5-10 minutter tok det å ekspedere hver kunde. En slik dagsproduksjon går langt over grensen for rovdrift på arbeidskraft, blir det senere hevdet. Men på åpen vegstasjon er det service med et smil som er parolen.

Ute på plassen var det oppkjøring på tung motorsykel og vogntog, med militære mannskaper som kandidater.

Utenfor verkstedhallen hadde kjøretøyinspektørene rigget opp sin mobile jekk. Den løftet bilene elegant til passende inspeksjonshøyde.

– Vi foretar en lettere sjekk på det som gjelder sikkerhet: forstilling, hjuloppheng, bremseser, og vi kontrollerer dekk og lys, og finner vi feil, får folk anledning til å få det reparert, uten at de får mangellapp fra oss, sier kjøretøyinspektør Røald Dypvik.

– De virkelig dårlige bilene kommer nok ikke folk med på

en dag som dette, det er mest vanlige biler i bra stand som eierne gjerne vil ha sjekket, uten at det skal koste noe. Dette tilbudet er populært bl.a. for mange eldre bileiere.

– Det er positivt at en offentlig etat som Biltilsynet møter publikum med en slik positiv og vennlig serviceinnstilling, sier Gunnar Syrtveit, som benyttet anledningen til å få bilen sin sjekket. Den hadde litt slitne støtdempere foran, men var ellers i bra stand, kunne inspektøren kostatere, etter en rask prøverundte på plassen og inspeksjon på jekken. Syrtveit var godt fornøyd med resultatet.

VEGVESENETS SJÅFØRER GJORDE "RENT BORD"

I fylkesmesterskapet for buss og lastebiler

I årets Fylkesmesterskap for buss- og lastebiler utførte vegvesenets sjåfører den fenomenale prestasjonen å vinne samtlige klasser de stilte opp i. Det er en omfattende test deltagerne skal igjennom før vinnerne kan kåres. Det konkurreres i følgende "poster": Teori-prøve, vippe, forhjulsberegning, rygge mot stolper, lommeparkering, breddeberegning, garasjeparkering, slalåmkjøring mellom

klosser, fotgjengerfelt, høydeberegning og blink med lodd.

I klasse "Liten lastebil" tok Cay Hausland en suveren seier med totalt bare 166 "prikker", hele 195 færre en nr. 2 i klassen. For denne prestasjonen vant han også Vegsjefens vandrepokal til odell og eie.

Christoffer Alfsen stilte opp i klasse for stor lastebil og vant med nesten 100 prikker færre enn nr. 2.

I en spesialprøve som omfattet teori gikk igjen Cay Hausland helt til topps med

bare 5 prikker. Av hele 37 deltagere fikk bl.a. Chr. Alfsen en delt 2. plass, Knut Hommefoss delt 5. plass og Tore Kjell Fløystad delt 12. plass.

Konkurransens andre spesialprøve, blink med lodd, ble vunnet av Knut Hommefoss som ungikk prikkbelastning. Igjen kom Chr. Alfsen på delt 2. plass, mens Leif Sveen sikret AAV en delt 13. plass.

Vi gratulerer etatens mange, dyktige deltagere med den fremragende innsatsen, og ønsker lykke til i landsfinalen.

PASSASJERER I GULE BILER

Fra tid til annen får vi spørsmål om hvem vi kan ta med som passasjer i vegvesenets biler. Nærmere reglør om dette har vi i "Bestemmelser om bruk av vegvesenets kjøretøyer". Dette blå heftet SKAL være til stede i alle våre gule biler, slik at den enkelte kan finne veiledning ved å lese selv.

I utgangspunktet er det bare den/de som er på tjenestereise eller reiser i oppdrag for vegvesenet som kan tas med i gul bil. Utenforstående som ikke har tilknytning til tjenesteoppdraget, f. eks. en haiker eller et familiemedlem som skal samme vei, skal således

IKKE tas med. Bakgrunnen for dette er at staten som selv-assurandør ikke ønsker å påta seg den økonomiske risiko det innebærer å ha med utenforstående som passasjer. Forholdet er her at passasjerer i gule biler har det samme erstatningsmessige vern som om de var passasjerer i en privat bil.

Eksempler på passasjerer som har tilstrekkelig tilknytning til tjenesteoppdraget kan være kommunale tjenestemenn, konsulenter, entreprenører o. l. i forbindelse med befarings eller andre gjøremål innenfor vegvesenets virksomhet.

Videre kan vi i gul bil ta med nødstedte trafikanter. Dette følger ikke av det som

står i blått hefte, men av den generelle plikt alle har til å hjelpe nødstedte trafikanter. Ved trafikkuhell er denne plikten lovfestet i Vegtrafikkloven.

Gjeldende bestemmelser er svært restriktive med hensyn til hvem vi lovlig kan ta med som passasjer. Vi skal avslutningsvis minne om bestemmelsen om at vegsjefen eller den han bemyndiger, i helt spesielle tilfelle etter søknad kan dispensere fra regelen om at statens biler bare skal nyttes i statens tjeneste. Dette gjelder leie av gul bil til velferdsformål. Her kan foruten fast ansatte i vegvesenet også tas med andre personer som har spesiell tilknytning til velferdsformålet.

Og husk – se etter at "det blå heftet" finnes i DIN bil!

**OMLEGGING AV
KILOMETERAVGIFT
UTSATT TIL 1.10.**

Stortinget har vedtatt å erstatte kilometeravgiften med en avgift på autodiesel samt en vektgradert årsavgift på tyngre kjøretøyer i løpet av 1993.

Finansdepartementet har tidligere varslet at man arbeidet med sikte på at omleggingen skulle skje fra 1. juli. Ved omleggingen vil det bli innført et merkesystem for å skille autodiesel fra olje som skal benyttes til andre formål, eksempelvis i båter eller til fyring.

Den svenske Riksdagen har vedtatt tilsvarende omlegging av den svenske kilometeravgiften fra 1. oktober i år.

For å unngå problemer bl.a. med grensehandelen og for å gi oljebransjen noe mere tid til forberedelser vil en også i Norge foreta omleggingen fra 1. oktober i år.

