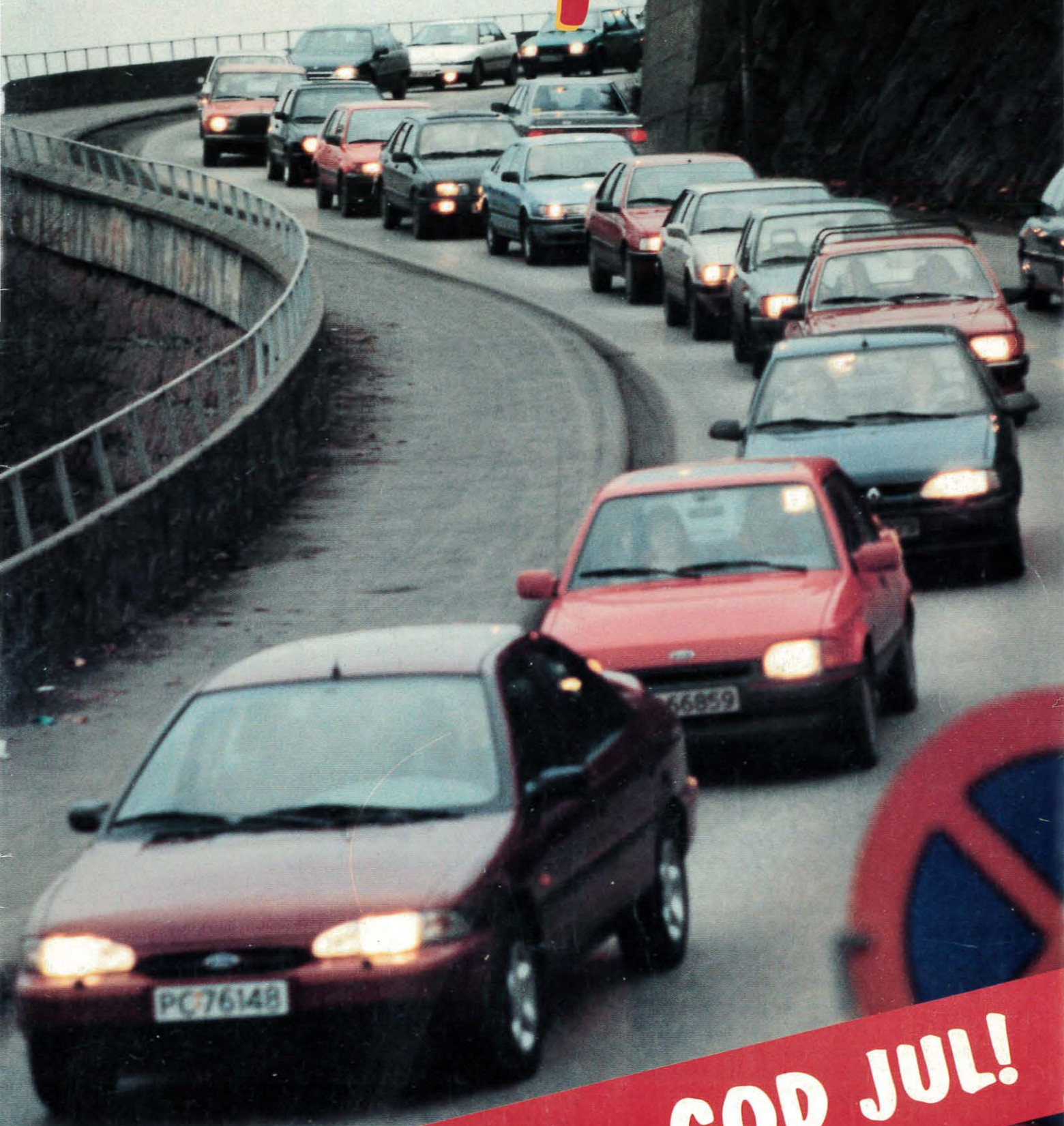


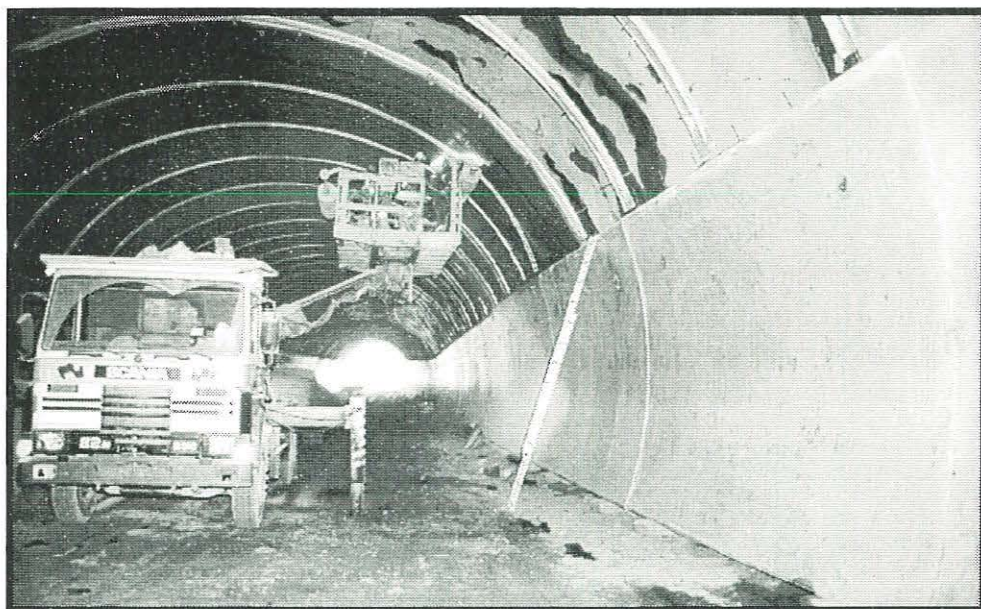
**BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESE
AUST-AGDER nr. 3 1994**



Sørlands- porten



GOD JUL!



94 mill. til anlegg i -95

Anleggsavdelingen har neste år en ramme 95 mill kr. Største anlegg er fullføring av Arendal øst-vest med 24,4 mill.

Oppstart av E 18 Telemark grense-Østerholt er nest størst med 14 mill, opplyser anleggsleder Kjell Birkeland.

Blakstad gangbru er ført opp med 5,9 mill. Aaneland kleiver startes opp med fullføring året etter.

I Setesdal kommer parsellen Langeid – Besteland på 5,1 mill.

Ut over dette er det bare mindre anlegg, bl.a. omlegging av vegen på Ubergsmoen.

Rammen på 94 mill er noe lavere enn for inneværende år. Dette henger sammen med at Arendal øst-vest nå nærmer seg fullførelsen.

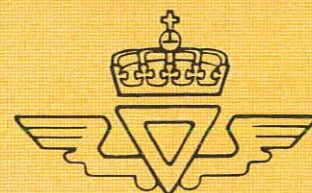
Vegvesenet kommer inn med 2,5 mill i miljømidler til opprusting av vegsystemet i Arendal sentrum etter at tunnelen er åpnet.

For tida vurderes spesielle tiltak for fotgjengere i forbindelse med den nye øst-vest-forbindelsen. Anleggsjefen er meget godt fornøyd med tunnelprosjektet og berømmer anleggsledelsen og kontrollørene for god innsats.

94 mill. til vedlikehold

Driftsavdelingen har fått 94 mill. kr å rutte med for neste år. Dette skal også dekke vedlikehold av gang- og sykkelveger som vegvesenet nå overtar ansvaret for. Av de 94 millionene går 44 mill til trafikkrettet vedlikehold av riksveger, mens 27 mill går til strukturelt vedlikehold.

Trafikkrettet vedlikehold inkluderer ordinært vintervedlikehold. Av bevilgningen til strukturelt vedlikehold går 20,7 mill til legging av asfaltdekke, opplyser driftsjef Kjetil Nylund. Bevilgningene til fylkesveger er meget trange, med totalt 36,4 mill. Av dette går 14,6 mill til trafikkrettet vedlikehold og 15,6 mill til strukturelt vedlikehold. Det skal legges dekke for 6,8 mill. 6 mill går til fellesutgifter.



Sørlandsporten

Bedriftsavis for Statens vegvesen, Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret,
Postboks 173, 4801
Arendal

Redaktør: Inger Sigrindnes

Redaksjonsutvalg: Anne
Sofie Samuelsen, Svein
Harald Søndena, Kjell
Birkeland, Rolf Tidemann,
Torstein Nilsen, Mads
Krogh.

Redigering, lay out, og
ombrekking:

Ottar Johansen,
Frilanserne på Sørlandet

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

Trykk: Mæland Offset a.s.

Opplag: 900

FORSIDEN:

Trafikken i sentrum er tema for flere artikler i dette nummeret av Sørlands-Porten. Derfor har vi valgt dette motivet fra Vesterveien i Arendal til omslaget for årets julenummer.
(foto: Ottar Johansen)

Vi har fått sjansen, og vi skal utnytte den



„Arbeidsoppgaver og jobber vil det bli for alle”

Kjære medarbeidere!

Det er så mye som skjer i etaten vår for tiden.

Lytt regnskapssystem er innført, og det skal kjøres inn og videreutvikles. Visjonstenkningen skal settes i system og bør gi tellende resultater i form av gode målformuleringer for NVVP 1998–2001–2008.

Men for øyeblikket er det nok "Det nye Vegvesenet" som opptar oss mest. Det hele startet for så vidt med et politisk ønske om å skille mellom produksjon og forvaltning – både organisasjons- og regnskapsmessig. Etter forhandlinger med organisasjonene er nå det meste av systemet på plass, og på vegkontornivå har vi fått de tre nye avdelingene utbygging – trafikk og produksjon.

Utbygging får de mer tradisjonelle basisoppgavene i etaten med planlegging og byggherrefunksjon.

Lite trafikkfunksjonen kommer nå inn under én hatt med samkjøring av biltilsyn og trafikkrettet vedlikehold og hovedansvar for trafikksikkerhetsarbeidet.

Produksjon – adskilt fra myndighetssiden – får en tøff oppgave i konkurranse med private entreprenører. For etaten er det spesielt viktig at vi beholder en egenproduksjon med sikte på forhold som beredskap, konkurranseregulering og ikke minst for opprettholdelse av vår kompetanse som byggherre.

Men omveltningen vi er inne i er ikke hverdagskost for oss. Det er tøft å være avdelingsleder og motta vegdirektørens brev om

at din lederstilling faller bort fra 15. juli 1995. Harde tak kan det også bli utover i organisasjonene. Likevel, vi er heldige, vi skal fortsatt planlegge, bygge- og vedlikeholde vegnettet – samtidig med at vi har ansvar for det som beveger seg på vegen. Arbeidsoppgaver og jobber vil det bli for alle.

Vi må gjøre regning med å få en hektisk periode også i 1995, før brikkene faller på plass. Men her gjelder det å tilpasse seg og samle troppene før vi angriper oppgavene på nytt med full tyngde. Vi har fått sjansen, og vi skal utnytte den. Jula får vi bruke til å lade batteriene.

Jeg vil takke for et godt samarbeide i året som raskt svinner – og ønsker dere alle, pensjonister og yrkesaktive, en god jul.

Harald Gjerstad

INNHOOLD:

- S. 2: 94 mill til anlegg og drift
- 3: Leder
- 4: Det nye Vegvesenet
- 8: Trafikkstasjon på Stoa
- 9: Lys på E 18
- 10: Miljøet i sentrum
- 11: KRØSUS gir merarbeid
- 12: Driftsavdelingens siste reis
- 14: Heder til Torhild Finsrud
- 16: Arendal øst-vest
- 18: Telemark - Østerholt
- 20: Effektiv flishugger
- 22: Mykje fjødd

- 24: I kenguruenes land
- 26: På ferie i Australia
- 28: Maskiner og mennesker
- 30: Jørgen Hushovd
- 31: Leif Sveen
- 32: Pensjonisttur
- 34: Øvelseskjøring for 16-åringer
- 36: Skjult kamera
- 39: Trafikk-konferanse
- 40: Kantine
- 42: Orienterings-VM -96
- 43: Ny grunnboringsmaskin
- 44: Rønnestad i Tanzania
- 46: Grønn vegarbeider
- 46: Kryssord

HUSK!
bedrifts-
idrettslagets
JULETREFEST
på Vegsentralen
SØNDAG
8. JANUAR
kl. 15.30!

Det nye

Vegvesenet

– Nå må vi se framover – og se på mulighetene som Det nye Vegvesenet gir. Vi får en moderne og strømlinjeformet organisasjon som vi må utnytte til å ligge i teten og være en konkurransedyktig etat.

"Sørlandsporten" har møtt vegsjef Harald Gjerstad og ass.vegsjef og prosjektleder Harbo Colbjørnsen til en samtale om Det nye Vegvesenet. Her bringer vi noen av deres kommentarer til hovedtrekk ved den største omleggingen av vegvesenet i nyere tid.

- Jobben skal fortsatt gjøres ute på veggen

Viktige brikker i Det nye Vegvesenet er i ferd med å bli lagt på plass. Vegsjefen avga 5. desember innstilling til vegdirektoratet for ansettelse av ledere for de nye avdelingene Trafikk, Utbygging og Produksjon. Når dette leses, har vegdirektoratet vurdert vegsjefens innstilling og ansatt de nye lederne.

Når disse tiltrer, skal de overta ledelsen av arbeidet med å organisere de nye avdelingene med ansettelse av seksjonsledere og øvrige medarbeidere. 1. juli skal omorganiseringen være fullført og Det nye Vegvesenet være i full funksjon.

Til de tre nye lederstillingene var det bare en ekstern søker, Tor Kaastrup, opprinnelig fra Arendal, nå driftssjef i Finnmark. Blant de interne søkerne søkte de nåværende fagsjefene på samtlige tre stillinger. Det gjorde også overing. Gunnar Lien. Overing. Svein H. Søndena søkte på stillingen som leder for Trafikk, Finn Ole Jørgensen søkte på Utbygging og Rolf Tidemann på Produksjon.

Totalt var det seks fagsjefstillinger som skulle erstattes med fire. Vegsjef og administrasjonssjef fortsetter som før. At maskinsjef Herman A. Cappelen har gått av med pensjon og at ass. vegsjef, tidligere plansjef Harbo Colbjørnsen når pensjonsalderen ved innføringen av Det nye Vegvesenet, letter prosessen noe, men likevel er det klart at det har vært vanskelig å vurdere erfarne fagsjefer opp mot yngre, dyktige kandidater.

VEGSJEFENS STAB

Mens vegsjefen og administrasjonssjefen beholder sine stillinger i administrasjonsavdelingen, kommer vegsjefens stab som et interessant nytt moment i ledelsen. Stillingen som assisterende vegsjef faller derimot bort, og Colbjørnsen har mottatt oppsigelse på samme måte som fagsjefene. Stab er tillagt en rekke funksjoner, som HMS, helse – miljø og sikkerhet, informasjon, samfunnsmessig planlegging, kontakt med politiske organer m.m. Bemanningen av staben blir 4–6 stillinger. Stabens oppgave er å bistå vegsjefen. Hittil har vegsjefen hentet inn kompetanse fra de respektive avdelinger etter behov.



Statens vegvesen



SKILLE PRODUKSJON MYNDIGHET

Ledelsen ved vegkontoret har fortløpende informert alle ansatte om Det nye Vegvesenet gjennom AAV-Nytt og ved at annen informasjon er distribuert til alle berørte. Her skal vi derfor bare kort skissere omrisset av den største omleggingen av vegvesenet i nyere tid.

Bakgrunnen for omleggingen er et politisk ønske om et skille mellom vegvesenets myndighetsfunksjoner og produksjonsoppgaver. Den nye Trafikkavdelingen skal samle all trafikkkompetanse fra biltilsyn, plan og drift i en avdeling. En sterkere satsing på trafikk og trafikksikkerhet ligger her i kortene.

Den nye Utbyggingsavdelingen skal ivareta Vegvesenets funksjon som planlegger og byggherre for utbygging av vegnettet. Vegvesnets rolle som profesjonell byggherre skal styrkes.

Produksjonsavdelingens oppgave er å utføre anleggs- og vedlikeholdsoppgaver på oppdrag fra utbyggingsavdelingen og trafikkavdelingen. Avdelingen kan også tenkes å få ansvar for "produksjon" av hallkontroller for det åpne marked.

