

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN  
AUST-AGDER nr. 2 1993



# Sørlands- porten



**GOD JUL!**



## Varm takk fra Arbeidsmandsforbundet til Paul Løvdal

Norsk Arbeidsmandsforbund arrangerte 2. desember avskjedsmiddag for Paul Løvdal, hovedtillitsmann for vegarbeiderne i Aust-Agder i nesten 20 år. Blant de 40 gjestene var formannen i Norsk Arbeidsmandsforbund, Arnfinn Nilsen og leder og styre for forbundets avdeling Agder. Fra Vegvesenet møtte vegsjef Harald Gjerstad, avdelingsledere, tillitsmenn og arbeidskamerater.

Påtroppende hovedtillitsmann, Jens Magnar Lindland, overrakte gave fra klubbmedlemmer og øvrige arbeidskamerater ved Vegvesenet; en flott plakett med to utsøkte tollekniver! Forbundsformannen overrakte et stort fat fra forbundet, mens vegsjefen i denne omgang nøyde seg med blom-

ster. Han lovt å komme tilbake til saken ved juleavslutningen. Løvdal takket rørt for oppmerksomheten og ber Sørlandsporten bringe takken videre til alle i Vegvesenet. Se for øvrig omtale av den gamle og den nye tillitsmannen inne i bladet.



## Vafler for Holmenkollstafetten og Grete Waitz-løpet

Hver fredag henimot lunsjtid siver liflig vaffelduft ut fra vegkontorets tredje etasje. Det er medlemmene av bedriftsidrettslaget som har satt i gang vaffelsalg for å styrke reisekassa for vårens Holmenkoll-stafett og Grete Waitz-løp. Stekejobben går på omgang.

- Salget går strålende, sier Sissel Pedersen og Bjørn Johnsen, som ellers jobber med KRØSUS.

### RAGNAR SJARMERTE

Vår populære sentralbordmann, Ragnar Johansen, sørget for at Vegvesenet også var med på årets begivenhet i Arendal, fakkellstafetten som bringer OL-

ilden over landet. Ragnar og hans førerhund Jack fikk æren av å føre fakkelen siste etappe inn til Torvet, en oppgave han løste med glans. Dagen etter var han på avisenes førstesider.



## Sørlandsporten

Nr. 2 desember  
1993

Bedriftsavis for Statens  
Vegvesen, Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret,  
Postboks 173, 4801  
Arendal

Redaksjonsutvalg: Anne  
Sofie Samuelsen, Alfred  
Høyesen, Nina  
Kjemperud, Reimund  
Nilsen, Odd Rønnestad,  
Rolf Tidemann, Tor Rolf  
Rasmussen, Mads Krogh,  
Inger Sigridnes.

Reportasjer: Ottar  
Johansen, Inger  
Sigridnes og Mads Krogh

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

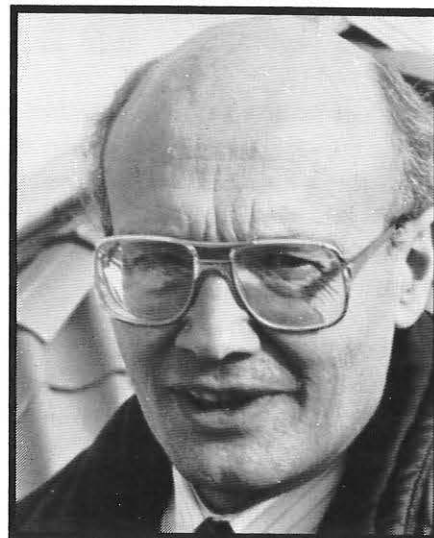
Repro, montasje og trykk:  
Mæland Offset a.s.

Opplag: 900

FORSIDEN:

Bergljot Skonnord trives i tunnelen på Arendal øst-vest. Her er hun kontrollør sammen med Dag Ødegård, og passer på at tunnelarbeidet utføres i samsvar med anbudet. Geologhammeren er med når fjellet skal kontrolleres.  
(foto: Ottar Johansen)

## Vegvesenet foran nye utfordringer



**Kjære medarbeidere!**

**Vi nærmer oss et nytt årsskifte og det er naturlig å tenke noe gjennom vår arbeidssituasjon mv.**

**Det er så mange baller i luften for tiden. La oss likevel med én gang repetere. Statens vegvesen – i nyere tid – startet for 130 år siden, men vi har røtter mer enn 1000 år tilbake. Selvsagt har det stadig vært store endringer i vår etat.**

Nå i 1993/95 står vi foran nye utfordringer "Nytt overordnet styringssystem for Statens vegvesen". Vi har fått en god attest i Hollerutvalgets NOU 1993:23. Vi har også fått et godt utgangspunkt til å gjøre vegvesenet enda bedre i stand til å løse de samfunnsoppgaver vi blir tildelt.

Alle gode krefter i etaten har vært og er i sving for å utvikle etaten videre til en sikker og konkurransedyktig arbeidsplass. Våre arbeidsoppgaver ser ut til å bli de samme som i dag. La oss håpe at sentraliseringen ikke blir for markert.

Vårt nye regnskapssystem skal settes i drift våren 1994, og stiller for tiden store krav til vårt nøkkelpersonell – med hensyn til kompetanse og utholdenhet.

Biltilsynet har hatt merarbeide med avlesing av km-tellere og utstedelse av førerkort for de som ønsker å kjøre tung bil.

Anleggene går sin gang i Arendal, Grimstad mv. med estetisk fine løsninger. Vi har også fått gjennomslag for belysning på E 18 og for ombygging av nedkjøring til Arendal stasjon. På E 18 har vi reserveprosjekter om vi

ikke kommer i gang med parsellen Rannekleiv – Nedenes – Temse. Publikum er fortsatt godt fornøyd med vedlikeholdet av vårt vegnett.

Etter det jeg kan bedømme har vi et solid arbeidsår bak oss. Det er godt å vite at vi har så store menneskelige ressurser å flyte på. I løpet av året har vi også fått fine forsterkninger av laget.

Takk for innsatsen – god jul og vel møtt på nyåret – til dere alle, yrkesaktive og pensjonister med familie.

**Harald Gjerstad**

### Innhold:

- S. 2: Arbeidsmandsforb. takker Paul Løvdal**
- 3: Vegvesenet foran nye utfordringer**
- 4: Stoa-stasjon i det blå - Statsbudsjettet**
- 5: Forsmak på vinteren kostet 1,5 mill**
- 6: Ung dame på stoff**
- 8: 47 mill brukt på Arendal øst-vest**
- 10: Høringsuttalelse til Holler-utvalget**
- 12: Driftskonferansen i Vrådal 1993**
- 14: Bjarne tok personaldirektøren i skole**
- 16: Seks årsverk på KRØSUS-kurs**
- 18: KRØSUS - vidunderlige nye verden**
- 19: Nei til fylkessammenslåing**
- 20: Miljøet i (Tvedestrand) sesentrum**

- 22: Første kvinnelige oppsynsmann**
- 23: Hvor går E 18?**
- 27: Trafikksikkerhet i tropesol**
- 28: Motorsykel er livet**
- 30: "Bestefar" i NY Ålesund**
- 31: Gebyrmyndigheten utvides**
- 32: Vaktskifte i Arbeidsmandsforbundet**
- 34: Norske tradisjoner i USA**
- 36: Hobbyklubben på Vegsentralen**
- 39: Hvorfor mannsdominert?**
- 40: Nye E 18-kryss i Grimstad**
- 42: Kjør piggfritt når du kan**
- 44: Kjempeinnsats i orienterings - VM**
- 46: Åpning avlyst**
- 47: Nye navn**
- 48: Julehilsen**

# STOA-BYGGET I DET BLÅ?

**Nå skal en ikke være pessimister, det har en aldri noen god grunn til å være, men det er desverre kommet skjær i sjøen når det gjelder vårt nye Stoa-bygg som vi hadde håpet å ha ferdig til sommeren -95.**

**Av Inger Sigrindnes**

I forrige nr. av Sørlandspor-ten meldte vi at det etter all sannsynlighet ville bli innflytting i det nye Stoa-bygget sommeren -95. Nå opereres det fra Statsbygg sin side med innflytting i mars -96. For desverre har Statsbygg, som jo er byggherre, regnet på kostnadene ved dette bygget og funnet at det vil bli vesentlig dyrere enn vi tidligere har regnet med.

Det betyr nye utredninger og forsinkelser på ferdigstillelsen.

Statsbygg har i brev hertil sendt et foreløpig kostnadsoverslag hvor de peker på økte utgif-

ter i forhold til de tall vi tidligere har operert med, men det er all grunn til å merke seg at dette altså er et foreløpig overslag.

Men Rike påpeker at dette var et bygg etter forholdsvis nøktern standard og viser også til at bygget er tegnet etter den norm for standard som Vegdirektoratet har utarbeidet for slike nybygg.

29. november skal det imidlertid være et nytt møte i Oslo hvor dette overslaget skal diskuteres. Dette betyr i praksis at en nå på nytt må gå igjennom hele bygget for å se om det finnes deler hvor en kan presse kostnadene ned.

Bl.a. vil det bli vurdert om det finnes muligheter for å flytte bygget over til den delen av tomtene hvor det finnes fast grunn.

Det vil nemlig være fundamente- ringsbesparende hvis en kan flytte bygget til fast grunn (fjell).

Men også andre deler av bygget kan komme til å lide under sparekniven fra Oslo. En må bl.a. se på romfordelingen på nytt, men også total-arealet. Men den arbeidsgruppen som var nedsatt fra brukernes side for å vurdere disse tingene vil selvsagt bli trekt inn i dette arbeidet på nytt.

I lesende stund er nok dette og ev. andre møter avsluttet, men ingenting avgjort.

I mellomtiden får vi bare håpe at våre folk kan klare å presse prisen ned uten at det i all for stor grad vil gå ut over bygget, slik vi alle hadde håpet at det skulle bli.

# STATSBUDSJETTET 1994

**13. oktober ble Regjeringens forslag til statsbudsjett lagt frem.**

**Det er viktig å presisere at dette altså bare er et forslag som ble oversendt Stortinget for videre behandling og endelig vedtak. Og kun Stortingets videre behandling vil avgjøre hvilke deler som blir vedtatt og hvilke deler som eventuelt blir endret i forhold til forslaget.**

Tradisjonen tro vil nok ca 99% av Regjeringens forslag bli vedtatt. Men litt blir nok kanskje forandret, og som de fleste sikkert har fått med seg gjennom nyhetsbilde er det særlig formuesskatten som i år har vært gjenstand for debatt.

Stortinget er i disse tider utsatt for omfattende lobby. Nå er ulike interesseorganisasjoner, kommuner, m.fl. på hyppig besøk i Stortinget. NHO har bl.a. egne

folk som i disse dager har som sitt arbeid å sitte i Stortingskantina og vandre i hallen utelukkende for å komme i uformell kontakt med de forskjellige representantene og komitesekretærene for på den måten å fange opp signaler og selv gi uttrykk for NHO's synspunkter på både det ene og andre.

Loven sier imidlertid at budsjettet må være vedtatt før budsjettåret tar til, dvs. at representantene må ha vedtatt budsjettet før de kan ta juleferie. Og den enkelte representants ønske om å få juleferie så tidlig som mulig har nok mer enn en gang lagt grunnlaget for ulike kompromiss.

For vårt vedkommende ble bevilgningen omtrent som forventet, kanskje litt større.

Blir budsjettforslaget vedtatt får vi tildelt 100,5 mill.

Lokalavisene kunne i slutten av november melde at Senterpartiets Terje Sandkjær hadde fått flertall i Stortingets samferdselskomite for et forslag om å bevilge 12 millioner ekstra til Rv 39, Setesdalv. Ved voteringen viste det seg imidlertid at SP-representanten fra Sogn og Fjordane stemte sammen med Ap og Kr.f. og støttet samferdselsminister Kjell Opseth. Fravær og vararepresentater resulterte dermed i at et antatt flertall på fem ble rotet bort og endte med at Sandkjærs forslag falt med 54 mot 56 stemmer.

- Jeg er redd for hva som vil skje om vi får en normal vinter igjen, har driftssjef Kjetil Nylund tidligere uttalt. Så tidlig som i slutten av november fikk vi en forsmak på en normal vinter, med en drøy halv meters snøfall i løpet av en ukes tid, avløst av mildvær og regn - og nytt snøfall.

## Forsmak på vinter kostet 1,5 mill

Kritikken har vært hard, forholdene på vegene i arendalsdistriktet har ikke vært tilfredsstillende. Hva sier driftssjef Nylund nå - er det hans uttrykte frykt som er blitt til virkelighet?

- Når jeg har sagt at jeg frykter en normal snøvinter, har jeg først og fremst tenkt på at teknisk materiell kan være nedkjørt etter flere år med dårlig inntjening for eierne. Så vidt jeg kan se, er det ikke dette som er årsaken til at vi har fått forhold som kritiseres av publikum og presse.

Kritikken har dels rammet Vegvesnet, dels Arendal kommune, som samarbeider om snørydding i gamle Arendal by og i storkommunen. Kommunen bytter riksvegene i byen, og Vegvesnet står for brøyting av en del kommunale veger i distriktene.

- Jeg mener det er viktig å få fram at en betydelig del av problemene har sammenheng med de store trafikkmengdene vi har i Arendalsområdet. Det er vanskelig å få til god brøyting med så mye trafikk.

Når det er sagt, er det enkelte roder der brøytingen ikke har vært god nok. Det kan skyldes at vi ikke har vært gode nok til å følge opp brøytere som har gjort jobben for dårlig. Når vi oppdager at det er brøytere som ikke gjør jobben slik vi ønsker, skal det gis en skriftlig advarsel. Om det ikke hjelper, kan vi si opp brøytekontrakten. Det er enighet om at vi må føre en bedre kontroll med at brøytingen blir

utført tilfredsstillende.

Ved snøfall som vi hadde i november med vekslende temperatur, er det ikke lett å holde vegene gode, men jeg vil nok også påstå at publikum er blitt litt bortskjemt etter flere vintre uten snø. En del av klagene er utidige. I det store og hele har det ikke vært så galt som avisene vil ha det til.

- Er høvelkapasiteten for liten?

- Vi har ikke utstyr til å rekke over alle kilometer veg på et øyeblikk. Med snø og vekslende temperatur bygger det seg fort opp snø i vegen. Vi forutså dette problemet, og lånte inn en ekstra høvel fra Åmli til Arendal vedlikeholdsområde.

- Men det som gir mest grunn til bekymring, er budsjettene. Bevilgningene til vedlikehold av riksveger er så sterkt beskåret at vi heller må forberede oss på dårligere brøyting enn det vi hadde nå. Vi må sannsynligvis tåle mer snø på vegene før brøytingen settes i gang. Bevilgningen til vedlikehold er redusert med ti millioner i forhold til det som er ført opp i vegplanen. På fylkesvegene har vi gjennom flere år vært vant til sulteføring.

Snøfallet i november medførte utgifter på ca. 1,5 mill kroner til brøyting og rydding. I fjor var det Valle vedlikeholdsområde som fikk store ekstrautgifter på grunn av mye snø. Hitil i vinter har det så godt som ikke vært snø i Setesdalen. Vedlikeholdsområdene må holde seg innenfor de gitt bevilgninger.



Det er mulig å overføre innsparte midler for ett år til året etter. I helt spesielle tilfelle er det også mulig å gi ekstrabevilgninger.

- Hvordan ser du på situasjonen om årets vinter fortsetter som den har begynt?

- Da ser jeg mørkt på det. Vi må sørge for at folk kan komme fram på vegene og det kan medføre utgifter som gjør at vi må kutte ut en del vedlikeholdsoppgaver som vi har planlagt å gjøre til sommeren, sier driftssjef Nylund.

**Av Ottar Johansen**

## Mindre snø i innlandet

Det var bare kystområdene som fikk snøfall av betydning i slutten av november. Detet går fram av en telefonrunde Sørlandsporten har hatt med vegstasjonene i fylket.

AKLAND melder om bra forhold på vegene etter snøfall fra 10-40 cm. Den første helgen var det noe kødannelse på E 18.

ÅMLI har etter hvert fått 40-50 cm snø, men det er taklet meget profesjonelt og uten problemer, melder vegmester Sigurd Kløvsjell VALLE fikk 10-15 cm. snø i november, melder vegmester Pål Haugen. Bjørnevatn fikk ca. 30 cm. Brokke-Suleskar ble stengt for vinteren 20. nov, mot 2. nov i fjor.

BIRKELAND har fått opp til 60-70 cm snø - det snør og snør og vi brøyter døgnet rundt, sa vegmester John Haugsjå da det sto på som verst. Haugsjå var bekymret for budsjettet, i likhet med flere av sine kolleger.



**"Bergljot og Dag er Dynamitt" seiler i langsom majestet over dataskjermen på kontrollørkontoret for Arendal øst-vest.**

**Bergljot Skonnord og Dag Ødegård er engasjert som Vegvesenets kontrollingeniører og følger tunneldriften fra skift til skift, formiddagen den ene uken, ettermiddagen den neste. Jobben går ut på å passe på at tunnelarbeidet utføres forsvarlig og i samsvar med anbudet, men at det heller ikke brukes mer til sikringstiltak enn det som er nødvendig. De forvalter millionverdier for samfunnet.**

**Av Ottar Johansen**

- Tunneldriften foregår etter en fast syklus på 8-10 timer. Men selv om vi følger faste rutiner, er det spennende å følge arbeidet fra skift til skift, sier Skonnord. Det er om å gjøre at arbeidet går jevnt og greit, at vi unngår maskinstopp og at fjellforholdene er brukbare. Bortsett fra nesten en ukes stans i begynnelsen av september på grunn av trøbbel med hydraulikken på boreriggen, har arbeidet hittil gått bra, sier hun.

Går alt som det skal, skytes det en salve hver dag. Men først

må det bores ca 120 hull fem meter inn i fjellet. Boreriggen har tre bormaskiner som styres fra førerhuset. Etter hvert som hullene blir ferdig, lades de med sprengstoff, ca 5 kg i hvert. Sprengstoffet, Anolitt, blåses med trykkluft inn i hullene etter at "knall" og en liten tennsats av vanlig dynamitt er kommet på plass. I en salve går det med 600 -700 kg sprengstoff.

Tenningen foregår non-elektrisk, med tjærelunte på stoff. Skytebasen tenner med en lighter, og har deretter et par minut-

ter på seg til å komme seg unna. Han kjører vanligvis ut av tunnelen med bil. Samtidig varsles sprengingen med trykkluffsirene.

- Non el-tenning er vanlig ved tunnelsprenging nå, forklarer Skonnord, det er en sikker metode som ikke er følsom for tordenvær og krypsstrømmer.

Etter at salva har gått, er det en halv times matpause mens "ladden", en propp med giftige, nitrose gasser, kommer ut av tunnelen.

- Når "ladden" kommer ut, blir den straks fortennet, og er

# Ung dame på stoff

ikke lenger farlig. Etter pausen går jeg inn på røysa sammen med basen for å se hvordan sprengingen har gått og hvordan fjellforholdene er. Det er litt spennende her gang, jeg ser etter svelleleire og slepper, sprekker og løse fjellblokker. Tunnelbasen avgjør om fjellet skal sikres med injisering av sement, men det er vår oppgave å kontrollere at det ikke sikres mer enn nødvendig. Så kan lasting og utkjøring begynne.

Hver salve tar drøyt 300 faste kbm, eller 945 tonn som fraktes ut av 6-7 lastebiler i skytteltrafikk.

Bergljot Skonnord er bare 28 år, men allerede en dreven tunnelingeniør. Hun kommer fra Vang på Hedmarken, og er sivilingeniør fra bygg- og anleggslinjen ved NTH. Hun har arbeidet tre-fire år på stuff, drøyt to år som tunnelformann og et halvt år som anleggsleder for en privat entreprenør.

- Mens jeg var på NTH fikk jeg sommerjobb i en tunnel. Jeg visste ikke hva stuff var. Det som bare skulle være en sommerjobb, var fulltreff - og da jeg var ferdig med studiene, søkte jeg etter tunnelarbeid. Jeg fikk jobben som tunnelformann på Rennfast-anlegget, den undersjøiske tunnelforbindelsen mellom Rennesøy og Stavanger. Det var en artig jobb som varte nærmere to år. Deretter var jeg et år i Nord-Norge.

- Som kontrollør har du ansvar for store verdier - tynger det?

- Vi har ansvaret for at midlene blir brukt på en riktig måte, men jeg kan vel ikke si at det er et ansvar som tynger. Vi skal kontrollere at arbeidet utføres i henhold til anbudet og at sikringsarbeidene ikke gjøres mer omfattende enn nødvendig.

Anleggets vanskeligste punkt er passering av Blødekjærdalen. I dette området, i en lengde på 130 m, må tunnelen utstøpes med betong. En tett membran skal sikre mot vannlekkasjer.

Kontrollørene følger også rystelsene i terrenget over sprengingsstedet og flytter de ni rystelsemålerne fra hus til hus etter hvert som arbeidet skrider fram.

- Vi prater en god del med folk i området. De synes det rister fælt, men hittil har vi vært langt fra et rystelsesnivå som kan gi skader på bygninger. Stort sett er det ca. 40 m opp gjennom fjellet til nærmeste hus. Noen synes det rister fælt, og er engstelige, men våre målinger viser at vi holder oss innenfor en god sikkerhetsmargin. Bortsett fra passeringen av Blødekjær har vi god overdekning på hele tunnelstrekningen.

- Hvordan trives en ung dame i et tøft, mannsdominert anleggsmiljø?

- Karene er ikke så tøffe som noen tror, om de går i skitne arbeidsklær, behøver de ikke være grove i kjeften, og er det noen som forsøker seg på en spøk, så kan jeg svare med samme mynt. Skal det være likestilling, så skal det være likestilling!

Noen ganger kan det være en fordel å være jente - ser guttene at jeg er i ferd med å gjøre en tabbe, kommer de med en hjelpsom rettleiding. Hadde jeg vært mann, hadde de kanskje latt meg gjøre feil uten å si fra.

Guttene er greie - og er du ute på byen, har du like mange livvakter som du har arbeidskamerater. Ellers er mye opp til deg sjøl, vil du ha trøbbel, får du det. I Vegvesenet har jeg veldig greie arbeidskamerater.

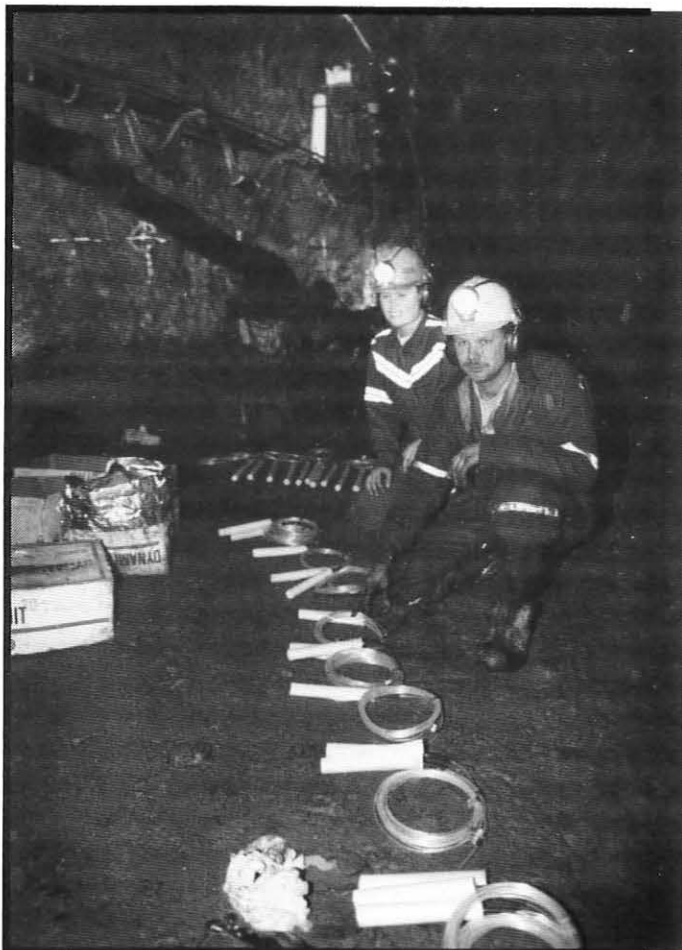
- Hva gjør du på fritida?

- I sommer kjørte jeg litt rundt i distriktet i helgene for å se meg om. Siden jeg ikke er noen stor byløve, tar jeg det mye med ro og koser meg med gode bøker. Jeg kjenner jo ikke så veldig mange i Arendal ennå, men er vant til å være alene jente på anlegg, jeg har aldri hatt venninner i nærheten av arbeidsstedet. Men jeg kjeder meg ikke.

- Hva gjør du når tunnelen åpnes i 1995?