**OMSTILLINGSTILTAK
I BILTILSYNET**

Det har vært nødvendig å få satt i gang omstillingstiltak for kontortilsatte i biltilsynet med bakgrunn i den effektivisering som innføring av Autosys trinn 4 har ført til.

For 1993, etter drøfting med organisasjonene, ble det derfor avsatt 1,1 mill. kroner til omstillingstak for ovennevnte gruppe.

Etter søknad har 15 vegkontor fått tilsagn om midler til omskoleringstiltak for tilsammen 1,0 mill. kroner (Ca. 20-25000, -til Aust-Agder).

Opplæringstiltakene går stort sett på oppgaver som avlaster teknisk personale og til opplæring i informasjonsarbeid både internt og eksternt.

TIL MINNE

Kristen Louis Ommundsen gikk plutselig bort 21. april etter å ha gjennomgått en stor operasjon.

Kristen Louis, eller Louis som vi alle kalte han, ble født i Kilsund 10. august 1931 og hadde arbeidet i vegvesenet i 28 år. Han var blandt veteranene å regne.

Louis begynte i "bruggjengen" på Lagbrua i Laget i 1965 og hadde lang erfaring i forskalingsarbeide og jernbinding, -både fra Malmkaia i Narvik, Titania i Jøssingfjord og flere andre steder. Han gled godt inn i vegmiljøet og fekk mange gode venner blandt sneknergjengen før han søkte seg over på laboratoriet i 1980. Han hadde da fått problemer med hendene og det var nødvendig med lettere arbeid. Laboratoriearbeidet passet godt i så måte. Louis trivdes godt på laboratoriet og var ikke redd for å gå på nye og ukjente oppgaver. Han ble etterhvert en erfaren laborant med bl. a. asfalt-, betong-, isopor-grus og leireprøver som daglige utfordringer. Han tok til og med elementærteknisk skole og fagbrev som snekker i godt voksen alder.

Louis var en pålitelig og god arbeidsmann og arbeidskamerat med mye livserfaring. Han var ikke en som hengte seg opp i bagateller, selv om det var

de små detaljer han gjerne gledet seg mest over. Hans filosofi gikk ut på at problemer som ikke lot seg løse måtte en heller prøve å leve med og gjøre det beste utav. Han var positiv og hadde et romslig sinn med stor omtanke for andre mennesker. Hans lune framferd, fine sans for humor som satte oss på prøve mer enn en gang, og hans



mange påfunn og fortellinger om små og store episoder opp gjennom livet, var alltid hyggelige innslag i arbeidsdagen.

For oss som har arbeidet sammen med Louis, noen i over 20 år, har det vært ei gild tid med mange gode minner som vi setter pris på.

Våre tanker går til familien, til de som har mistet en god mann, far, svigerfar og fantastisk bestefar.

Vi lyser fred over minnet etter Louis.

KH

Ulovlig reklameskilt fjernes

Med jevne mellomrom gjennomfører driftsavdelingen kampanjer mot ulovlig oppsatte reklameskilt langs vegene. I for var det ingen kampanje, men i år har driftsavdelingen gått ut med annonser i avisene med varsel om fjerning av ulovlig reklame langs riks- og fylkesveger.

Avdelingsingeniør John Kr. Stormyr, ansvarlig for skilt og oppmerking, forteller at ulovlige reklameskilt år om annet medfører en del arbeid for vedlikeholdsområdene.

- Det er stadig noen som forsøker seg med ulovlige skilt, også på Vegvesenets grunn, sier Stormyr.

Ved å varsle fjerning av reklame gjennom avisannonser, kan saksbehandlingen i forbindelse med dette forenkles. Ulovlig reklame vil etter 1. juli bli fjernet uten nærmere varsel. Det er adgang til å klage over fjerning av reklame.

Klagen må være framsatt innen tre uker etter at reklamen er fjernet. Er reklamen uten tillatelse satt opp på Vegvesenets grunn, gis det ikke rett til vanlig klagebehandling.

Det er Veglovens paragraf 33 som forbyr reklame som utenfor tettbebygd strøk er satt opp mindre en 30 m fra midten av vegen og som kan hindre fri sikt, som er særlig distraherende for vegfarende eller kan oppfattes som trafikksignal.

I et forslag til revisjon av paragrafen gjelder ikke lenger en grense på 30 m. I følge dette kan reklame fjernes, uansett avstand.

For å tilfredsstillte trafikantenes behov for informasjon, kan vegvesenet sett opp serviceskilt som henviser til ulike tilbud. Men de næringsdrivende er ikke alltid tilfreds med dette, og det hender også at det kommer kritikk om forskjellsbehandling, sier Stormyr.

FERIE OG FRITID: Leie av Vegvesenet eller byttelåne med dansker?

Siden 1989 har alle tilsatte i Statens vegvesen hatt anledning til å leie Vegvesenets brakker/driftsbygninger og hytter over hele landet.

En oversikt over de tilbudene som foreligger samt navn på de kontaktpersoner du kan henvende til til i Vegdirektoratet og i fylkene kan du få ved å ringe informasjonskonsulent Inger Sigridnes, tlf. 370 19800, vegkontoret. Ifjor ble det registrert ca. 650 gjestedøgn med besøk av tilsatte fra andre fylker, mens det totale antall gjestedøgn på landsbasis var 6379.

Dersom du kan stille husvære til disposisjon og ønsker å byttelåne med en dansk kollega i ferietiden, kan Vegdirektoratet formidle kontakt med den danske personalavdelingen.

RAPPORT OM ET VEGTRAFIKKUHELL:

Distrahert av kyssing

Det kan være mange ulike årsaker til et vegtrafikkuhell. Et av de mest originale vi har lest til nå, fant vi i en rapport fra et uhell vest i fylket for en tid siden.

Den innledet med å fortelle at uhellets art var "Enslig kjø-

retøy utenfor på høyre side". I den korte beskrivelsen av uhellet, kan vi lese følgende årsak:

"Fører av ulykkesbilen og den kvinnelige passasjeren foran satt og kysset hverandre. På bakgrunn av dette ble fører av ulykkesbilen så distrahert at h a n kom på utsi-

den av veibanen. Da h a n kom opp på veibanen igjen fikk føreren ny sleng på bilen igjen og kjørte på nytt ut på høyre side av veibanen og deretter inn i fjellveggen. Fører av ulykkesbilen(?) traff fjellveggen med venstre bakpart og havnet på taket i vegbanen".