Produksjonsavdelingen må kunne virke som et korrektiv i markedet når dette er preget av mangelfull konkurranse, og dessuten gjøre vegvesenet uavhengig av private entreprenører i beredskapssituasjoner. Avdelingen skal være kostnads effektiv og må kunne dokumentere sin konkurranseevne. Den skal også bidra til å redusere kostnadene ved bygging og drift i vegsektoren. Gjennom en effektiv og konkurransedyktig produksjon vil vegvesenet selv kunne utføre arbeid som hittil har vært forbeholdt entreprenører. Dette vil være en viktig motivasjonsfaktor for arbeidet i produksjonsavdelingen.

TO DISTRIKTSSTASJONER

I det dette skrives, er ser det ut til at det vil bli en trafikkstasjon på Stoa ledet av en distriktsleder. Det er også foreslått en trafikkstasjon på Evje. Distriktslederstillingene vil trolig bli attraktive for mellomlederskiktet.

– Vi skal fortsatt være ute i distriktene og gjøre jobben, understreker Vegsjef Harald Gjerstad.

– Alle som arbeider ute på vegen, skal over i Produksjon og arbeidet ute på vegen skal fortsatt gå sin gang, så vi må opprettholde en form for basis eller utgangspunkt utover i hele fylket tilsvarende det vi har i dag. Vi må fortsatt brøyte snø i Valle og vi kan ikke sende folk fra Arendal for å gjøre det. Vi må ha folk stasjonert ute i distriktene for at de skal kunne gjøre jobben der.



AVDELINGSLEDERNE OVERTAR

Arbeidsgrupper har siden i sommer arbeidet med forslag til oppbygging av de nye avdelingene. De leverte sine rapporter til vegsjefen 1. desember.

Etter at de nye avdelingslederne er ansatt, får de ansvaret for den videre utvikling av forslagene fra arbeidsgruppene. Lederne vil her være bundet av sentrale retningslinjer, noe som gjelder spesielt for

produksjonsavdelingen.

Colbjørnsen er prosjektleder for innføringen av Det nye vegvesenet Aust-Agder. Han har med seg et sekretariat med personalkonsulent Trine Conradi og informasjonskonsulent Inger Sigridnes.

Prosjektets "eier" er vegsjefen, som leder et råd bestående av samtlige fagsjefer og representanter for organisasjonene.

– Det nye Vegvesenet innbærer betydelige forandringer i vegvesenets organisering og arbeidsmåter, sier Colbjørnsen.

MANGE BLIR BERØRT

– Mange vil bli berørt i sin arbeidssituasjon – noe som vil få betydning også på det personlige plan, sier Colbjørnsen.

– Det står fast at ingen ansatte skal sies opp i forbindelse med den store omleggingen. Ansatte som finner sine arbeidsoppgaver igjen i den nye organisasjonen har både rett og plikt til å fortsette i den samme jobben. De som derimot ikke finner sin stilling igjen i Det nye Vegvesenet, må akseptere en omplassering. Dette vil skje i en ny runde på nyåret etter at de nye avdelingslederne er i funksjon, og etter forhandlinger med fagforeningene.

Vegsjefen hadde gjerne sett Colbjørnsen som leder for staben, men nåværende assisterende vegsjef har takket nei til dette:

(forts. neste side)

– Jeg går til en kategori som ikke er med i planen for Det nye Vegvesenet: pensjonistene! Jeg blir 67 år til sommeren, så når jeg er ferdig med dette, kan det passe å trekke meg tilbake.

Den assisterende vegsjefen har også hatt stabsfunksjoner, og hadde nok ellers gått naturlig inn i vegsjefens nye stab.

STAMVEGUTBYGGING KONSENTRERES

I det nye Vegvesenet legges det opp til et utstrakt samarbeid over fylkesgrensene når det gjelder utnyttelse av både maskiner og folk.

Vegdirektoratet vil overta en større del av styringen av utbyggingen av stamvegnettet. Det kan tenkes at i én periode foregår det ikke utbygging av E 18 i vårt fylke, mens anleggsvirksomheten går for fullt f.eks. i Vestfold. Så kan turen komme til oss, med mer konsentrert drift i større anlegg.

Vegsjefen skal imidlertid fortsatt ha ansvaret for byggingen av stamvegene i sitt fylke. Men det kan godt tenkes at anleggsmannskapene også kommer fra andre fylker. Sånn kan ressursene utnyttes mer fleksibelt.

MULIGHET TIL Å LIGGE I TET

– Ser dere noen spesielle problemer?

– Vi skal vel vokte oss for dobbeladministrasjon. Nå har vi vegstasjonene med vegmesteren som står for både myndighet og produksjon. I Det nye Vegvesenet får vi en distriktsleder som representerer myndigheten og som skal kjøpe tjenester av produksjon. Vi må vel da også ha en produksjonsledelse i distriktene. Her gjelder det å finne fram til fleksible løsninger, så vi slipper dobbelkjøring. Dette må tilpasses på en så praktisk og lite ressurskrevende måte som mulig, understreker vegsjefen, som poengterer at nå er det ikke om å gjøre å dvele ved eventuelle ulemper, de må vi bare overvinne:

– Nå må vi se framover – og se på mulighetene som Det nye Vegvesenet gir. Vi får en moderne og strømlinjeformet organisasjon som vi må utnytte til å ligge i teten og være en konkurransedyktig etat. Hadde vi ikke gjort noe nå, hadde faren for å sakke akterut i konkurransen vært stor. Sammen med innføringen av Krøsus, det nye regnskapsystemet, er innføring av Det nye Vegvesenet en betydelig opprusting av vår virksomhet, understreker vegsjefen.

– Kan bli bra – om sjefer med et gult

– **Alt i alt tror jeg at dette kan bli bra, om vi bare får vettuge ledere som har et gult glimt i øyet. Vi er ihvert fall forberedt på å satse hundre prosent, sier hovedtillitsmann for ansatte i utedriften, Jens Mgnar Lindland i Norsk arbeidsmannsforbund.**

– **I begynnelsen var det mye usikkerhet og skepsis. Vi hørte på rykter og antakelser og mange trodde det verste. Etter hvert som brikkene er begynt å falle på plass, ser vi at mye så langt har bygd på misforståelser. Vi er jo sånn at vi har lett for å tro det verste.**

Vår forening har deltatt i to av arbeidsgruppene, jeg var selv med i gruppa for trafikk, mens Kristian Høgseth deltok i produksjonsgruppa. I gruppene har alle syn kommet fram. Hele prosessen har foregått på en grei måte, med god informasjon til de ansatte. På Driftsavdelingen har ledelsen vært spesielt flink til å informere.

Gode ledere kan øke egedriften

– Gruppa går inn for to distriktsstasjoner, Arendal og Evje, med en distriktsleder på hver. Det ser ut til at distriktene vil få en oppsynsmann for myndighet og en for produksjon. De gamle vegstasjonene vil bestå, ikke som vegmesterområder, men ledet av en oppsynsmann.

– Men om vi gjør det sånn eller sånn – så er det sagt at servicenivået generelt ikke skal reduseres i forhold til dagens nivå. Det forutsetter også at det må

være folk ute i distriktene til å gjøre jobben.

Det er også presisert at Produksjon skal være en fullverdig enhet på linje med de andre, og ikke som et privat firma. Den skal hovedsakelig arbeide på langtidskontrakter for trafikk og utbygging.

– Jeg regner med at egedriften i dag ligger på et minimum – får vi gode ledere, er det nærliggende å tro at vi kan øke denne andelen. Det blir også lagt vekt på at avdelingen skal fungere som korrektur i markedet og at vegvesenet skal opprettholde sin kompetanse.

– Samarbeidsklimaet i arbeidsgruppene har vært godt, med et greit og ryddig forhold til sjefener. Jeg tror det nye vegvesenet alt må ha ei modningstid før alt er på plass. Vi har nettopp innført Krøsus. Det er mye nytt å fordøye, som krever velvilje fra de ansatte – men på plussideningen må det regnes at ingen skal bli oppsagt. Ansatte i utedriften vil ikke merke store forandringer i startfasen. Anleggsvirksomheten ligger for tida på et lavt nivå. Vedlikeholds-innsatsen må økes betraktelig om vi skal greie å ta vare på de verdiene vi eier, sier Lindland.

Positiv satsing på trafikk

Kjell Pedersen er tillitsvalgt for medlemmene av NITO – de aller fleste ingeniører på vegkontoret. – I NITO stiller vi oss positive til endringer – vi føler ikke at alt har



vi får gode glimt i øyet

Det nye Vegvesenet



fungert like godt i det gamle systemet – og ut fra det ser vi store muligheter i den nye organisasjonen.

– Den nye trafikkavdelingen som skal integrere biltilynet med de som har arbeidet med trafikkspørsmål i andre avdelinger vil styrke vegvesenets satsing på trafiksikkerhet.

Pedersen regner med at det vil bli mange grenseoppganger i tida som kommer. Det vil kreve fleksibilitet fra de ansatte og mellom avdelingene.

– Det er viktig at det blir en god samordning av det videre arbeidet. Foreningene skal delta både i lokale og sentrale forhandlinger før Vegdirektoratet fatter sine avgjørelser.

– Mitt inntrykk er at de fleste i min forening ser positivt på Det nye Vegvesenet. I utgangspunktet hadde vi inntrykk av at vegvesenet skulle bli et entreprenørfirma som skulle konkurrere med de private entreprenørene. Det skapte usikkerhet. Men vi visste hele tida at alle fortsatt ville ha en jobb i Det nye Vegvesenet.

Vegmestrene finner ikke jobben igjen

Lars Bakken – er tillitsvalgt for Norsk Vegteknisk Forening, som organiserer oppsynsmenn, tekniske tegnere og vegmestre – i alt 42 aktive medlemmer.

– Vegmestrene vil merke de stør-

ste forandringene. Det blir dem som i minst grad vil finne jobben sin igjen i Det nye Vegvesenet. Vi får stillinger som distriktsledere og seksjonsledere i produksjon, men det tilsvarer ikke de seks vegmesterstillingene fordelt over hele distriktet.

– Både personlig og på vegne av organisasjonen ser jeg positivt på omleggingen. At vi rendyrker produksjon i en egen evdeling ser jeg som en fordel.

Det som er avgjørende, er at vi på sikt får anledning til å drive med produksjon som en statlig etat – og at vi unngår det som for lengst er gjennomført i Sve- rige og Danmark, der all produksjon utføres av private firma. Bakken vil oppfordre alle i etaten om å bidra til å øke egenproduksjonen i vegvesenet.

Det store flertallet av foreningens medlemmer vil havne i produksjonsavdelingen.

Etter at arbeidsgruppene s rapporter var innlevert, orienterte prosjektleder Colbjørnsen på foreningens årsmøte 2. desember.

– Det var interessant å høre medlemmenes syn etter at innholdet i alle rapportene var kjent, sier Bakken, som også han er godt fornøyd med omleggingsprosessen så langt. Informasjonen til tillitsmannsapparatet og til de ansatte har fungert godt – så langt.



Store forandringer for biltilynet

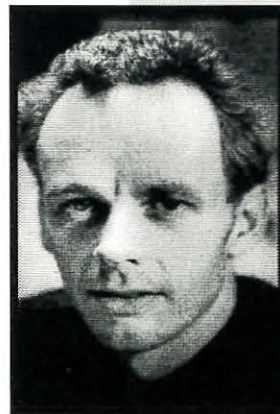
Jan Hoveland, Statens Bilsakkyn- diges forening – er tillitsvalgt for ingeniører ansatt i biltilynet.

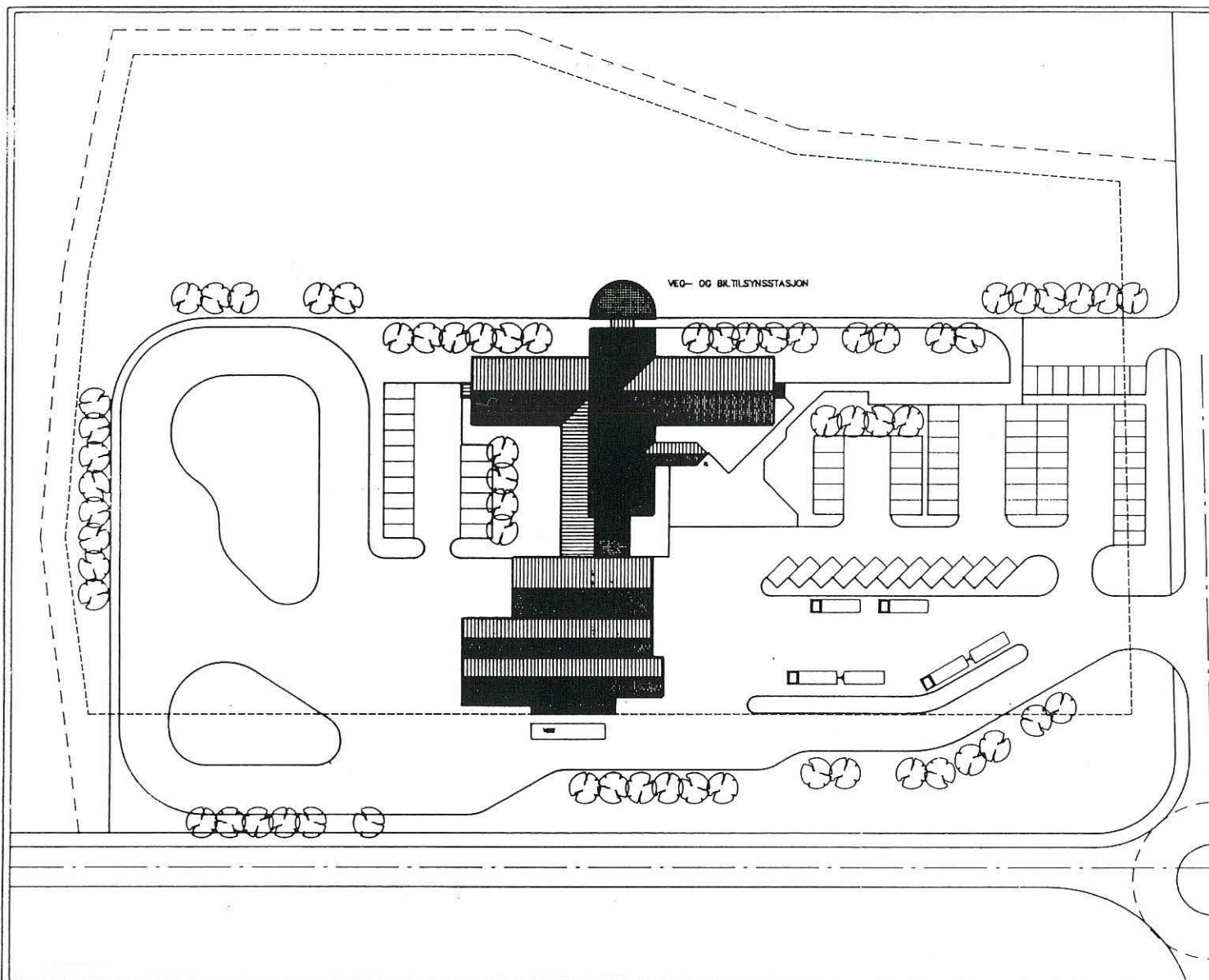
– Det kan se ut til at vi i biltily- net må være forberedt på de stør- ste forandringene. Mulighetene for en distriktsstasjon på Evje kan føre til at noen må forandre arbeidssted. Om det er attraktivt for noen avhenger av bosted og familieforhold. Hittil har vi reist mye rundt til vegstasjonene, noe vi har sett som positivt. Med bare to distriktsstasjoner, vil vi bli mer stasjonære og få mindre reising.

– Den nye trafikkavde- lingen vil sikkert gi en mer strukturert og sam- ordnet satsing på tra- fikk – med et enhetlig fagmiljø. Det må være en fordel. Hittil har vi hatt trafikkkompetansen spredd på flere avdelin- ger.

– Alt i alt skal det bli veldig spennende å se hvordan Det nye Vegvesenet blir. Vi er åpen for at det kan skje forand- ringe og at det stilles krav til effektivitet og dokumentasjon av hva pengene brukes til. Samtidig er vi som folk flest redd for det. Vi venner oss ikke til det nye før vi ser at det fungerer. Det er ingen grunn til at legge skjul på at det blant oss har vært bety- delig skepsis til reformen.