- Da reiser jeg kanskje på jordomseiling, jeg skal nok ikke være kontrollør mer. Det har vært nyttig å få praksis fra byggerresiden, jeg vil fortsette i anleggsbransjen og vil sannsynligvis spesialisere meg videre på tunneldrift, sprutbetong e.l., sier den sjarmerende kontrolløren.

*Bakstuff Geir Kåsa fra Selmer as gjør klar for ny salve - under oppsyn av av kontrollør Bergljot.*



**T**unneldriften på Arendal øst-vest startet 9. august med rissing. Den første salven ble avfyrt 16. august. Siden har det gått smell i smell, de første ukene et par meter i uka. Første del av tunnelen ble sprengt i en bredde på 9 meter. I begynnelsen av desember nådde tunnelen Blødekjærområdet og bredden ble utvidet til 12 m for å gi plass for avkjøringsrampene. Forseringen under Blødekjær anses som anleggets vanskeligste, med risiko for vannlekkasjer. For å unngå dette, sprøytes betong inn i fjellet der det er nødvendig, forteller anleggsbestyrer John Baasland.

# 47 mill brukt på Arendal øst-vest

*BILDET:  
Skytebasen  
lader for neste  
salve etter  
hvert som  
boregriggen  
arbeider.*

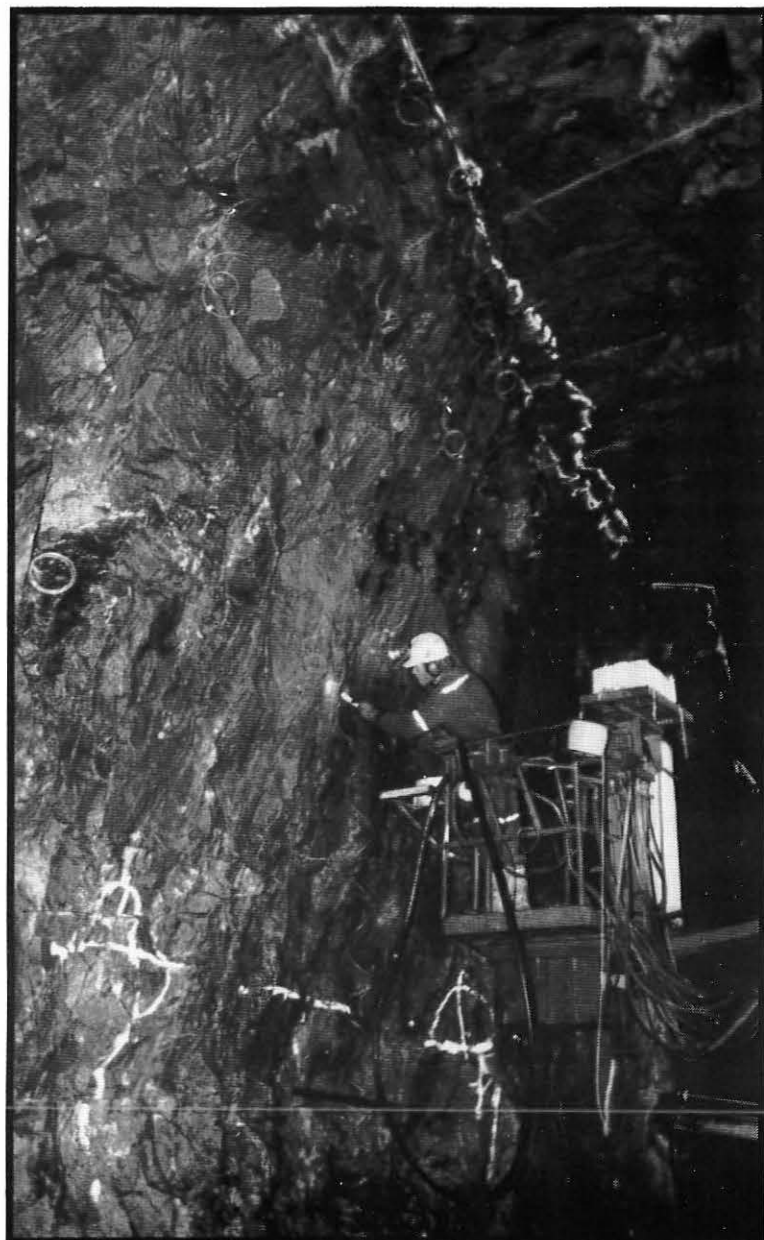
**Av Ottar  
Johansen**

## ARBEIDER FOR 31 MILL I BARBUDALEN

Etter en hektisk startfase på det store anlegget, er situasjonen nå mer normal. Omleggingen av vegen gjennom Barbudalen er ferdig, et arbeid som bød på stress i forbindelse med omlegging av kabler og ledninger for strøm, telefon, vann og kloakk, samt tidspress for å få åpnet Barbudalsvegen igjen så fort som mulig.

– Det var mye som skulle klaffe, mye var lenge usikkert, men vi klarte å åpne Barbudalen før fellesferien, en uke før planlagt.

Dekket på Barbudalen bru ble støpt 4. og 5. oktober. Oppspenning av kabler ble gjort 16.



oktober. Arbeidene i Barbudalen ble avsluttet 1. desember, da trafikken kunne settes på rundkjøringene ved ved brua og ved Engkjærdalen.

Arbeidene i Barbudalen var beregnet til 31 millioner kroner. Siden anleggsstart i november '92 er det til nå brukt 47 mill. 8 mill har gått til eiendomsinngrep.

Ny adkomstveg til NSB-området samt rundkjøring og ny viadukt er under planlegging. Sprengningsarbeidet, ca 700 kbm, blir startet i løpet av desember. Bruarbeidet er planlagt igangsatt i juni neste år. Ny bru og adkomstveg er kostnadsberegnet til 12,5 mill kr.

## MONUMENT SOM VEK- KER OPSIKT

Det ruvende monumentet som er plassert midt i rundkjøringen i Barbudalen har vakt berettiget oppsikt. Landskapsarkitekt Gullik Gulliksen fra Larvik, bl.a. kjent for utforming av kongeparets nye landssted, er ansvarlig for den kunstneriske utformingen. Vegkontorets egen arkitekt, Bjarne Sandved, har samarbeidet med entreprenør Torgeir Oveland om utførelsen.

Monumentet består av tre kampesteiner i Grimstad-granitt, hentet fra området rundt Moi Moner. I den ene steinen er det boret et hull med 80 cm diame-



ter, som skal symbolisere tunnelen - herfra skal det gå en metallplate over til neste stein, et symbol på brua over jernbanen, symbolisert ved de nredjeste n

Innsendere til Agderposten har hevdet at monumentet hindrer sikten og er trafikkfarlig. Dette avviser Baasland, den eneste faren han kan tenke seg, er at bilistene blir så opptatt av skulpturen at de glemmer å se på trafikken.

- I en slik rundkjøring forutsetter vi at det kjøres i lav hastighet, ca. 30 kmt.

## FORSKJÆRINGER I BLØDEKJÆR

I Blødekjær er garasjeanleggene og bensinstasjonen revet. Etter planen skal entreprenøren begynne i mars med sprengning av forskjæringer for tunnelåpningene på begge sider. Det er sagt at fjellskjæringen ved Blinken dagligvareforretning skal være ferdig 1. jun 94. En midlertidig parkeringsplass skal etableres på bensinstasjonstomta i anleggsperioden.

Når anlegget er ferdig, vil de parkeringsplassene som ny adkomst til rampe c/d tar bli erstattet ved at det sprennges ut ekstra parkeringsareal inn mot butikken. I de to forskjæringer skal det tilsammen sprennges ca. 7400 kbm.

Etter at forskjæringerne er ferdig, skal hele tunnelen drives fra innsiden til bare et par salver for begge påkjøringsrampene gjenstår. Disse "proppene" skal spares helt til slutt for å skåne miljøet i Blødekjær for avgasser fra sprengningsarbeidet.

Hele anlegget, med tunnel, påkjørsler og tilhørende veger, skal være ferdig til åpning i mai 1995. Deretter kan det bli aktuelt å ruste opp noen kortere vgstrekninger i området.

- Så får vi håpe at Arendal kommune får godkjent en grei gatebruksplan for Arendal sentrum med flere gågater og mer idyll, sier Baasland.

# Avansert brønnsystem sikrer mot grunnvannsenking i Blødekjær

Av Rolf Tidemann

Problemer med vannet?

Den nye tunnelen under Blødekjær (Arendal Øst-Vest) kan gi noen og hver av oss et vannproblem. Ikke slik å forstå at vi øyner en fare for en tidlig utviklet alderdomsskavank som følger av kald trekk i tunnelen eller andre ting vi har utsatt vårt skrøpelige legeme for.

Det dreier seg om grunnvannet i Blødekjær. Det er en viss fare for at dette grunnvannsbassenget kan dreneres ned i tunnelen. Fjellet i dette området er meget oppsprukket etter de geologiske kreftenes herjinger i tidens morgen. Vannet vil derfor lett kunne lekke ned i tunnelen. Det skal derfor gjøres det som gjøres kan for å tette fjellet rundt hele tunnelprofilen, men særlig mens sprengningsarbeidene pågår, kan mye vann forsvinne ned i tunnelen.

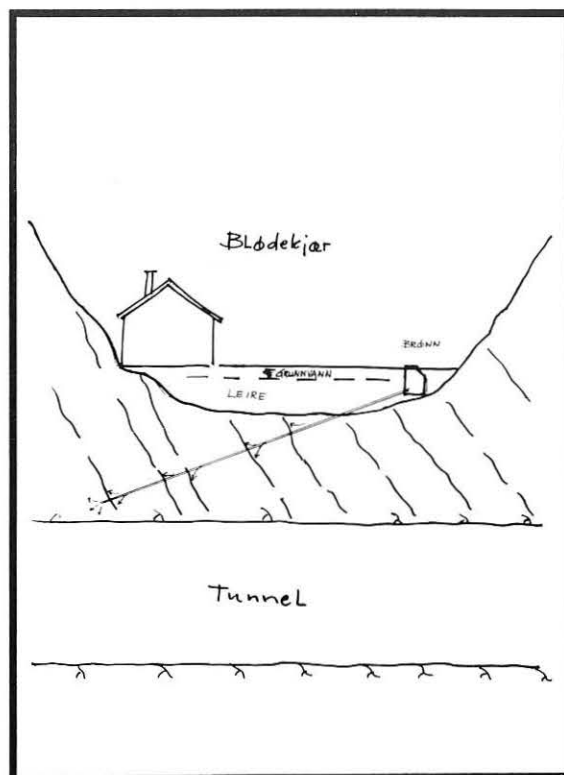
Hva er så problemet? Kan ikke Baasland utstyre folkene sine med regntøy? Problemet befinner seg oppe på bakken i Blødekjær: Svært mange av bygningene i denne bydelen er relativt gamle. Noen av byggene er satt opp på løsmasse (tykke lag med leire) og andre står delvis på fjell og delvis på løsmasse. Særlig de siste er utsatt for skader når marka de står på synker (setter seg) noen centimetre, eller kanskje bare noen millimetre. Og det er dette som kan skje dersom grunnvannstanden synker. Det er ikke å ta for hardt i å peke på at det finnes bygg som gjennom årene har satt seg så mye at en kan undre seg over at de ikke har gitt opp og latt tyngdekraften ta over styringen.

Vi tar sikte på å hindre at det oppstår skader som kan tilbake-

føres til tunneldriften. Sprekker og skader på alle bygningene er nøye registrert og det er foretatt nitidige målinger for at vi i ettertid skal finne ut om grunnan har satt seg som følge av vår virksomhet.

Vi må regne med at mye vann vil finne veien ned i tunnelen. For å kompensere for dette, har vi etablert to brønner i Blødekjær. Ikke for å hente opp vann, men tvert imot å pumpe vann ned i bakken. Fra de to kummen er det boret 40 - 50 meter på skrå ned i fjellet. Det er ført vannledning fram til dette nivået slik at en her kan erstatte vann som eventuelt forsvinner ned. På denne måten regner vi med at vi skal kunne opprettholde grunnvannstanden på et normalt nivå og dermed hindre skader på bygningene.

Metoden er ikke mye brukt tidligere. Vi kjenner kun til at den er benyttet ved det store Fjellinje-prosjektet i Oslo for noen år siden.



**Vegdirektoratet i høringsuttalelse til Holler-utvalget:**

# Vil skille myndighet fra produksjon - under ledelse av vegsjefene

**Vegdirektoratet ønsker å skille etatens myndighets- og produksjonsoppgaver regnskapsmessig og organisatorisk. Dette går fram av etatens høringsuttalelse til NOU 1993: 23 "Nytt overordnet styringssystem for Statens Vegvesen" som ble sendt Samferdselsdepartementet 19. november.**

**Vegdirektoratet går imidlertid mot flertallsforslaget om å dele virksomheten i to divisjoner direkte under vegdirektøren. I stedet ønsker man en modell som ivaretar fordelene i flertallsforslaget fra Holler-utvalget, samtidig som administrasjonen blir mest mulig desentralisert under ledelse av hver enkelt vegsjef.**

**STORTDRIFTSFORDELER**

Vegdirektoratet mener at en deling i to divisjoner ville gi etaten stordriftsfordeler gjennom bedre samordning av ressursene og utvikling av spesialkompetanse. En svært stor del av etatens virksomhet er imidlertid knyttet til små lokale tiltak, og en divisjonsløsning vil etter etatens mening være uhensiktsmessig i denne sammenheng.

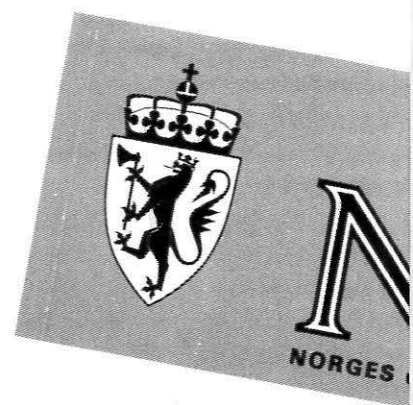
Vegdirektoratet mener at de samme stordriftsfordelene kan oppnås gjennom et opplegg med produksjonsenheter under hver vegsjef og samarbeid i regioner og på landsbasis styrt av Vegdirektoratet. Regionene vil ikke få egen administrasjon, og dermed unngår man et nytt administrativt nivå med tilhørende utgifter.

**SPELISERTE ARBEIDSLAG**

Dersom de politiske myndig-

heter slutter seg til forslaget fra Vegdirektoratet, vil Vegvesenets produksjonsansatte i framtiden arbeide mer uavhengig av fylkesgrensene enn i dag. For enkelte oppgaver, som f.eks. tunnel- og fergekaiarbeider, vil man ha spesialiserte arbeidslag som kan oppdrag over hele landet. Det er også mulig at Vegdirektoratet vil ta initiativ til at etaten skal skaffe seg ny spesialkompetanse for å gå inn på områder hvor konkurransen i det private marked vil være liten.

**Vegdirektoratet signaliserer at etatens strategi på produksjonssiden fortsatt vil være å opptre slik at konkurransen i markedet blir tilstrekkelig. Dette oppnår man gjennom byggherrestyrte delentrepriser, hvor arbeidet stykkes opp i deler som gjør at både riksdekkende og lokale entreperner kan påta seg oppdragene.**



# Sterkere sentral styring av stamvegutbyggingen

Sentrale myndigheter må overta en større del av styringen av stamvegnettet, mens fylkeskommunene bør få like stor innflytelse på det øvrige riksvegnettet som i dag.

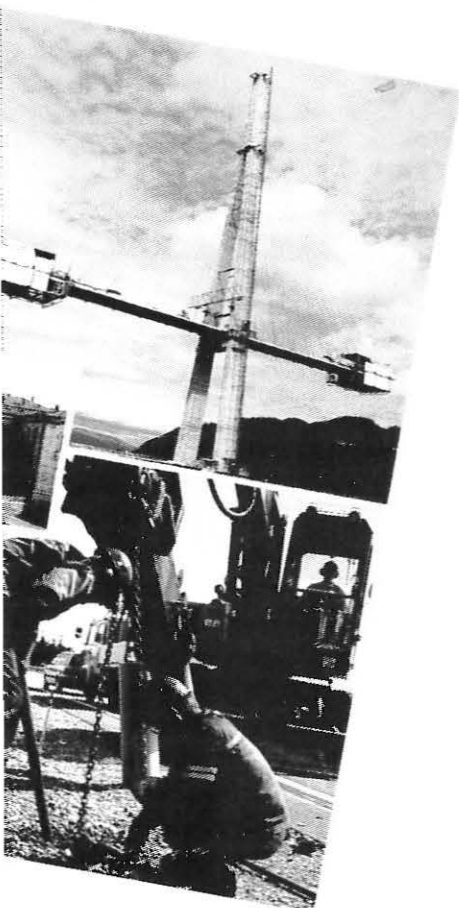
Vegdirektoratet er i sin høringsuttalelse til Holler-utvalgets innstilling i stor grad enig med utvalgets forslag på dette området, men går imidlertid inn for at fylkeskommunene må få en reel mulighet til å uttale seg om

stamvegutbyggingen, samtidig som ønsker å opprettholde det overordnede statlige ansvaret for hele riksvegnettet.

Vegdirektoratet er enig med Holler-utvalget i at politikerne i framtiden må styre veg- og vegtrafikksektoren mer på grunnlag av mål og strategier, og mindre gjennom enkelttiltak. Langtidsplanene løper i dag over fire år, og direktoratet ønsker at de nå utvides til minst 10 år.



ordnet styringssystem  
s vegvesen



## Private verksteder bør kunne kontrollere

Private verksteder bør i framtiden også kunne kontrollere lette kjøretøyer, sier Vegdirektoratet i høringsuttalelsen til Holler-utvalget. Prinsipielt mener Vegdirektoratet at offentlig pålagt kontroll bare bør utføres av offentlige myndigheter. Med en tilpassing bør likevel private verksteder kunne delta. Staten går imidlertid ikke inn for fri prisdannelse på dette området. Konkurransen bør skje på grunnlag av kvalitet, tilgjengelighet og tillit, heter det.

EØS-avtalen vil medføre en sterk utvidelse av hallkontrollene av bilparken. For tunge kjøretøyer vil dette inntre straks avtalen trer i kraft. De øvrige kjøretøysgruppene vil følge etter med jevne mellomrom. Vegdirektoratet ønsker felles priser over hele landet på biltilsynets stasjoner, og det bør fastsettes minstepriser for de private verkstedene for å unngå at de subsidierer kontrollene for å trekke til seg verkstedkunder.

Holler-utvalget foreslår forøvrig at biltilsynet i framtiden delvis skal brukerfinansieres. Tje-

nestene som publikum søker skal utføres med kostnadsriktige priser, og biltilsynet skal etter utvalgets opplegg bare tilføres midler til å dekke andre aktiviteter, som tilsyn og kontroll (nettobudsjettering). Vegdirektoratet ønsker å utrede en slik finansieringsform nærmere, blant annet fordi man ser prinsipielt uklare sider ved å knytte inntekter til myndighetsutøvelse. I stedet ønsker man i denne omgang et opplagg hvor etaten får tilgang på inntekter utover de budsjetterte (bruttobudsjettering med merinntektsfullmakt).



også påpekte; det var på tide. Han var opptatt av dette med de "gule" og de "blå" bilene. Og selv jeg skjønnte raskt at de "gule" måtte være våre egne biler og med litt logisk tankegang kom jeg da også forholdsvis raskt frem til at de "blå" måtte være de private bilene som blir leid inn, selv om dette var nye begreper for meg. Hans påstand var at det alltid var blitt tatt for gitt at de blå var billigere uten at noen av oss noengang hadde regnet på dette, og dette ergret han seg da også over. Nå kunne han imidlertid vise til et "regnestykke" som var gjort i Østfold og der kom det klart frem at de "blå" bilene slettes ikke var billigere.

# Holler-utvalget, KRØSUS og personalplanlegging

**Ja, så har Kjetil Nylund samlet sine tropper igjen. Driftskonferansen 1993 gikk av stabelen 4. og 5. november på Straand Hotell i Vrådal.**

**Her stod bl.a. Holler-utvalg, Krøsus, personalplanlegging, og "Drift i år 2000" på programmet, men vi hadde det også veldig mye morro, slik bare driftsavdelingen kan ha det.**

**Av Inger Sigrildnes**

### PERSONALPLANLEGGING

Første dagen tok Nylund for seg bl.a. personalplanlegging. Han har selv sittet i "Skarven-utvalget" som ble nedsatt i -91 for å jobbe med dette.

Veldig forenklet kan en si at de har kommet frem til en modell som vil bli lagt til grunn for å regne seg frem til fremtidig personalbehov. Men Nylund innrømmet at i første omgang er det først og fremst det endelige resultatet av Holler-utvalgets arbeid som vil bli avgjørende. Utvalget vil forøvrig fortsette arbeidet også etter at det er klart hvor Holler-utvalgets arbeid vil bringe oss hen.

### "GULE" OG "BLÅ" BILER

Vår nye hovedtillitsmann, Jens Magnar Lindland, var også invitert og som han riktignok

### KRØSUS - VIL NOK ORDNE SEG

Og så tok Jan-Ove Stave og Torhild Finsrud oss med på en vandring i en verden de kaller Krøsus. Torhild hadde ikke akkurat gledet seg til hun skulle stå fremme ved talerstolen, men hun er tøff, hoppet i det og kom bra fra det, tross for en noe "bøs" ordstyrer.

Ordstyrer Aanonsen hadde åpenbart fått problemer, for etterhvert som spørsmålene "haglet" fra salen gikk det naturligvis hardt ut over tidsskjemaet og det hadde han åpenbart bestemt seg for å holde. I et desperat forsøk på å "stagge" forsamlingen kom han med mange gode trøstens ord til oss; "jeg har ikke noe tro på at dere vil skjønne dette før middag likevel", "dette får dere tidsnok vite" og "dette vil nok ordne seg" osv. Så vi

fikk oss iallefall en god latter før det etterhvert ble kvelden.

**HOLLER-UTVALGET FORKLART**

Neste dag tok vi for oss Hol-ler-utvalgets innstilling og hva som har skjedd så langt og hvordan saksgangen vil bli i den videre prosessen. Kjell Birkeland og Kjetil Nylund forsøkte også å forklare oss dette med skille på myndighet og produksjon, og hvordan dette i tilfelle vil virke i praksis. Og det fikk de mot slutten et godt bevis på at i allefall enkelte hadde forstått.

Videre på programet stod "Drift inn i år 2000" v/vegsjefen i Vest-Agder, Andreas Setsaa.

Han sitter i den prosjekt-gruppen som har arbeidet med dette.

Og hans ord var fine å ta med seg hjem når det nå gikk mot slutten. Han minnet oss nemlig på at egentlig så er vi en meget god bedrift. Vi har, i motsetning til de øvrige offentlige etatene som har fått "ende-vendt" sin organisasjon, kommet "levende" fra den gjennomgangen som nå har vært. Det fremkommer overhodet ingen kritikk av etaten i den gjennomgangen som nå har funnet sted. Men, la han til, la oss ikke bli hovmodige.

Og med det så mente han å si at det er ingen grunn til å sette seg ned og tenke at nå er alt såre vel. Vi må hele tiden ha antennene ute, klare å fange opp misnøye, forventninger osv. Bare ved å drive egenutvikling, bli bedre, flinkere, mer effektive osv. kan vi fortsatt betegne oss som "flinkeste gutten i klassen".

Og det vil vi jo fortsatt gjerne være, selv om denne skoleturen med det var slutt.

Men alle var enige i at det hadde vært en fin tur.

**"Årets hedersfloss" til Tormod Frøysnes**

Under middagen på årets driftskonferanse kom kveldens høydepunkt; utnevning av årets "hedersfloss".

Vi satt alle ved bordene, hadde spist og drukket godt da juryen i egen person reiste seg for å annonsere årets "hedersfloss" og lese diktet som var tilegnet han.

Kjetil Nylund er juryen, og den var forøvrig enstemmig. Som vanlig avga juryen sin innstilling i fengende verselinjer:



*For mange, mange år siden det kom til AAV en dyktig liten herremann, vi fikk jo merke det - Han visste hva han ville, med arbeidet tok fatt med pågangsmot og iver, han dype spor har satt!*

*Og gjennom mange år ut i feltet satt sitt spor ja, mange har nok merket at humor'n i han gror for mange en god historie, har mannen jo forialt litt "groviser" og morro, mein ei katastrofalt!*

*Men morgenfrisk det kan vi nok ikke si han er om kaffekopp og røyk for vår mann er veldig kjær - Å delegere arbeid, her er han nummer en la andre få ta over, der er han ikke sen!*

*Han er nok makelig anlagt, med stussen ingen bry og får han ros for strevet, da smiler han så kry - I gjennom vår etasje, så målbevisst og blid om lastebilentralen tok mye av hans tid!*

*Ham har nå jobbet hos oss i 30 år så driftens "adelstittel" - i år den til han går - Med røykmaskin i handa - slik kjenner vi vår mann så Tormod du skal nå tre inn i våre adelsstand!*

Det var en meget overrasket, men stolt og glad Tormod Frøysnes som da reiste seg.