Det står ingenting å lese om eventuelle personskader, men vi skulle anta at iallefall sjåføren en tid var plaget av kyssesyken!



ASFALTARBEIDER FOR 31,5 mill I 1993

Årets asfaltarbeider pågår for fullt på riks- og fylkesveger. Det skal freses og legges asfalt for 23,6 mill. kr. på riksvegene og ca. 7,9 mill. kr. på fylkesvegene i Aust-Agder i år.

Som det fremgår av parsellistene, skal vi ha store arbeider i Åmliregionen med egen oppstilling for asfaltproduksjon i Baas grustak på Døle-mo. Av andre større arbeider kan nevnes EV 018 på strekningen Bie-Omre og på RV

39 Hoslemo-Hovden sentrum.

Vi har i år fått nytt modernisert utstyr til spormålinger. I tillegg har vi fått utstyr til jevnhetsmålinger. Dette kan medføre store økonomiske konsekvenser for dekkevedlikeholdet hvis vedlikeholdsstandarden skal overholdes. En umiddelbar følge av dette kan være at enkelte parseller med for høy måleverdi kan komme til å bli lagt i år, og at planlagte leggeparseller derfor må utsettes til neste år.

Bj. S.

ARBEIDSPASSUNDERSØKELSE

Bedriftshelsetjenesten vil i løpet av året foreta en undersøkelse hvor utgangspunktet er å gjennomføre en ERGONOMISK arbeidsplassundersøkelse, informasjon/veiledning samt å komme frem til hensiktsmessige løsninger i forhold til arbeidssituasjonen.

Metoden som blir brukt i undersøkelsen er basert på personlige intervju og observasjon av de ansatte, samt video eller fotoapparat.

Plan er for gjennomføringen av undersøkelsene er som følger:

- 27.04. Trafikant og Kjøretøy
- 02.06. Birkeland vegstasjon
- 09.06. Skiltavdeling/veimerking
- 22.06. Akland vegstasjon
- 18.08. Åmli vegstasjon
- 31.08. Valle vegstasjon (til og med 02.09.)
- 08.09. Vegkontoret/administrasjonen
- 22.09. Planavdelingen
- 10.11. Driftsavdelingen
- 24.11. Anleggsavdelingen.

HOBBYKLUBB STIFTET PÅ VEGSENTRALEN

Den 22. april ble det stiftet en "hobbyklubb" for pensjonister og vegvesenets ansatte. 14 stykker møtte første kvelden, her av 5 pensjonister. Meningen med klubben er å komme sammen sosialt, men også å få bruke hendene våre.

For å nevne noe av det som står på programmet:

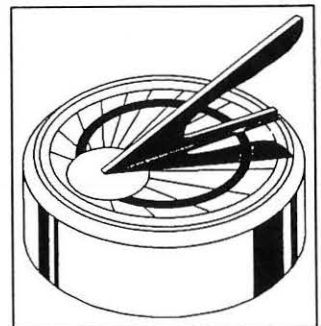
- Skjære slire - lær og tre - knivskaft
- Smi blader - slipe blader
- Akvarell - ramme inn bilder
- Treskjæring - dreie
- Skuteflasker

Vi har tenkt å starte opp like over sommerferien, og skal møte annenhver torsdag.

Nicolai Lyngroth, Tor Rolf Rasmussen og Bjørg Henriksen ble valgt til "klubbens første styre" - og skal legge fram program til hver samling.

Vi tror - skal vi dømme etter første kvelden vi var samlet - at treffene vil bli populære. Stemningen var høy rundt bordene blandt de fremmøtte, og mange fine kniver ble beskuet.

Vi oppfordrer nå alle som har lyst til å drive litt hobbyvirksomhet - møt opp på Vegsentralen over ferien. Dato for første samling vil bli kunngjort via skriv til kontoret, vegstasjonene og pensjonistforeningen.





Adm.avd. har vært på hotellseminar

28. og 29. april dro adm. avdelingen til Vrådal på seminar. Det var sørget for buss med både TV og video, så på turen oppover ble det vist video fra artige opptak gjort på kontorene på Skytebanen og fra en Danmarkstur. Den som ikke var riktig våken da turen startet, ble iallefall vekket av rungende latter underveis.

Oppover langs "fine Åmli" og Nisservann fikk vi også vist vår mann fra Stadt (Jan-Ove) at også vi kan skilte med fine naturperler langs våre veier.

Etter ankomst på Straand Hotell satte vi i gang med selve Administrasjonskonferansen. Programmet omfattet flere ting, (Aase Liv har forøvrig laget et meget bra referat hvor en eventuelt kan lese nærmere om det enkelte tema). Men det kanskje mest spennende var at adm. avd. på forhånd hadde gått ut og bedt

om juling. Det var nemlig blitt utarbeidet et skjema med 92 spørsmål som var gitt våre brukere (dvs. øvrige avd. på huset og biltilsynet). Disse var videre blitt bedt om å besvare de ulike spørsmål angående regnskap, felles kontortjenester (sentralbord, arkiv, intern postgang m. m.), EDB, lønn m.m. og senere presentere det for oss.

Gjestene som var invitert med for å presentere sine respektive avdelingens syn var Kjetil Nylund og Tormod Frøysnes fra Drift, Torstein Nilsen fra Traf./kjøret., Harald Søndena fra Plan, Tore Kjell Fløystad fra Maskin og Harald Kirkedam fra Biltilsynet. Disse hadde ordet etter tur og var på forhånd blitt bedt om å komme med frimodige ytringer og peke på avdelingens ev. ille og verre sider. De pekte på ulike ting, og noen av disse fant vi raskt ut hvordan vi kunne forbedre, andre var det verre å løse (iallefall der og da). En var stort sett enige om det meste, men diskusjonen om hvor listen skulle legges på skrivejenes-

ten, (hvor mye en kunne forvente å få hjelp til skriving av brev o.s.v) skapte debatt. Her opplevde vi forøvrig også det nordnorske lynne fra en meget engasjert deltaker.