– Vi har fått store mengder infor- masjon – så mye at jeg ikke har rukket å lese mer enn halvparten. Vi har deltatt i møter og kommet fram med vårt syn. Men gjennom hele prosessen har det vært meget korte frister. Det er ikke så lett å ta stilling til et omfattende notat fra den ene dagen til den andre.





Trafikkstasjon på Stoa til 45 mill - prosjekteringsgruppe etablert

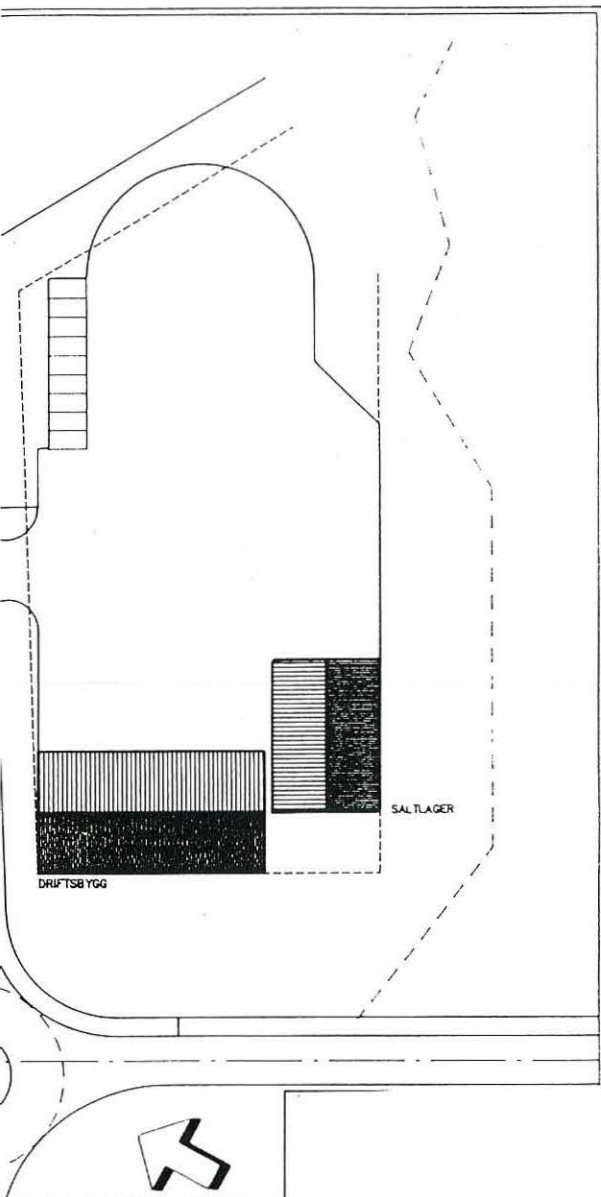
10. november ble prosjekteringsgruppen for Arendal veg- og biltilsynsstasjon på Stoa etablert med arkitekt Einar Myraker, Stærk & co som byggt teknisk ansvarlig, siv. ing. Øyvind Berntsen for VVS, og IGP Grimstad for elektriske installasjoner. Vegvesenets arbeidsgruppe består av overingeniør Magne Rike, vegmester Kåre Karlsen og biltilsynets stasjonssjef Helge Skagseth.

Prosjekteringsgruppa skal utarbeide forprosjekt som skal foreligge i mars neste år. Entreprise for tomtarbeidene skal være klar i juni -95, mens de bygningsmessige arbeider skal sendes ut på anbud i november. Byggestart for bygninger er planlagt til 1996. Den nye Arendal veg- og biltilsynsstasjonen

skal være klar til åpning i mai/juni 1997, forteller overingeniør Rike.

Arbeidet med den nye stasjonen sto en periode i stampe på grunn av kostnadene ved det opprinnelige prosjektet, som var beregnet til ca. 60 mill kr. Det er nå utarbeidet nye og mer kompakte løsninger som kan realiseres innenfor en kostnadsramme på 45 mill.

Det er utarbeidet romprogram og byggeprogram som omfatter hovedbygning med kontorlokaler, kontrollhaller m.m. totalt 2095 kvm. Det vesentlige av kontorarealet ligger i første etasje, men det er også mulig å utnytte deler av kjeller- og loftsetasje. Videre kommer driftsbygning og lager på 845 kvm. Stasjonen omfatter også betydelige utearealer. Tomteområdet er på drøyt 30 mål.



Den nye stasjonen planlegges med tanke på fleksible løsninger og tilpasses "Det nye Vegvesenet". Den får sannsynligvis status som distriktsstasjon under den nye trafikkavdelingen. Dette innebærer behov for mer kontorplass enn en tradisjonell veg- og biltilsynsstasjon. Dette blir det tatt hensyn til i den videre planleggingen. En regner med at det kan løses innenfor de rammer som foreligger.

– Ennå er ikke alt på plass når det gjelder Det nye Vegvesenet, men vi må bygge ut fra det vi vet og satse på fleksible løsninger i disse turbulente tider. Det er nesten som å kjøpe PC – skal du vente på den perfekte løsningen, får du aldri kjøpt noe!

Prosjekteringsgruppe og arbeidsgruppe var 15. november på ekskursjon til vegstasjonene i Drøbak og Lier. Disse betraktes som mønsterbruk etter utvklingsprosjekt i Vegdirektoratet. Ved disse er det lagt spesiell vekt på felksibilitet og godt arbeidsmiljø. I byggefasen er det f.eks. sørget for å unngå støv og skitt i ventilasjonskanaler m.m. ved at all kapping av materialer skal foregå utendørs.

Vegvesenet har hevet kontrakt om lys på E 18

Anleggsavdelingen sa i månedsskiftet opp avtalen med Osterøy elektriske as om levering av belysning på E 18 gjennom hele Aust-Agder. I kontrakten var det forutsatt at belysningen skulle være klar til bruk 1.12. Vegvesenet har vært misfornøyd med framdriften. Leverandøren har lagt fram nye framdriftsplaner med løfte om å fullføre arbeidet innen 15. januar, men heller ikke dette er fulgt opp av Osterøy Elektriske. Dermed anser Vegvesenet kontrakten som vesentlig misligholdt og har gitt varsel om at kontrakten er oppsagt.

Vegvesenet ventet i det lengste med å gå til dette skrittet, forteller anleggsleder Kjell Birkeland. Det var jo en mulighet for at leverandøren kunne satt inn en meget stor arbeidsstyrke i slutfasen og på den måten greie jobben. Men det var ingen tegn til noen slik forsering. Så langt er det satt opp stolper på ca. en tredjedel av strekningen, fra Vest-Agder grense til Lillesand. Det er ikke montert ledninger eller lys. Firmaet har også gjort mindre arbeider i østre del av fylket.

Det er uvisst hvilket etterspill dette vil få. Vegvesenet er forberedt på å ta det oppgjøret som måtte komme.

– Det er uvanlig og beklagelig at vi må gå til et slikt skritt, sier Birkeland, som kan opplyse at firmaet ble sjekket på forhånd. Det ble da ikke funnet noe som skulle tilsi at det ikke var i stand til å utføre arbeidet på en tilfredsstillende måte. I ettertid viser det seg at vi har overvurdert firmaet. De var ikke så profesjonelle som vi trodde.

AAK har nå fått i oppdrag å sette opp belysning på de stolpene som er klare. Dersom ikke dårlig vær skaper problemer, er det gode muligheter for at dette kan være klart før jul.

Det er ennå ikke tatt stilling til hva som skal skje videre med belysning på E 18. I løpet av vinteren vil det bli tatt stilling om arbeidet skal sendes ut på en ny anbudsrunde.

– Kjøreforholdene i førjulstida med mørke og våte veier viser tydelig behovet for belysning, sier Birkeland. Det er ingen tvil om at vegbelysning vil bedre både kjørekomfort og sikkerhet.

Miljøet i sentrum

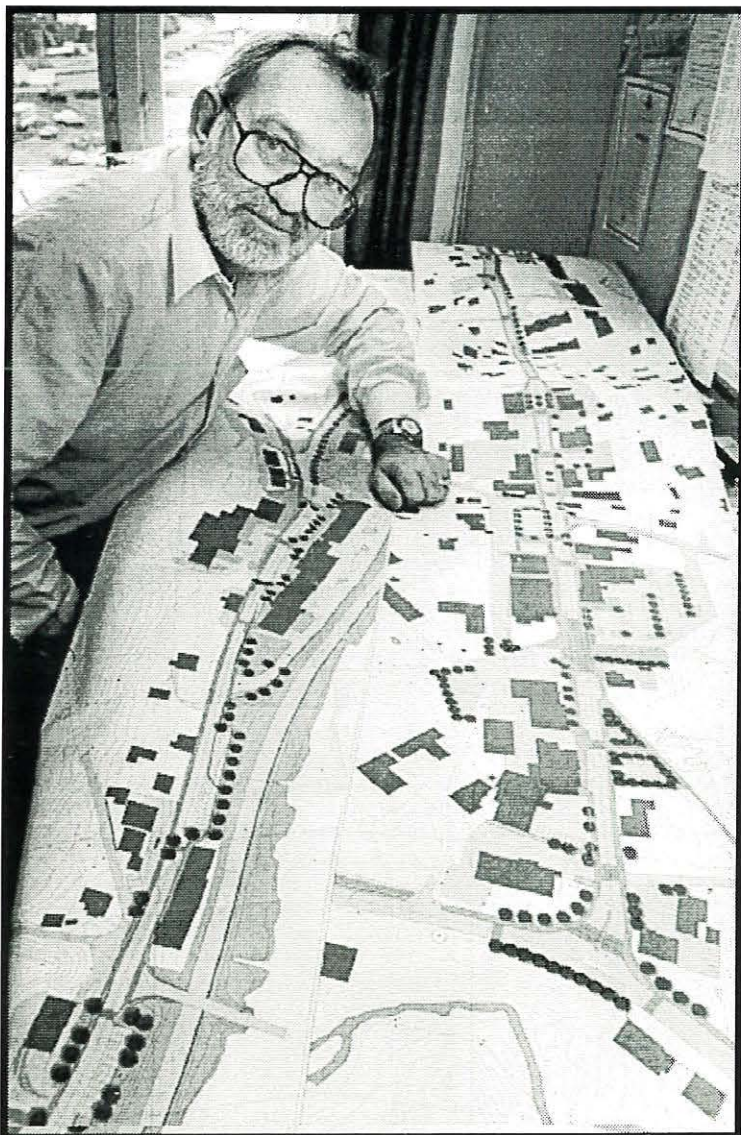
Av Ottar
Johansen

* Prioritere ned hensynet til biltrafikk til fordel for alle andre trafikantgrupper og brukere av gaten

* Påvirke trafikantenes adferd slik at trafikken går langsommere, roligere og sikrere.

* Skape bedre sammenheng mellom gaten og bebyggelsen langs gaten og derved bidra til en heving av stedets identitet, fysiske og sosiale kvaliteter.

I en periode har det vært snakk om MPG -Miljøprioritert gjennomkjøring. Overingeniør Jan Erik Andersen kan fortelle at MPG-betegnelsen er i ferd med å bli



Overingeniør Jan Erik Andersen med MPG-planer for Birkeland og Åmli sentrum.

litt gammeldags – nå snakker vi heller om "stedstilpasset veg".

MPG går i korthet ut på å nedprioritere biltrafikken på en vegstrekning gjennom et sentrumsstrøk, til fordel for fotgjengere. Det tas også hensyn til stedets identitet og estetiske kvaliteter.

– Vi ønsker å oppnå en hastighetsreduksjon på 10–20 pst., redusere støynivået med 1–3 db og redusere luftforurensningen. MPG kan også gi en reduksjon i personulykker på 20–45 pst og dødsulykker 30–60 pst på steder som fra før av har hastighetsgrense 50.

Vegdirektoratet har hatt seks prøveområder for miljøprioritert gjennomkjøring. Det var håp om at Birkeland sentrum kunne inngå i disse, men kommunen klarte ikke å ta stilling til saken raskt nok til å bli med.

Den nye innfartsvegen til Tvedestrand er delvis MPG. I forbindelse med Arendal øst-vest er vegvesenet med på tilrettelegging av trafikken i sentrum.

– Kommunene må selv dekke en del av utgiftene og må selv ønske en spesiell behandling av sine sentrale gjennomgangsgater.

For tida arbeider Andersen med to MPG-prosjekter, i Birkeland og Åmli. I Birkeland er planen nå vedtatt av kommunestyret. Det har vært arkitektkonkurranse og prosjektet er kostnadsberegnet til 6 mill kr. Det er ikke inngått avtale om vegvesenets andel og prosjektet er ennå ikke kommet med på budsjettet.

Mens prosjektet på Birkeland gjelder riksvegen gjennom sentrum, ønsker Åmli kommune å ruste opp fylkesvegen gjennom sentrum der riksvegen er lagt utenom. Kostnadene i Åmli er beregnet til 2,4 mill. Vegvesenet har inngått avtale om å dekke inntil halvparten.

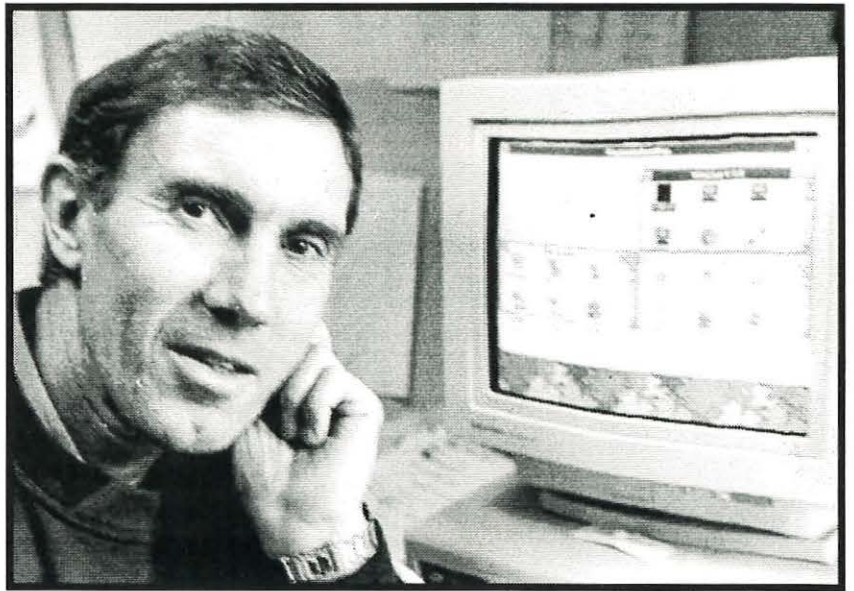
Kommunen skal selv utføre arbeidene, og vil sette i gang neste år. Ved Sandsmyra i Lillesand er det gjennomført et prosjekt med elementer av MPG.

Arbeidet med reguleringsplan for Herefoss sentrum er kommet langt. Her skal det legges ny veg utenom sentrumsbebyggelsen.

Ved MPG-anlegg utnyttes innsnevring av vegbanen, fotgjengerfelt, beplantning m.m. for å redusere kjørehastigheten. Vegvesenet har ansvar for vegbanen, mens kommunen, i samarbeid med gård-eiere m.m. trekkes inn i en total opprustning av området.

Mange kommuner er interessert i å få til MPG-anlegg. Det er imidlertid vanskelig å finne plass til disse på dagens trange vegbudsjetter.

Prosjektet for innføring av KRØSUS ble avsluttet 1. 7. i år. Deretter er KRØSUS lagt ut i linja – med organisering for ordinær drift. Systemeier er administrasjonssjef Anne Sofie Samuelsen, som rapporterer til vegsjefen. Systemansvarlig for Oracle Financials og Ressursmodulen er Nils Kjell Messel og Bjørn Johansen. Systemansvarlige for TLP 200 er Torstein Riber og Bjørg Henriksen, mens driftsansvarlige for EDB er Dag Iversen, Marianne G. Bakkegård, Line Knudsen og Frank Bjelland. Systemansvarlige for moduler rapporterer til systemeier, mens de edb-ansvarlige rapporterer til seksjonsleder for EDB, Kjell S. Birkeland, som også er ansvarlig for EDB-sikkerhet.