Han var naturligvis ikke forberedt på dette, men han takket så fint han bare kunne og påpekte at dette var et hedersbevis han satte stor pris på å få i en

avdeling med "så mange hedersfolk", som han sa.

Og da flosshatten var behørig plassert, blitz-regnet hadde stillet, og Tormod etterhvert fikk satt seg og tent røyken igjen var han et eneste stort smil (som vanlig).



# Da "asfalt-Bjarne" tok Vegdirektoratets personaldirektør i skole

**Vi sitter på Holms kafeteria i Larvik, jeg og oppsynsmann Bjarne Solberg.**

**Vi har avtalt et møte med personaldirektør Skøelv i Vegdirektoratet.**

**De har møtts før, Bjarne og direktøren. Bjarne stoppet nemlig Skøelv og tok han i skole da de asfalterte langs E18 på vårparten. Men Bjarne visste ikke da hvem han hadde stanset.**

**Av Inger Sigrindnes**

I 33 år har Bjarne slitt for Statens vegvesen her i Aust Agder.

Først 9 år på anlegg, siden på drift. I dag er han oppsynsmann, og driftsansvarlig for asfalten, så asfalt, det kan han, Bjarne.

I midten av mai la de ny asfalt på E18 ved Skjulestad.

Asfaltleggingen var satt ut til en privat entreprenør, slik vanlig er, og Bjarne dro opp for å se til at alt var i orden.

Bjarne er streng med å se til at entreprenøren har gjort det han skal. At skiltingen, lysreguleringen og andre ting er gjort slik de har fått beskjed om, og i henhold til regelverket, "slik de

høye herrer i Oslo har bestemt", som han sier.

"Ja, e ber de fløtte skiltet om det så e metær d e snakk om, e", legger han til.

Da han kom frem rakk han såvidt å stige ut av bilen, før han så at det kom flere biler østover. Det var deres fil som ble asfaltert da, så det var skiltet at de skulle kjøre i motgående fil når de etter hvert fikk grønt lys.

Men da de fikk grønt lys kjørte den første bilen imidlertid tilbake igjen i sin høyre fil og inn på den nyasfalterte vegen straks han hadde passert sperrevognen. Og likedan gjorde den andre...og tredje. Og da sprang selvsagt Bjarne til for å stoppe dem, men han rakk bare å stanse den tredje bilen. Og det var altså da den "uheldige" personaldirektør Skøelv møtte Bjarne for første gang.

Mens Bjarne sitter og forteller meg hva som skjedde, kommer personaldirektør Skøelv. Han er blid som en sol, og han og Bjarne hilser takk for sist. Det blir raskt litt små-latter. "Ja, i ettertid skjønner jeg ikke hvordan jeg kunne kjøre slik jeg gjorde, men jeg har en mistanke om at jeg blindt bare fulgte bi-

lene foran meg", forklarer en unnskyldende Skøelv. Og Bjarne er forståelsesfull, smiler og sier at det er han iallfall ikke alene om å ha gjort. Han legger til at akkurat den feilen Skøelv gjorde, gjør folk hver natt når de er ute og asfalterer. Hver natt.

Da Bjarne hadde stanset Skøelv spurte han "kan du gie me' ein fornufti grunn på åffår du ikkje kjørær ittær skiltinga hær?" Og den åpningsreplikken min er fast, sier Bjarne. Og Skøelv gir han ros for den.

For det gir jo en stakkar anledning til å tenke seg om og svare for seg, som han sier. Og de er begge enige om det er jo ingen som liker å stanse folk, men det er heller ingen som liker å bli stanset, bli tatt med buksene nede nærmest. Så da er det viktig for vegvesenets folk å være litt diplomater, åpne på en ordentlig og korrekt måte. Det er viktig å oppnå en konstruktiv kontakt og det får du bare ved å behandle folk med respekt, det er de begge enige om. Og Skøelv legger da også raskt til at hadde Bjarne begynt med å bruke munn på han, så hadde han hatt to muligheter; han kunne lagt seg flat eller han kunne "tatt

igjen" og kjørt. Og forblitt anonym.

"Ja, men du va då så høggeili å stoppe du, att" sier Bjarne. Og forteller om en rekke episoder der bilistene ikke er like hyggelige mot en stakkars vegarbeider når han må stoppe dem. Kolleger av Bjarne har fått uvenner for livet ved å ha stoppet dem i tilsvarende situasjoner. Men Bjarne husker at med Skøelv var det annerledes. Han spurte hva han hadde gjort galt, og så forklarte jeg han det, sier Bjarne. Vi gikk enda tilbake for å se på skiltingen legger han til. Og Skøelv minnes det. Hvordan Bjarne forklarte hva han hadde gjort galt og hva slik kjøring på nylagt ikke-valset asfalt koster etaten, i form av kortere levetid og mer krevende vedlikehold.

"Ja, så e måtte ju stoppe de", sier Bjarne, "du kan sjønne, mi legger asfalt for fleire hundre tusen kronæ om natta, og då kan e'kje stå å se på at den blir ød'lagt mesten før mi får lagt han".

Og Skøelv bedyrer at det skjønner han veldig godt og han legger raskt til at han ser opp til den ansvarsfølelsen Bjarne åpent føler for "asfalten sin", og påpeker at etatens ansvarsfølelse er summen av den enkeltes holdning. Han mener Bjarne opptrådte både høflig og bestemt og som sådan ytterst korrekt.

Allerede på E18 var Skøelv rask til å beklage seg, og så la han til at "dette burde jeg jo visst for jeg jobber nemlig i den samme etaten" og så presenterte han seg. Men Bjarne kjente ikke navnet så han ante fortsatt ikke hvem mannen var eller i hvilken del av etaten han arbeidet i, men det er vel ingen grunn til å tro at Bjarne hadde handlet annerledes om han hadde visst det heller. Men han stusset litt da Skøelv spurte om han jobbet i driftsavdelingen, og om det ikke var Nylund som var sjefen hans og i tillegg spurte om han var underlagt seksjonen for strukturell vedlikehold. Joda, Bjarne bekref-

tet jo det, men han tenkte nok i sitt stille sinn at om du har tenkt å klage på meg til sjefen min så "nøttæ'kje det".

Men så sa Skøelv at han satt i "Skarven-utvalget" sammen med Nylund og ba derfor Bjarne hilse han så mye, før han kjørte videre.

Men da Bjarne traff Nylund hadde han glemt både hva mannen og utvalget het, men han lurte på om mannen het Skarven. Nei, sa Nylund, nå tror jeg du blander litt.

Og etter hvert ble det oppklart at mannen het Skøelv og Skarven var utvalget.

Skøelv gjør det klart at en av grunnene til at han valgte å gjøre seg til kjenne var at han var imponert over måten Bjarne stanset han på. Han skjønner at Bjarne og hans kolleger utsetter seg for ubehag ved å stanse bilister langs veien, men desto mer respekt mener han det står av at Bjarne så raskt hoppet ut i vegen og stanset han for på den måten å beskytte den nylagte asfalten. Det betyr at du føler ansvar og det er utvilsomt veldig positivt.

Han forteller at da han kjørte videre var han i riktig godt humør og nærmest stolt på etatens vegne og betror oss at han til og med ringte hjem til sin kone og fortalte hvilken "kjærnekar" han hadde møtt.

Men da humrer Bjarne godt og innrømmer at han slettes ikke er like høflig mot alle bilistene som han var denne gangen mot Skøelv. Jeg har standardspørsmålet mitt som jeg åpner med, sier han, men hvis folk begynner å skjelle på meg med en gang, slik mange gjør, så hender det nok at jeg mister tålmodigheten og tar igjen. Men han legger raskt til at når bilistene er så hyggelige og greie som Skøelv var, ja, da er det jo aldri problemer.

Og Bjarne forteller at egentlig så har han verdens beste jobb og han trives så godt at han nesten ikke kan få sagt det. Og han

skryter av sine kolleger og hvordan de står på.

Jeg kan fortelle deg bl.a. en ting, sier han til Skøelv, de jobber til og med en time mindre om vinteren og en time lenger om sommeren for å få utnyttet sesongen bedre uten at de får et øre i tillegg for det. Hvem andre gjør det, spør han, men svarer seg selv i samme åndedrag; ingen andre enn oss.

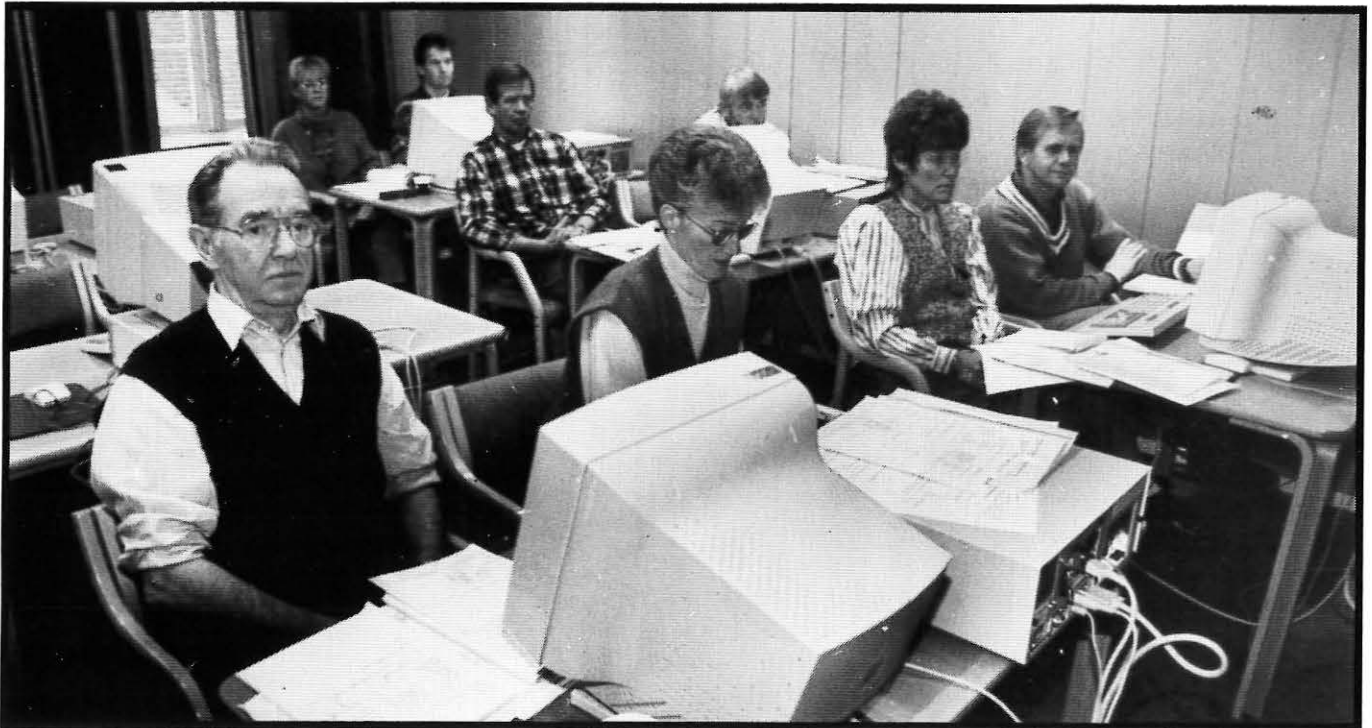
Jeg spør Skøelv om han aldri var betenkt over å gjøre seg til kjenne der og da og senere stå frem med historien. Det må da være litt pinlig ikke å være i stand til å følge de skiltene han selv har vært med på å bestemme at vi skal skilte med. Han innrømmer med en gang at han synes det er ergelig å se i ettertid hvor dumt han kjørte, men mener at når han først kjørte som han gjorde så hjelper det lite å sitte å erge seg i ettertid, da får en heller forsøke å trekke frem det positive ved episoden. En må forsøke å gjøre som Bjarne gjorde, yte litt ekstra av og til, og være villig til å betale prisen for det, sier han.

Og Skøelv avslutter med å si at hvis Bjarne sin ansvarsfølelse, holdning og opptreden utad er gjengs for etaten, så ser han lyst på fremtiden for Statens vegvesen.

"Du e ein hyggeli og fornufti kar du", sier Bjarne, og forteller om en annen direktør i Vegdirektoratet som ikke tok det like pent da han ble stanset en gang.

Jeg spør Bjarne om han hadde stanset Skøelv og sagt det samme til han dersom han på forhånd hadde visst hvem han stanset. Og Bjarne rensker stemmer og er klar i sin tale når han redegjør for at han ikke ser noen grunn til å gjøre forskjell på Jørgen Hattemaker og Kong Salomo, og kommer det flere direktører fra Vegdirektoratet så får de nok snart oppleve det.

**"kan du gjeme' ein fornufti gronn på åffår du ikkje kjørær ittær skiltin-ga hær?"**



*1500 dagsverk på KRØSUS-kurs, i Oslo eller på møterommet på vegkontoret, slik vil mange huske andre halvår 1993.*

## Seks årsverk på KRØSUS-kurs

**Regnskapsleder Nils-Kjell Messel har mye å stå i for tida. I tillegg til at han skal lede regnskapsavdelingen, en jobb som nå mer og mer faller på Aina Franksson, er han ansvarlig for innføring av det mangehodede uhyret KRØSUS, oppkalt etter den søkkrike kongen som regjerte et sted i Midt-Østen ca. 500 år før Kristus. Om KRØSUS også vil gi rikdom til Vegvesenet, kan bare tida vise.**

Det som er Messels hodebry akkurat nå, er at det nye data-systemet for styring av økonomi, personalressurser m.m. skal innføres fra 1. mai. Innen den tid må samtlige ansatte opplæres i det nye systemet, en prosess som startet for fullt i august. Opplæringsansvarlig er Per Yngve Knutsen.

Vi skal ikke her forsøke å forklare hva KRØSUS er og ikke

er. Den som ønsker en enkel innføring, kan besøke Bjørg Henriksen. Hun har ca. 50 tykke ringpermer som hun gjerne lar interesserte få lov å kikke i. Her skal vi bare fortelle litt om forberedelsene før det nye systemet kan tas i bruk.

### **UTSATT TIL 1. MAI**

Innføringen av KRØSUS er utsatt fra årsskiftet til 1. mai. De

*KRØSUS-ansvarlig Nils-Kjell Messel og opplæringsansvarlig Per Yngve Knutsen har hatt mange arbeidstimer sammen med kong KRØSUS.*





ekstra månedene vil komme godt med, sier Messel. De to pilotfylkene Hordaland og Akershus har ennå ikke kommet så langt at de har hatt erfaringer å bringe videre.

Maskinen som skal kjøre KRØSUS-systemet under operativsystemet UNIX, kom på plass i datarommet i midten av november og var klar til de første prøvekjøringer like etter. Maskinen, en råsterk IBM av type RS 6000, er på størrelse med en liten nattbordkommode. Den har krefler og hukommelse som reker til for skikkelig tungarbeid.

### OPPLÆRING I FLERE TRINN

- Opplæringen begynte for alvor i august og har foregått i flere faser, forteller Messel. Nøkkelpersonell i prosjektet har først fått opplæring. Dette omfatter posjektgruppa med Dag Iversen, Per Yngve Knutsen, Sigurd Baasland og Jan-Ove Stave, driftsansvarlige for maskinvaren, Dag Iversen og Maarianne G. Bakkegaard, systemansvarlige for lønn- og personaldelen, Bjørg Henriksen og Torstein Riber og systemansvarlige for Oracle Finance, økonomidelen, Bjørn Johnsen og Nils-Kjell Messel.

Denne gruppen har gjennomgått systemet bit for bit og er på det nærmeste ferdig med sin del av opplæringen.

Videre er det ved hver avdeling oppnevnt brukerstøtter som skal ha ansvar opplæringen i avdelingene, der det nå skal utarbeides egne oppæringsplaner.

En del av opplæringen har foregått ved NIT i Oslo. Humøret har hele tiden vært på topp. Noen syntes nok det gikk tungt til å begynne med, men etter hvert har det begynt å løsne og alle forhold tatt i betraktning synes jeg det har gått bra.

Instruktørene fra NIT har også gjort en god jobb. Litt vanskeligheter har det vært i forbindelse med at de ikke kjenner Vegvesenet og våre forhold godt

nok, systemet har de gode kunnskaper om.

Alle ansatte blir berørt av KRØSUS og må fylle ut forskjellige skjemaer. De må lære å bruke datasystemet, men siden det økonomiske ansvaret desentraliseres når KRØSUS er i drift, må bukerne også få innsikt i regnskap, reglementer osv. Hitil har regnskapskontoret stått for den økonomiske kontrollen. Nå skal det bare tas stikkprøver. Dette stiller større krav til nøyaktighet ved utfylling av data-skjemaene.

KRØSUS-opplæringen ble innledet med kurs i bruk av nye PC-er med Windows. For mange var overgangen fra terminaler stor.

- Personlig kunne jeg ingen DOS-kommandoer, sier Messel, jeg var vant til å arbeide med Sintran.

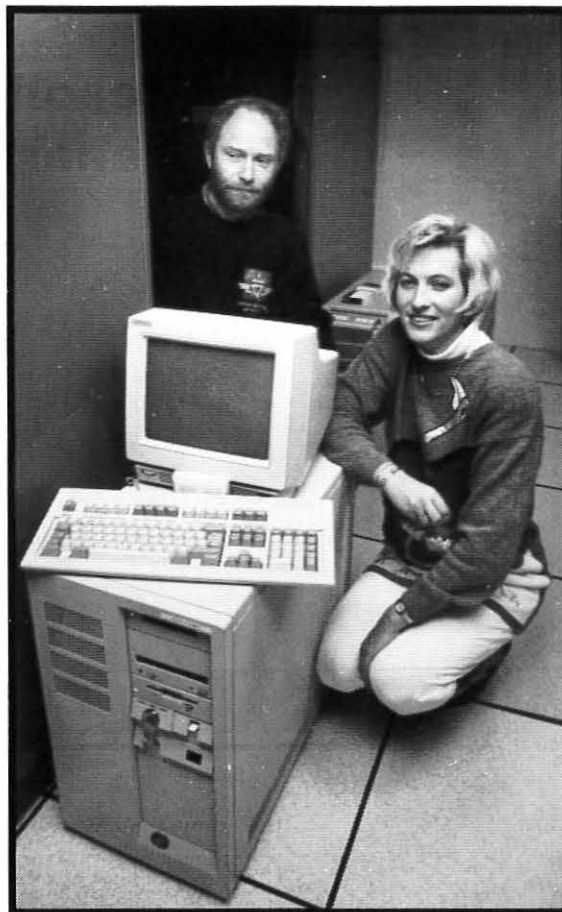
- Den vanskeligste jobben i startfasen faller nok på de systemansvarlige og de driftsansvarlige - den nye IBM-maskinen er også noe helt nytt for oss.

- Det blir spennende å starte den første modulen som skal i gang, fraværsmodule i lønnsystemet, med Torstein Riber og Bjørg Heneriksen som systemansvarlige. Oppstarten er planlagt i tida 5.-10. januar - registrering skal begynne 16. januar.

Det nåværende økonomisystemet, PBR, kjøres mot en sentral datamaskin plassert på Hamar. For hele Vegvesenet skal de årlige driftsutgiftene ved dette systemet være 30 mill kr. Tilsvarende for KRØSUS er beregnet til ca. 5 mill, sier Messel, men den største gevinsten skal være at ledelsen får et bedre beslutningsgrunnlag, bedre data å styre etter, med reell delegering av myndighet til lokale enheter.

- Vi som hittil har arbeidet med regnskap og økonomi, får nye og interessante oppgaver med ansvar for drift av egne datasystemer som kjører på våre egne maskiner.

Alle faste registre er allerede



konvertert fra PBR-systemet og over i den nye maskinen som er på huset.

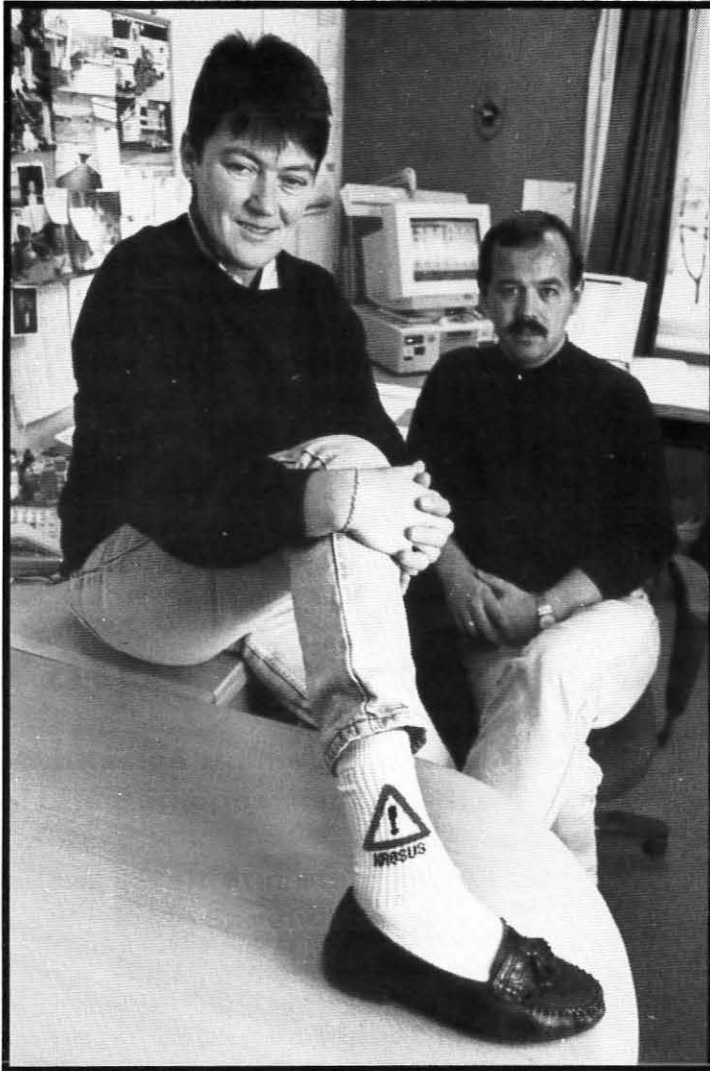
Messel kan ikke gi kostnaden på overgangen til KRØSUS i Aust-Agder. Men at det er store kostnader, er sikkert. På landsbasis er beløpet ca. 150 mill.

### 1500 DAGSVERK

I løpet av -93 er det arrangert 40 - 50 kurs lokalt og sentralt med gjennomsnittlig 3 dagers varighet. Dette utgjør 1500 dagsverk eller ca. 6 årsverk bare i kurs. Det er også arrangert kurs i pedagogikk for alle som skal lære opp andre. Det er beregnet at innføringskostnad av KRØSUS totalt vil kreve 19 årsverk for vegvesenansatte i Aust-Agder. Flere ansatte har i lengre tid arbeidet med innføringen av KRØSUS på heltid.

- Jeg vil gjerne berømme alle som har deltatt i dette arbeidet og som har deltatt i opplæringen. De har vist en positiv innstilling og taklet vanskeligheter med godt humør, sier KRØSUS-ansvarlig Messel.

*Marianne Bakkegaard og Dag Iversen med sin nye kjæledegge, en IBM RS 6000, hjernen i KRØSUS-systemet.*



Bjørghenriksen og Torstein Riber, systemansvarlige på veg inn i det ukjente.

## "Vidunderlige nye verden"

**Før var det trygt å jobbe på vegkontoret. Vi visste hva vi hadde, kjente arbeidet ut og inn.**

**Nå – i 1993 kom det inn et ord som snudde opp ned på alt – ikke bare i Aust-Agder fylke, men over hele landet – ordet var KRØSUS – men ikke den gamle Kongen i Midt-Østen ca 500 år f. Kr.**

Et nytt regnskapssystem valgt av de høye herrer – undersottene er gruppert inn, og for

Aust-Agders del er en av gruppene to systemansvarlige for lønn/personal, henholdsvis Bjørghenriksen med 25 år i etaten, og Torstein Riber med sine 16 år i etaten. I slutten av juni gikk start-skuddet – vi måtte reise – lære nytt – hyllene lyser av hvite permer merket KRØSUS – TLP Lønn – TLP Personal – ny PC – fritatt for vårt "gamle arbeid" (jallefall på papiret) – vi skal ha arbeidsro – beskyttes fra mas – for så å sette oss inn i dette nye systemet.

Hverdagen er ny for oss. Vi pakker – bestiller billetter – sjekker været (vil flyet kunne lette i morgen?) – tog er nødløsning når kurset starter for tidlig om morgenen.

Det er stressende – frustrerende – usikkerhet – redsel for det nye som venter. Vi har reist mye i

høst – å fly er heller ikke den største drømmen for Bjørghenriksen. Torstein koser seg – når "gaten" åpnes, løper vi til bakre del av flyet – har hatt samme plass omtrent fra starten – Torstein nyter utsikten – mens Bjørghenriksen "leser" et blad, men vet ingenting etterpå hva hun har lest. Rekker en kakebit og en kaffe, før vi entrer drosje – TOTAL venter med opplæring.