Det var imidlertid bred enighet om at adm. avd. burde drive en langt mer aktiv lønnspolitikk. Det er derfor grunn til å tro at dette vil bli en prioritert oppgave fremover.....

- Vi satser på deg, Bjørg!!!! -

Etter avsluttet økt, var det middag hvor Tormod og Torstein sto for underholdningen. Tross fotballkamp på TV fikk vi etterhvert samlet alle sammen i kjellerrestauranten. John Einar og Bjørg hadde bestilt "spesial-truser" til enkelte utvalgte. Disse ble høytidelig overrakt hver enkelt med noen velvalgte ord til god latter og stor applaus fra oss andre.

Det var med andre ord en godt forberedt konferanse både på det faglige og sosiale plan. Vi lyttet, diskuterte, lærte og lo.... Hva mer kan en vente av en "administrasjonskonferanse"?



Laboratoriefolket på ekskursjon

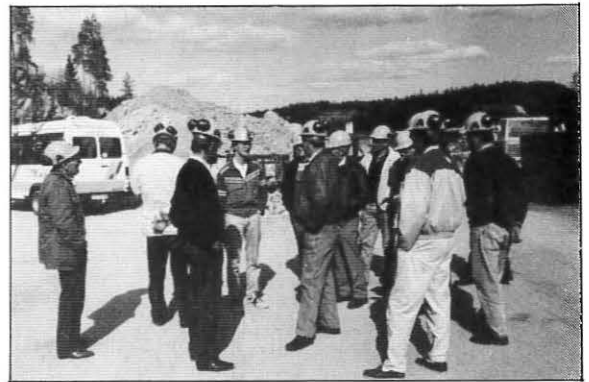
I løpet av 2 dager i april var laboratorie-seksjonen på en vellykket ekskursjonstur til fylkene Vestfold og Akershus, med overnatting i Oslo.

Første besøk på turen var lagt til raffineriet "Esso Valløy" utenfor Tønsberg. Her fikk de interesserte deltagerne en omfattende innføring i raffineriets omfattende virksomhet. Naturlig var det at bedriftens laboratorium ble viet god tid, før deltagerne fortsatte med ferje over Oslofjorden til Moss.

På denne siden av fjorden skulle det store E6-anlegget Vinterbru- Vassum i Akershus tas i nærmere ettersyn.

Vi ble spesielt imponert over det ca. 3, 5 km lange tunneiprojektet som det bare hadde tatt ca. 1 år å bygge. En velvillig anleggsledelse tok oss med på ferden gjennom den ene – av to – tunneler, og vi fikk en omfattende orientering om alt som var lagt ned av kabler, ledninger, drenering, rømningsveger o. s. v. Det ble langt på kveld før vi nådde frem til hotellet vårt i Oslo, hvor 1. dag ble avsluttet med "kinamat" på en hyggelig restaurant i byens sentrum.

Tidlig neste morgen satte vi kurs for vårt neste – offisielle – stopp. Det var på Ås vegstasjon i Vestfold, hvor vi bl. a. hadde omvisning i laboratoriet på programmet. Ikke uten en viss misunnelse



kunne vi konstatere hvilke romslige forhold de ansatte arbeidet under. Men fikk under omvisning og orientering også mange nyttige tips å ta med på vejen hjem til våre egne arbeidsplasser.

Konklusjonen på turen må være at det er nyttig å komme ut blandt kolleger i andre fylker, samtidig som vi stifter bekjentskap med bedrifter som på et eller annet vis har leveranser til vegvesenet.

MK

TSR på samling i Arendal

Trafikksikkerhetsrådet var nylig samlet i Arendal, der rådet bl. a. diskuterte trafikksikkerhet for syklistene.

Overingeniør Siri Legernes orienterte om Vegdirektoratets satsing på miljø- og planlegging for sykkelanlegg. Hun la frem tall som viser at en syklist i dag har 4-6 ganger høyere ulykkesrisiko enn en bilist. 86 % av sykkelulykkene skjer i sammenstøt med bil. Svært mange av disse ulykkene skjer i vegkryss. Det er derfor viktig å se nærmere på vikepliktreglene, mente Legernes.

Generalsekretær i Syklistenes Landsforening, Trond Berget, la frem en rekke forslag til forbedring av syklistenes sikkerhet og fremkommelighet. Han ønsket seg bl.a.

– bedre skilting og oppmerking av sykkelbane

- bygging av sammenhengende sykkelanlegg med høy standard i byer og tettsteder, adskilt fra fortau
- endring av trafikkreglene slik at sykkeltrafikk blir likestilt med annen kjørende trafikk.

Lillian Fjerdingen, Vegdirektoratet, presenterte en konklusjon av forsøk med automatisk trafikk kontroll (ATK) i Sverige. Dette viser at -

- ATK gir en betydelig hastighetsnedgang og bedre hastighetstilpasning – sikkerheten øker; færre personskadeulykker og færre skadde i trafikken på forsøksstrekningene.



BILDET:
FTU-sekretær i Aust-Agder, Henrik Duus, sammen med TSR-leder Åshild Bendiksen og FTU-leder Åse G. Woie Duesund, A-Agder.
ill.: Vi satser på sykkel. (kilde: "Sikker på Vegen")



Normann Hovstad på jobben sammen med pappa Cay og kollega Finn Stoveland.

Normann, fem år, vet alt om vegarbeid: – Jeg skal jobbe i Vegvesenet som Pappa!

Hva gjør Pappa på jobben? Mange barn har ingen peiling på hva far driver med i arbeidstida. Men slik er det ikke for Normann Hovstad, fem år, (seks den 13. juli), sønn av Cay Hovstad i I-3 Birkeland.

Normann har allerede i flere år vært opptatt av pappas jobb. For to år siden maste han stadig om å få sånn fin kjeledress som pappa brukte på jobb. Oppsynsmann Wilfred Aanonsen på vegstasjonen hadde ei arbeidsjakke han kunne avse. Normanns bestemor, Mona Hansen, satte i gang med symaskinen og om ikke lenge hadde hun ferdig en flott kjeledress til treåringen, med Vegvesenets merke på ryggen og på brystlomma og i Vegvesenets farger, oransje og blått.