KRØSUS gir merarbeid i steden for innsparing

– Når det nye systemet formelt er lagt ut i linja, er det ikke dermed sagt at det i sin nåværende form er godt nok eller at alle brikker er kommet på plass. Systemet er slettet ikke ferdig utviklet – det står ennå mye igjen før KRØSUS tilfredsstillende løfter som ble gitt, sier Nils-Kjell Messel, som hadde ansvaret for innføringsperioden.

– Det ble sagt at KRØSUS på landsbasis skulle spare inn 60 årsverk. Ved vårt kontor skulle det spare to årsverk.

Dette viser seg å ikke holde stikk. I stedet for å spare, medfører KRØSUS i Aust-Agder to ekstra årsverk. Jeg har ennå ikke hørt om noen fylker som har kommet ut med innsparing. Over hele linja har KRØSUS medført ekstra arbeid.

/ Bak innføringen av KRØSUS var det store ambisjoner. Alle ledere skulle være fornøyd med systemet innen -95.

Vegkontorene har nylig hatt besøk av konsulenter fra KRØSUS sentralt for å gå gjennom rutiene og se om vi har gjort jobben vår skikkelig og kontrollert

at alle rutiner blir fulgt opp mest mulig effektivt.

Den sentrale prosjektledelsen fastholder at KRØSUS skal kunne gi en besparelse på 60 årsverk og vil ikke akseptere at \$et i steden medfører ekstraarbeid.

– Vil du der ed si at KRØSUS er en fiasko?

– Hvis vi ser framover, ligger det store muligheter i systemet for å fram bedre data over ressursene i vegvesenet.

Men all%øbrikker e2 ennå ikke kommet på plass. Nylig fikk vi en ny versjon av ressursmodulen som vi nå skal begynne å jobbe med. Resursmodulen med ressursregnskap – kan se ut til å bli et viktig verktøy for driftsoppfølgere. – Snart kan vi ffff fff kontering via ressursmodulen. Det fører til at dataene kan tas ut raskt. Det gjelder f.eks. kontering av fremmedmaskiner, fakturaer og entrepriser. Men skal være forsiktige med å gå for fort fram.

Vi har fått store nok doser med nytt for'en stund. Folk har gjort en voldsom innsats. Alt var uferdig i starten - pilotfylkene,

som skulle gjøre grovarbeidet, hadde ikke kommet stort lenger enn oss.

– Det som er helt sikkert, er at alle driftsansvarlig og systemansvarlige for OF og TLP, samt brukerstøttene, vil få mer enn nok å bryne seg på i tida som kommer.

Og når Det nye Vegvesenet kommer, må vi bygge om alle ansvarskoder. Det er også en betydelig jobb.

– Det er mulig jeg er litt for negativ nå, sier Messel, som medgir at han ennå har tro på at KRØSUS, når alle brikker er kommet på plass, vil bli et fullvrdig økonomistyringssystem.

Når det gjelder TLP, personalmodulen, gjenstår en stor jobb, å legge inn alle data for hver enkelt ansatt.

Det har vært en del feil med TLP-modulen, som krever god forståelse fra brukere, e, legger Messel til.

Drift av maskinen som kjører KRØSUS-systemet har gått over all forventning. Foreløpig har den stor nok kapasitet.

Av Ottar Johansen

Driftsavdeligen på



Bildet: Deltakerene på driftskonferansen 1994

SISTE RE

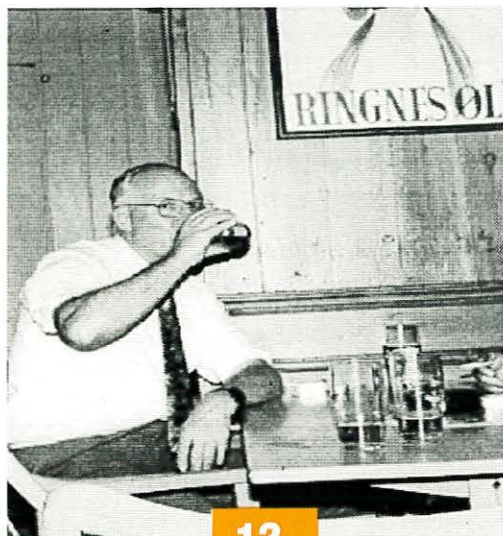
Tekst og bilder Inger Sigridnes

Dagens driftsavdelings dager er talte, så da gjelder det å utnytte tiden som er igjen. Kanskje var det derfor det var satt opp avreise til årets driftskonferanse kl. 0600. Jeg har aldri likt å stå opp slik midt på natta, men ble imponert over en ufattelig opplagt gjeng som møttes på Skarpnes for avreise onsdag 24. august og entret bussen for Sogn og Fjordane.

Store deler av driftsavdelingen samt "gjester" fra de øvrige avdelingene var invitert med til årets driftskonferanse. Denne var i år noe spesiell, dels fordi alle visste at det var den siste og dels fordi den, i motsetning til tidligere år, gikk over både flere dager og fylker.

Turen gikk først via Hønefoss, Fagernes, over Filefjell før vi kom til Balestrand i Sogn og Fjordane. Blakstad yrkesskole var også med i år, og de stilte med både buss og sjåfører. Geir Arne Vegerstøl og Ole Jan Hildebrandt loset oss trygt og behagelig gjennom hele turen.

Stemningen var god i bussen, og Tormod var organisator for det meste. En etter en ble heiet frem til mikrofonen for å fortelle gode historier, og latteren runget allerede i de mørke morgentimene. Første stopp var Fagernes, hvor vi skulle spise middag, og den måtte forhåndsbestilles. Etter en diskusjon i bussen om hvorvidt vi skulle ha poteter eller pommes frites ringte Gustav Gutormsen og bestilte poteter.



Vår driftssjef på ei "kneipe" vi fikk han med på i Odda.



Men bak i bussen var det flere enn Gustav som hadde mobiltelefon, så en luring ringte opp spisestedet, presenterte seg som Gustavsven og sa at vi hadde ombestemt oss og heller ville ha pommefrites. Så slik ble det pommefrites likevel.

Over Filefjell så vi glimtvis den gamle "ferdavegen", og da hadde vi med "guide" fra Statens vegvesen Sogn og Fjordane. Fungerende vegmester Gudmund Lunden og overing. Johannes Reinen hadde en rik detalj-kunnskap som de fleste av oss ble mektig imponert over.

Undertegnede, Anne Lise Bostrøm og Torhild Andreassen var de eneste kvinnene som var med på turen, og Nylund nærmest beklaget dette overfor våre kollegaer i Sogn, men la til at vi nærmest bare var å regne for "toppen av et isfjell", en presentasjon som avstedkom mye latter.

Det var i hele tatt en tur med mange opplevelser. Bl.a. kan nevnes Borglund stavkyrkje, Vik Verk, båttur til Fjærland, Norsk Bremuseum, Gudvangtunnelen.

Mange morsomheter var det også, særlig artig hadde vi det da Bjarne Solberg og Bjørn Eide Olsen meget ivrige diskuterte hvorvidt det het "bilskogsveg" eller "skogsbilveg".

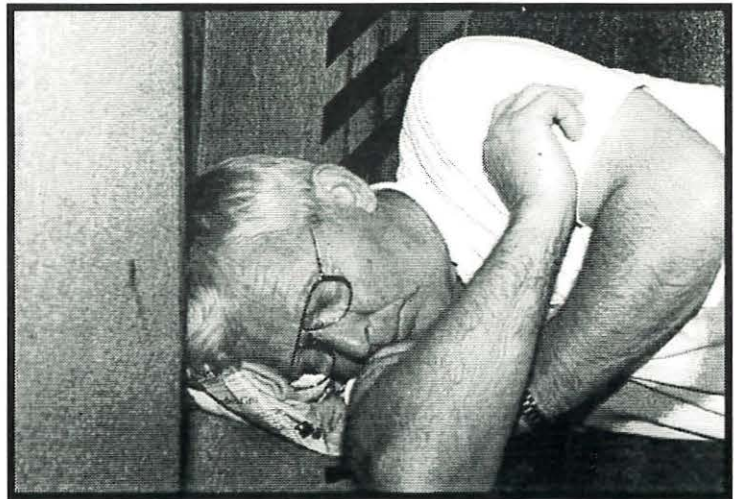
Fredag gikk ferden videre til Odda. Mens Nylund sov i bussen bestemte flertallet at vi ikke skulle kjøre innom den planlagte avstikkeren til Flåm. Men da Nylund våknet og fikk høre dette ba

han om en røykepause, drev aktiv "lobby" i flokken og da vi startet igjen ble det ny avstemning og turen gikk så videre til Flåm.

I Flåm ble overraskelsen stor da vi nærmest snublet over en av vegvesenets nylig avgåtte anleggsledere. Alfred Høyesen var også på tur og han ble vel ikke mindre overrasket da han kom inn på en kafeteria og fant oss.

Lørdag 27. august startet vi på hjemturen som gikk over Haukeli og ned Setesdal.

Jeg tror vi alle var enige om at det hadde vært en særdeles fin og opplevelsesrik tur, særlig Tormod takket veldig for turen, en positiv innstilling fra alle og ønsket oss vel hjem.



Etter en krevende diskusjon med Bjørn om hvorvidt det het "bilskogsveg" eller "skogsbilveg" trengte Bjarne litt hvile.

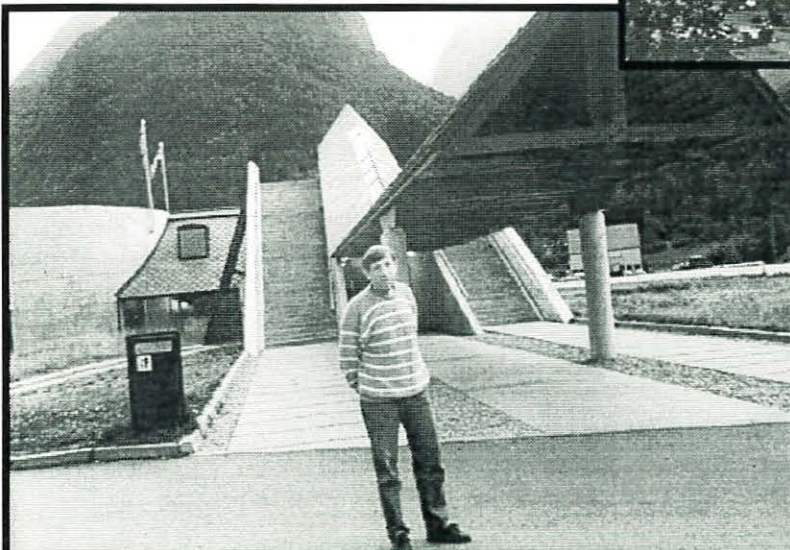


Vik i Sogn

Daglig leder av Norsk Bremuseum, tidligere økonomi-direktør (og Krøsus-ansvarlig) i vegdirektoratet, Nils Paulsen



Borgund stavkyrkje



Heder til Torhild Finsrud for Krøsus-innsats

Siden 1990 har driftsavdelingen hedret spesielt fortjente medarbeidere med "Den sorte floss", en flosshatt med tilhørende diplom og sløyfe - og en sang diktet spesielt for avledningen av vegkontorets husdiktter. Overrekkelsen av årets hedersfloss var planlagt til høstens driftskonferanse, som gikk til Sogn og Fjordane - et arrangement som skilte seg en del fra de tidligere driftskonferansene fordi det også markerte slutten for driftsavdelingen i sin nåværende form.



Det viste seg dessverre at årets utvalgte kandidat hadde bestilt ferie i syden akkurat på dette tidspunktet. Utdelingen ble derfor utsatt til neste passende anledning. Som kjent er

driftssjefen i egen person jury for hedersflossen, det er et poeng at utvelgelsen skal være hemmelig og at mottakeren skal være helt uforberedt.

Torhild Finsrud har ved flere anledninger assistert med det rent seremonielle i forbindelse med utdelingen, og da hun ble kalt til podiet under konferansen for kontorfullemktiger på vegstasjonene, som var lagt til hotell Ibsen i Skien 27. og 28. oktober, gikk hun ut fra at dette var oppgaven også denne gang. At hun selv skulle bli hedret, hadde hun ingen anelse om!

Også Sørlands-Porten var uforberedt på dette, og driftssjef Nylund måtte rekapiitulere begivenheten i etterhånd:

- Torhild har vært vår brukerstøtte for Krøsus, det har hun gjort på en måte som fortjener all heder - der har hun gjort en

kjempejobb og stått på ut over det vanlige. Det har ikke alltid vært like enkelt - for brukerne har det vært av uvurderlig betydning å ha en som kunne svare på spørsmål og holde hodet kaldt når problemene tårner seg opp.

Hennes innsats i forbindelse med innføringen av Krøsus er hovedgrunnen til at hun fikk årets hedersfloss.

- Jeg vil legge til at hun også ellers er meget dyktig. Hun var i sin tid vår første kvinnelige vegarbeider og kjørte maskiner og lastebiler. Hun ble ansatt i det som dengang het vedlikeholdsavdelingen som kontorfullemktig. Blant oppgavene hun fikk var å koordinere kontortjenesten mellom vedlikeholdsområdene. En tid skulle hun også arbeide som vikar ved sykefravær ved vegstasjonene. Det fungerte en stund, men oppgavene ved vegkontoret ble etter hvert så omfattende at det ikke ble tid til denne virksomheten.

Konferansen i Telemark hadde et omfattende faglig innhold - som begynte med befarings på E 18-alegget over Eidan-gerhalvøya. Anleggsleder Olav Holte orienterte om anlegget, som omfatter store tunnel- og bruarbeider. Videre var det besøk på Rugtvedt vegvarslingsentral med orientering ved driftsleder Myrland. Vel framme på hotellet var det opplæring i bruk av rutinehandboka for Krøsus med påfølgende gruppearbeid. Det var også orientering om Det nye Vegvesenet og om årsplan og budsjett for 1995.

Men høydepunktet var kveldens festmiddag med utdeling av hedersflossen.

Festlighetene fortsatte ut over kvelden, men ble holdt på et fornuftig nivå, understreker driftssjefen. Programmet var så tettpakket at det ikke innbød til overdreven festing.

- Arbeidet med Krøsus har vært givende og lærerikt, sier vinneren av hedersflossen. Anlegg og drift har samarbeidet om oppgaven som



Foto: John Kr. Stormyr



"Den sorte floss"

"Våre dager er talte i AAV"

fra juli nittifem - ja, hvem vet hva vil skje
Men også i år har vi hatt harde tider
om oppstart av "KRØSUS" det var tøffe strider
For enkelte ble det mer slit, men jammen
vi er godt i gang vi, og føler ei skammen!

På våres avdeling ble det ristet på hoder
for dette ble stritt for mang' av våre poder
Papirarbeid opp - og papirarbeid i mente
irriterte tanker til Vegdirektoratet vi sendte
Vi kunne PBR - fikk lister så greie -
hvorfor dette her nye - vi ble sure og leie!