Her går det i datauttrykk som setter hjernecellene i sving – Torstein fant et ord som passet bra på Bjørghenriksen: STA.

Vi sitter der, hodet verker,

øynene står vidt oppsperret, hektiske roser i kinna. Vil vi klare dette?

Hjem på ettermiddagen kl. 1600 – og "hjemmet" vårt er Royal Christiania.

Vi kan Oslo City, Peppes Pizzabar og Tre brødre, men vil vi klare oppgaven vår?

Nå har vi tilbakelagt nok et kurs – Oracle Sluttbrukerkurs. For å nå dette kurset, måtte vi dra kvelden i forveien, med tog – vi ble dradd "baklengs" til Nelaug for så å bli koblet på lokomotivet videre – etter 5 uendelige lange timer kunne vi både Dagbladet og VG på kryss og tvers.

Lefse, youghurt, kaffe, te og pølse var måltidet vårt, men prisene på "kiosken" som "sjoger" gjennom vognene er så dyre at skulle vi spist mer der, ville dietten vært brukt opp før vi kom til Oslo.

Oraclekurset var hardt – det gikk på engelsk og norsk (omtrent som "Ola var fra Sandefjord"), men vi fikk "Kursbevis". Vi tok fly hjem på fredag, for helga måtte vi ha hjemme, selv om vi visste at vi måtte til Oslo på mandag morgen igjen.

Men denne flyturen husker Torstein best, vi fikk kaffe og berlinerkranser – vi handla det tradisjonelle "godteriet", men så hadde plutselig Bjørghenriksen ikke mer kaffe igjen, .....det hadde Torstein, men mest på jakka, bukse, og i kofferten. Det er trangt på flyet.

Vårt tredje TLP 2000 kurs er nettopp ferdig – vi er vel hjemme på kontoret igjen – vi skal ikke til Oslo igjen før først i desember. Men pedagogikk venter oss her – lover og avtaler.

Vi lever i spenning – vi stresser som aldri før – vi blir mer isolert fra hverandre.

Vegkontoret er ikke lenger hva det var – vi vet heller ikke hva det blir.

**NEI TIL FYLKESAMMENSLÅING:**

# 8,1 mill km. lenger til Kristiansand enn til Arendal!

**Oversikt over reiseavstander ved en evt. fylkessammenslåing**

	A	B	C	D	E	F	G
	Folketall	Avstand til	Avstand til	Differanse	Til Arendal	Til Kristiansand	Differanse
	1992	Arendal	Kristiansand	Kristiansand -	tur/retur	tur/retur	Kr.sand-Arendal
		Km	Km	Arendal	A x B x 2	A x C x 2	F - E
				Km	Pers.km	Pers.km	Pers.km
GJERSTAD (Egddalen)	2584	58	125	67	299744	646000	346256
RISØR	6972	51	118	67	711144	1645392	934248
TVEDESTRAND	5856	27	94	67	316224	1100928	784704
VEGÅRSHEI (Myra)	1853	41	107	66	151946	396542	244596
ÅMLI	1939	52	92	40	201656	356776	155120
ARENDALE	38181	5	75	70	381810	5727150	5345340
GRIMSTAD	15881	19	52	33	603478	1651624	1048146
LILLESAND	8264	64	32	-32	1057792	528896	-528896
FROLAND (Osedal)	4217	12	77	65	101208	649418	548210
BIRKENES (Birkeland)	4034	73	33	-40	588964	266244	-322720
IVELAND	1130	105	41	-64	237300	92660	-144640
EVJE OG HORNNES (Evje)	3319	81	61	-20	537678	404918	-132760
BYGLAND	1343	115	95	-20	308890	255170	-53720
VALLE	1409	176	156	-20	495968	439608	-56360
BYKLE	768	200	180	-20	307200	276480	-30720
AUST - AGDER, SUM	97750	1079	1338	259	6301002	14437806	8136804
Gj.snittlig reiseavstand t/r km					64	148	83

**Av REIMUND NIELSEN**

**Christiansen-utvalget .... det har vi også sagt vår mening om.**

**Christiansen-utvalget er en NOU om kommune- og fylkesinndelingen i landet.**

**Før fylkesmannen sendte sin uttalelse til departementet, var Statens Vegvesen Aust-Agder med i forarbeidet sammen med andre statlige etater. Konklusjonen fra oss var**

**at det er nesten intet å hente ved å slå fylkene sammen. Innsparingene ville bli minimale.**

I dette arbeidet laget vi en tabell - som fylkesmannen ikke brukte i sin uttalelse til departementet - men som sier ganske mye om reisetid, hvor folk bor o.l.

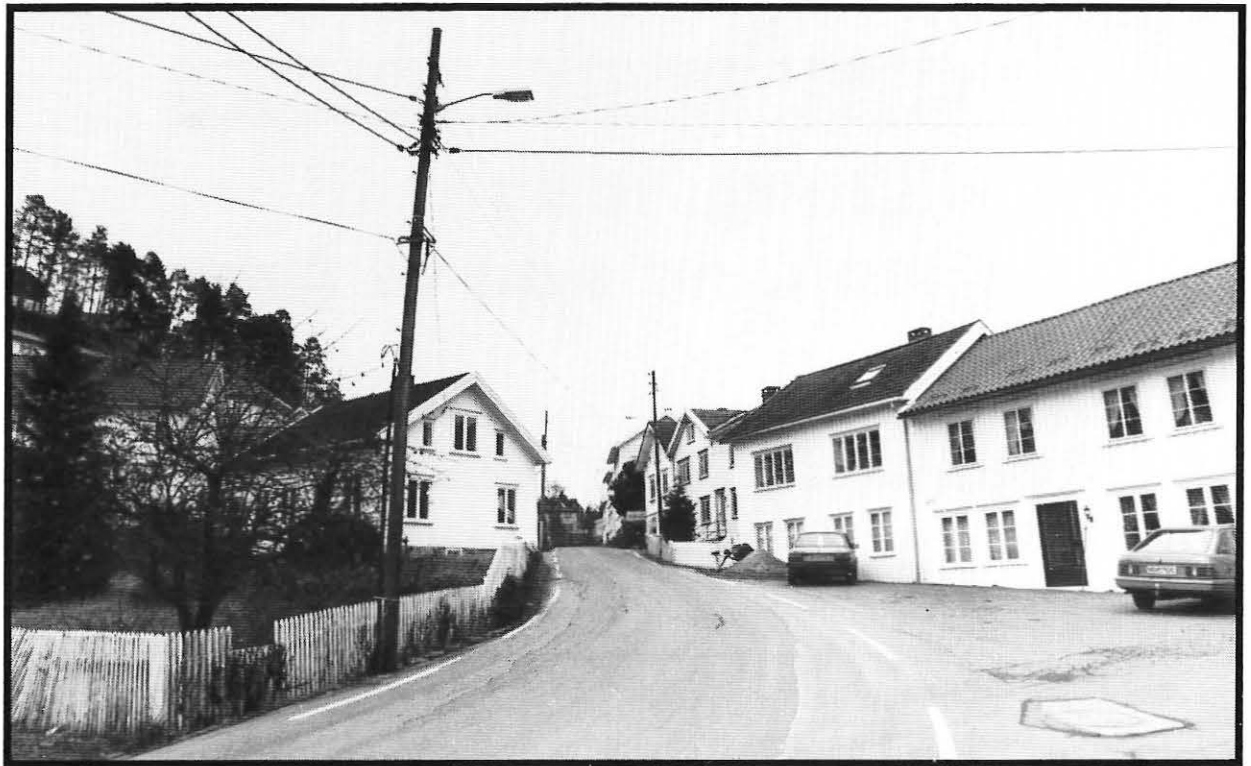
Vi sendte egen uttalelse til Vegdirektoratet i saken og da tok vi med tabellen. Den er satt opp som en sammenligning mellom Arendal og Kristiansand som reise-mål for hver enkelt innbygger i

Aust-Agder.

Resultat: Gjennomsnittstreise for en person i Aust-Agder til Arendal - f.eks. i samme ærend - er 64 km tur/retur. Skulle denne personen ha reist til Kristiansand - f.eks. i samme ærende - så hadde tur/retur-reisen blitt 148 km lag.

Totalt ville det bli over 8,1 personkm. mer å reise dersom alle i Aust-Agder skulle ha reist til Kristiansand.

Verken fylkesmannen eller fylkeskommunen gikk inn for noen sammenslåing av Agderfylkene.



*Anleggskontoret har fått en sentral beliggenhet i "Sørlis hus" som ligger midt i vegtraseen. Vegen skal, i en forsøksperiode på to år, svinge utenom dette huset.*

## MILJØET I (Tvedestrand) SENTRUM

**Helt siden 1985 har det vært arbeidet med planer om en utbedring av innkjørselen til Tvedestrand sentrum fra rv. 410. Hus er kjøpt, hus er flyttet og hus er revet for å gi plass til en bedre innfartsveg. Et hus står fortsatt midt i den planlagte vegtraseen, og det skal få stå, i en prøveperiode på to år. Vegen skal svinge utenom og passere i bare en kjørebane.**

**Av Ottar Johansen**

I dette huset har oppsynsmann Magnar Ellefsen etablert hovedkvarter for et år på anlegget Tvedestrand innfart vest, Øvre Torv Gronsbu parsell, eller Tvedestrand øst-vest, som vittige tunger kaller det.

Humoristene er ikke helt på jordet; Selv om målestokken er mindre, handler det også her om miljø i sentrum. Miljøgata kalles den delen av anlegget som ligger nærmest sentrum.

I tillegg til en bedre innfartsveg med parkeringsplasser, er det i nært samarbeid med Tvedestrand kommune også satt av midler til spesielle miljøtiltak ut over et vanlig veganlegg: gata vil få en pen utførelse med kantstein, belysning og beplantning i samsvar med retningslinjene for MPG – miljøprioritert gjennomgangsforsbindelse, forteller anleggsleder Einar Johansen.

Kommunen og Vegvesenet deler utgiftene på en million til opparbeidelse på Tøffelomta,

der den forfalne Tøffelabrikken nå skal rives. Dette skal kompensere parkeringsplasser som går tapt i området ved Øvre Torv. Tvedestrand kommune får i tillegg muligheter til å forbedre og forlenge sitt vann- og kloakksystem langs vegtraseen.

Miljøgata starter ved Byporten og utgjør ca 260 m av anlegget som totalt omfatter 820 m av rv. 410. Arbeidet vil pågå hele neste år, med anleggsstart i midten av november, og et budsjett på 6,8 mill kr.

Det skal sprenges totalt 5000 kbm fjell, men først må det ryddes vegetasjon. På grunn av tettbebyggelsen må sprengingen gjøres med stor forsiktighet og forsvarlig fering av hver salve. Arbeidet blir derfor tidkrevende.

Det skal skiftes ut 3000 kbm masse. Av sprengsteinen går 4000 kbm i fyllinger ved anlegget. Overskytende steinmasser, 1000 kbm, skal kommunen bruke til å opparbeide parkeringsplass ved Mjåvann, 100 m lenger nord.

Anleggsavdelingen skal stille med to vegarbeidere, og murgjeng etter behov. To lastebiler,

## Kommunen satser på trivelig bymiljø

Ordføreren i Tvedestrand, May Britt Lunde, er glad for at anlegget nå kommer i gang:

- Vi løser flere oppgaver på en gang. Det er viktig at vi får en gate som tar seg godt ut og gir et trivelig miljø for de som skal handle i byen, vi får parkeringsplasser og vi får muligheter til å skifte ut gamle vann- og kloakkledninger på en grei måte, sier ordføreren.

Tvedestrand kommune har i det siste satset på å forbedre miljøet i sentrum. Byens hovedgate er gjort om til gågate og ble åpnet 3. desember. Også her er det lagt nye vann- og kloakkledninger. Det gamle brosteindekket er hentet fram i dagen igjen og restaurert. En egen stripe med jevnt underlag er opparbeidet med tanke på handikappede, barnevogner m.m.

- Med satsingen på å forbedre miljøet vil vi understreke vårt særpreg som en koselig småby.

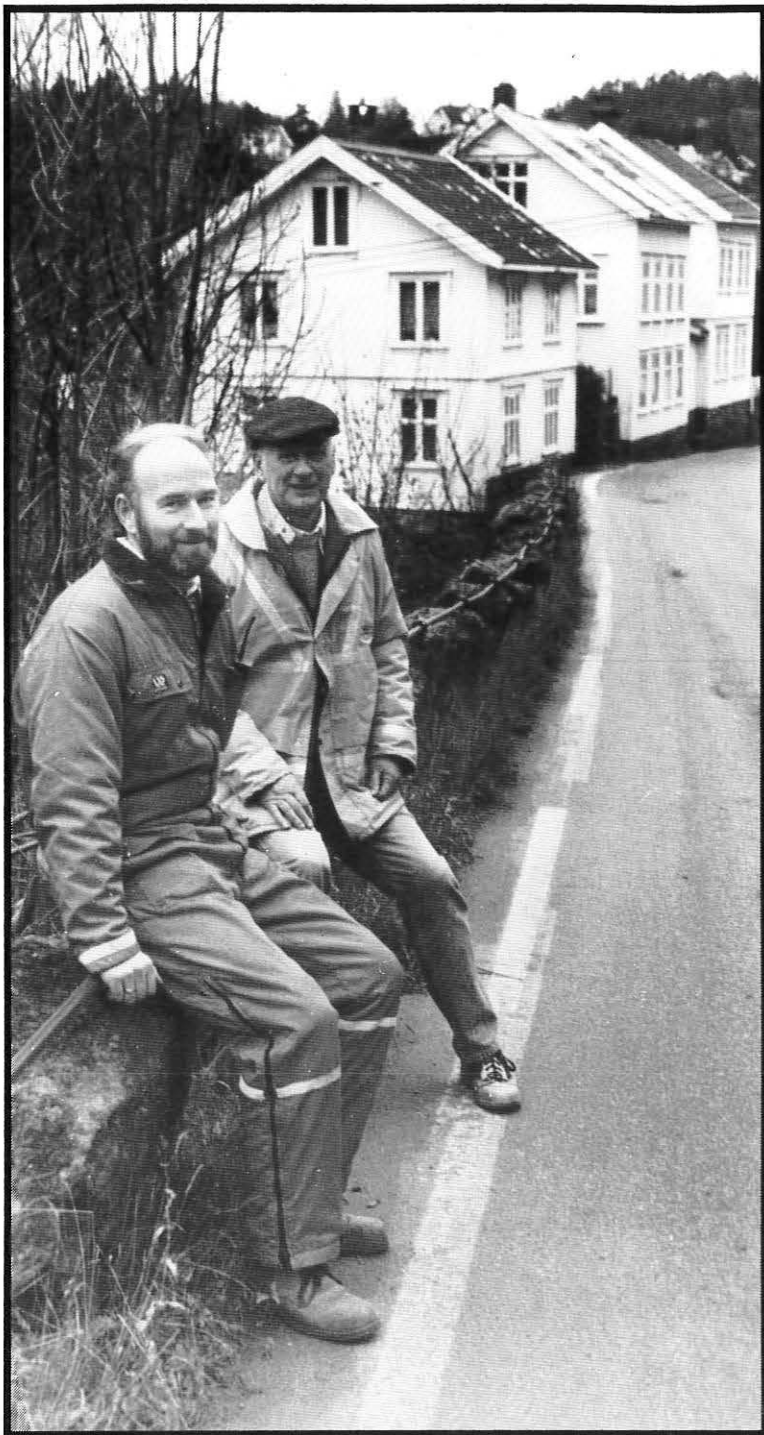
- Kommunen har ønsket å bevare "Sørli's hus" og la vegen gå i en sving utenom?

- Ja, vi mener dette skal bli den nye byporten og vi ser gjerne at bilistene bremses ned og tar en stans i Tvedestrand. I stedet for å haste forbi. Ved å spare "Sørli's hus" får vi etter min mening en grei markering av dette.

- Hvordan går samarbeidet mellom kommunen og Vegvesenet?

- Vi har en grei dialog med Vegvesenet, vi forsøker å få best mulige betingelser for kommunen og det er vårt inntrykk at Vegvesenet er interessert i at miljøet skal bli godt, de tenker ikke bare på biler og trafikkforhold, men ser på miljøet i en helhetlig sammenheng.

*Byggeåret 1910 er hogd inn i en fjellnabbe i vegkanten. Dette må vike for den nye vegen, men årstallet skal tas forsiktig ut og få en plass på den nye vegen.*



Oppsynsmann Magnar Ellefsen og anleggsleder Einar Johansen ved Byporten, starten på Miljøgata.

to gravemaskiner og borvogn skal leies inn.

Ca. 30 private grunneiere er berørt av anlegget. I alt seks bygninger, fire bolighus, måtte fjernes for å slippe vegen fram, et uthus ble flyttet ti meter.

- Det er ikke noe nytt at Vegvesene lager pene anlegg, understreker Johansen, at vi etter hvert får mer midler å pynte

opp, er glad. Men det er jo en del kryssende hensyn, en veg skal jo først og fremst være sikker og praktisk. Legges det stor vekt på beplantning og forskjønnende detaljer, vil det også stille ekstra krav til vedlikeholdet.





Av Ottar  
Johansen

## - Kunne ikke tenke meg å jobbe i helsesektoren

**26. august 1993 er en historisk dato for likestillingssaken i Vegvesenet i Aust-Agder. Da begynte Tone Straume, 25 år, som oppsynsmann i anleggsavdelingen. Hun er første kvinne som oppsynsmann i utedriften i fylket og bryter dermed tradisjonen på at kvinner i vegvesenet helst skal jobbe i øverste etasje på vegkontoret.**

Straume fikk jobben som oppsynsmann i konkurranse med 90 søkere. Hun skal arbeide i anleggsavdelingens nyopprettede stikningsgruppe sammen med Jan Finstrand og Tor Åge Smalås. De skal utføre stikningsarbeid der det er behov

for det i hele fylket, og Straume er forberedt på et omflakkende liv.

- Aller helst ville jeg hatt en jobb i Setesdalen, og kommer nok til å søke på det om noe byr seg. Men jeg er forberedt på å reise rundt. Bli det mye jobbing i kystområdet, må jeg kanskje bosette meg i arendalsdistriktet. Så lenge jeg ikke har barn, er det ikke vanskeligere for en kvinne enn for en mann å reise rundt på anlegg.

Inntil videre er hun ukependler med hjem og samboer (også i anleggsbransjen) i Valle

og midlertidig adresse Skarpnes.

Hun tok eksamen ved Bygg- og anleggslinjen på AID i 1991 AID, og har siden jobbet som oppmålingsassistent i Valle kommune og i oljebransjen i Stavanger til hun fikk jobb i Vegvesenet. Første jobb var ved et anlegg på Hovden, deretter har hun vært på Arendal øst-vest og er nå i Tvedestrand.

- Hvorfor valgte du et slikt yrke når de aller fleste velger tradisjonelt?

- Jeg kunne ikke tenke meg å arbeide i helsesektoren, heller ikke fast på kontor. Det er ikke så lett å bestemme seg for utdanning, men jeg valgte AID sammen med en venninne. Så langt har jeg ikke angret. I Setesdal er det mange som har arbeidet på anlegg og da vi gikk i 9. klasse var det mye snakk om å velge utradisjonell utdanning. Fra gården hjemme var jeg også vant til å være med på utarbeid.

- Her i Tvedestrand blir det vel mest stikking og oppmåling, men på et mindre anlegg som dette, blir det sikkert varierte arbeidsoppgaver som vil gi verdifull erfaring.

Hun håper det kommer flere jenter i utedriften i Vegvesenet etter hvert, det er ingen ting i veien for å være jente i denne jobben, sier hun, og forteller at hun også har sportsdykkerserifikat og sikkerhetskurs for oljebransjen, noe hun ikke la skjul på da hun søkte jobben i Vegvesenet.

- Er det noen som har noe de skal ha gjort under vann, kan jeg kanskje hjelpe, sier hun, og forteller at hun nylig var med på å heise en bil på land etter at den hadde kjørt i vannet.

- Er du en tøffing?

- Jeg er ingen pyse og liker en utfordring med fart og spenning. Sånn sett er jeg kanskje litt guttaktig. Jeg har drevet med sykling og ski - men jeg trives også på kappleik og danser gjerne en skikkelig gangar.

# Hvor går



**- E 18-parsellen Rannekleiv Temse skulle vært klar til bevilgning på budsjettet for -95, men det klarer vi ikke etter at Riksantikvaren har gjort innsigelse mot vår hovedplan, sier prosjektleder for E18, Finn Ole Jørgensen.**

**Saken skal avgjøres av Samferdselsdepartementet etter innstilling fra miljødepartementet. Departementets innstilling skal nå være avgitt, men hva den går ut på, er ikke kjent.**

**Samferdselsdepartementet kan enten akseptere hovedplanen som allerede er vedtatt av vegdirektoratet, eller be om nye alternativer som ikke krysser Nidelva ved Nedenes. Det enkleste for oss er selvsagt om hovedplanen blir godtatt. Da kan vi straks ta fatt på arbeidet med reguleringsplan. Men selv om vi kan starte på reguleringsplanen nå, vil vi neppe være byggeklar til -95. For budsjettet for -95 ser det nå ut til at vi i stedet vil satse på parsellen Telemark grense - Østerholt.**

## TELEMARK - ØSTERHOLT FØRST

Parsellen gjennom den østre delen av fylket er med i kommuneplanen for Gjerstad og utarbeidelsen av reguleringsplan vil dermed ikke bli forsinket av innvendinger på trasevalget fra lokale myndigheter. Telemark grense - Østerholt er en av fylkets mest ulykkesbelastede strekninger og den kommer i direkte tilslutning til E 18 gjennom Bamble. E 18 gjennom hele Telemark vil for øvrig snart være utbygd til motorvegstandard. Og på Aust-Agdersiden får vi forbindelse til Østerholt - Sundebu - Brokeland.

Det arbeides nå for fullt med reguleringsplan, som skal behandles i bygningsrådet i Gjerstad og i kommunens øvrige organer for endelig godkjenning. Vi håper dette kan være klart på nyåret. I følge hovedplanoverslaget vil den 5 km lange motorvegstrækningen koste ca. 100 mill. kroner.

## MOTORVEGRASTEPLASS

Med i prosjektet er en flott tosidig rasteplass mellom Øygardstjennene på Østerholtheia. Dette blir fylkets første rasteplass med motorvegstandard. Bortsett fra dette vil det bli et rimelig anlegg, sier Jørgensen. Den nye traseen går stort sett gjennom ubebygde terreng og byggekostnadene blir dermed forholdsvis lave. Den nåværende E 18 skal beholdes som lokalveg.

Etter hvert som den nye motorvegen blir ferdig, vil vi få et lite trafikert lokalvegnett gjennom landsdelen som også egner seg godt for gang- og sykkeltrær.