Dette ble Normanns kjæreste plagg. Vegvesenets skyggelue hører selvsagt med for en kor-

rekt antrukket vegarbeider. Nå er han i ferd med å vokse fra dressen, men så er den da også velbrukt.

Når pappa Cay har hatt oppdrag i nabola- get, har Normann vært en ivrig tilskuer. Dermed har den unge vegarbeideren skaffet seg full oversikt over vegvesenets aktivitet og hvor det og det utstyret er stasjonert. Han har greie på pick-uper, trucker, vegskraper og hva det ellers måtte være av rullende materiell. For ikke å snakke om saltapparat og slapseplog. Saltapparatet kan være enten for tørrsalt eller for blautsalt forklarer Normann.

– Hva er best?

– Tørrsalt er best, slår Normann fast.

Han kan fortelle at nå driver pappa på med vasking av bruer.

– Jobber de mye, de som er i Vegvesenet?

Normann nikker bekreftende, men vet også at de har med seg niste og tar seg en pause innimellom.

Interessen for vegarbeid dyrker Normann også når han er hjemme. Der har han opparbeidet et større veganlegg som han bygger ut og vedlikeholder etter alle kunstens regler. Her har han også en velutstyrt maskinpark å hjelpe seg med. Han har også et eget grustak. Når det er tid for det, setter han ut brøytestikk. Stikkrenner er lagt for å lede bort regnvannet. Pappa Cay lurte en dag på hvorfor Normann hadde satt opp småspiker langs vegene. Det er milstolper, kunne sønnen forklare.

Nå er Normann interessert i å få asfalt på noen av vegene, så pappa må vel av sted og se om han kan få tak i noe.

Normann deler også en annen interesse med pappa: travhester. De har hver sin – nylig stakk Normanns av med førstepremie i et løp i Tønsberg.

Da Sørlands-Porten var på besøk, hadde oppsynsmann Aanonsen sendt Normann med på en passende jobb – oppretting av et skilt som sto litt på skakke. Normann måtte grave bort jord og grus mens pappa og kollega Finn Stoveland gjorde grovarbeidet med spett og spade. Deretter ble vi invitert til frokostpause med brus på vegstasjonen. Normann fikk ekspedit oppgjør og skriftlig attest for godt og faglig utført arbeid.

– Hvor skal du jobbe når du blir voksen?

– I Vegvesenet, sier Normann bestemt.



Pensjonisttur for Birkeland vegstasjon

I regi av Birkeland vegstasjon ble det for litt tid tilbake arrangert en pensjonisttur, i det man der mente at det var på tide å besøke gamle tomter.

Mye har jo forandret seg siden deres "glansdager", og løftet om tur – som ble gitt på juletilstelningen – var til for å overholdes. I flott høstvær var det avreise fra vegstasjonen i innleid minibuss. Foruten vegmester og oppsynsmann (sjåfør + fotograf) møtte 11 pensjonister til en tur som gikk over Beisland og Reddal til Grimstad.

Her så vi på vegutbedringer foretatt noen år tilbake, og som har hevet standarden på vegen mellom Håbbesland og Reddal betraktelig. Det vant mange kommentarer på hva pensjonistene nå kalte

"rene autostradarer" i forhold til denne tidligere meget kronglete og smale vegstrekning.

Fra Grimstad gikk turen utenom Groos før kursen ble lagt om Skiftenes og Hørte til Langemyrkrysset på Øynaheia. Tidligere dette året hadde vi utbedret strekningen Snøløs-Dalen, og de mange tidligere "skumle" partiene for en bilist var ikke til å kjenne igjen "siden sist"!

Øynastua var for anledningen varmet godt opp, og her nøt vi medbrakte smørbrød og kaker med kaffe. Pausen på ca. 1 1/2 time ble foruten servering også fylt med mange veghistorier. Dette uventede besøket på Øynastua satte de meget stor pris på. Hele reiseruten var nemlig hemmeligholdt, bare sjåføren kjente til opplegget underveis.

Før avreise på Birkeland vegstasjon: Per Franksson, Edvin Th. Flakk, Sigmund Repstad, Sverre Håkonsen, Torgeir Uldal, Harry Mikkelsen, Thomas Thomasen, John Haugsjå, Johan Johansen, Ole G. Lia og Arne Sundtjønn.

På hjemvegen passerte vi det nye, flotte veganlegget langs Herefossfjorden. Svært få av deltagerne hadde kjørt disse vegene siden tjenestetida, så forandringene var betydelig for de fleste.

Det ble en på alle måter vellykket tur som vi håper på å kunne gjenta, kanskje om 5 år.

WÅ.



Inne på Øynastua smakte det med smørbrød, kaker og kaffe.



Herrelaget: Arne Dalsøren, Kjell Pedersen, Christian Høgseth, Oddvar Aas, Jan-Ove Stave, Frank Bjelland, Bjørn Rune Johansen, Geir Lauvrak, Helge Berntsen, Tor Rolf Rasmussen, Frank Braaten, Geir Vidar Olsen og primus motor Paul Løvåsen.

Slett ikke verst i fotballcupen:

Damelag for første gang - herrene vant to kamper!

Hele 18 herrelag og 15 damelag deltok på årets fotball-cup. Det vil si at ca 500 fotballgjerne vegvesenfolk møttes til kamper i Trondheim i dagene 4.-5. juni. Det var vegkontorene i Nord- og Sør-Trøndelag som i fellesskap hadde ansvaret for gjennomføringen av arrangementet.

Kampene ble spilt på Lade fotballanlegg, der alt lå vel til rette for oss, med tre herrebaner og to damebaner.

Arrangementskomiteeen så ut til å ha det hele under full kontroll og alt fungerte meget fint fra første avspark. Det var høytaleranlegg rundt hele området og alle kamper ble kommentert og alle mål referert. Slik kunne vi holde oversikt over samtlige kamper til enhver tid.

Det var en meget humørfyllt Aust-Agder-gjeng som ankom Trondheim. Vi hadde en fin tur oppover, selv om enkelte var noe engstelige for å fly. Det var flott solskinn, men temperaturen var nok noe lavere enn hjemme, og det blåste litt. Det var med andre ord ideelle forhold for en fotballturnering.