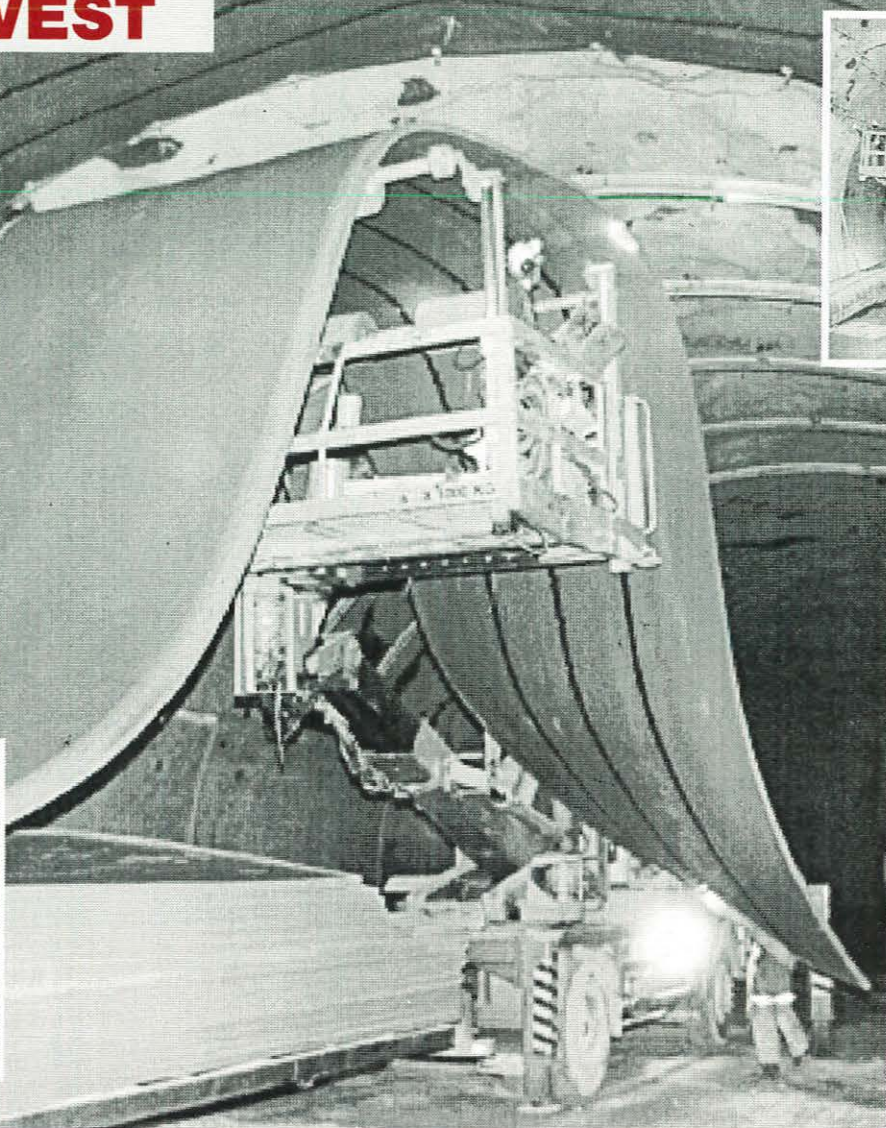
Men opplæring fikk vi, og gikk traust i gang
med artskonto - kontostreng så det virkelig sang
For ingen vei utenom, vi måtte trå til,
her nytta det lite med poker og spill
Og vårt resultat - ja, vi kommer oss alle
en brukbar driftsavdeling kan vi oss kalle!

Vår driftskonferanse pleier vi feire
med flosshatt og jubel- og hvem skal nå seire?
På Hotell Ibsen er vi - med kvinner og menn
resultatet i år kommer så smått om senn
Jeg mange på lista i år kunne finne,
men valget mitt falt på en god, dyktig kvinne!

Vår mannsdominerte avdeling skal hedre
en kvinne som har vist seg ut av de bedre
En topp innsats, det mener nå jeg
med iver og innsats har gått friskt i vei
Så nå kjære venner, den kvinne jeg mener
er Torhild - som flosshatt fra driften fortjener!

brakerstøtte, noe som har fungert godt. Dermed er det ikke sagt at innføringen av Krøsus har vært problemfri. Det har vært mange henvendelser til brukerstøttene og ennå er Krøsus noe nytt som befinner seg i en innkjøringsfase. Systemet svarer ikke helt til de store

forventningene, og må nok utvikles videre for å bli godt, mener Torhild Finsrud, som forteller at hun begynte på Akland vegstasjon 1.1. 1986 i et vikariat. Året etter begynte hun som vegarbeider. 1.1. 1990 begynte hun som kontorfullemktig på vegkontoret.



TUNNEL AV HØY STAN

**Reportasje:
Ottar
Johansen**

– Dette blir den flotteste tunnelen som noen gang er bygd, sier tunnelkontrollør Dag Ødegård, i det vi vandrer i dypet under Arendal. Det er travel virksomhet i tunnelen. Fram til åpningsdagen 10. mai skal tunnelen "møbleres" med veggelementer, tak, belysning, asfalt m.m. De ulike elementene kommer etter hvert på plass.

Tilbake på kontrollørkotoret velger han å si det på en litt annen måte:

– Tunnelen får en meget høy standard – hele tunnelen blir vann og frostsikret med entreprenør Selmers system som går

under navnet Egeberg-hvelvet. Det vil gi et lyst og trivelig inntrykk og god trafiksikkerhet, med lave vedlikeholdskostnader.

Flere fylker har i senere tid vært på befaring til tunnelen for å se på løsningene for vann- og frostsikring og detaljløsninger ellers. Kontrollørene viser villig rundt.

Veggelementene er i prefabrikkert betong med hvit silika – et avfallsprodukt fra ferrosiliciumindustrien. De leveres av Sørment i Grimstad.

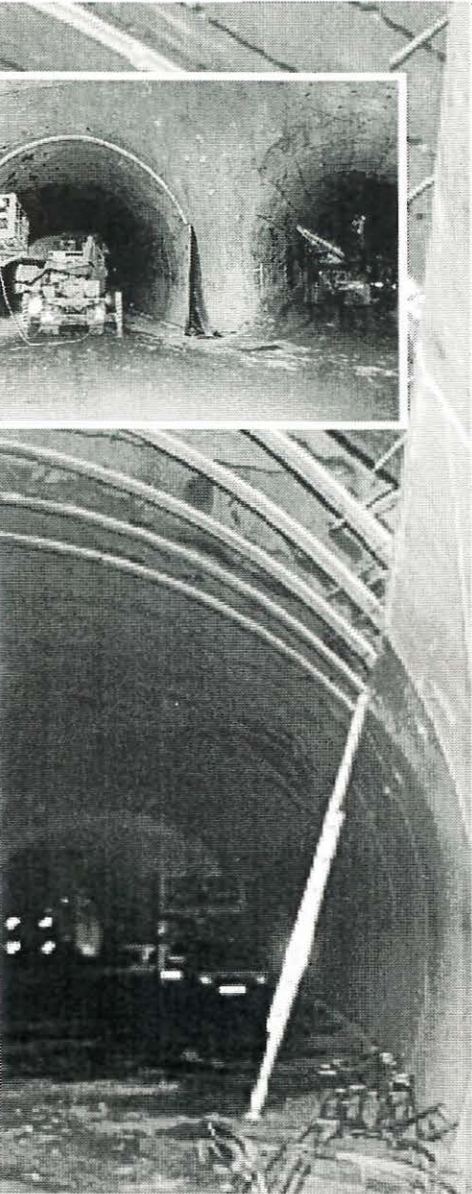
Hengen (taket i en tunnel) dekkes med store matter av 5 cm PE-skum som monteres på guardrail-skiner. Det blir deretter påført sprutbetong. Resultatet blir vanntett og brannsikkert.

Tunnelvegger og tak monteres av entreprenøren med avansert teknikk. Fire store spesialkonstruerte arbeidsplattformer kjøres framover i tunnelen etter hvert som elementene settes på plass.

De to første lag med asfalt skal være ferdig lagt i halve tunnelen før jul. Total skal det legges 24 cm asfalt. Det siste slitelaget skal legges i april.

På nyåret vil det være klart for montering av belysning og ventilasjon.

Den store membranutstøpingen under Blødekjær starter like over nyttår for å gi en ekstra vannsikring. I 70 m lengde blir det rundt hele tunnelprofilen lagt 3 mm helsveist pvc-membran. Utenpå dette kommer 40 cm



DARD

betongstøp. Synsintrykket skal imidlertid ikke skille seg fra resten av tunnelen. På grunn av kurvaturen i avkjøringsrampene er det ikke mulig å benytte veggelementer. Her går PE-skummet helt ned, men får et lyst betonglag på sidene for å få samme utseende som resten av tunnelen.

På nyåret, parallelt med øvrige installasjoner, begynner monteringen av skilt, kabelbruer m.m. Omfattede overvåkningsutstyr for en rekke av tunnelens funksjoner skal også på plass. Dette skal overvåkes direkte fra Rugtvedt vegmeldingsstasjon.

Det legges stor vekt på sikkerheten i tunnelen. Omtrent midtveis blir det en nødtelefonkiosk, det blir brannsløkkingsutstyr,

belyste skilt m.m. Ved avkjørselsrampene skal det monteres store støtputer med tanke på bilister som ikke tidsnok har bestemt seg for hvilken veg de skal. Putene er dimensjonert for kollisjoner opp til 70 kmt. Tunnelen blir skiltet for maksimum 60.

Det blir lagt inn antennekabel for FM-bandet, for Falkens, politiets og vegvesenets samband, samt GSM og NMT mobiltelefon.

Tunnelen får god belysning. I tillegg kommer nødstrømsbatterier og rømningslys i tilfelle strømforsyningen svikter.

– Selmer har gjort en førsteklasses jobb – med topp fagfolk – og et godt produkt – og samarbeidsklimaet mellom byggherre og entreprenør har bedret seg, etter at det tidligere var en del strid om omfanget av sikringsarbeider i tunnelen.

Anleggsleder John Baasland kan fortelle at det siste anbudet, på el.installasjoner, innvendige belyste skilt, bomber og styrings-systemer, totalt anslått til ca. 6 millioner, ble åpnet i månedsskiftet november-desember.

– Entreprenøren skal være ferdig 1. mai. Vi regner med å være ferdig med vårt arbeid 24. april. Åpningen blir 10. mai – informasjonsleder Elsa Momrak har reservert Arendal rådhus.

Viadukten ventes ferdig første eller andre uke i januar. Rundkjøringen kan imidlertid ikke gjøres ferdig før til våren. Den skal først behandles med et vanntettende stoff før det kan legges asfalt, rundkjøring med 22 m

diameter og dråpeøyer for det femarmede krysset. Dette arbeidet skal utføres til våren i egen regi.

Det arbeides nå med den endelige utforming. Det blir ingen kulturell utsmykning her, men beplantning er aktuelt.

For viadukten – som nå har fått navnet Arendal bru – lå anbudet på i underkant av 7,5 mill kr.

I Blødekjær er det bygd tørrsteinsmurer ved tunnelåpningene og gateløpet har nå fått sin endelige utforming. Både i Blødekjær og på Myrene blir det beplantning.

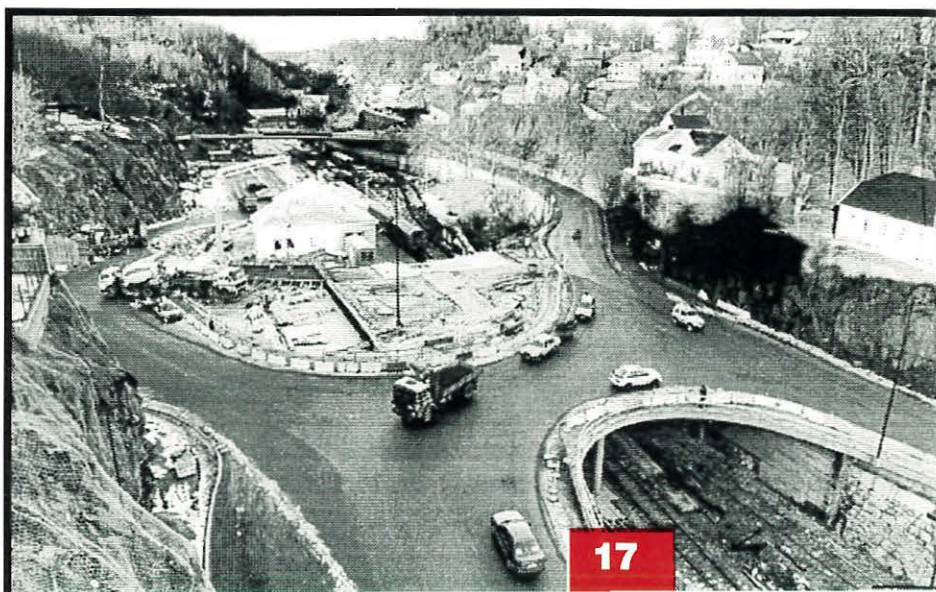
– Med tanke på den avsluttende finpussen ønsker vi en fin og tidlig år, sier Baasland.

Planavdelingen vurderer nå om det er nødvendig med spesielle tiltak for fotgjengere ved utløpet av tunnelen på Myrene.

Etter at tunnelen er åpnet, kan utbedringsarbeider i Kloppebakken begynne.

– Så langt ligger det an til en liten besparelse i forhold til budsjettet for anlegget, totalt 126 mill kr. inkl. Ingeborgdalen og Arendal bru, som ikke var med i det opprinnelige overslaget. I år utføres det arbeider for 53 mill kr.

I anleggsledelsen sluttet kontrollør Bergljot Skonnord 1. desember for å gå til ny jobb i Vegdirektoratet. Anders Herman Hermansen tar over kontrollørjobben en stund framover, mens Ødegård skal følge anlegget helt til slutt.





Anleggsleder Harald Tobiassen

Byggestart på Telemark - Østerholt - med rasteplass og elgbru

Anleggsavdelingen startet 21.11. (ca. kl. 9) på neste parsell av E 18, Telemark grense - Østerholt. Den nye parsellen fortsetter der motorvegen ved Sundebru slutter og fortsetter helt fram til fylkesgrensa, nøyaktig 5 km. 4 km går gjennom ubebygd terreng, mens resten følger eksisterende veg. Der det bygges ny veg, skal den gamle vegen fungere som parallellveg, mens det blir bygd ny parallellveg der den ny vegen følger den gamle traseen, forteller Harald Tobiassen, som har fått oppgaven som anleggsleder.

Dagens vegstrekning har forholdsvis god standard, men har vært relativt sterkt ulykkesbeslelastet. Den har noen vanskelige svinger, og beliggenheten mellom to motorvegstrekninger kan friste til å kjøre med for høy hastighet.

Den nye vegen skal knytte sammen motorvegen på begge sider av fylkesgrensa og dermed gi en lang strekning med jevn standard.

I STEDET FOR RANNEKLEIV-TEMSE

Telemark grense - Østerholt blir bygd nå som et alternativ til parsellen Rannekleiv - Temse. Da det ikke lot seg gjøre å komme i gang på denne strekningen som har høyest prioritet, ble det bestemt å gå i gang over Østerholtheia, der det ikke var hindringer for å sett i gang på kort varsel.

Ved framføring av motorveg er det krav om at det også skal være en parallell avlastningsveg. Å utbedre eksisterende på veg og bygge ny parallellveg ville derfor bli like kostbart. I tillegg kommer at det er meget dyrt å drive anlegg langs en sterkt trafikert stamveg.

– Ved å bygge i uberørt terreng kan vi drive rasjonelt uten å måtte ta hensyn til trafikken, sier Tobiassen.

LITE "BYGGING" - LAV METERPRIS

Det er også lite bebyggelse i området å ta hensyn til, slik at det blir lite "bygging" med veger, brukryssinger, støyskjerming o.s.v.

Dette bidrar til at prisen pr. meter blir lav, 17000 kr., mot 22000 kr på strekningen Lunde-Tveitehallin-

gene.

Totalt er anlegget kostnadsberegnert til 92 mill kr., det største i Aust-Agder i senere år. Denne prisen inkluderer en stor, tosidig rasteplass ved Øygards-tjern.

Det blir en stigning på hele 6 prosent opp til Østerholtheia – omtrent som nåværende vegen – men den nye vegen får bedre kurvatur og gjennomgående tre felt, slik at den vil oppleves som lettere å kjøre.

Om anlegget ikke har store byggearbeider, så blir det meget stor massetransport – 250.000 kbm jord og myrmasse 200.000 kbm fjell.

Av den totale prisen på 92 mill – er det for 1995 bare bevilget 14 mill. Det er imidlertid håp om å låne 10 mill av bevilgningen for 96 for å få til en jevnere drift av anlegget. I så fall blir det arbeider for 41 mill i 96 – og 27 mill i 1997 – med planlagt åpning sommeren 97, hvis arbeidet går bra.

**Formann Rune
Johansen gjør klar til
å fyre av en salve**



HALVDELEN ÅPNES I -96

Ønsket om å forser driftens i 95 henger sammen med ønske om å åpne strekningen fra Østerholt fram til rasteplassanlegget sommen -96.

Det viser seg nå at de ekstra 12 mill som ble bevilget til arbeider i Setesdalen i år, ble tatt fra bevilgningene til E 18.

Tobiassen er engasjert som fast prosjektleder og anleggsleder og vil etablere en liten brakkeby ved Øygardstjern. Tobiassen skal ha anlegget som sitt faste arbeidssted. I Aust-

Agder ble dette forsøkt første gang på Arendal øst-vest. I oppsynet har han med seg Magnar Ellefsen, Dag Ødegård, Anders Herman Hermansen og Jan Finstrand. Brakkebyen skal også dimensjoneres for en kontormedarbeider, som blir stasjonert på anlegget etter behov. Åvald Bakken og Tor Bjørklund får ansvar for bru- og betongarbeider.