## RANNEKLEIV - TEMSE I -97?

- Telemark grense - Østerholt er et godt prosjekt, men som en av fylkets ytterkanter er det blant våre minst trafikerte strekninger, med en årsdøgntrafikk på 5000, bare halvparten av trafikken i fylkets sentrale strøk. Vi regner med en byggetid på to år, og vil altså være ferdig i

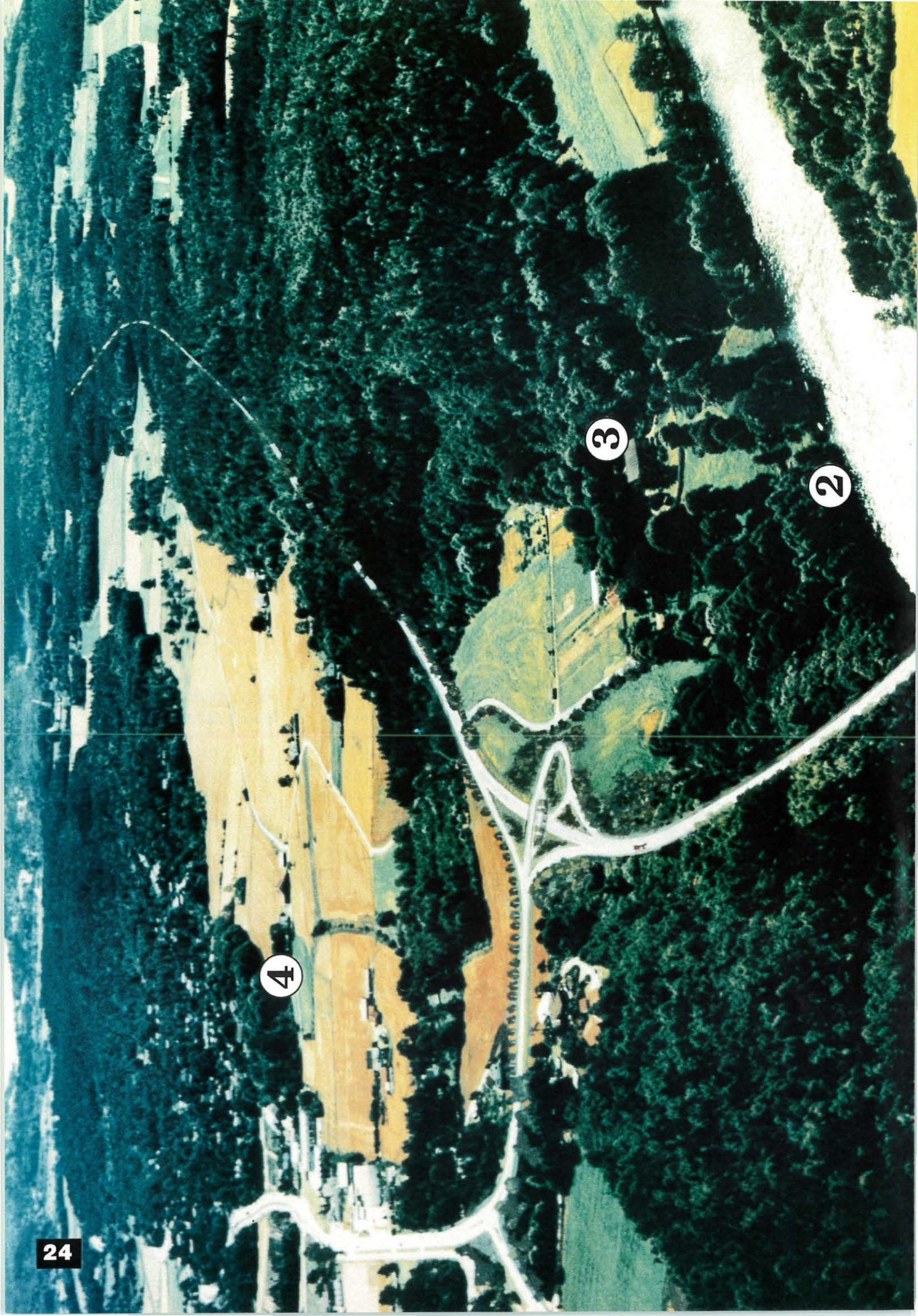
1997. Da håper vi å være klar til start på en ny parsell, forhåpentlig Rannekleiv - Temse.

- Vi tror det kan la seg gjøre, om vi ikke havner i en ørkenvandring med utredning av nye alternativer. Vi arbeider nå med reguleringsplan for en annen E 18 parsell, Haslestad - Stølen i Arendal kommune. Dette er et enda større alegg enn Rannekleiv - Temse. Vi tar utgangspunkt i kommuneplanen for tidligere Moland kommune, men må se nærmere på en del punkter. Vi er i denne fasen akkurat nå.

## HASLESTAD - STØLEN I FLERE ALTERNATIVER

- Det viste seg på folkemøtet vi arrangerte ved starten av planleggingen at kommuneplanen var lite kjent blant folk. Gjennom Våje-bygda kunne vi tenke oss å følge nåværende veg. Befolkningen var ikke så interessert i dette. Nå utreder vi nye alternativer vest for nåværende E 18. Et nytt og interessant alternativ krysser Molandsvannet ved Harvelandsneset - Haugenes er foreslått av flere. Dette er det korteste, flateste - og sannsynligvis billigste alternativ. Flere alternativer skal belyses og utredes, og i løpet av vinteren skal det legges fram en rapport. Fylkesmannens miljøvernnavdeling skal vurdere konsekvensene for dyreliv, friluftsliv, kulturminner og geologiske forhold.

Av Ottar Johansen



2

3

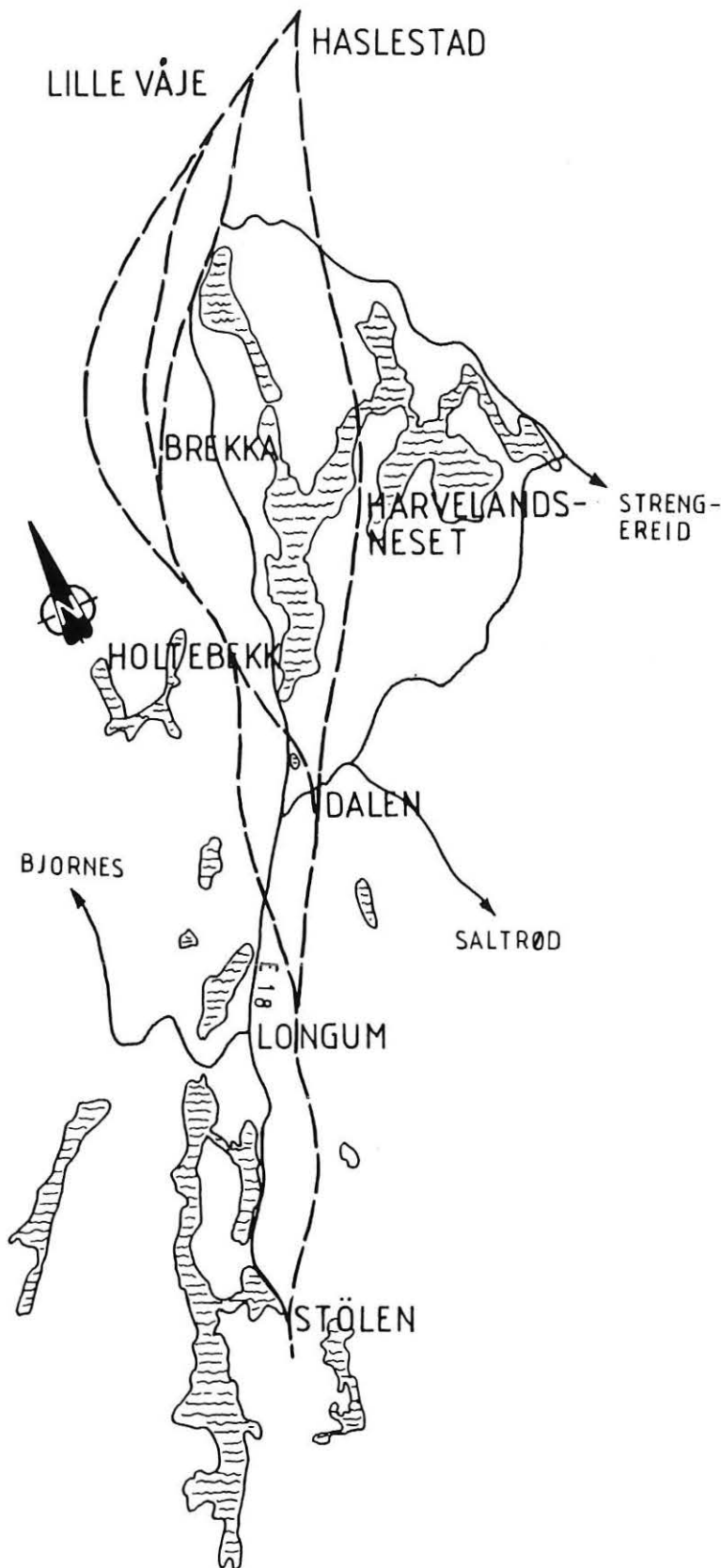
4





## Ny E 18 sett fra Rannekleiv mot Nedenes og Temse

Da Vegdirektoratet vedtok hovedplanen, anbefalte de å sløyfe kryss på Rannekleiv. Bildet viser et halvt toplanskryss, som tar hensyn til trafikk til/ fra Rykene (rv. 407) og inn på E 18 mot Arendal. Bildet viser videre de viktigste konflikt-punktene Riksantikvaren har pekt på: 1. Bomsholmen fløtningsmuseum (150 m fra E 18) 2. Sjøbua (100 m, rester av grunnmur) 3. Skovlyst (140 m) og 4. Kongsgården (500 m, eksisterer ikke i dag)



## RANNEKLIV - TEMSE BEST

– Helst vil vi i gang med Rannekleiv – Temse i 1997. Dette er det beste prosjektet, dvs. det gir størst positive ringvirkninger på de mest folkerike sentrale områder og vil avlaste mange vegstrekninger i Arendalsområdet. Men vårt overordnede mål er å bygge ut E 18 som stamveg gjennom hele fylket og det gjør vi stykke for stykke.

– Kan lokale vegmyndigheter gjøre noe for å framskynde en avklaring for Rannekleiv – Temse?

– Vegdirektoratet sier at saken nå ligger i politiske hender, lokale politiske myndigheter kan kanskje presse på. Men vi skal huske på at mens dette er en svær sak for oss, så kan vi ikke vente at den skal få topp prioritet hos ministeren.

## KULTURHISTORISK UTREDNING

Det omstridte Nedenes-området var en sentral del av distriktet i tidligere tider, med kongsgård, kongeveg, og fornminner og kulturminner av ulik art. Dette er registrert i en egen utredning. Områdets samlede kulturhistoriske betydning er så stor at det ikke bør bygges en motorveg over det, hevder de antikvariske myndigheter. Hovedplanen ble først godkjent av Universitetets Oldsaksamling. Da den antikvariske myndigheten senere ble overført til fylkeskonservatoren, ble saken tatt opp på ny og Riksantikvaren reiste innsigelse. Det ble gitt pålegg om nærmere utredning av de kulturhistoriske forhold i området.

## MOTORVEG KREVER NY TRASE

– Motstanderne mot motorvegutbygging hevder gjerne at vi heller burde satse på utbedring av nåværende vegtraseer – hvorfor kan du ikke gå inn for det?

– Vi må arbeide ut fra gjeldende politiske vedtak om at E 18 skal bygges ut til motorvegstandard gjennom hele fylket. Når det gjelder Rannekleiv – Temse, måtte vi rasere lokalmiljøet totalt om vi skulle følge nåværende veg - og bygge en ny lokalveg parallelt med motorvegen. Dette ville også bli svært kostbart.

Om vi derimot kunne gå ut fra en annen vegstandard enn motorveg, kunne vi selvsagt løse det ved å utbedre eksisterende veg. Noen steder er det mulig å bygge ut nåværende veg til motorvegstandard, og da går vi inn for dette, som f.eks. i Våje-området og ved Tingsaker i Lillesand, der skal det ikke så mye til for å heve standarden.

Dar es Salaam, Tanzania  
Klokka er nå 2130, jeg sitter på Norconsults Gjestehus i Bagamoya road i utkanten av Dar es Salaam, og tenkte å skrive en hilsen til Sørlandsporten.

Vi har just vært ute og hatt oss middag på Karibou hotel på Haile Selassie road nede ved Oyster Bay.

Etter at sjåføren hadde kjørt oss "hjem" fra kontoret litt før klokka fem, bad vi han hente oss igjen klokka sju, slik at vi kunne komme oss ut og spise.

Etter å ha slappet av litt og tatt en dusj, det er dessverre ikke air conditioning i den Land Roveren vi har nå, så en blir ofte litt svett i bilen, dro vi som sagt avgårde for å få oss middag.

Karibou hotel er et nytt sted, og det har til og med noe så fint som fjernsyn, så det er greit å ta en tur ned der iblant.

3-400 mann, men på morgenen står køen til tider nesten stille på grunn av de ekstra innsnevringene arbeidene fører med seg.

Ikke for det, slik som trafik-kulturen er her, spør det om det blir noen særlig fornøyelse å bevege seg på vegen når den er ferdig, verken for bilister som ikke er kamikazekandidater eller for de stakkars fotgjengerne som kommer til å prøve seg på kryssing av de fire feltene.

Ellers gikk dagen stort sett med til de store oppgavene Road Safety Unit'en tar seg av for tiden, nemlig å få loset gjennom byråkratiet innkjøp av tre PC'er med skrivere til ulykkesregistreret, to biler (Mitsubishi Pajero Turbo Intercooler med firehjulstrekk, air conditioning, radio/kassettpiller og ellers hva som måtte være å få av utstyr)



*Svein Harald Søndenaas med familien i Tanzania.*

## Trafikksikkerhet i tropesol

Vel framme så stod fjernsynet på i baren med nyheter fra CNN, men da det ikke var særlig lyd, var det ikke så mye å få med seg.

Etter en titt i spisesalen, der det var litt kjølig, bestemte vi oss for å spise ute i hagen.

Det var ikke for varmt, og i den stille, mørke tropenatten smakte det godt med en porsjon Mishkaki – kjøttstykker marinert i lokal krydderblending og grillet på trekull – med en Kenyansk Tusker Pilsner til å svelge det hele ned med.

Dagen var ellers ikke så spesiell, sjåføren hentet oss litt før halv åtte, og turen inn til sentrum der kontoret til Ministry of Works, Transport and Communications ligger gikk tregt, og tok noe over en halv time.

Det er store vegarbeider på gang på en strekning på ca. 5 km, der det japanske selskapet Konoike utvider vegen fra to til fire felt med en arbeidsstyrke på

til Chief Engineer og hans NPRA advisors, samt engasjering av to konsulenter til å lage en samlet trafikksikkerhetsplan for Tanzania.

Lunsjen ble som vanlig inn tatt på Hotel Agip, – i dag var det Beef Stroganoff som var dagens rett.

Når en går ut til lunsj er det for øvrig en virkelig merke at en er i tropene.

Etter å ha sittet inne med air conditioning på det meste av formiddagen, slår varmen imot en ute på gata.

Sola står rett over, skyggen dekker omtrent skoa, og folk og biler myldrer omkring.

Det gjelder å se seg om før en går ut i gata, for det de mest hensynsfulle bilistene gjør overfor fongjengere, er oftest å ligge på hornet for å gi dem en sjanse til å skvette unna.

Ellers er folk hyggelige, om dagen skal annenhver enten veksle dollar eller skaffe deg

taxi, selge deg ei skjorte eller en kleshenger, men det anbefales ikke å spasere for mye rundt etter mørkets frambrudd, det vil si etter kl. 1830.

Men nå er det blitt sent – på tide å slutte av – Frokosten er bestilt til kl. 0700, eller 0100 Swahili tid, forat vi skal komme oss innover før køen blir for lang.

I morgen skal vi for øvrig på stort seminar i Developing Committee for Dar es Salaam, men vi er noe betenkte.

Programmet var på Swahili, og det kan bli vanskelig å gi et fyldestgjørende referat fra seminaret om foreleserne ikke prater svært langsomt.

Jeg skal heller komme tilbake til dette senere, men sender nå en riktig varm hilsen til alle.

Svein Harald Søndenaas  
NPRA Advisor  
Dar es Salaam

**M**otorsykkkel er livet for vår nyansatte informasjonskonsulent, Inger Sigrindnes. 4. juli i sommer hadde det nær blitt døden.

En personbil kjørte uten varsel ut fra en busslomme for å svinge 180 grader. Da bilen nådde midten av vegen, ble den truffet midt på av Ingers motorsykkkel.

Alle har hørt om ulykken, og noen tenker vel at slik kan det gå når fartsfeber tar over for fornuften. For å vise at hun ikke er en uansvarlig villstyring, er Inger interessert i å fortelle hva som virkelig skjedde.

# Motorsykkkel er livet

– Jeg hadde vært på motorsykkeltreff i Flekkefjord og var på veg hjem fra Flekkefjord sentrum mot E 18. Jeg kjørte i følge med 15–20 andre motorsyklister og lå helt bakerst, et stykke etter de andre. Jeg husker bare at jeg registrerte en bil som kom inn fra mitt høyre synsfelt, jeg bremsset – og jeg skjønte at nå ville det smelle. Min venninne Ragna satt bakpå, for første gang på motorsykkeltur. Heldigvis hadde jeg sørget for at hun hadde skikkelig utstyr...

*Med ny motorsykkkel klar for neste sesong!*



– Senere har jeg fått vite at vi ble fraktet til Flekkefjord sjukehus med blålys. På grunn av skadenes omfang ble det bestemt at jeg skulle overføres til Sentralsjukehuset i Kristiansand. En kvinnelig lege satt bak hos meg i ambulansen. Hun hadde kontakt med sykehuset på mobiltelefon. Jeg må ha vært delvis ved bevissthet, for jeg husker at hun først sa på telefonen at tilstanden var stabil. Senere sa hun at tilstanden ble mer ustabil. Da ble jeg redd, og spurte hva som skjedde. Legen ble overrasket over at jeg var våken, men svarte at blodtrykket sank. Det kunne skyldes smertene, sjokk, eller indre blødninger, en frykt som viste seg å være velbegrunnet.

På sykehuset i Kristiansand ble det konstatert brist i to ryggvirvler, samtlige ribbein på begge sider var knekt. Et brukket ribbein hadde stukket hull på den ene lungen, jeg hadde indre blødninger, og milten og levra hadde fått en kraftig trykk som satte dem delvis ut av funksjon.

Inger lå en uke på sykehuset i Kristiansand, så ble hun overført til ASA, en transport som skjedde under store smerter.

– Jeg protesterte mot å bli flyttet, men til ingen nytte. Jeg skulle til mitt hjemfylke så fort det var medisinsk forsvarlig.

Heldigvis hadde det gått bra med Ragna, hun hadde bare fått lettere skader. Vi fikk etter hvert ligge på samme rom. Ragna husket mer fra ulykken. Hun kunne fortelle at farten hadde vært moderat. Selv husket jeg ikke hvor fort jeg kjørte, men et vitne som hadde kjørt bak meg anslo min hastighet til 40–50 kml.

Dagen etter ulykken fikk jeg besøk av venner fra motorsykkelmiljøet. Det kom så mange at sykehuset til slutt måtte si stopp.

– Den perforerte lungen måtte opereres. Etter et par dager begynte jeg å få feber. I midten av uka målte jeg 41,3 og døde av igjen. Årsaken var sannsynligvis indre blødninger som ikke var oppdaget – jeg ble undersøkt i diverse røntgenmaskiner og tromler. Men da lørdagen kom, var krisen over. Jeg ble mye bedre og det ble bestemt at jeg skulle overføres til sykehuset i Arendal.

– Deretter gikk det jevnt og raskt framover. Jeg lå en uke på sykehuset i Arendal, så ble jeg sendt heim til foreldrene i Åmli i ny ambulase. Jeg fikk med meg en gåstol og en toalettstol. I begynnelsen lå jeg for det meste til sengs, og fikk mye smertestillende. Jeg hadde fått beskjed om å trene så mye som mulig og var oppe og øvde meg med gåstolen hver dag.

Mange venner kom på besøk. To venninner med motorsyklister svingte inn på tunet en dag.

Jeg klarte så vidt å komme opp på sadelen og startet motoren. Det var ikke snakk om at jeg kunne kjøre, men min mor skjønte da at det ikke ville gå lenge før det sto en ny sykkel på tunet.

5. september var hun tilbake på jobben igjen, nøyaktig to måneder etter ulykken. Legene på ASA hadde forberedt henne på flere måneders sykebehandling.

– Kjell Birkeland besøkte meg på sykehuset og spurte når jeg regnet med å være tilbake på jobb. To måneder, svarte jeg. Sterk vilje og en porsjon trass var mine beste venner i denne perioden. Nå er jeg nesten like god som før, jeg kjenner bare litt når jeg går tur. Det er bare et tidsspørsmål før jeg blir helt frisk.

– *Ilva tenker du om motorsykkelkjøring etter en ulykke som nær hadde kostet deg livet?*

– Mange MC-kolleger har spurt om jeg har fått skrekken etter dette. Heldigvis husker jeg så lite fra selve ulykken at jeg ikke er redd for å kjøre igjen. Jeg er bare glad for at det gikk godt og at jeg ble erklært skyldfri. Forsikringen er utbetalt, og en ny sykkel, en Yamaha Virago 1100, mer en dobbelt så stor som den forrige, er klar for neste sesong. Til sommeren skal jeg ut og ri igjen. En sommer uten motorsykkelkjøring er for meg nesten utenkelig.

– Men jeg vil nok være ekstra forsiktig når jeg ser en bil i en busslomme. Som motorsyklist må jeg sørge for bli sett av bilistene. Det kan jeg gjøre ved å bruke lys – og ved å plassere sykkelen riktig i vegbanen, dvs midt mellom den gule stripa og midten av min kjørebane. Alle motorsyklister har opplevd at de må bremse ned for biler som svinger ut foran dem. Det er en del av vår hverdag og det må vi forholde oss til.



– Morotorsykel betyr veldig mye for meg. Helt fra jeg var 15 år har jeg vanket i motorsykelmiljøet i Kristiansand, fulgt med på trial-kjøring, gatestevner, road racing m.m. MC-miljøet i Kristiansand er mitt sosiale miljø, der er jeg blant mine egne.

Høydepunktet er sommerens MC-treff: Kjøre ned på fredagen, treffe alle venner, sitte rundt bålet og diskutere alt fra innvandringspolitikk til gamle motorsykler. Fest og gøy. Fri-luftsliv på sitt beste!

– *Og noen ganger lar du deg beruse av hundre ville hester og en svimlende fart?*

– Noen er opptatt av dette – og ser en utfordring i hver sving. Når jeg sier at jeg ikke er opptatt av fart, så er det nesten ingen som vil tro meg. Men for meg har farten aldri vært det store. Jeg er ofte sammen med venninner. Noen har med seg barn i sidevogna. For meg er det beste å cruise rolig langs vegene, stoppe, ta en røyk og prate med folk. Er du jente og kjører motorsykel, er det ikke vanskelig å komme i prat med folk.

Hun er med i en av Kristiansands mange motorsykelklubber med det robust humoristiske

navnet Hemoriders. Det var en gjeng fattige studenter på dårlige sykler som måtte henge seg ut på siden av setet i svingene for å holde følge med de andre. Folk lurte på om den spesiell kjørestilen skyldtes at de var plaget av hemorider – og etter en stund valgte de et navn som passet.

Den første motorsykkelen fikk Inger da hun fylte 18 i 1984, en 79 modell Kawasaki 650. Denne ble skiftet ut med den Kawasaki 500 92 modell som hun kjørte til vrak ulykken.

– *Når har du tenkt å bli voksen og leve et rolig liv?*

– Det blir nok lenge til, sier informasjonskonsulenten, og reiser til MC-fest i Kristiansand, invitert av de offshore-ansattes MC-klubb, Rigg Riders.

Hemoriders og de andre motorsykelklubbene består av hyggelige folk som hjelper hverandre, fjernt fra de voldsomme Hells Angels og deres disipler.

– Jeg har en god venn i klubben som går over min sykkel foran hver sesong. Til gjengjeld tar jeg storrengjøring i leiligheten hans. Jeg kan ikke skru, han er dårlig til å vaske. Det er arbeidsdeling på sitt beste!

*Inger Sigriddnes med motorsykelvenninner fra Åmli på veg til motorsykel-treff.*



Bildet: Her ser dere utsikten fra hybelen min en sommerdag.

## Stortrives som "Bestefar" i Ny Ålesund

**Fra 1. mai i fjor har avd.ing. Arne Slungård to års permisjon fra sitt virke ved vegkontorets eiendomsavdeling.**

**48-åringen har gitt seg isødet i vold, og holder hus i verdens aller nordligste bosetting, nemlig i Ny-Ålesund på Svalbard.**

**Vår "utsendte" medarbeider sender en hilsen til alle kjente, i form av et reisebrev som vi mottok tidligere i år:**

Polnatta har forlenget lagt seg over disse endeløse ismarkene som omsvøper klodens aller nordligste bosetting, Ny-Ålesund.

"Byen" ligger inne i Kongsfjorden, på nord-vest Spitsbergen, eies av Kings Bay Kull Comp A/S, og er – om ikke det siste – så i hvert fall det beste av jordens siste paradiser.

Siden mai i fjor har dette vært min bo- og arbeidsplass takket være to års permisjon fra vegkontoret i Aust-Agder. Her jobber og stortrives jeg som almuligmann, og er eldst i en arbeidsstokk på 17, og går derfor under tilnavnet Bestefar.

Tiden har flydd så altfor fort her nord. Hadde muligheten for ytterligere tre års permisjon vært til stede, hadde jeg hoppet på med en gang, slik jeg er blitt anmodet om herfra.

Aktiviteten har vært enorm her det siste året. Både tyskere,

japanere, franskmenn og amerikanere har økt sine aktiviteter her. Dette fører til at hus stadig må endres, forbedres og nybygges opp. På toppen av alt dette har vi lagt ca. 1 200 meter grøft med vann, fjernvarme og avløp.

Dette er fjerde generasjon rør siden Roald Amundsens rørgater ble bygd i 1926. Disse fungerte godt i 30 år. Da ble rørsystemet lagt i armert betongkultvert som fikk en levetid på 12–14 år, inklusiv mange problemer. Senere ble et enormt rørsystem på ca. 6 km i kasser igjen bygd over bakken.

På grunn av Ny-Ålesunds usikre framtid ble dette gatesystemet ikke påkostet det nødvendige vedlikehold. Sist vinter sa det stopp i å holde vanntilførsel og avløp på et tilfredsstillende nivå, og nyanlegg var eneste utveg. Mellom husene er rørene

nå lagt i bakken, og så dypt som permafrosten tillot oss å grave i de hektiske sommerukene.