Så gikk avsparket - det var herrelaget vårt som først skulle i ilden, med Telemark som motstander. Allerede i første omgang sørget Geir Vidar Olsen for et mål til Aust-Agder. Vi jublet. Og det holdt kampen ut. Sluttresultatet ble 1-0. Seier allerede i første kamp, med andre ord.

I år hadde Aust-Agder også med eget damelag, for første gang i historien. Nå var det deres tur. Etter vel en måneds trening skulle de møte Rogaland i sin første kamp. Rogaland er

ikke hvem som helst når det gjelder damefotball. De kom i fjor helt til finalen. Det var nok en og annen på Aust-Agder-laget som ikke var spesielt høye i hatten da de entret banen.

Men de hadde herrene som heiagieng "ringside". Dette ga moralsk støtte og hjelp. De kjempet og kjempet - mot dårlig kondisjon og mot overmakten. Kampen foregikk stort sett rundt vårt mål, men vi klarte ufattelig nok å holde buret rent. Vi var som landslaget mot England, ble det sagt: best i forsvar! Mot alle odds ble pauseresultatet 0-0. Og da det gjensto bare fire minutter av kampe, var det fortsatt 0-0. Men så skjedde det, dessverre, Rogaland fikk inn et mål. Da datt jentene liksom helt sammen - i løpet av de neste minuttene fikk Rogaland inn ytterligere to mål. Men, uansett tap 3-0, gjorde jentene en fin innsats.

De resterende kampene gikk sin gang. Herrene tapte 2-0 for Østfold. Senere på kvelden tapte jentene 3-0 for Sogn og Fjordane. Da var det kvelden på mer enn en måte. Det var slitne fotballgutter - og jenter som etter hvert fikk seg en dusj og litt hvile.

Mange benyttet anledningen til en tur på byen i Trondheim. Knut Johansen ved planavdelingen er fra Trondheim og var lokalkjent guide.

Neste dag var det "påanigjen". Herrene skulle spille første kamp kl. 9 mot Vegdirektoratet. Det regnet, og det meste var grått. Mot Vegdirektoratet gir vi



Og damelaget: Ingeborg Vehus, Anlaug Konnestad, Line Knutsen, Nina Kjemperud, Irene Isaksen, Torhild Finsrud og Inger Sigridnes.

alt vi har, som en sa. Nå åpne la alle på ny seier. Men dessverre gikk det ikke slik. Vi tapte 2-0.

Senere på dagen var det ny kamp, nå mot Hedmark. Nå eller aldri. Herrene skuffet ikke. Allerede i første omgang scoret Geir Vidar Olsen det første målet - og det skulle bli flere. Nå skulle vi vise dem..I andre omgang scoret også Kristian Høgseth og Geir Vidar enda et. Ser man det - dette var Aust-Agder på sitt aller beste. Hedmark var sjanseløse og kampen endte 3-0.

Nå entret også jentene banen - de skulle spille mot Østfold. Dette var damenes siste kamp. Allerede i første omgang ble det mål, ved Nina Kjemperud, etter bra forarbeid av Irene Isaksen. Det var jentene sine, det...

Men håpet brast fort. Østfoldjentene fikk raskt et mål, to mål og tre mål, til stor fortvilelse blant våre damer. Østfold fikk et mål til - og enda et. Men da var heldigvis kampen over - 5-1 til Østfold og våre jenter ute av dansen.

Da var det ikke annet å gjøre enn å satse på å vinne banketten! Og bankett ble det, størst jubel var det selysagt i leiren til Nordland. De vant herreklassen og la ikke skjul på det, verken under middagen eller senere på kvelden.

I dameklassen vant Vegdirektoratet, men de var ikke fullt så høylytte, men hadde diktet en sang som de framførte da de steg fram for å motta sin flotte pokal, til stormende applaus både for ballspill og sang.

For Aust-Agder ble det ingen pokal, men vi hadde damelag for første gang, ikke alle fylker hadde klart det, og herrene vant to av fire kamper. Slettes ikke verst!

Vi skal være stolte av våre spillere, både på dame- og herresiden og takke vår arbeidsgiver, som gir oss anledning til å delta på et så flott arrangement.

Fortsett med det!

HOLMENKOLLSTAFETT FOR HERRELAGET NESTE ÅR?

Holmenkollstafetten feiret sitt 70-års jubileum i år, og de som dro innover for å delta, fikk oppleve Oslo på sitt beste; flott vårvær og yrende folkeliv. Holmenkoll-stafetten fortjener virkelig betegnelsen "Vårens vakreste eventyr"!

Etter mye om og men ble det til at Aust-Agder vegvesen stilte et herrelag i årets Holmenkoll-stafett. Interessen var mer laber enn ifjor, og det viste seg å være vanskelig å få samlet et fullt lag.

Takket være "innleide" krefter og rokeringer på laget fikk vi i 12. time stablet på beina et slagkraftig lag. Følgende spreke folk forsvarte A-A vegvesens ære i årets stafett:

1. et. 1100 m Bjarte Sandve
2. " 1100 m Jan Finsland
3. " 620 m Harald Sangesland
4. " 1700 m Kåre Karlsen
5. " 1300 m Jan Sandberg
6. " 1790 m Knut Johansen
7. " 1800 m Kai Jørgensen
8. " 650 m Kristian Skaiaa

9. " 2480 m Olav Olsen
10. " 1220 m Kjell Pedersen
11. " 390 m John E. Myhren
12. " 1330 m Bjørn Botterli
13. " 680 m Øystein Tobiassen
14. " 810 m A. Noddeland (sjarmøretappen)
15. " 600 m Arne Dugstad

Sluttiden ble 66.09.8, vilket ga en 582. plass av 997 lag i klasse 7 menn bedrift. Alle deltagerne ydet topp innsats, og vi er godt fornøyd med sluttiden.

Jeg tror jeg kan snakke for de fleste som var med innover når jeg sier at stafetten ga mersmak, og at vi ønsker å delta neste år. Det er viktig å holde kontinuiteten. Vi håper på enda større interesse for arrangementet blandt vegfolk neste år, og oppfordrer samtidig vegvesenets damer til å stille lag i neste års Holmenkoll-stafett!