Arbeidet skal drives dels med egne folk og maskiner, dels som mindre delentrepriser.

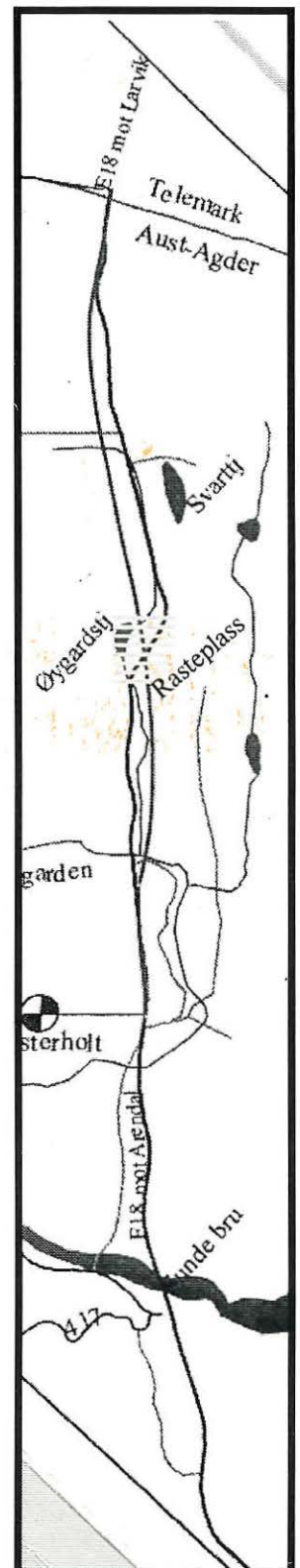
ELGBRU OG RASTEPLASS

Anlegget omfatter 3 bruer, 1 fotgjengerkulvert og 1 elgtunnel. Siden dette er fylkets mest elgutsatte vegstrekning, har vegvesenet søkt bistand hos viltforsker Per Espen Fjeld og plassert en spesiell tunnel/elgbru over E 18. Ved hjelp av gjerder skal elgen ledes over brua, som blir dekket med jord og tilsådd. Denne løsningen forsøkes for første gang i Aust-Agder, men er kjent fra utlandet.

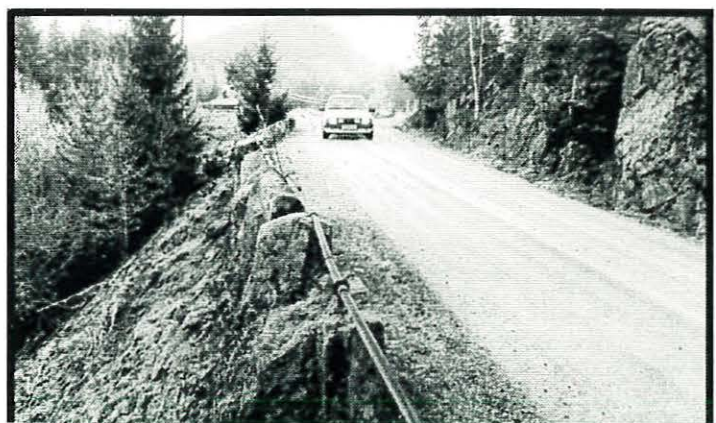
Tosidig rasteplass ved Øygardstjern hører også med til anleggets godbiter. Det blir fylkets hittil fineste, idyllisk beliggende på hver side av vegen og tilpasset til landskapet rundt to tjern. Det blir avanserte avkjørsler til rasteplassene, som skal skjermes fra motorvegtrafikken av store støyvoller. Det blir oppstillingsplass både for personbiler og trailere og toalettanlegg med vann.

RESTAURERT rv. 40?

Der den nye vegen skal følge eksisterende veg er det planlagt parallellveg langs gamle rv 40. I følge planene blir det en stor utvidelse som fjerner alt som minner om gamle Sørlandsdke. Anleggsledelsen har nå sett nærmere på denne gamle vegen, og vil forsøke å få Gjerstad kommune interessert i at den gamle vegen i steden blir restaurert, med stabbestein og mosegrodde skråninger, som et kulturminne fra nyere tid.



**Av Ottar
Johansen**



**Aust-Agder med i prøveprosjekt
for miljøvennlig vegkantpleie**

Effektiv flishugger

**sparer miljøet – tar
vare på ressurser**

En storkjeflet danske med navn Linddana har i det siste fartet langs vegene i Aust-Agder, tygd opp busker, kvister og småtrær og spyttet dem ut igjen som grov flis. Linddana inngår i Vegdirektoratets prosjekt "Utstyr og metoder for miljøvennlig vegkantpleie".

Prosjektet ble startet høsten 1993 og skal avsluttes neste høst. Aust-Agder, Vest-Agder og Telemark har deltatt fra starten av, mens fylkene Hedmark, Akershus, Oslo, Rogaland, Hordaland og Troms, samt Oslo kommune ble med da prosjektet ble utvidet i år. Fra Aust-Agder deltar vegmester Kåre Karlsen og formann Jon Furre.

Aust-Agder har fått ansvaret for utprøving av den danske fliskutteren som lett kan fraktes fra sted til sted bak en mindre bil med tilhengerfeste.

– Ved rydding av kratt og mindre trær langs vegene har vi hittil enten latt treverket ligge og råtne på stedet eller brent det opp på bål, sier Karlsen. Brenning av denne typen avfall er ikke lenger tillatt og lar vi kvistene ligge, ser det stygt ut. Bortkjøring



til fyllplass er både arbeidskrevende og kostbart. Vi har derfor vært på utkikk etter nye metoder for behandling av hogstavfall. Så langt ser det ut til at fliskutteren kan være et godt alternativ.

Vegvesenets nye krav til miljø og grøntarealer stiller nye krav til vedikehold og utstyr – og til kunnskaper om hvordan og når dette skal settes inn for å sikre at det blir tatt hensyn til både sikkerhet og miljø.

Kjemiske plantevernmidler brukes ikke lenger i vegvedlikeholdet. Rydding med mekaniske midler gir skjæmmende avfall. Samtidig er det behov for masse som kan fylles på skråningene for grøntanlegg og bruk av kantklippere. Fliskutteren er et av flere hjelpemidler som utprøves i vegkantprosjektet. En fliskutter av større type er også med, sammen med grenkuttere, forskjellige typer kantklippere med og uten oppsug, løvsugere, klippere for klipping under rekkverk osv.

– Danskene er kommet lenger enn oss på dette området, og bruker bl.a. flishuggeren vi nå prøver sammen med kompostering. På den måten får de jord som kan brukes i grøntanlegg. Flismassen kan også sprøytes direkte på vegkantene, sier Furre, som nylig reiste til Danmark sammen med vegmesteren



Spesialarbeider Anders Anonsen og maskinfører Oddvar Ås mater flishugggeren, mens vegmester Karlsen og formann Jon Furre er fornøyd med resultatet.



for å studere kompostering av flismasse. Flismassen må i så fall samles i komposteringsanlegg. Transporten av flismasse er langt enklere enn transport av kvister og trær. Fire-fem lass med kvist skrumper inn til et letthåndterlig lass med flis etter at det har gått gjennom fliskutteren.

Fliskutteren Linddana går på to hjul og kan transporteres av en bil med tilhengerfeste. Den har egen dieselmotor som driver roterende kniver med 1000 omdreininger i minuttet og kan hugge opp greiner og trær med en diameter på maksimum=15 centimeter.

For å utnytte maskinens kapasitet på ca. 3 kbm. pr. time må den mates av to mann. Den trekker selv inn treverk som er plassert i maskinens inntak.

– Erfaringene så langt er positive, sier vegmester Karlsen. Maskinen har også vært utlånt til kommuner, som har hatt god nytte av den kraftige flistryggeren.

– Dette er en forholdsvis rimelig og enkel maskin. Prisen er 160–170.000 kr. – langt mindre enn en stor fliskutter som også er under utprøving. En stor fordel er det også at den kan fraktes etter en vanlig bil med tilhengerfeste. Fliskutteren er også grei å betjene. Flisen sprøytes effektivt direkte på las-

teplanet som er forsynt med høye karmen, eller direkte på vegskråningen.

Vegkontorets filmfotograf Hilmar Liane er i gang med å lage en video som viser fliskutterens egenskaper. Denne skal vises for de andre deltakerne i prosjektet og danne grunnlag for den endelige vurderingen av det nye hjelpemiddelet.

– Det er vanskelig å si hvor det kan være aktuelt å sette inn et redskap som dette, sier Karlsen. Hensynet til miljø varierer fra sted til sted. Noen steder kan avfallet ligge og råtne uten at det skjemmer nevneverdig, mens kostbar bortkjøring andre steder kan være eneste alternativ.

Hvis flismassen kan komposteres og brukes til grøntanlegg har vi løst et miljøproblem og tatt vare på en verdifull ressurs.

Karlsen tror imidlertid ikke det vil være lønnsomt å ha fliskutteren med på lasset når ryddegjengen drar ut med motorsag og øks. For å utnytte kapasiteten, må treverket først kappes ned og legges lett tilgjengelig i passende hauger. Så kan flishugggeren kjøres fra sted til sted og behandle hogstavfallet på en mest mulig effektiv måte.

- "Mykje fjødd" i Aaneland kleiver

- Mykje fjødd, sier Åvald Bakken, anleggsleder for Setesdalsregionen mens John Baasland er opptatt med Arendal øst-vest. I slutten av oktober flyttet anleggsgjengen fra rv 39 til det nye anlegget på rv 42, Aaneland kleiver, 2,3 km uvanlig bratt og svinget stigning fra Evje på veg mot Arendal. Vegen skal legges i ny trase gjennom høye skjæringer og over dype fyllinger. Stigningen på hele strekningen er 140 meter.

Av Ottar
Johansen

Ved valg av nye anlegg legger planavdelingen stor vekt på forholdet mellom kostnad og nytteverdi. Her kommer Aaneland kleiver godt ut, blir det hevdet. Kleivene byr vinterstid på store problemer for tungtransporten. På glatt føre er det mange som har problemer med å komme opp. På strekningen Arendal-Evje er det en av de verste gjenværende flaskehalsene.

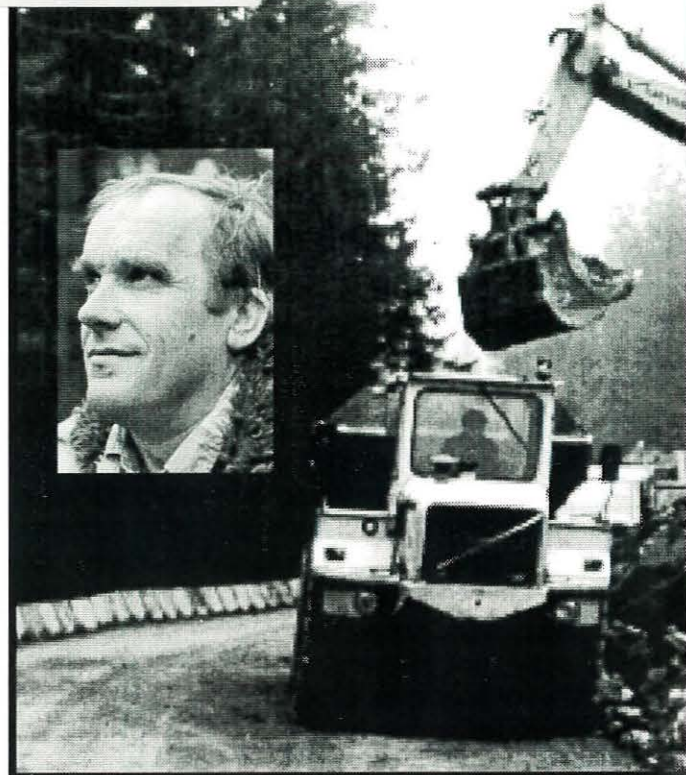
Anlegget er totalt kostnadsberegnet til 14 mill kr. Ca 5 mill kan disponeres på budsjettet for 1995, resten forutsettes bevilget for 1996, med sannsynlig åpning i oktober.

"TJUVSTART"

Anleggsstarten i slutten av oktober var egentlig en "tjuvstart" – det er ingen bevilgning for dette anlegget på budsjettet for inneværende år, innrømmer anleggslederen.

Odd Olav Tveit og Tone Straume er oppsynsmenn for anlegget. Gravemaskiner, dumpere og en borerigg er innleid, mens anleggsavdelingen stiller med skytebasen og formenn Jan Landås og Bjørn Dalen.

Etter planen skal grovsprenging og fylling utføres i vinter, forteller Åvald Bakken. Det skal sprennes ut 65000 kbm fjell, og 22000 kbm løsmasse skal kjøres bort. Sprengsteinen går med til de store fyllingene. Det kan bli noen tusen kubikkmeter i overskudd, men dette er noe usikkert, da planavdelingens kartgrunnlag har vært mangelfullt, med usikre høydekoter. Dette har sammenheng med at flyfotoene som kartet er basert på omfatter tette plantefelt som har gjort det vanskelig å angi eksakt høyde. Etter at



traseen er ryddet for skog, utarbeides det nå nye masseberegninger. Den nye kartleggingen viser en variasjon på opp til to meter i forhold til de gamle kartene.

Anleggsavdelingen har gjort en god innsats på rv 39 i sommer. På strekningen Langeid – Besteland er det bygd 3,5 km veg. 1,5 km gjenstår til neste sommer og skal være ferdig før ferien. Omleggingen ved Hellesteinen er fullført og det er utført utbedringsarbeid på Skomedal syd. Resultatet er en betydelig forbedring av rv 39 gjennom Setesdalen, sier Bakken.

MYE VEG FOR PENGENE

- Her har vi også fått mye veg for pengene. Det er forholdsvis rimelig å bygge veg i Setesdalen – og vi har hatt gode masser å arbeide med. I tillegg til de større arbeidene på hovedveien er det i sommer utført en rekke mindre utbedringsarbeider. Blant disse er gang- og sykkelveg på strekningen Dåsnes Hornnes og utbedring ved Kjetså på rv. 42. Ved Horneve på rv 12 er det anlagt en flott, ny rasteplass til en kostnad av 500.000 kr. Denne har blitt meget populær. Den har til tider vært overfylt og det er nå bestemt at parkeringsplassen skal utvides neste år. Arbeidene i Setesdal i sommer var kostnadsberegnet til totalt 11,4 mill kr.



Skytebas i sitt siste år i vegvesenet

Skytebas Jan Landås er inne i sitt siste år i vegvesenet, etter 30 års tjeneste på anlegg. Han fyller 60 neste år, og er glad for at han kan gå av med pensjon. Knærne er ikke helt gode lenger – det er ikke så lett å springe i de bratte heiene som før.

– Jeg begynte med bruarbeid, forskaling og støping og har vært på kompensasjonsvegen i Setesdal, på Ubergsmoen, i Dypvåg, i Austre Moland, Vassbotn, Oggevatn, Evje m.m. Med bolig på Byglandsfjord har det vært greit å arbeide i Setesdalen. Etter hvert ble jeg formann og skytebas. Men jeg har aldri brydd meg spesielt om skyting, det bare ble sånn, sier Landås.

To oppsynsmenn på anleggslederskolen

Aust-Agder har i år sendt to oppsynsmenn, Odd Olav Tveit og Tone Straume, på vegvesenets prestisjetunge anleggslederskole. Begge har sitt daglige arbeid på anlegg i Setesdalen, og må i 14-dagersperioder overlate anlegget til formennene.

Tveit har 21 år i vegvesenet – og har ikke slitt skolebenken siden 1979.

– Dette tilbudet var så godt at jeg ikke kunne stå i mot. Vegvesenet er i omforming, og jeg antar at de som har best utdannelse vil stå sterkere i det nye vegvesenet. Ellers er det jo bare å ta det som det kommer, i vegvesenet nytter det ikke å regne med noe.

Tveit og Straume har vært på en to ukers samling – og sto på rei-

sefot til neste samling da vi møttes på anlegget Aaneland kleiver. – Vegvesenet er ikke bare sprenging, fyllinger og flytting av masser. Publikum er opptatt av det vi driver med, og vi skal kunne informere om virksomheten på en grei måte. Vegvesenet skal forholde seg til resten av samfunnet. Jeg har god tro på at anleggslederskolen kan gjøre oss til mer kompetente anleggsledere og oppsynsmenn, sier Tveit.