Den 10. september hadde vi en god del snø. Så kom et skjennevangert regnvær som fylte alt av grøfter med vann. Kulda satte brått inn, grøftene ble isgater som løftet opp rørsystemet slik at det noen steder sto som tømmervaser. Fyllmassene frøs sammen med permafrosten. Pessimismen oss imellom var til å ta og føle på etter som evakueringsplan før vinteren ble lagt.

En slik dag tok jeg overlevingsdrakten på, en spade i handa og listet meg usett ut i sjøen og fant det jeg håpet – telefrie, fine sandmasser i et nesten en meter telefritt lag. Det som kunne oppdrives av kjøretøyer ble sendt ut over den islagte tundraen i konvoy bort til sandbukta mi, og tilbake kom de med de fineste fyllmasser. Den 23. oktober var grøftene lukket. Alle mann var da så utslitte at vi unnet oss en fest så stor at det ikke passer på trykk på sørsiden av ishavet.

Nå utover har jeg mye jobbing med registrering av husene der de preisolerte rørene kommer inn. Gulv rives opp og nye avløpsrør legges. Vi har forbannet oss på at det skal bli slutt på all frostsprenging i rørsystemene.

Ellers har sommeren vært uvanlig varm på Svalbard i år. Brøggerbreen har smeltet ned 1 meter og en annen rent ut med 4 meter i døgnet. Hvilket skue dette er for øyet, og hvilke lyder i luften slikt gir kan bare den forstå som har opplevd det. I det

*Bildet: Sankthansfeiring ved Coalbukta. Bålet er props fra gruvetiden, og kommer fra Karelen.*



hele tatt er kontrasten fra det intense sommerlyset her nord, med ca. 200 gress vandrende rundt husene, rødnebbterne som borer nebbet ned i enhver fleinskalle og armadaer av fjellrevklede forskere med dialekter fra omtrent hele verden, til den totale stillheten som nå råder, så stor at mange ikke tåler den. Det alle nå snakker om er Kystvakta som skal komme med juletreet og grønnsaker rundt 5. desember.

Det er store dager når vi får kystvaktbesøk om vinteren. Forrige jul opplevde vi at de ikke kom gjennom isen, så varene ble fløyet inn med helikopter. Ikke en grønnsak unngikk frosten. Vegetarianere bør ikke komme hit, for her er grønnsaker bare sommermat. Ellers er imidlertid kostholdet her av en slik standard at hengebukene er et større problem en sjørbuken.

Det sosiale livet oss imellom fungerer godt. Det å fungere sammen på en nærmest familiær måte er en betingelse for at ingen skal få nerveproblemer. Nå i mørketiden kan det minste malplasserte ord utløse et intenst hat hos folk med litt svak psykisk harmoni. Den beste medisinen og forebygging er hardt arbeid og små, uventede tjenester.

Lørdagskveldene har vi åpen bar med nærmest møteplikt for alle. Der løses alle problemer og store mesterstykker fremføres. Heldigvis (bank i bordet) har vi i min tid her ikke hatt noen arbeidsulykker. De småskadene som har vært, har alle skjedd under et eller annet verdensmesterskapsforsøk i Peisen Bar sent på lørdagskveldene. I skrivende stund er det lørdag, klokka er 2130, og jeg skal tre Oluf lua med vegvesenets kråke på godt ned over hodet, gå ut i det gnistrende nordlyset, som i kveld sveiver rødt og grønt østover isødet. Vegen går til Peisen Bar. Jeg ønsker enhver i vegvesenet og vegvesenets pensjonister en riktig god jul og godt nytt år.

Hilsen Arne

## GEBYRMYNDIGHETEN UTVIDES

### Nye oppgaver til biltilsynet fra nyttår

Den 17. september 1993 ble det ved kongelig resolusjon vedtatt "Forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen".

Det er stor enighet om at biltilsynet og politiet har en positiv effekt på trafikk sikkerheten når de opptre ute på vegene. På denne bakgrunn blir ordningen med gebyrer nå utvidet. Gebyrer er nærmest å regne som en avgift, i motsetning til bot og forenklet forelegg som er straff. Gjennom den nye forskriften er biltilsynet vist stor tillit, og vi blir sidestilt med politiet.

På biltilsynets kontroller vil det fra nyttår bli ilagt gebyr for en del klare overtredelser av vegtrafikklovgivningen. Det gjelder blant annet tilfeller som: Glemte førerkort/vognkort, nedslitte dekk, kjøring uten bilbelte eller hjelm. Gebyret er fastsatt til kr 500,- for hver overtredelse.

### Biltilsynet på skolebenken

Slik utvidelse av biltilsynets myndighet er en ganske vesentlig forandring av arbeidet. Selv om mange av våre oppgaver vil bli som før betyr det at det ved utekontroller stilles store krav til nøyaktighet og til vår opptreden. Biltilsynets personell i Aust-Agder og Vest-Agder har nå gjennomgått et kurs i slike juridiske og praktiske forhold. Biltilsyns sjefene i begge fylkene har samarbeidet om dette, og ser behovet for stadig oppdatering av kontrollfolkene. På våre biltilsynsstasjoner har vi folk med variert teknisk bakgrunn, og er på denne måten sikret høy teknisk kompetanse. Vår etat begynner å venne seg til stadige endringer, og biltilsynet er ikke minst berørt av dette. Det gjør at personellet er innstilt på omstilling og utvikling.

Kurset som ble arrangert på Evje ble også støttet av politiet,

som er en viktig samarbeidspartner for oss. Vi gjennomførte en totimers utekontroll, som dekket det meste av trafikken i Evjeområdet. I klasserommet etterpå ble enkelte tilfeller drøftet, og vår opptreden ble vurdert. Etter 1. januar håper vi at også denne virksomheten kan være et bidrag i arbeidet for å sikre trafikken på vegene, et av vegvesenets hovedmål.

### Brukerne setter pris på oss

Å skrive ut mangellapper og ilegge gebyrer er ikke den vanlige oppskriften for å skaffe seg gode venner. Ofte har biltilsynets kontrollfolk ubehagelige oppgaver å utføre. Vi vet at personellet gjør en samvittighetsfull jobb også når lover og forskrifter er overtrådt. Det vi var litt usikre på var hva folk som blir stanset mener om jobben vi gjør. Dette har vi nå fått signaler om

Før kurset hadde vi i tre uker gående en brukerundersøkelse. Alle som ble stanset på vegen fikk utlevert et kort med åtte påstander som vi ønsket at de skulle vurdere. Resultatet gir oss et fint utgangspunkt for vår nye arbeidsoppgave. Vi fikk inn nesten 500 svar, og de aller fleste som svarte var positive til å bli stanset av biltilsynet. De mener også at kontrollørene har god teknisk innsikt, og at de behandler "kundene" på en høflig måte.

Resultatene viser noe variasjon for kvinner og menn, og for ulike aldersgrupper. Allikevel er signalene positive. De fleste mener kontrollene på vegen er viktige, og at de vil ta tid til en slik stans. Undersøkelsen gir oss tro på at vi skal klare å håndtere vår nye myndighet på en god måte, selv om en del av svarene sier at vi gjerne kan lære mer om kundebehandling.



## - Snakker bare pris og glemmer kvalitet

**"Sørlandsporten" hadde i 1989 et intervju med hovedtillitsmannen for ansatte i vegarbeidsdriften, medlemmer av Norsk Arbeidsmandsforbund, Paul Løvdal. Ved årsskiftet går Løvdal av med pensjon og overlater vervet som hovedtillitsmann til Jens Magnar Lindland. Vi møtte avtroppende og påtroppende hovedtillitsmann for 139 vegarbeidere i "Kassa", det karakteristiske tilbygget med direkte inngang fra gårdsplassen som har huset tillitsmannskontoret i en årrekke.**

Vi snakket om årene som er gått og tida som kommer. Står Vegvesenet foran et vegskille – og hvordan vil den nye hovedtillitsmannen i tilfelle takle det, var et nærliggende spørsmål, med tanke på at Holler-utvalgets instilling står foran den politiske sluttbehandling.

– Min viktigste jobb som hovedtillitsmann blir å arbeide for at vi får beholde Vegvesenet som etat – og at alle ansatte, fra vegarbeider til vegsjef, behandles likt, sier Lindland.

– Personlig tror jeg ikke Holler-utvalget vil resultere i dramatiske omveltninger for Vegvesenet, innskyter Løvdal – fordi den godeste Kjell Holler har ikke funnet noe grunnleggende galt med Vegvesenet. Så vidt vi vet, sier Holler at Vegvesenet er en meget god bedrift. Holler ønsker imidlertid at vi skal bevise dette ved anbud i konkurranse med private.

– Vi må huske på at Vegvesenet allerede har gått langt i retning av privatisering. Større arbeider lyses ut på anbud, maskin- og lastebilsektoren er nesten hundre prosent privatisert. Summa Sumatra, en stor prosent av vår virksomhet er allerede privatisert.

– Jeg vil våge den påstand at de som tror at privat drift allid er billigere, vil finne ut at gult er like billig, om ikke billigere. Vi må huske på at ingen private firmaer vil gjøre areid som de taper penger på.

Når det er sagt, vil jeg også si at dette med lønnsomhet

snart er trukket så langt at at vi risikerer å ende i grøfta. Det gjelder ikke bare vegvesenet, men også samfunnet i sin alminnelighet. Vi snakker bare om pris, og glemmer helt å tenke på kvalitet. Det kan vi tape på i det lange løp. Se bare på dukkene av OL-maskoten Kristin og Haakon. Vi har et norsk kvalitetsprodukt, men likevel går LOOC ut og kjøper billigutgaver i plast fra utlandet.

– Da vi snakket sammen for fire år siden, var du bekymret over Vegvesenets maskindrift og egendriften. Har du klart å gjøre noe med dette i årene som er gått?

– Skal jeg oppsummere, så må jeg si at det har gått den gale vegen både med maskindrift og egendrift. Men de gode samarbeidsforholdene i etaten er heldigvis uforandret. Vi kan møtes i harde forhandlinger, men i det vi legger pennene vekk, er vi verdens beste venner.

Det er åpne dører over alt med muligheter for uformelle samtaler. Slik kan vi unngå prestisje, og få saklige diskusjoner.

Løvdal har også engasjert seg i politikken og sitter som medlem av fylkestinget og fylkets samferdselsutvalg. Også her har han talt vegarbeidernes sak:

– Kanskje er det i forbindelse med budsjettarbeidet i politiske organer at jeg har hatt størst muligheter for å gjøre noe for mine arbeidskamerater i Vegvesenet.

– Hva er du mest fornøyd med etter snart 20 år som hovedtillitsmann?

– Jeg har allerede nevnt de gode og uformelle samarbeidsforholdene. Skal jeg peke på enkeltsaker, vil jeg først nevne fastlønnssystemet som har overtatt for tidligere tiders akkordlønn.

Mest glad er jeg kanskje for at vår innsats for for å beholde alle vegstasjonene i fylket har gitt positivt resultat. Det kostet



mye arbeid og flere turer til Oslo for å snakke med våre stortingsrepresentater – og samferdsministeren. Statsråden, Kjell Borgen, sa til slutt at jeg måtte få stortingsrepresentant Asbjørn Andersen til å stille et grunnlagt spørsmål i Stortinget, som ministeren besvarte med å åpne for at vegstasjoene, på grunn av de spesielle forholdene i fylket, kunne opprettholdes inntil videre.

Løvdal begynte sitt arbeidsliv som sjømann og hvalfanger etter at han hadde gått ut av folkeskolen. Han reiste flere ganger som hvalfanger til Antarktis, og har seilt i alle farvann rundt Sydpolen.

Når han kom hjem fra hvalfangst, tok han gjerne en tårn på Songe tresliperi.

– En gang ble jeg bedt om å ta tre vakter – og jeg ble i fem år.

Til anleggsbransjen kom Løvdal som tunnelmann hos Furholmen, på Brokkeanlegget.

– Jeg arbeidet på stoff, borte, skaut og kjørte ut.

I 1964 kom han til Vegvesenet som tunnelarbeider og var med på anlegget på Akland der Sørlandsporten ble sprengt ut i 1964.

– Jeg har aldri angret på at jeg begynte i Vegvesenet. Jeg trivdes fra første dag, sier Løvdal, som fortsatte med sprenging av tunneler og annet sprengingsarbeid. Da den første bore-riggen kom til Aust-Agder, fikk han jobben med å betjene den. Han farten fylket rundt med den nye, effektive redskapen, som ellers var stasjonert i fem år på Vestre Dale knuseverk.

Senere ble det utlyst jobb som skytebas ved Akland vedlikeholdsområde. Løvdal fikk jobben og hadde den til han ble hovedtillitsmann på heltid i 1975, en oppgave han har hatt siden.

– Fagforeningsarbeid har vært en naturlig interesse for meg. Med en hovedtillitsmann på heltid i hvert fylke har Vegve-

senet lagt forholdene godt til rette for fagforeningsarbeidet. Mange organisasjoner har misunt oss det.

Hovedtillitsmannen skal ha minst en ukentlig kontordag på Vegkontoret. Hver mandag kan en derfor regne med å treffe tillitsmannen inne. Ellers reiser han så mye som mulig rundt om i distriktet for å oppsøke medlemmene der de arbeider. Når turen går til Setesdal, overnatter han gjerne på vegstasjonene på Evje eller i Valle.

– Jeg prater med folk i middagspausen på brakka, eller i vegkanten. Da jeg begynte som tillitsmann, var vi mest opptatt av lønn og tariff. Nå snakker vi mer om miljø og rent mellommenneskelige forhold. Jeg treffer pensjonister og enker, og er behjelpelig med at de skal få det de har krav på.

– Jeg liker å se på tillitsmannsjobben som en hvilken som helst annen jobb i Vegvesenet, vi er ansatt samme firma og er interessert i at arbeidet skal gå godt.

– Har du noen gode råd å gi din etterfølger?

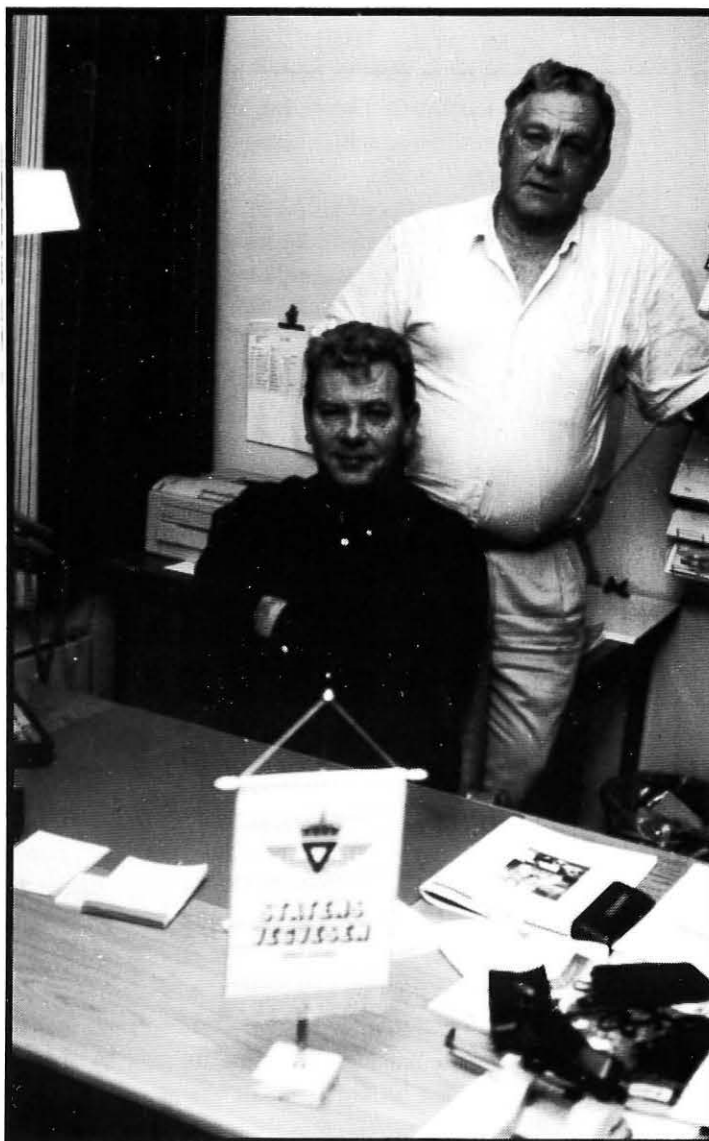
– Det må være å ta vare på de gode samarbeidsforholdene med ledelsen på vegkontoret og med Arbeidsmandsforbundets Agder-avdeling, sier Løvdal, som har full tillit til at Lindland skal klare brasene. Noen hovedtillitsmenn trives ikke i jobben, og slutter etter kort tid. Men de fleste blir i mange år.

Hva er Lindland mest opptatt av?

– Å opprettholde vegstasjonene er viktig. Men vi får nok ikke anledning til å

beholde alle seks for all framtid. Det svenske vegvesenet gjennomførte i år en omorganisering og privatisering som innebar oppsigelse av 7000 mann. Selvsagt håper jeg vi slipper noe liknende her. I de siste årene har hatt en stabil medlemsstokk på omkring 140. I 1980 var vi 196 og i -76 så mange som 264. Nå kan vi kanskje håpe på en viss økning. Det tas inn korttidsansatte. Men bedre hadde det selvsagt vært med faste stillinger. Gledelig er det også at Vegvesenet tar inn lærlinger, sier de to tillitsmennene, og ser med optimisme på framtida for arbeidsmennene i Vegvesenet.

*Jens Magnar Lindland overtar etter Paul Løvdal som hovedtillitsmann for Arbeidsmandsforbundet ved årsskiftet.*



# Norske tradisjoner med lutefisk og rømmegrøt

Når dette skrives har vi bodd i USA i noe over 3 måneder. Vi har nydelig høstvær, snø og vinter lar vente på seg. Selv om vi har hatt noen frostnetter, holder temperaturen seg stort sett på den "riktige" siden av frysepunktet. Vi bor på høyde med Roma, likevel kan vintrene være harde om enn noe kortere enn hjemme.

Da vi kom hit på sensommeren, fikk vi oppleve skikkelig varme. Det som gjorde denne opplevelsen mindre behagelig, var relativ fuktighet på bortimot 100%! Det er ikke rart at alle hus og biler er utstyrt med air-conditioning og at det er utstyr som fjerner fuktigheten i husene! "Fyringsutgiftene" er like

høye om sommeren som om vinteren.

Staten Wisconsin har vel 5 mill. innbyggere. Vi har inntrykk av at de fleste av disse har norske forfedre. Det er derfor lett å være norsk her. I Stoughton, en liten by i nærheten, er det norske butikker med Freias melkesjokolade og Porsgrunn porselen. Vi har også fått vite at de der feirer 17. mai fra torsdag til søndag den helga som er nærmest selve dagen. I feiringen

inngår mange norske tradisjoner bl.a. har de på highschool dyktige unge folkedansere.

Nå i oktober–november serveres lutefisk rundt om i kirkene i de norske samfunnene. Det sies at det på disse tilstillingene serveres rømmegrøt som dessert! Vi har ikke fått med oss noen "lutefisk" og kan ikke innestå for sannheten i den siste påstanden. Den mannlige delen av den norske befolkningen kan være med i noe som kalles Torskeklubben. I denne klubben kommer de sammen til lunsj en gang i måneden og spiser torsk. Damene inviteres med på et møte i februar. Alle de norske studentene i Madison inviteres til novembermøtet.

Madison er en trivelig by på størrelse med Bergen. Oslo er valgt til vennskapsby.

Madison ligger vakkert til mellom to sjøer hvor det er yrende båt- og badeliv om sommeren. Byen domineres av at den er administrasjonssenter for staten og University of Wisconsin, Madison med 40 000 studenter. Dette utgjør de største arbeidsplassene i byen. Arbeidsledigheten er så lav som 2%. Kriminaliteten er liten. Dette og en rekke andre forhold, gjør at byen er kåret som nr. 2 i rekken av byer hvor det er godt å bo. Nr. 1 er en liten by i nabostaten Minnesota.

Skolesystemet her er godt

noe som også er vektlagt i undersøkelsen om hvor det er godt å bo. Våre unger i grunn- og middelskolen, trives og gjør store fremskritt i engelsk. Guttene får støtteundervisning i engelsk og må derfor reise til en skole et stykke fra der vi bor. De blir transportert i egen buss sammen med andre ikke engelsktalende barn. Skoledagen er lang, fra 0750 til 1500.

Matkostnadene her er behagelig lave. Vi har nettopp kjøpt lam til julemiddagen for ca. kr 25,- pr. kg. Vi kan spise en bra middag ute alle 5 for under kr 200,-.

Bensin koster omtrent en fjerdedel av hjemme. Bo- og fyringsutgiftene på den annen side, er høyere.

I disse dager er eiendomsskatten for 1994 vedtatt. Den er satt til nesten 11 % av eiendomstaksten. Med en gjennomsnittlig eiendomsverdi på \$ 97000,- (ca. kr 730 000,-) blir dette et betydelig beløp. Til gjengjeld er salgsskatten (moms) bare på 5,5 %. Inntektsskatten ligger rundt 30 %.

Vi har nettopp opplevd amerikansk Halloween. Det er den perioden før Allehelgensdag hvor mørkets makter har fritt spillerom. Folk pynter opp hus og hager med spøkelses, beinrangler, stråmenn etc. I en hage her var det rigget til en hel kirkegård med gravstener og kors. Utskårne gresskar (pumkins) spiller også en vesentlig rolle i dekorasjonene.

Siste dagen i oktober, er ungenes store dag. Da kler de seg i fantasifulle og gjerne skremmende kostymer. Like etter mørkets frembrudd ringer de på hos naboene med hilsningen "Trick or treat". For å unngå ungenes tricks, deles ut godter i store mengder. Godtene fortæres med stor appetitt de nærmeste dagene. Våre unger opptrådte som terning, vampyr og pirat.

Tidligere i uka var det en

**"Fyringsutgiftene" like høye om sommeren som om vinteren**

Halloweenparade på guttenes skole. Der gikk 600 skolebarn og alle skolens lærere i opptog med sine fantasifulle kostymer. Etterpå var det fest i klasserommene med godter og pumkinpai.

I løpet av den helgen besøkte vi en pumkinfestival i en liten by i Illinois som heter Sycamore. Der ble det arrangert en konkurranse i å skjære ut og arrangere pumkins samt en kjempeparade. Vi har ikke sett så mange musikkkorps samlet på et sted noe sted med et mulig unntak for Oslo 17. mai. Under festivalen ble byens innbyggertall på ca. 10 000 øket til mer enn det ti-dobbelte! Byen hadde virkelig greid å sette seg på kartet på grunnlag av denne festivalen som startet som en liten konkurranse for byens barn for ca. 30 år siden.

Nå nærmer vi oss Thanksgiving. Denne dagen ble innført av de første innvandrerne i 1621 som en kirkelig takkefest for den første grøden. I dag er dette en av de store familiefestene her. Skolene har fri og mange arbeidsplasser stenger. Slekt og venner samles til en tradisjonell kalkunmiddag den fjerde torsdagen i november. Vi skal være med på to slike middager, en hos naboer noe på forskudd og en hos en familie på selve dagen.

Kari og jeg tar begge gradua-tefag på universitetet. Undervisningen holder høy faglig kvalitet og lærerne er dyktige. Opplegget er mye mer strukturert enn hjemme. Det er nærmest møteplikt på forelesningene og karakterene settes delvis på grunnlag av aktiviteten gjennom semesteret bl.a. deltakelse i diskusjonen. Vi er opptatt som gjestestudenter noe som gjør at vi ikke har adgang til å avlegge eksamen. Det gir oss imidlertid mu-

lighet for å ta kurs vi ellers ikke hadde fått tilgang til pga. andre bindinger i opplegget. Vi skal bl.a. delta i 8 lederopplæringskurs av forskjellig art i løpet av året. Hvert av disse kursene varer 2-3 dager. Også disse kursene holder meget høy faglig standard og har stor søkning fra næringslivet.

Jeg oppholder meg en god del i Departement of Transportation (DoT). DoT er en blanding av vårt Samferdselsdepartement og Vegdirektoratet samtidig som en del funksjoner som hos oss utføres på vegkontorene, er samlet her. Foreløpig har jeg konsentrert meg om det som tilsvarende Vegdirektoratets

TK-avdeling. Det som kjennetegner virksomheten er stor grad av sentralisering og automatisering. EDB spiller en sentral rolle i virksomheten. Hele staten er knyttet sammen gjennom sentrale databaser. Bl.a. er regnskapet for avdelingens virksomhet til enhver tid å jour og skrives ut i DoT for oversendelse til "Finans" daglig.

Føreropplæringen og førerprøveavviklingen holder høy standard. En skjønner behovet for dette når en har opplevd hvor mye trafikk som går på vegnettet her. Kjøretilen er vesentlig mykere enn hjemme, likevel krever trafikken nærmere 600 dødsoffer pr. år. Utlignet på utkjørte km er ulykkesstatistikken god.