Knut J.



En siste "pust i bakken"

for tre av stafettløperne før alvoret tar til: Fra venstre Kjell Pedersen, John Einar Myhren og Bjørn Botterli (som får trøst av kona, Gerd.)

JUBILEUMSMEDALJER TIL ALLE JENTENE!

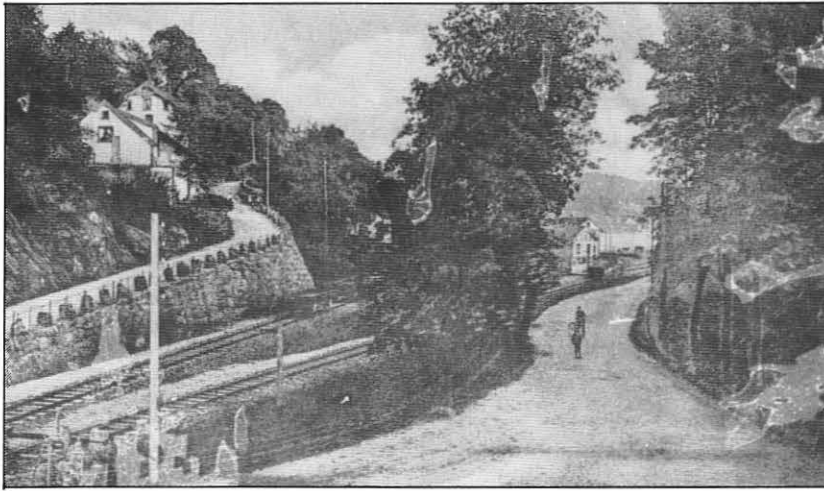
Lørdag 8. mai sto igjen hele 10 av vegkontorets jenter klar til start i Grete Waitz-løpet. Løpet startet i nordenden av Frognerparken og målet var som før på Bislett stadion. Sammen med 40000 andre jenter la de ut på den 5 km. lange løypa, forlenget fra 4,7 km. året før.

Løpet ble arrangert for 10. gang, og alle som deltok fikk utdelt den flotte jubileumsmedaljen ved målpassering.

På bildet ser vi våre 10 "krye" jenter etter fullført innsats, og med medaljen hengende rundt halsen: Knestående foran: Anne S. Samuelson, Wenche A. Sol-

heim, Nina Kjemperud. Stående, fra venstre: Johanna Aa. Jomås, Anlaug Konnerud, Turid Jørgensen, Aase L. Lauvland, Aina Franksson, Gerd Botterli og Ingeborg Vehus.





På historisk grunn

Alle steder har en historie. For planleggerne er det som regel vanskelig å finne veglinjer som ikke berører verneverdige historiske minner, miljøverdier eller natur. Barbudalen, som nå gjennomgår en total forvandling, er et sted som er usedvanlig rikt på historie. Vi skal ikke her gå tilbake til tidenes morgen - så langt reker ikke våre kilder - men bare konstatere at nettopp her sto vuggen til vårt århundres industrieventyr i Arendalsdistriktet:

I år 1900 ble distriktets første kraftverk åpnet i Barbudalen.

Byggingen av jernbanen til Arendal ble et nytt høydepunkt i utviklingen mot moderne kommunikasjonsteknikk. I 1908 ble den første

strekningen fra Arendal til Froland åpnet. I 1910 ble banen forlenget til Åmli og i 1913 til Treungen.

Jernbanen hadde tidligere verksted i Barbudalen med stor bemanning. På 50- og 60-tallet kom biltrafikken og de gamle grusvegene gjennom Barbudalen ble avløst av en moderne asfaltveg som ble en av Arendals hovedinnsfartsåre, med viadukten og tunnelen inn til sentrum.

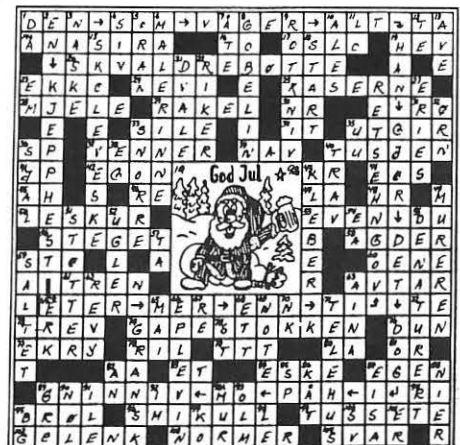
I tidligere tider var det gruvedrift i Barbudalen, og navnet Møllebakken, fra jernbanestasjonen til Kystvegen, forteller at Barbuella ble brukt som drivkraft for industri også før elektrisitetens tidsalder. Verd å tenke over når Barbudalen gjennomgår enda en forvandling.