Tone Straume er med sine 28 år nest yngst, og en av to kvinner blant de 24 deltakerne, som ellers har en god aldersfordeling med eldstemann på 60 år. Deltakerne er delt inn i fire grupper med mest mulig variasjon i alder og erfaringsbakgrunn.

Tone er glad for å ha fått plass på årets kurs, bare et år etter at hun begynte som første kvinnelige oppsymann ved anleggsavdelingen.

– Positivt med anleggslederskolen er at vi møter anleggsfolk fra andre fylker. Vi synes vi driver med store ting når vi har anlegg til 20 mill kr. Men i forhold til



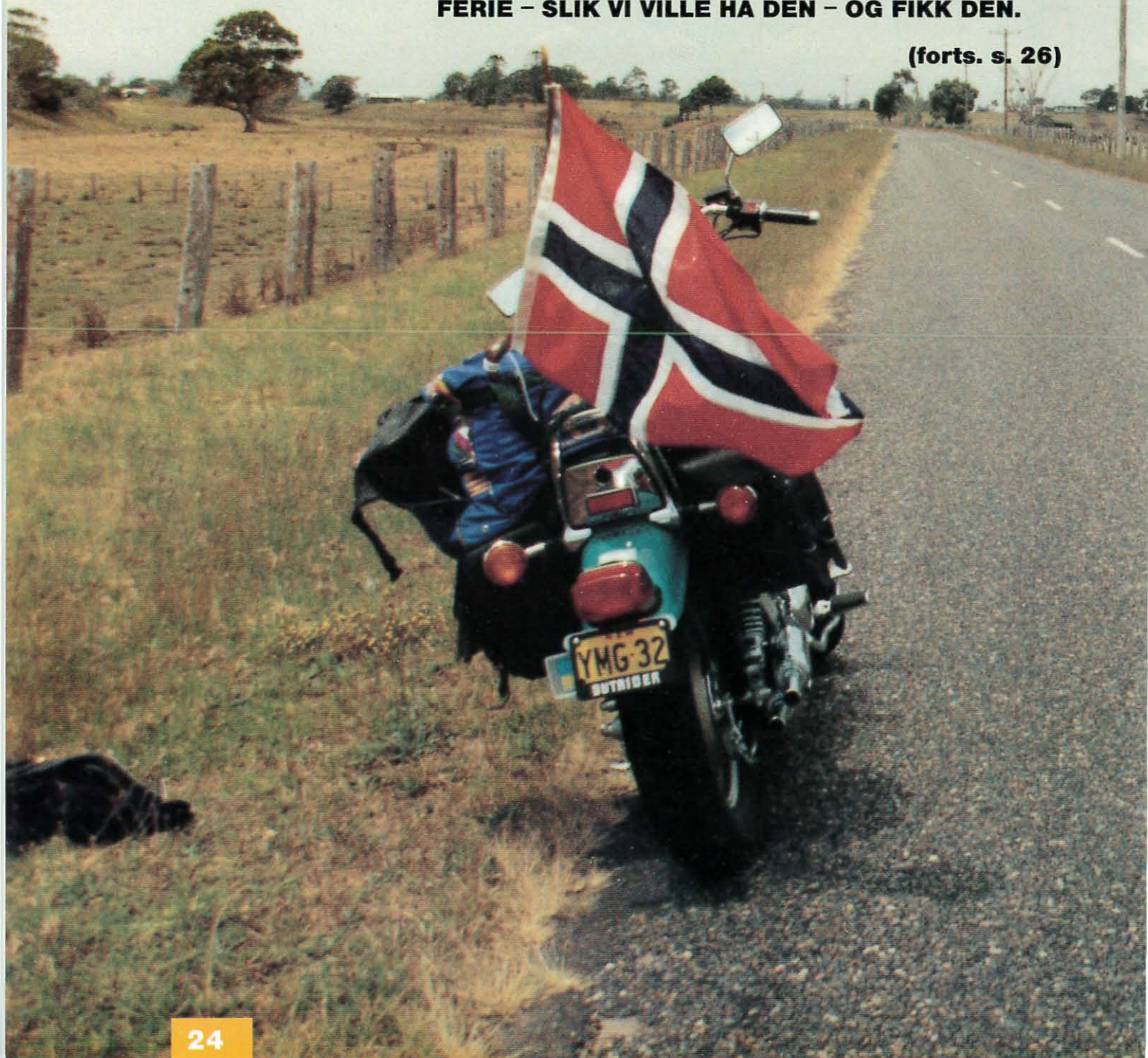
andre fylker er vi de rene lilleputter, på E 18 ved Holmestrand går det 20 mill på en måned. Så her får vi del av erfaringer som det er vanskelig å få i vårt eget fylke.

Damer på høstferie i kenguruenes land

**DETTE ER IKKE EN HISTORIE OM TO YNDIGE DAMER
SOM DRO PÅ FERIE FOR Å SLAPPE AV OG BLI BRUNE
OG FINE, DET ER HELLER IKKE EN DRAMATISK
HISTORIE OM EN FARLIG FERD I JUNGELEN.**

**DETTE ER EN PYNTET HISTORIE OM TO TØFFE
"VEGVESEN-JENTER" SOM DRO PÅ EN SKIKKELIG
FERIE – SLIK VI VILLE HA DEN – OG FIKK DEN.**

(forts. s. 26)







Australia - ungdommens nye feriedrøm

Helt frem til for 10–15 år siden var det USA som var den store drømmen for en hel ungdomsgenerasjon. USA – the big dream.

Idag betraktes USA – i hvert fall av mange unge – som et gjennomkorrupt land, både i forretningsliv og samfunnsnivå, hvor det gjelder å være en "winner", uansett metode, en holdning som desverre også har spredd seg til de fattige befolkningsgruppene, som benytter en kanskje ærligere form for å slå seg frem; nemlig vold.

Men det finnes en annen verdensdel og et annet land som i dag nærmest har overtatt den litt uoppdagede og spennende rollen som USA en gang hadde; nemlig Australia.

Og dit hadde derfor jeg og Bergljot (Skonnord) veldig lyst til å reise.

Jaa, det er jo bare å fikse 6 ukers ferie og 35–40 skikkelig store det.....tenkte vi noe pessimistiske. Men så greide vi altså det. Vi fikset ferie og alle sparekontoer ble tømt.

Selv min lillebrors konto fikk unngjelde.

Og da begynte planene å ta form og i begynnelsen av oktober reise vi.

En kamerat av meg kjørte oss til Formebu og vips.....så var vi på vei.

Vi fløy via London, Barein (Gulfen) og Singapore, før vi stod på flyplassen i Sydney med en meget god følelse. Etter nærmere 2 døgns reise hadde vi hatt god tid til å undres på hva som lå foran oss de kommende ukene. Og nå var vi her – endelig.

LEIDE MOTORSYKLER

Vi hadde bestemt oss for å leie hver vår motorsykel og leieavtale var inngått med Australian Motorcycle Tours (AMT) før avreise. Steve, fra AMT, møtte oss på flyplassen og vi fikk etterhvert hver vår Yamaha Virago 750. Som bestilt.

Knall grønne og sorte, og helt nye. Min var gått 70 mil og hennes 200 mil.

Vi fyllte bare bensin (til ca 3,- kr/l) og så var det aldri noe mer med de.....

Før avreise var vi blitt enige om at vi IKKE skulle gå i noe museum, zoo e.l.

Og Blue-Mountain, som alle vil se, gadd vi ikke bry oss med. Fjell har vi hjemme.

Og Operahuset, som alle tar bilde av, eier vi ikke noe bilde av (men vi har ca 300 andre bilder).

Og Surfers Paradise – som er en turistmagnet, særlig blandt de unge – kjørte vi rett forbi.

Men ellers fikk vi med oss det meste.

LAND, FOLK OG KULTUR

Vi dro for å kjøre sykkel (utvide sesongen litt), se landet, og oppleve dets folk og kultur.

Og det gjorde vi.

Vi startet i Sydney og fulgte Pacific Highway nordover østkysten.

Planen var å dra helt til Cairns, men det klarte vi ikke pga varmen.

En har lett for å tenke seg Australia som et

nærmest Europeisk land, med hvit mann og temperatur deretter. Men raskt gikk det jo opp for oss hvorfor aboriginals (de opprinnelige) har hudfarge som sentral-afrikanerene.

Det gikk i sunblock (den sterkeste solfaktoren), masse veske og noen få mil til dagen, fra by til by, pub til pub. Vi overnattet fra en til fem netter på hvert sted.

Maitland, Forster, Kempsey, Coffs Harbour, Byron Bay, Gympie, Rockhampton, Mackay, Airlies Beach, Singleton, Armidale m.fl. er alle byer vi har gode minner fra.

GANSKE "HARRY" - MEN VENNLIG

Australia er i grunnen ganske "harry", men meget vennligsinnet.

Etterhvert fant vi jo ut at det ikke var noe problem å overnatte på den lokale pub.

Der var det pub i 1. etg. og en trapp opp til romutleige i 2. etg.

Av og til følte det som å leve i en country & western-film.

Nå var der riktig nok aldri andre turister som overnattet på slike steder, og definitivt ingen andre damer, men en og annen omstreifende saueklipper og noen krigsveteraner hadde vi da selskap av, dessuten var det billig (ca 50,- kr. natta) og ganske opplevelsesrikt. Men i Mc Kay ble vi nektet adgang til 2. etg. med den korte og greie begrunnelsen at vi var damer. Da vi ba om en nærmere begrunnelse fikk vi til svar at det kunne vi vel tenke oss selv.

"Akkurat", sa Bergljot, med erfaring fra anlegg, "kokker og lensepumper".

POTETER OG VODKA

Vi måtte avslutte kjøringen før det ble mørkt, pga faren for kenguruene.

De lå forøvrig ihjelkjørte for hver 10. meter langs vegene, og en kollisjon med dem på mc er ikke ufarlig.

Men da vi kom "cruisende" inn i byene i solnedgangen, var det helt klart at vi var svært velkomne, det manglet aldri på invitasjoner av forskjellige slag.

Men vi visste hva vi ville ha, og gikk etter det. Jeg tenker da spesielt på vår jakt etter poteter og vodka.

Aussi-man serverer nemlig helst pommes frites og pils.

Men med vår "bygde-norske" holdning fra Åmli og Vang så var det da ingen tvil om at "skal det være så skal det være", og da skulle det være poteter og vodka. Enkelt og greit.

Vi kom så langt nord som til Airlies Beach. Derfra leide vi båt ut til Whitsunday Island.

Et paradys på jord, der var virkelig flott, men da holdt også varmen på å ta livet av oss.

Ca 80 mil fra Cairns gav vi derfor opp planen om å komme dit, og valgte heller å starte sørover igjen. Mens vi nordover hadde fulgt Pacific Highway, som går langs kysten, valgte vi nå New England Highway, som går innenlands.

SLO GUTTA I BILJARD - OG HÅNDBAK

Om da vi kom på "landet", eller "in the out-back", som Aussi-man kaller det, fortsatte moroa. Vi satset friskt en kveld og utfordret stedets lokale biljard-helt. "Alle" mente at vi ville ha flaks dersom vi fikk ned et par kuler før han var ferdig. Men jeg har da spilt biljard på gamle Nidelven Kafe i Åmli før jeg, og da spillet var avsluttet var helten noe flau. Slått av kvinnfolk...stygg sak. (ok - vi hadde veldig flaks)

Bergljot er forøvrig vanvittig sterk i armene, og dette måtte da kunne utnyttes på et vis mente jeg, nå når moroa var så godt i gang. Aussi-man elsker jo veddemål, såpass hadde jeg skjønt, og uten at Bergljot helt skjønnte hva som skjedde, fikk jeg organisert veddemål, penger ble lagt på bordet og Bergljot måtte bryte håndbak med en kar som var dum nok til å tro at han kunne slå henne.

- Noe han ikke gjorde og han ble virkelig flau, mens vi lo og litt rikere både på penger og berømmelse fortsatte festen til ut i de små timer.

Men etter ca 6000 km på kryss og tvers i landet nærmet vår "ferie-fest" seg slutten.

6 uker går vanvittig fort når en har det så fint som vi hadde det.

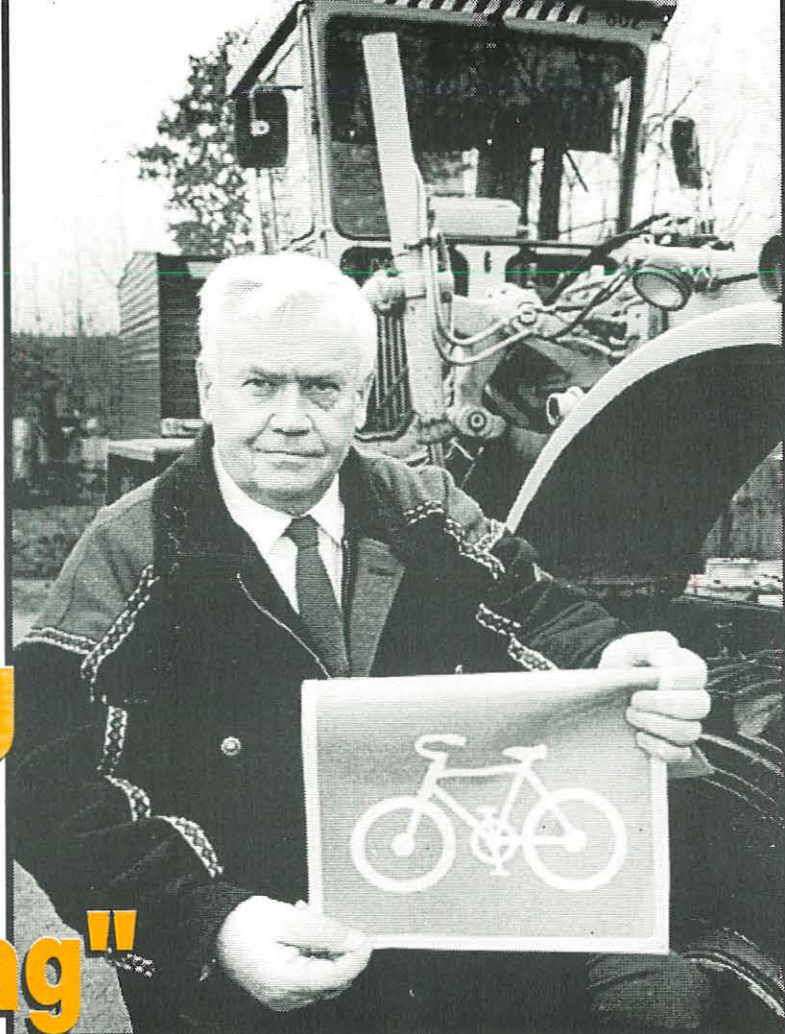
Tilbake i Sydney fikk vi imidlertid invitasjon til å bli med på seilregatta i Sydney Harbour med to karer. Så selv om vi ikke har med noe bilde av hverken Harbour Bridge eller Operahuset så kan jeg forsikre at vi har sett dem begge, fra den beste vinkel og med den beste utsikt. *Så ingen skal tro at vi gikk glipp av noe.....*





**Maskinsjef
Herman A.
Cappelen gikk
av med pensjon i
høst. Her minnes
han sine år i
Statens
Vegvesen.**

Maskiner og mennesker "av ulike slag"



Våren -54 tok jeg eksamen på maskinlinjen ved Oslo Tekniske Skole (nå Olso Ingeniørhøgskole), var blitt 23 år gammel, og skulle ta fatt på yrkeslivet. Imidlertid ville jeg først innvilge meg noen sommerker hos en tante og onkel på Hesnesøy ved Grimstad.

Noe spent var jeg også på en søknad som tidligere var sendt Vegdirektoratet, og en dag kom den lokale postmannen roende med det forløsende brev. Jeg var blitt ansatt på Vegdirektoratets Innkjøpskontor (Ik), nå Maskin- og materiellkontoret (MMK) som tekniker I med en månedslønn på kr. 712,50. Nå, 40 år senere, var nok det i underkant av min siste dagslønn.

Jeg tiltrådte 18.10. -54, og arbeidet under herrene Bjørum og Brinch, og delte kontor med Stavang.

Bjørum hadde utviklet et interessant samarbeid med "Drammens Jern" om forbedring av de gamle Dravn-høvlene, om transportable knuseverk og om store sikt. Jeg fikk gleden av å videreføre, tegne og trace Bjørums mange skisser, et meget givende og lærerikt arbeid.