Avhengigheten av bil er stor. Utenom de mest befolkede områdene er kollektivtilbudet dårlig utbygd. Med de lave bensinprisene er det attraktivt å bruke bil. Et forhold som viser bilavhengigheten, er at førere med inndratt førerkort kan gis begrenset kjøretilatelse. Kjøringen begrenses til nødvendig ar-

beidskjøring samt kjøring til kjøpesentra, kirken etc.

Inntil april 1992, ble det ikke avviklet førerprøver for tungbil her med unntak av skolebussførere. For å greie og gjennomføre det store antallet prøver som måtte avvikles for å møte det føderale kravet om at alle tungbilførere skulle avlegge prøve før denne dato, så en seg nødt til å autorisere private førerprøvesensorer. Dette er en ordning som vil fortsette. De som er med er ansatte i store firma med god egenerfaring som tungbilførere. Før de slipes løs under sterk statlig kontroll, gis de samme opplæring som de offentlige sensorene. Opplæringen består av et intensivt kurs av en ukes varighet. Selve prøvene kjøres på faste ruter og bedømmes etter et standardisert opplegg i likhet med våre klasse B prøver.

Det er ikke krav om bilforsikring i Wisconsin, men den som velger å kjøre uten må kunne dekke utgiftene ved en eventuell skade. Ca. 15 % av kjøretøyene er uten forsikring.

Noen ord om registrering til slutt. Det er i bruk ca. 70 forskjellige bilskilt her i staten! Det kreves et stort system for å holde orden på dette. Det er forståelig nok planer om å redusere utvalget til 2.

Dette var noen smakebiter fra våre inntrykk etter å ha levd her i tre måneder. Våre opplevelser er så mangartede at det ville kunne fylle hele bladet.

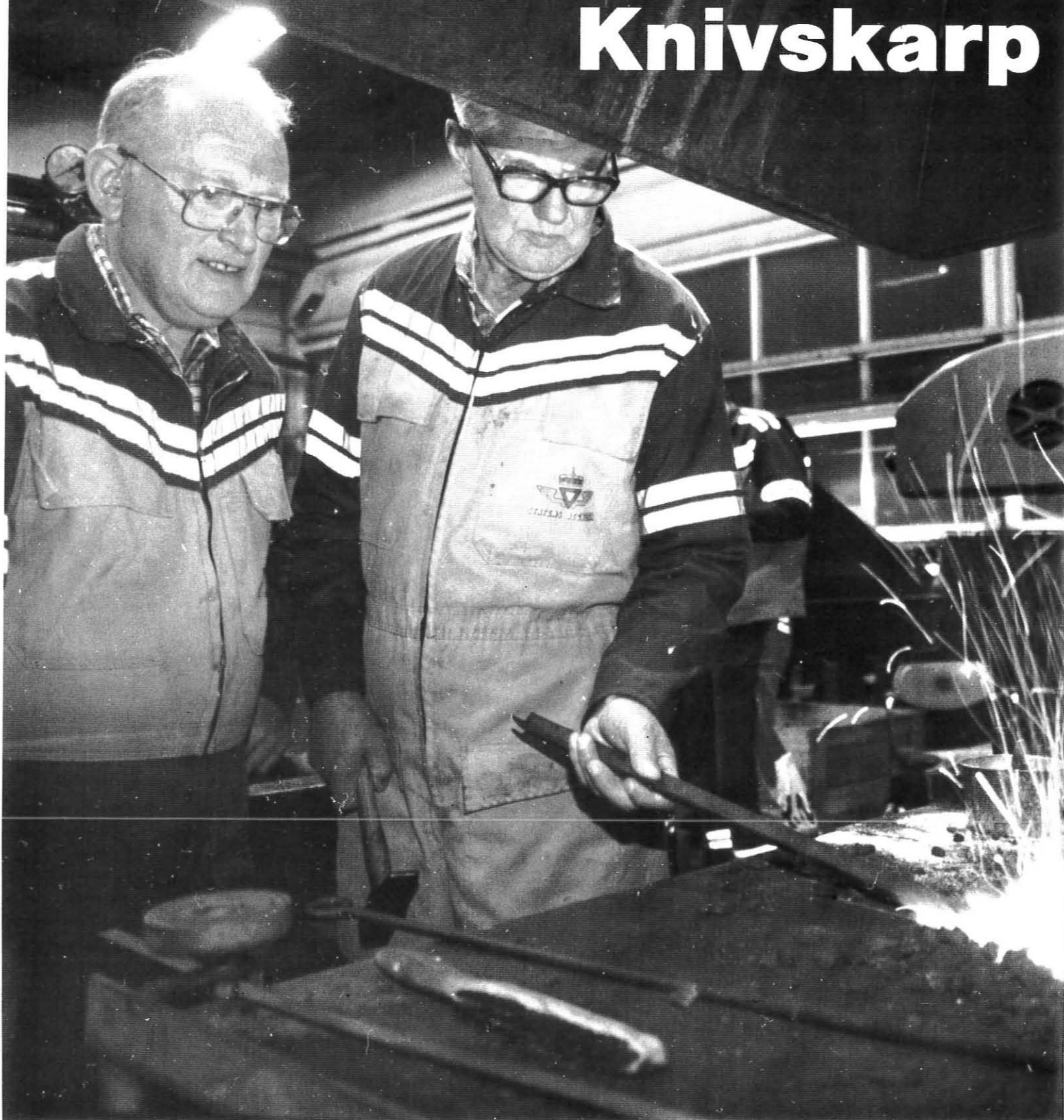
Alle lesere av Sørlandsposten ønskes en riktig god jul og et godt nytt år.

Jens G. Andersen  
5513 Hammersley Road  
Madison  
Wisconsin 53711, USA

**"Halloween" med pumkins - "Thanksgiving" med kalkun**

**Føreropplæringen og førerprøven holder høy standard**

# Knivskarp



**– Interessen for kniver fikk jeg for et års tid siden. Da hadde vi et kurs i knivsmiing med Jens Gjerrestad som leder. Senere var det noen av oss som var med på kurs i skjæring av skaft og slirer i Grimstad, forteller**

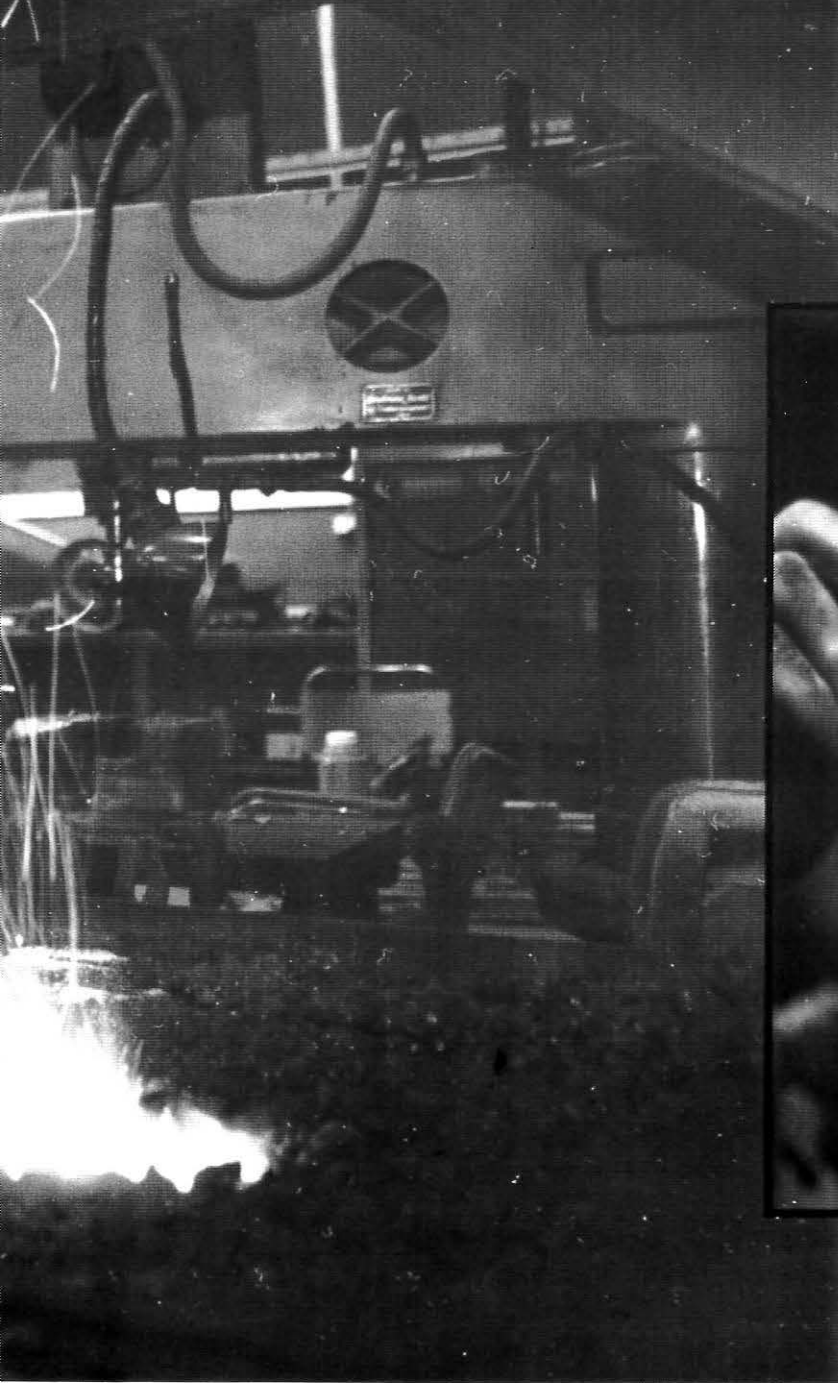
**Nicolay Lyngroth, en av ildsjelene i hobbyklubben som annenhver torsdag samles i verkstedet på Maskinavdelingen.**

Foreløpig er aktiviteten begrenset til knivmakerkusten. Begrenset er kanskje ikke det

rette ordet; knivmakeren må beherske det meste, fra sveising av stål og jern, smiing til knivblad og tange får den rette form, skjæring av slire med det rette rosemønster, og utforming av skaft i edelt tre.

Oppslutningen om klubben varierer – opp til 15–16 har sam-

# hobby



let seg rundt esse og ambolt og i kantina, der arbeidet med slirene pågår.

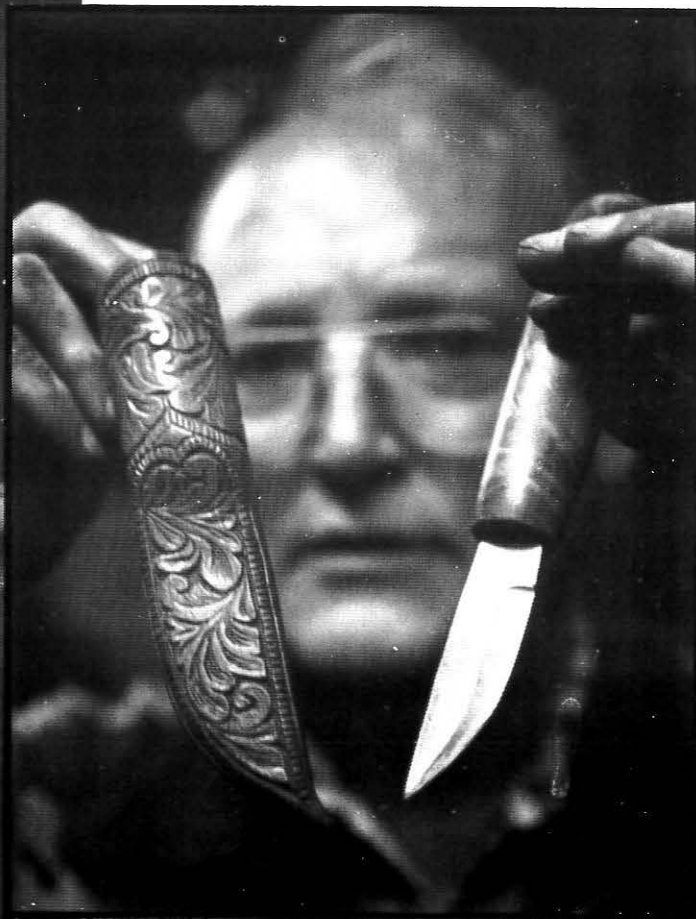
Tor Rolf Rasmussen og Bjørg Henriksen var sammen med Nicolay om initiativet til klubben. Det første møtet var på vårparten i år. Klubben er åpen for alle ansatte og alle pensjonister. Fle-

re av pensjonistene er allerede med, men flere ønskes, sier Rasmussen.

– Jeg har hatt kniver som hobby i 20 år, forteller Olav Nygård, tidligere vegmester i Valle, nå pensjonist. Han kan vise fram en pappeske med minst 50 flotte tollekniver, bl.a. flere ver-

difulle Romunstad-kniver.

– Tollekniven var et et daglig arbeidsredskap i min tid i Vegvesenet. Under stikkingsarbeid spikket vi fliser som ble brukt til å angi høyden. I årenes løp har jeg spikket kilometervis med fliser. Da gjaldt det å ha gode kniver, dvs. kniver som holdt betet lenge etter at den var skikkelig oppsatt. Dette har med herdingen av stålet å gjøre. Det er her Romundstadknivene er så enestående. Et par riktig velbrukte kniver, med bare en



smal stripe av et knivblad igjen etter å ha blitt slipt utallige ganger, forteller om mange arbeidsøkter på veggen.

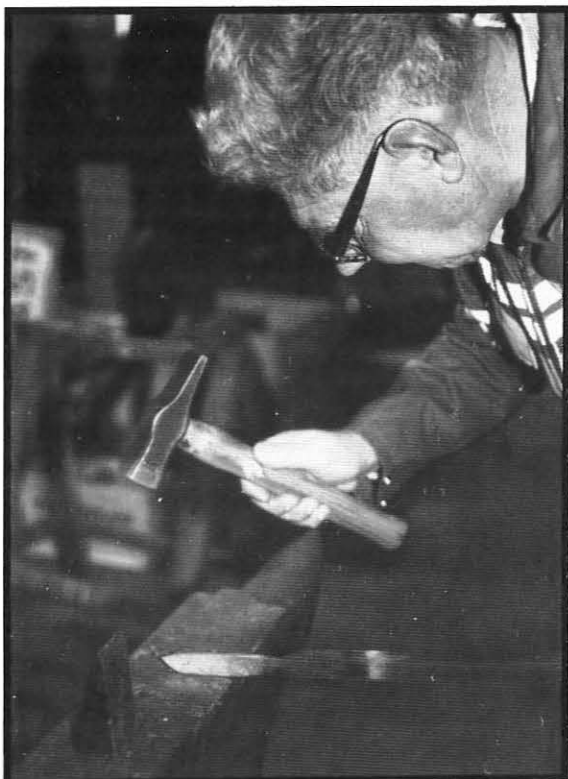
– Jeg har også vært interessert i smiing, og jeg har sett på knivsmeder i arbeid flere ganger, men aldri våget meg på egenhånd. Derfor var det fint å få sjansen til å prøve her under kyndig veiledning. Det er morsomt med noe du har laget selv fra begynnelse til slutt. Dessuten er det trivelige kvelder sammen med kjente. Selv om vi areider iherdig med knivene, tar vi oss



også tid til en kaffekopp og en prat.

- Mange vegfolk deler interessen for kniver. Du må begynne med jern og stål om du skal ha en kniv av det gamle slaget, forklarer Lyngroth, som er smed av fag, og arbeidet som smed i Vegvesenet før han begynte i

**Av Ottar Johansen**



ekspedisjonen på vegkontoret.

Stålet sveises sammen med jern på begge sider. Deretter får hammeren ambolten til å syng mens knivemnet med jevne mellomrom varmes rødgldende i essen slik at det kan la seg forme under hammeren.

Formen finpusses på slipe-maskinen, deretter kommer de gamle knivsmedenes hemmeligheter, herding og lønning, for å få den ideelle balanse mellom hardhet og seighet i stålet.

- Tidligere var dette smedens arbeidshemmeligheter som han ikke røpet for noen, sier Lyngroth. Nå kan vi lese oss til det meste i bøker. Inger Tragethon, som vi i høst kunne se i fjernsynet, har nylig utgitt en god knivbok.

Skaft og slirer er et kapittel for seg. Knivene kan utstyres som enkle areidskniver eller som staskniver med sølbveslag og kunstferdige utskjæringer.

Det kan ta lang tid å lage en fin slire. Skaftet er gjerne litt enklere, men også her kreves nøyaktighet. Materialene er selvsagt helt avgjørende for at skaftet skal bli pent. Bjørk, særlig

bjørkeknuter, flammebjørk og såkalte risknuter, knuter med små kvister som gir fine prikker i veden, er blant det mest populære. Ask, lønn, kirsebær og epletre m.m. kan også gi fine skaft. Riktig pussing og lakkering er avgjørende for at resultatet skal bli godt.

- Jeg har vel laget omtrent 20 kniver siden jeg begynte, sier Lyngroth, mere rekker jeg ikke. Jeg samler ikke på kniver. De fleste gir jeg bort og noen selger jeg. Nå går jeg snart av med pensjon og da er det nok fare for at jeg kommer til å drive mer med kniver.

Når en først er bitt av basillen, er det ikke så lett å stanse. En stor fordel er det jo at mesteparten av arbeidet kan gjøres ved kjøkkenbordet - det skal ikke stort verktøy til heller, om en ser bort fra selve smiingen, som krever esse og ambolt.

Hittil har hobbyklubben mest drevet med knivmakeri. Det er også interesse for treskjæring, snekring m.m. og den uformelle ledelsen i klubben håper at det også skal la seg gjøre å få disponere lokaler til dette.

# Hvorfor er Vegvesenet en mannsdominert arbeidsplass?

**Hvilke hindre er det for reell likestilling i Statens Vegvesen i Aust-Agder? Likestillingsutvalget ønsket å undersøke dette og sendte et spørreskjema til avdelings- og seksjonsledere, vegmestere og organisasjonene. Det er kommet inn 20 svar (av 33 mulige).**

Svarene fordeler seg som følger:

**Spørsmål 1: Mener du at mangel på likestilling er et problem hos oss?**

Svar:  
13 Nei (uten flere kommentarer)  
2 Et lite problem  
5 Ja, et problem at vi har så få kvinner i teknisk sektor.

Kommentarer:  
– Kvinner selv ønsker i mange tilfeller ikke å komme inn i jobber med for mye ansvar (ubehagelig), dette signaliserer liten selvtillit.  
– Likestilling er ikke noe problem hos oss i dag, men det kan bli det når kvinner virkelig begynner å avansere i systemet på

grunn av at de er kvinner. (Er det noen som har misoppfattet hva moderat kjønnskvotering er, tro?)

**Spørsmål 2: Hvilke hindringer for likestilling mener du eventuelt finnes i vegvesenet?**

Svar:  
9 Finnes ingen hindringer  
11 Nevner forskjellige årsaker som:  
– Fysiske forskjeller (nivå 4)  
– Liten tilgang på kvalifisert arbeidskraft  
– Hindringene er ikke på arbeidsplassen, men i hjemmene, der de har mer ansvar enn menn. De har derfor lite overskudd til tunge oppgaver eller lederoppgaver.  
– Tradisjonelle utdanningsmønstre

**Spørsmål 3: Hva er årsaken til at vår etat er så mannsdominert?**

Svar:  
20 (samtlige) Tradisjoner og rolleoppfattelse

Andre årsaker:  
– Ikke utbygd system for etterutdanning  
– Mangel på markedsføring som sikrer utvalg av søkere  
– Det legges ikke nok vekt på det faktum at etaten trenger kvinner i alle stillingsgrupper for å bevare sin troverdighet

**Spørsmål 4: Mener du kvinner og menn har lik mulighet til å påvirke sin egen rolleutvikling?**

Svar:  
15 Ja  
1 Vet ikke  
4 Nei (kvinner har større mulighet)

**Spørsmål 5: Eventuelt andre synspunkter og ideer til tiltak som vil bedre likestillingen i vegvesenet?**

Svar:  
Det var få kommentarer her, men enkelte synspunkter gikk på at det er opp til den enkelte selv å påvirke denne prosessen.

Dessuten fikk utvalget et råd: Ikke overdriv!

## Trine Conradi ny leder for likestillingsutvalget

**Biltilsynssjef Jens G. Andersen har vært leder av Likestillingsutvalget fra det ble opprettet i 1991 og frem til mai i år. Personalkonsulent Trine Conradi ble da valgt til ny leder, samtidig som anleggssjef Kjell Birkeland gikk inn som nytt medlem av utvalget.**

Som varamedlem for Bjørg Ljøstad, som for tiden går på skole, ble Jens M. Lindland valgt. Utvalgets sammensetning er da:

Fra ledelsen:  
Trine Conradi (leder), Øystein Lien, Kjell Birkeland, Anne Sofie Samuelsen (vara)  
Fra hovedsammenslutningene:  
Aud Lisbet Jørgensen (YS), Inger Jørgensen (vara), Øystein Tobiassen (AF), Nils M. Rakvåg (vara), Ole Selås (kartellet), Jens M. Lindland (vara)  
Utvalget har i 1993 gjennomført en kartlegging av hindre for reell likestilling i etaten. Spørreskjema ble sendt avdelings- og seksjonsledere, vegmestere og organisasjo-

nene. Kartleggingen er omtalt ovenfor.  
Handlingsplan for likestilling 1994-97 er nå under utarbeidelse og vil være klar i februar 1994.

### **KVINNENE KOMMER**

Vi har fått vår første kvinnelige oppsynsmann i fast stilling ved anleggsavdelingen. I tillegg er det tilsatt tre kvinner i engasjement, to ingeniører på planavdelingen og en tunnelkontrollør på anleggsavdelingen.

# Nye E-18-kryss i Grimstad



**E**nnå må det folk til for å bygge veger. Det ble klart da vi skulle samle anleggsgjengen ved Øygardsdalen og Frivold i Grimstad til gruppebilde. 16 mann stilte opp – av disse har 14 fulgt anlegget mesteparten av anleggstida på et år.

– Det er sjeden vi har så mange egne folk på et anlegg, sier oppsynsmann Eldar Setekleiv. Da Sørlandsporten var på besøk i november, var det vegarbeidere, en mur/snekkergjeng fra anleggsavdelingen og to mann fra skiltavdelingen på Mørlandsmoen.

I tillegg har det vært innleide folk og maskiner: fem grave-maskiner og et tilsvarende antall lastebiler. Knut Ovelands tørrmurer i naturstein ble behørig

omtalt i siste nummer av Sørlandsporten. De er senere også presentert i fjernsynet. Tre mann har arbeidet med disse.

Torgeir Ovelands folk har

lagt kantstein i granitt, og gartnerfirmaet E 18 hagesenter i Lillesand har utført beplantning. Vegvesenets gravemaskin og dumper har også vært i bruk på anlegget.

– Anlegget er i rute både når det gjelder framdrift og økonomi. Vi regner med å slutte av ved juletid – om vi ikke får uvanlig dårlig vær – og budsjettet på 27,4 mill. kr. vil holde, sier Setekleiv.

Det som gjensto da vi var på besøk, var mest finpuss av detaljer. Først når våren kommer og



**BILDET:** Ennå må det folk til å bygge veger. Nils Olav Karlsen, Jan Henrik Stene, Trond Heia, Stig Ommundsen, Jørgen Hushovd, Oddbjørn Osmundsen, Arnfinn Andersen, Arne Vallheim, Svein Hansen, Gudmund Jansen, Trygve Senumstad, Eldar Sætekleiv, Sverre Gullesen, Arild Solvang, Olav Evensen og Ole N. Rydningen har alle vært med på anleggsarbeidene vest for Grimstad.



gress, blomster og trær spirer, vil anlegget framstå i all sin prakt.

Det er satsset mye på miljø – utiftene til grøntanlegg utgjør ca. 1,5 mill. Største utgiftspost er asfaltering. Det er lagt i alt ca. 8000 tonn asfalt til en kostnad av 2,8 mill kr. I tillegg er det lagt bærelag for en mill kr.

Utvidelse av brua på E 18 har kostet en million. Sprenging av fjell har også kostet en million, mens flytting av løsmasser er kommet på 1,5 mill. En million er også gått til bygging av

støyskjermer, mens skilling og belysning må bokføres med snaut 1,5 mill. Det er bygd murer for ca. en million.

– Natursteinsmurene er velkjent. Det bør nevnes at oppsynsmann Jørgen Hushovd og hans murergjeng har bevist at også Vegvesenet kan bygge pene murer, sier Sætekleiv.

Like vest for brua er det bygd en høy betongmur som har fått en overflate i et spesielt mønster. Dette er oppnådd ved at det legges spesielle plastformer, "matriser" i forskalingen. I

tillegg er det blandet mørkt fargestoff i sementen for å gjøre fargen bedre tilpasset omgivelsene.