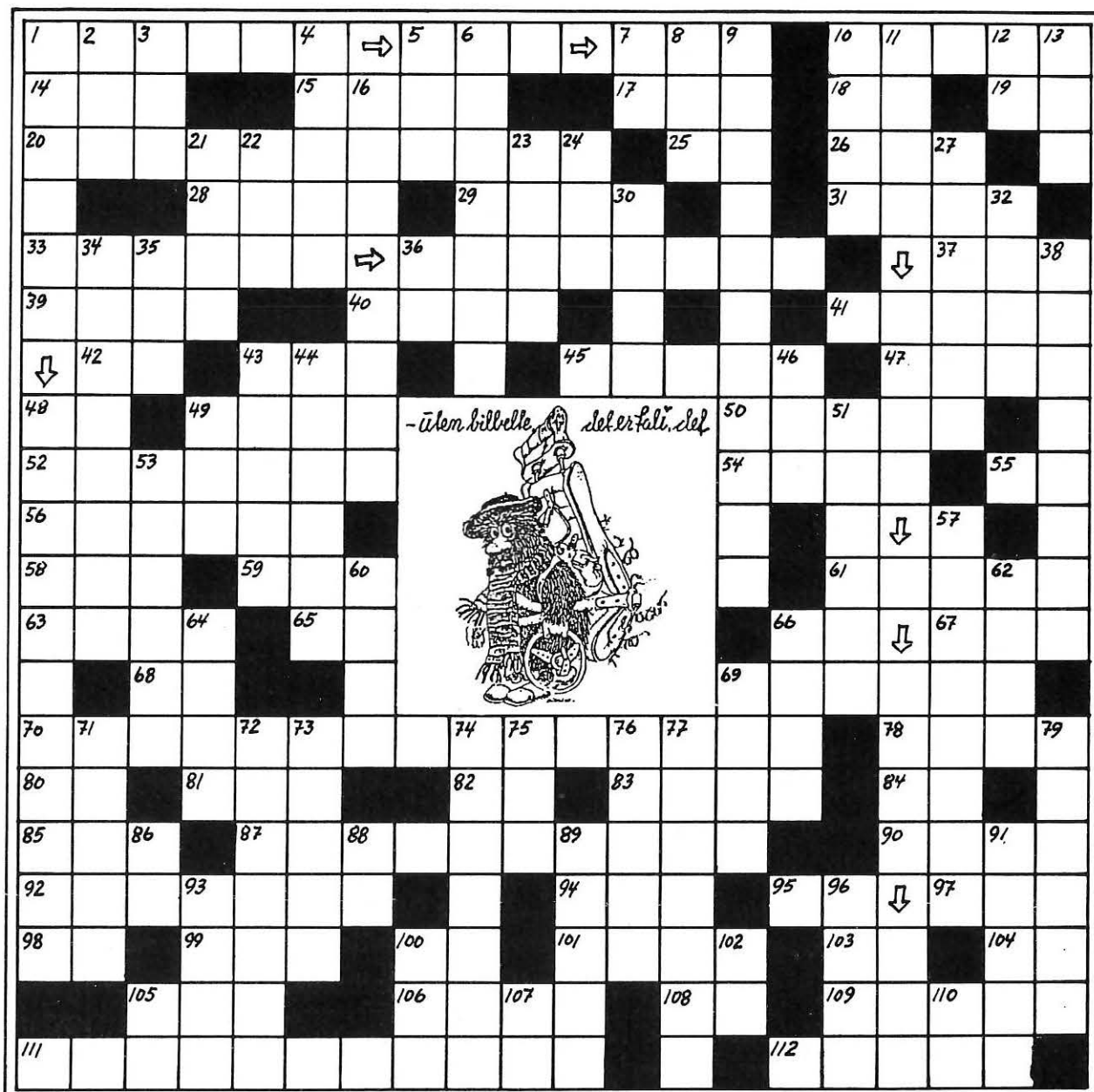


Vannrett:

- | | |
|----------------------------|--|
| 1. Trygg Trafikk-slagord | 66. Gnagsår |
| 10. Kjøretøyet | 67. Plass |
| 14. Vær hilset | 68. Byge |
| 15. Avfall | 69. Adelsmann |
| 17. Like | 70. Institusjon i Agder |
| 18. Konsonanter | 78. Akter |
| 19. Tone | 80. På fly |
| 20. Innskrenkning | 81. Grus |
| 25. Mål | 82. Dessert |
| 26. Tidsrom | 83. Stjele |
| 28. Varsel | 84. Vegbenevnelse, fork. |
| 29. Mannsnavn | 85. Tidsrom |
| 31. Tresort | 87. Fabrikk |
| 33. Trafikksikkerhetsiltak | 90. Ildsted |
| 37. Musikk | 92. Avgiftsbelegg |
| 39. Drikk | 94. Uro |
| 40. Morenen | 95. Invitere |
| 41. "Toalett" | 97. Spebarn |
| 42. Adv. (gl. rettsk) | 98. Kjemisk symbol |
| 43. Fugl | 99. Pikenavn |
| 45. Taus | 100. Like |
| 47. Legemsdeler | 101. Smerter |
| 48. Forkortelse | 103. Sjef for vegvesenet |
| 49. Fisk | 104. Månefase |
| 50. Klesplagg | 105. Adv./konj. |
| 52. Uregjerlig | 106. Krukke |
| 54. Knust | 108. Blad |
| 55. Kreatur | 109. Semitten |
| 56. Halvøya | 111. Demonstrasjonsbil for Trygg Trafikk |
| 58. Redskap | 112. Båteier |
| 59. Tidligere | |
| 61. Alnet | |
| 63. Hytte | |
| 65. Nyhetsbyrå | |

SOMMER





• VEG • KRYSS

Loddtrett:

1. Barneklubb
2. Den første
3. Plagg, --T
4. Området
5. Stengsel
6. Moralen
7. Pronomen
8. Hatt
9. Aktuell by
10. Fullførte ikke
11. Trygg Trafikk-slagord

12. Bor
13. Odde
16. Pur
21. Leketøy
22. Vaskepulver
23. Vektenhet, omv.
24. Farve
27. Mislykkede
30. Emne
32. Nøkkel
34. Rojal
35. Lur
36. Ytret

38. Materiale
40. Snar
43. Hvitte
44. Nøyaktig
46. Plagget
49. Studer
51. Renne

53. Leken
57. Drikk
60. Aks
62. Sted
64. Pikenavn
66. Guttenavn
69. Ener
71. Slektning
72. Videofilm
73. Sutre
74. Kommandert
75. Hans S. Olsen
76. Pikenavn

77. Engens
79. Idrettsutøveren
86. Svulm
88. For tiden
89. Maser
91. Områder
93. Jare
96. Sted
100. Kul omv.
102. Hunndyr
105. Bye
107. Månefase
110. Pronomen

Vinneren får tilsendt en overraskelse i posten. Løsningen må være innkommet innen 1.9. og sendes Sørlands-porten, Boks 173, 4801 Arendal.

Vinner av Jule-kryss ble Elsa Berthelsen, 4818 Færvik.

I fars fotspor

Fem år gamle Normann Hovstad, sønn av Cay Hovstad ved Birkeland Vegstasjon, er så interessert i pappas jobb at han har fått bestemor til å sy sin egen vegvesen-kjeledress. Nå er dressen snart fravokst og utslitt, men Normann er ikke i tvil om hvor han skal jobbe når han blir stor! Se omtale inne i bladet.