Kostnadene er ca. 18 pst høyere enn vanlig betongmur, forteller oppsynsmann Hushovd.

Blant de mange som står ansvarlig for anlegget er anleggsbestyrer Eivind Johansen. Planleggingen er utført av Frode Seiersnes, Harald Tobiassen og Øystein Tobiassen. mens Åvald Bakken har hatt overoppsynet med bruarbeidene.

**.Som sikkert de fleste har fått med seg har Vegdirektoratet satt i gang en kampanje hvor de oppfordrer de som kan til å kjøre piggfritt.**

**■ Uansvarlig, hevder enkelte. Her legges det ned millioner av kroner fra Statens vegvesen og andre i forebyggende trafikksikkerhet osv og så går vegvesenet hen og oppfordrer folk til å kjøre uten piggdekk vinterstid.**

**■ Veldig bra, sier andre. Dersom en f.eks. kan halvere bruken av piggdekk vil det spare miljøet for masse støv og andre ting samtidig som etaten sparer flere hundre millioner i redusert vedlikehold.**

**■ Enormt viktig, vil andre hevde. Dette er med på å bevistgjøre den enkelte sjåfør på at det ikke bare er dekkene som avgjør hvorvidt du kommer opp bakken eller kjører utfor veien.**

# KJØR PIGGFRI - NÅR DU KAN

**Av Inger  
Sigridnes**

I tillegg til dekkene er det nemlig både bilen, føreforhold og sist men ikke minst føreren som avgjør hvordan det går når glatta setter inn.

Herregud, se testene, piggdekkene har halvparten så lang bremselengde på is, sier noen.

Ja, men hvor ofte er du på glattisen da?, spør andre igjen.

Og slik har diskusjonen gått både i og utenfor etaten vår. Noen har valgt å kjøpe piggfrie dekk, mens andre har valgt piggdekk. Noen kjører på gamle piggdekk og er veldig raske til å forklare at de jo må slite disse ut først, men da skal de også kjøpe piggfrie. Og andre har valgt piggdekk, uten at de ønsker å snakke for høyt om det (jeg tilhører den gruppen).

For noen mener at der hvor de bor er det umulig å kjøre piggfritt for der er snø og ordentlig vinter, mens andre hevder at da er det jo først fint å ha piggfritt, i motsetning til å bo/kjøre ved kysten, for der skifter det stadig.

Joda, vi har vel hørt de forskjellige forklaringene og begrunnelsene på hvorfor folk har valgt som de har gjort, alle sammen, uten at noen har kunne "bevise" at de har rett.

Og direkte uhørt mente mange det var da Gjerstad, Skageseth og Fløystad gikk ut i avisen og var uenige om hvorvidt piggfrie dekk var tingen eller ikke.

La meg minne om et par ting, Statens vegvesen har IKKE oppfordret alle mann til å gå over til piggfri kjøring vinterstid. De har sagt; KJØR PIGGFRI NÅR DU KAN.

Det er en vesentlig forskjell, det.

For kampanjen legger opp til at den enkelte må vurdere dette selv. Og det understreket vår trio på en fin måte da de i avisen innrømmet at de ikke var helt enige. Det ville da også være ille om det ikke var lov til å ha ulike oppfatninger og legge vekt på ulike ting, selv i statens vegvesen.

Det er jo nettopp det kampanjen vår legger opp til; egen vurdering.

Hadde vi derimot kjørt en kampanje der vi mente å ha et dokumentert fasitsvar ville det selvsagt stilt seg annerledes, men slik er det altså ikke i denne saken.

Men hva er så best?

Nei, si det. Det finnes nok ikke noe generelt fasitsvar på dette. For enkelte er svaret piggfritt og for andre er svaret piggdekk. Og det må da være greit.

Selv vet jeg med meg selv at jeg ikke er noen "super-sjåfør" på glatta, og derfor er jeg også ofte usikker. Og som kvinnfolk flest kan jeg (glatt) innrømme det.

Det gjør meg ingenting å få en "sladd" på bilen, den retter jeg som regel fint. Men skal jeg f.eks. kjøre opp en bratt bakke er jeg nærmest hysterisk for å begynne å skli bakover uten kontroll. Piggdekkene gir meg en trygghet jeg gjerne vil ha. Kanskje er den tryggheten falsk, men likefullt er den der.

Jeg må jo imidlertid innrømme at jeg kjører med piggdekk fordi jeg tror de er bedre. For jeg har jo (som de fleste andre med piggdekk) aldri prøvd å kjøre med piggfrie dekk.

På den andre siden må jeg også innrømme at jeg synes det er litt flaut at jeg ikke er villig til å ta noen enkle forholdsregler slik at også jeg kunne kjørt piggfritt og dermed bidratt til et bedre miljø med mindre pengeforbruk.

Men hadde jeg vurdert meg selv som en flink sjåfør (slik jeg gjorde da jeg var 18 og moret meg med å sladde rundt i Åmli vinterstid) og hatt selvtillit i forhold til egne kjøreferdigheter hadde jeg kanskje valgt annerledes. Kanskje.

Men det var jo litt artig å se da snøen og glatta kom i uke 47, for hva skjedde da?

Bakken opp til vegkontoret er jo en hard nøtt vinterstid og det var den da også for enkelte den uken. Mens kaoset var bortimot totalt i bakken stod andre (som hadde kommet opp) i vinduene og lo. Og såpass skjønte da selv jeg at det var ikke så rent lite prestisje ute og gikk i den den bakken mandag. Det var liksom flaut å gi seg, en skulle helst komme opp, ja.

Og mange prøvde da også gang på gang, selv med piggdekk. Andre kjørte rett opp, med og uten piggdekk.

Men noen måtte bite i det sure eple og gi seg. Til og med mannfolk. Med piggdekk.

Noen prøvde aldri engang. De kjørte rett ut på parkeringsplassen ved kaia og gikk opp.

Og de som var voksne nok til å gjøre det, beundrer jeg egentlig mest.

Kanskje er det slik kampanjen sier; at det er summen av flere ting som avgjør hvorvidt det er hensiktsmessig med piggdekk eller ikke.

Kanskje er det endog med dekkvalg som det er med mange andre ting i trafikken, det meste kommer an på førerens ferdigheter og holdninger.

## Med eller uten pigg - og hvorfor

### **Paal O. Sodefjed** **Trygg Trafikk – sekretær**

Jeg kjører piggfritt fordi at med våre kjøreforhold er det best.

I 80% av kjøringen er det også det sikreste.

Friksjonsdekk hjelper meg også til en mer bevisst kjøring fordi en da må legge om kjøringen noe. Videre er det langt mer miljøvennlig, gir mindre vegslitasje og jeg slipper å høre på "ulingen" som kommer fra piggdekk.

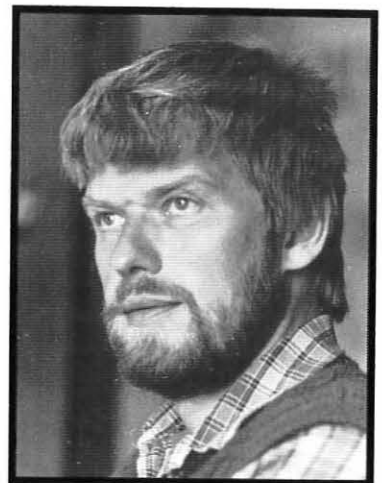


### **Harbo Colbjørnsen** **Fung. vegsjef**

Jeg kjører med piggdekk av fremkomlighetshensyn. Adkomsten både til vegkontoret og mitt hjem gjør det mest hensiktsmessig med piggdekk. Men hadde det ikke vært for disse bakken hadde jeg vurdert å kjøpe piggfrie dekk.

### **Torbjørn Mykland** **Eiendomssjef**

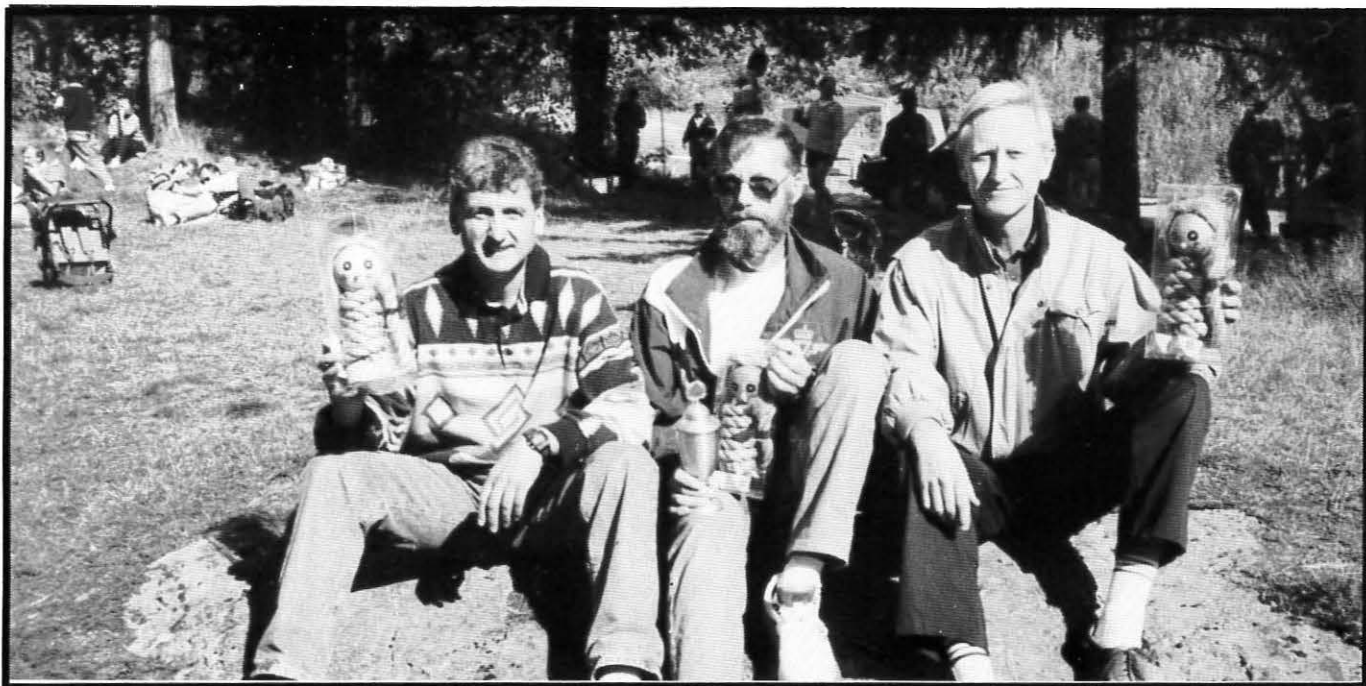
Jeg pendler fra Mykland hver dag og det er 9 mil. Jeg har derfor valgt piggfrie dekk både av idealisme mht miljøvennligheten og kjørekonforten mht støynivået. Det er kanskje 3-4 dager i året hvor det er spesielt glatt, men da må en være litt ekstra forsiktig uansett. Men jeg har kjøpt meg hurtigkjetting, forøvrig har jeg bare brukt den en gang på 3 år.



### **Ingeborg Vehus** **Arkivleder**

Jeg kjøpte piggdekk. Har aldri prøvd piggfrie dekk så da ville jeg ikke kjøpe det og risikert å angret. Hvis alle skal kjøre piggfritt blir det jo såpeglatt, de som kjører piggfritt skal være glade for at det er noen med piggdekk som kan "røske" litt opp i vegbanen for dem. Hadde jeg kjørt piggfritt og f.eks. kjørt på et menneske ville jeg bebreidet meg resten av livet og lurt på om det hadde skjedd dersom jeg hadde hatt piggdekk.





Vinnerlaget, Wilfred Ånonsen, Knut Hagelia og Ragnar Fremmerlid tar seg en velfortjent pust i bakken etter topp innsats i stafetten.

## Gull i stafett, medaljedryss i individuelt både for herrer og damer

**VegMesterskapet i orientering var i år lagt til Drammensmarka øst, med Buskerud vegkontor som arrangør. Bymarka her er kjent både for sin Spiraltopp og sitt flotte turterreng.**

Det var en forventningsfull gjeng som tidlig en lørdag morgen midt i september la på veg innover, langt bort fra hjemlig busk og kratt. Et hundretalls vegfolk skulle senere denne ettermiddagen utfordre hverandre med kart og kompass i kampen om etatens hederspriser. "Skogsrallare" fra hele landet var møtt fram, rogalendinger som finnmarkinger, og blant alle kara fant vi en ti – femten spreke møyer.

Høyt oppe i åsen, med utsikt over byen, ble det i krevende løyper og et fantastisk terreng utkjempet mange harde dueller.

Og før dagen var omme kunne vi smykke oss med medaljer i alle valører. I år hadde vi ingen deltagere i "ungdomsklassen" 17 – 34 år, men i den "nesten voksne" klasse 35 – 44, forsvarte Finn Ole Jørgensen sølvmedaljen fra ifjor. Wilfred Ånonsen er blitt en gammel mann siden sist, og fikk i år lov til å delta sammen med de "voksne". En slik anledning lot han ikke gå fra seg og var ubeskjeden nok til å stikke av med seieren og dermed VegMester tittelen. Det var imidlertid flere veteraner som gjorde sine saker bra. Ragnar Fremmerlid sørget for at bronsemedaljen også havnet i våre rekker, mens Finn Ole Honnemyr la beslag på en fin 8. plass. Vår stafettspecialist Knut Hagelia måtte denne gang nøye seg med en 17. plass, men denne karen trives jo bedre i harde etappe oppgjør – mann mot

mann. Disse egenskaper var avgjørende da UK senere satte han opp som ankermann på morgendagens stafettlag, et taktisk trekk som senere skulle vise seg å falle heldig ut.

**I den "voksne" dameklassen gjorde våre skogsmøyer det meget bra. "Junior" Trine Conradt snappet sølvmedaljen foran senior Aina Frankson. Disse jentene kan sine saker, også i skogen!**

Etter endt kappestrid, vendte imidlertid flere av "våre" nesa hjemover. Noen for å feire, andre for å trene, men tre av oss ble igjen i byen. Det var snakk om et nytt oppgjør i skogen dagen etter, så "gutta" søkte ly for natten på stedets krypinn Quality Ambassadeur Hotel. Her hadde vertskapet stelt til fest for de tilreisende som hygget seg og la skumle planer for morgendagen. Ragnar ble i løpet av natten utpekt til å ta seg av startetappen, her gjaldt det å ta kommandoen i feltet. Et lite forsprang allerede fra start hadde heller ikke vært å forakte.

Det begynte bra på søndag, bare en løper var foran oss inne

til første vekslings, og vedkommende tilhørte heldigvis ikke det "farligste" laget. Vestfoldingene derimot, var skumle, men heldigvis et par minutter bak allerede. De hadde en løper på siste etappe som dagen før hadde blandet seg inn i medaljestriden og virkelig satt seg i respekt, da med 8 minutters margin til vår "stafettspecialist". Vi hadde også lagt merke til at vestfoldingene hadde tatt "tidlig kvelden" på lørdag, mens hele laget vårt deltok i gildet, og alt som det førte med seg.

Etter vekslings nevnte Ragnar at løypa var usedvanlig lett i dag, det var bare å løpe all en orket "med hue under armen". For vår neste mann hørtes dette betryggende ut, han liker seg best jo enklere alt er. Det var nok mye av den grunn at vi etter neste vekslings faktisk hadde styrket vår posisjon, det skulle nå gå fem minutter før neste løper dukket opp, og det var sogar ikke vestfoldingen. Klokka tikka og gikk, vi ventet fortsatt på vår "argeste" konkurrent, over åtte minutter gikk det før de endelig dukket opp.

Nå får vi bare håpe at Knut klarer å holde denne vestfoldingen unna livet. Etterhvert viser det seg at han gjør dette mer enn spennende for oss, en rask titt på klokka forteller at han burde ha vært her nå. Minuttene går, spenningen stiger mer enn vi egentlig setter pris på. Stafett er stafett.

Endelig, Knut blir meldt, alene i skogen. Det var en sliten, men lykkelig gjersdøl som nå kunne løpe inn til seier, virkelig glad for at han akkurat i dag slapp denne kampen – mann mot mann.

**Knut holdt alle konkurrentene bak seg, til sine lagkameraters store begeistring. Akkurat nå er vi alle glade for at det er et helt år til neste gang, et helt år som VEGMESTRE.**

ref.

## ■ Aust-Agder stiller med 17 mann til vinter – OL

■ **Statens vegvesen Aust-Agder stiller med en veltrimmet og rutinert tropp til vinterlekene på Lillehammer i februar. Arrangementet av OL vil sterkt prege arbeidssituasjonen i Statens vegvesen, og det har over lang tid vært arbeidet hardt for at etaten skal klare sin del av oppgaven: Som er å legge forholdene best mulig til rette for de som skal frem på våre vegger!**

■ For at dette skal være mulig, har Statens vegvesen Hedmark, som er hovedansvarlig for opplegget, fått nødvendig hjelp fra fylkene Vestfold, Telemark, Aust-Agder og Hordaland. Disse fylkene har sagt seg villige til å stille med nødvendig mannskap og materiell.

■ Hele 17 maskinførere fra Aust-Agder vil bli å finne på vegene rundt Lillehammer under vinterlekene. Med "på lasset" har de maskiner som skal betjenes av følgende maskinførere:

■ **Saltbil 510-01 Scandia R 112, rute E 6 Akersvika-Pellervika, 18 km.:**

■ Jon Furre, Cay Hausland, Mangfred Nygård, Leif Sveen, Frank Bråten, Per Øyvind Olsen, Kay Fjell, Jan Hilding Valle.

■ **Saltbil 510-13 Mercedes, rute rv 213 Pellervika-Moelv 15 km.:**

■ Cay Hovstad, Edvin Kristiansen, Olav Osa, Finn Stoveland.

■ **Veghøvel 520-02 Caterpillar: Rute fv 19, 22, 24, rv 416 Kvernslua-Moelv-**

■ Ola Sveen.

■ **Vaskebil 512-02 Mercedes 811 D:**

■ Knut B. Hommefoss, Torleiv Haugen (res.)

■ **TRENINGSSAMLING**

■ Som seg hør og bør ved deltagelse i store idrettsarrangementer skal det avholdes tre-

ningssamlinger for de aktuelle deltagerne.

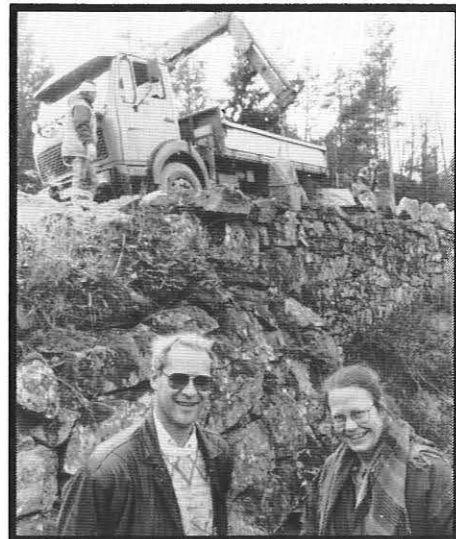
En av disse foregikk på Hamar fra mandag 22. november. Her ble de mange deltagerne bl.a. vist rundt på de ulike idrettsarenaene og gjort kjent med steder og forhold der de skal arbeide under OL-avviklingen.

Full beredskap skal innføres fra søndag 7. februar, og fremmøte for beredskapsstyrken blir i god tid før dette. En regner ikke med å være ferdig med jobben før i månedskiftet februar/mars, slik at oppholdet totalt blir på ca. 4 uker.

**MULIGHETER TIL Å SE ARRANGEMENTER**

Maskininstruktør Jostein Bø ved Statens vegvesen Hedmark, som har vært saksbehandler under tilretteleggelsen, opplyser på vår henvendelse at de ser positivt på mulighetene for mannskapene til å overvære enkelte av OL-arrangementene under oppholdet, avhengig av tilgjengelige billetter og skiftordning. Det vil selvsagt også bli anledning til å bytte skift maskinførerne i mellom der dette skulle bli aktuelt. I det hele tatt gir Jostein Bø inntrykk av at mannskapene skal bli tatt godt vare på.

Innkvarteringen blir i campingvogner, brakker og privat. Avtalene som er inngått med private, er hos folk som er ansatt i Statens vegvesen. Der får de som bor sammen benytte hele huset, og det er tatt hensyn til avstand til det arbeidsstedet hver enkelt har fått tildelt.



ske Hovedvei, kunne vi lese på mer utfyllende skilt ved inngangen til Vestlandske Hovedvei noen hundre meter lenger borte. Der møtte vi også et mannsterkt reportasjelag fra Fædrelandsvennen. Vi utvekslet noen enkle morsomheter før vi satte kursen hjemover.

Vegen var ganske enkelt nedsnødd, hesteskysser og musikkoprs hadde meldt avbud og dermed var det ikke så mye igjen av åpningsfesten. Avlysningen ble besluttet lørdag kveld.

Etter planen skulle OL-fakkelf stafetten gå over Vestlandske Hovedvei. Men også dette ble avlyst på grunn av snøen. Åpningen av vegen er utsatt til våren. I mellomtida får våre lesere nøye seg med noen bilder fra tidligere i høst, før snøen fallt. Vi ser Eineid bru og lederen for Økomuseum Skagerrak og Vegvesenets ansvarlige for veghistorie, John Einar Myhren, samt et talende bilde av situasjonen på den planlagte åpningsdagen.

## Åpning avlyst

**Sørlandsporten vil gjerne ha en skikkelig vegåpning i hveret nummer. Siden det i år ikke var planlagt åpning av en ny veg, hadde vi valgt å satse på åpning av en gammel veg, den restaurerte delen av Vestlandske Hovedvei mellom Grimstad og Lillesand.**

**Av Ottar Johansen**

Åpningen var først planlagt til 7. november, men arbeidene ble ikke ferdig tids nok. Datoen ble utsatt til 21. november og et stort og flott program planlagt.

Sørlandsporten var på hugget. Etter festlige lørdagslag i henholdsvis Oslo og Kristiansand startet to medarbeidere grytidlig søndag morgen for å nå fram til begivenheten i tide.

Medarbeideren som kom øst-

fra, møtte snøstormen ved Porsgrunn. Siden ble det bare verre. Ved Landvik kirke fikk vi første varsel; AVLYST kunne vi kort og godt lese på en plakat. Hva var avlyst? Åpning av Vestland-



## NYE NAVN



### STONE STRAUME

Oppsyns"mann" i fast stilling. F. 30.10.68 i Valle i Setesdalen. Utdannet ved AID i Grimstad, hvor hun tok bygg- og anleggslinjen.

Har tidligere arbeidet som oppmålingsassistent i Valle Kommune og nå sist som oppmålingsingeniør ved ANKO i Stavanger.



### TOR ÅGE SMALÅS

Også nyansatt oppsynsmann i fast stilling. F. 26.09.64 i Namdal i Nord-Trøndelag. Utdannet ved AID i Grimstad, hvor også han tok bygg- og anleggslinjen. Gikk forøvrig sammen med Tone Straume.

Har i 5 år hatt div. arbeid innenfor bygg- og anlegg. Kom nå sist fra Norwegian Contractors, hvor han arbeidet som senior oppmålingsingeniør.



### KJELL S. BIRKELAND

EDB-leder i fast stilling. F. 14.11.64 i Konsmo i Vest-Agder. Utdannet ved Høyskolen for Informasjonsteknologi, teknisk retning.

Har arbeidet i Norges Bank, hvor han nå sist var leder for nettverksgruppen. Har arbeidet mye med opplæring og har i tillegg undervist på EDB-skolen på kveldstid i flere år.

### PER QVALBEN

Har fått vikariat (etter Harald Tobiassen) som ingeniør frem til august -94. F 01.10.65 i Høvåg ved Kristiansand.

Har fagbrevet i tømmerfaget og arbeidet som tømmer i flere år før han utdannet seg ved AID i Grimstad, bygg- og miljøteknisk linje. Her fikk han sitt avgangspapir våren -93.

## "Gårdbruker" runder 60

Nå har gårdbrukeren Tjøstolv Jørgensen passert de 60. Vi feiret dagen på Skarpnes med kaffe og bløtkake. Fløystad holdt tale og Tjøstolv fikk gavekort fra Vegvesenet. Fra arbeidskameratene fikk han blomster og to fine haner. På bildet ser vi (om trykken er nådig) den stolte gårdbruker med de to hanene. Tor Rolf Rasmussen





## Hvit jul i år?

Drømmer vegfolk om en hvit jul? Det er vel så ymse. I år kunne vi i hvert fall starte treningen i snømaking i god tid før høytiden. Allerede siste helg i november kom det en god halvmetre med snø i kystområdene. Vegkontoret snødde ned, men allsidige John Einar Myhren trakk i kjeledress, og håndterte sørlandsskuffa som en proff.

(Foto: Ottar Johansen)