Jeg må allerede her få spore noe av, og nevne at da jeg var på den siset maskinsjefkonferanse, i Skien, 19.-22.9 d.å., holdt nåværende leder av MMK, Ingulstad, en pen avskjedstale for meg. Mot slutten overrakte han meg et "kunstverk", jeg kjente muligens kunstneren?

Ivrig pakket jeg ut, og pent innrammet fant jeg en tegning med tusj på kalkerpapir, av et transportable finknuseverk, tegnet og tracet av meg, og god-

kjent av Bjørum, 12.3. -55. Jeg ble meget overrasket og glad over denne spesielle gave.

Samarbeidet med "Drammens Jern" ebnet etterhvert ut, idet ledelsen i firmaet, til Bjørums og vegvesenets store skuffelse, ønsket å konsentrere seg om andre produkter.

Brinch var min nærmeste sjef, og bl.a. jeg fikk være med ham til Eskilstuna i juli -55 for å hente seks Bolinder-høvler. Vi kjørte i kolonne til Kongsvinger, det var stil over maskinkjøpene den gang.

Jeg glemmer heller ikke da en stor tysk "Peterfreser" fra krigens tid skulle fraktes fra indre Østland til Sørlandet, og den kom til å gå "på egne belter", istendenfor jernbane. Ved Drammen kollapset den. Da ble det "månelyst" på kontoret. Heldigvis var jeg yngstemann, og uten ansvar for forsendelsen.

På denne tid tegnet jeg også koblings skjema for de samme Peter-fresere, og det var virkelig et puslespill ut fra de meget ødelagte og oljeskadede instruksjonsbøkene vi hadde funnet.

Stavang var koselig, og vi hadde mye hygge sammen på det felles kontoret. En av hans mange oppgaver skilt-bestillingene for hele landet. Det var da mye skriverier med "Statens navnekonulent". Alle navn skulle godkjennes av ham, og det var ikke alltid vegvesen, formannskap og navnekonulent var enige.

Blant mine mange oppgaver på tegnebrettet, i skiltsammenheng, var også skiltet med sykkelen. Resultatet må ha blitt bra, for jeg kjenner sykkelen igjen idag, med den markerte pedalplassering i forhold til rammen, det skulle jo være en trå-sykkel.

Her må det bli en liten digresjon igjen. I slutten av august i år ble jeg bedt med på en meget interessant driftskonferanse og ekskursion hvor vi bl.a. besøkte Vik verk i Sogn. Vi var innom skiltproduksjonen, og da jeg oppdaget "sykkelen min", kunne jeg ikke dy meg, jeg måtte røbe "kunstneren". Resultatet ble at jeg fikk med meg diverse "sykler" hjem, også de skal opp på veggen hjemme i "min lille hule".

Selv om jeg nå hadde gått gjennom konstruktørgradene, var ikke mulighetene til videre avansement store på Ik (MMK). Jeg søkte meg da over i Bilavdelingen, og ble, i oktober 59, sammen med tre andre, ansatt som bilsakkyndig I, med vektkontroll som hovedoppgave. Etterhvert skulle det bli mange vikariater og øvrig bistand med teknisk kontroll og førerprøver ute i dsitriktene.

Også dette var meget interessant, men det ble svært mye reiseing og fravær fra kone og barn.

Vår informasjonskonsulent og jeg har snakket litt om jeg kanskje kunne tenke meg å servere en bilsakkyndighistorie i hvert nummer av "Sørlandsorten" en tid heretter. Skulle det være av interesse, gjør jeg det så gjerne, men noe bør vi vel ta med allerede her:

Såvel ved førerprøven, som ved tekniske kontroller, måtte en, når en opptrådte i "statens uniform", være seg sitt ansvar, og ikke bare sin myndighet, bevisst. Videre måtte vi være klar over at vi (ihvertfall dengang, likesetillingsdamer) hadde med familiens overhode (pappa) og familiens stolthet (privatbilen) å gjøre. Innledningsordene måtte være korrekte og høflige. Det var "nesten krig" da en kollega sa til en bileier: "Ja, ja, så får vi se på denne fine bilen din da".

Det ble, som nevnt, mye fravær fra hjemmet, og da de fire siste fylkene skulle få egne ledere på redskapssentralene, og maskinavdelingene, også i disse fylker, skulle se dagens lys, benyttet jeg anledningen til å søke tre av fylkene.

Jetg var meget heldig og kom til "det blide Sørland". 1.6.-65 kunne jeg melde meg til tjeneste for vegsjef Irgens, og overta en av overingeniør Haugmoens arbeidsoppgaver, nemlig vegsentralen i Parkveien.

En av mine mange saker ble da videreføring av planene for ny vegsentral og fremdrift av denne utbygging på Skarpnes.

Etterhvert skulle nyere og bedre regnskapssystemer settes ut i livet (det var dens tids KRØSUS), systematisk vedlikehold skulle innføres, nye spesialoppgaver trengte nye folk osv., osv.

Vi var også meget opptatt av langtidspanlagt fornyelse av maskinparken. Dette krevde imidlertid visshet om at vi fikk så og så mange mill. kr. til maskinkjøp hvertår. Denne visshet kunne vi ikke få, og måtte da arbeide ut fra flere alternativer.

Det ble mange komiteer, mange møter og mye skriving, og det skulle bli mye komiteearbeid ut gjennom årene.

Vi fikk EDB, Bjørvig-utvalg, Holler-utvalg,

KRØSUS, og "Det nye Vegvesenet", for å nevne noe. Kanskje vel mange baller i luften, kanskje en burde tenke på AFP-pensjon v/64 år?

I tillegg til maskiner "av ulike slag", hadde vi på avdelingen 30 kvinner og menn "av ulike slag", kanskje vel så verdifulle og individuelle. Disse gikk ikke på diesel eller bensin.

Å snakke med mennesker, og å lytte til mennesker er verdifullt, men det blir vanskelig dersom disse mennesker er mer opptatt av sitt neste innlegg, enn selv å lytte av og til.

Det ble 11 år i Vegdirektoratet, og 29 år i Aust-Agder, 40 år er en lang tid, men så interessant.

Det er med vemod jeg tenker på alle de verdifulle mennesker jeg har blitt mer eller mindre kjent med. Da er det godt at fotografiapparatet har vært flittig brukt, det er blitt mange bilder, det er blitt mange album, jeg håper det blir mange minnestunder.

For ytterligere å få til slike stunder, har vi planlagt club'en "Maskin-gubbene" for avdankede maskinsjefer, og frustrerte maskinselgere". Det er bare det aber at nå blir alle maskinsjefer "avdanket", og det var nå de gamle gubber vi ville samle opp.

Jeg takker dere alle for 29 hyggelige og fine år, og ser frem til fortsatt tilhørighet gjennom vegvesenets pensjonistforening. Noe engstelig er jeg imidlertid, idet styret der har antydnet vanskelige og gymnastiske opptaksritualer.

Tusen takk for meg!



Har vært med på å bygge 196 bruer

Oppsynsmann Jørgen Hushovd, anleggsavdelingens betongseksjon, gikk av med pensjon 1. november, etter å ha fylt 64 år. Den første jobben i vegvesenet fikk han som 16-åring like etter krigen, da han var anleggsarbeider på Nelaugvegen i et par måneder. Han hadde åtte og en halv timers arbeidsdag som de andre, men siden han ikke hadde fylt 18, fikk han bare betalt for seks og en halv time!

Siden er det blitt mange timer i vegvesenet. Da han hadde litt tid til overs i sommer, gikk han for moro skyld gjennom alle jobbene han hadde vært med på, og kom fram til at han hadde vært med å bygge 196 bruer! I tillegg

Jørgen Hushovd har skrevet til Sørlandsposten og bedt oss overbringe en takk og hilsen til alle han har samarbeidet med, både arbeiderne ute på anleggene og ledelsen på vegkontoret. Han ber oss også takke for avskjedsfesten og gaver. Vi overbringer gjerne alle hilsener, men har i tillegg besøkt Hushovd hjemme på Flaten og pratet om de mange år i vegvesenet.

store millionverdier.

Den første jobben ble kortvarig, men året etter, høsten 1947, kom han tilbake og fortsatte på Nelaugvegen i to år.

– I begynnelsen hadde vi ikke kompressor og måtte bore for hånd. Etter at anlegget var ferdig, ble vi flyttet til anlegget Tvedestrand – Bosvik. Der var jeg til jeg måtte i det militære i 1950.

Da jeg kom tilbake, tok jeg elementært teknisk skole – "oppsyns-

mannskolen" – i Stavanger. Det var imidlertid dårlige tider i vegvesenet på den tida, så i stedet drev jeg noen år med skogsarbeid og tømmevløting.

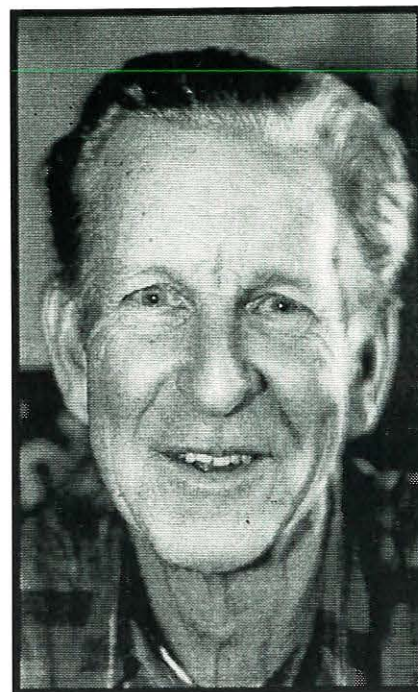
Men det gikk ikke lenge før Hushovd var tilbake i vegvesenet – i 1955 fikk han fast jobb og var med på forskjellige anlegg fo det meste i Åmli-distriktet. Men i 1956 –57 tok ha permisjon i flere måneder for å areide på kraftanlegg på Sunndalsøra. Han var oppsynsmann både for vegbygging og tunnelarbeid.

– Det var både lærerikt og interessant. Anleggstedet lå fem mil inne på fjellet, der vi lå i en stor brakkeleir. Om vinteren måtte vi bruke taubane for å komme opp. Om sommeren var det fint å ligge på fjellet.

Tilbake i vegvesenet arbeidet Hushovd som formann og skytebas i Åmi-traktene og på Vegårshei. Fra 61 til 63 var han oppsynsmannsassistent, den første tida med Harbo Colbjørnsen som sjef. Senere ble stikking og utsetting av profiler over hele fylket.

Etter hvert fikk han vikariater for oppsynsmenn, men måtte finne seg i å bli degradert til assistent igjen når vikariatene var ute. I 1967 søkte han på en ledig jobb som oppsynsmann i Vestfold. Den fikk han, og ble i to år, til 69, da det ble en ledig jobb i Aust-Agder. Hushovd fikk oppsynsmannsjobben i betongavdelingen som han har hatt siden. Han har stått for betongarbeidene på de fleste store anleggene i Arendal og Grimstad-distriktet i senere år.

– Det er mange forskjellige konstruksjoner, ingen bruer er helt like. Det er vår oppgave å finne beste måte gjøre jobben på. Av de mer interessante var Hammeren bru og Ågre bru, der vi fraktet ut store bjelker og fikk dem på plass. Den lengste brua jeg har bygd, var Gjermones bru i Åmli, 104 m, som var ferdig i 1971.



Den siste brua Hushovd var med å bygge, var ved Bås i Myklandsdalen – deretter var han kontrollør ved byggingen av den nye viadukten i Arendal.

– Det har vært gunstige arbeidsforhold i vegvesenet. Jeg har vært veldig godt fornøyd og aldri gruet for å gå på jobb. I den første tida var det brakkeliv, senere har jeg dagpendlet fra barndomshjemmet som min far bygde her på Flaten. Halvannen time i bilen hver dag, noe mer om vineren, gir lange dager, men her trives jeg. Etter å ha jobbet i trafikken på E 18 hele dagen, er det nydelig å komme heim om kvelden. Her er det helt stille. Det er verd den lange kjøreturen.

Så langt trives Hushovd som pensjonist. Han har litt av hvert å stelle med på eiendommen, og står fortsatt tidlig opp om morgenen, men er glad for at han slipper å sette seg i bilen kl. seks hver dag. Derfor greier han også å sitte oppe lit lenger om kveldene. Helsa er bra, selv om han ikke er like sprek som før.

Anleggslivet har sin barske humor, men det er ikke så lett å komme på historier i farten. Etter å ha tenkt seg om en stund har Hushovd imidlertid et par på lur, om de da ikke er for grove?

– Vi holdt i mange år på med

Leif Sveen i form igjen etter hjerteoperasjon

– Det verste var traktorbrøyting i kulde og snøstorm

Lesere med god hukommelse vil huske at maskinfører Leif Sveen var blant søkerne til en plass på vegvesenets Aust-Agder-lag til OL på Lillehammer. Slik gikk det ikke. I stedet fikk han alvorlig hjertetrøbbel. 27 januar ble han operert på Rikshospitalet. Hele brystkassa ble åpnet og en blodåre fra den ene leggen ble til fem nye blodårer i hjerteregionen. Da OL ble åpnet 12. februar, var den gamle skiløperen å finne foran TV-skjermen hjemme på Asdal, nyoperert og såvidt hjemkommen fra sykehuset.

HELLE IUELL I USA

Maskinformann Helle Iuell gikk av med pensjon 24. november. Dagen etter reiste han til USA! Vi har snakket med Iuell på telefonen, som ber oss hilse til alle kjente. Han har det utmerket, og har ikke planer om å komme hjem med det første.

- Hva jeg gjør her, får være min privatsak, legger han til. Det er altså ikke bare i sangen at "når jeg blir 66, da gjør jeg som jeg vil"!

vegen fra Eydehavn ved Snarsund. Foran et hus bygde vi en mur. I huset bodde det ei uvanlig ung fin jente. En morgen kom hun ut på verandaen i en liten shorts.

- Det hadde vært noe for deg, Jørgen, sa Knut Øya fra Gjerstad, som sto ved siden av meg og nøt det fine synet.

- Nei ho er jo altfor ung, ho er bare kyllingen, sa jeg.

- Å, det er da mye bedre med kylling enn med ei gammel høne, kom det kjapt fra giersdølen.

En annen gang bygde vi en mur mellom Strømmen og Bjorbekk. Johan Åsheim og Halvor Abuslia skulle legge på matriseplater og jeg hadde gitt beskjed om at de skulle legges i water. Det var litt vrient akkurat på dette stedet, og da Åvald Bakken kom mens jeg var borte et ærend, spurte Abuslia om de ikke like godt kunne legge matrisene på skrå, så ble jobben lettere.

- Det må du snakke med Jørgen om, sa Åvald diplomatisk.

- Å, Jørgen er vel ingen Jesus, bemerket Abuslia, tydelig irritert.

- Jeg var godt fornøyd med den norske innsatsen. For min egen del var formen bare så måtelig. Jeg frøs fælt og kunne ikke gå ut.

11. november i fjor var siste areidsdag, nå har han gått av med pensjon. I april fyller han 65.

- Det hadde vært moro å komme med til OL, men når sjukdommen kommer, er det ikke noe å gjøre..

Det tok flere måneder før Sveen kom til krefter etter operasjonen. Utpå sommeren gikk det bedre, og han er nå i gang med litt vedhogging i skogen i nabolaget. Han har skaffet seg vinsj til en gammel traktor for å lette arbeidet med veden.

- Det er godt å holde seg i virksomhet hver dag. Det går ikke å sette seg til.

Sveen kom fra Åsmarka nord for Lillehammer til militærtjeneste på Tromøya. Her traff han rykenejenta som han ennå er gift med. Til vegvesenet kom han i – 59 og jobbet med knuseverk et par år i Yvre Froland og Herefoss – litt bulldozerkjøring ble det også – før han begynte å kjøre traktor i 67.

- Snøbrøytingen om vinteren var det verste. Traktoren var åpen og så godt som uten varmeapparat. Vinteren 65 – 66 – var grusom mildt sagt. Det snødde og blåste og var under 20 kulegrader i ukesvis. Jeg hadde en presenning bak på traktoren og en halmsekk på hver side av setet for å skjerme for den verste kulden.

- Jeg husker nyttårsaften – 66. Det var iskaldt og snøstorm. Min jobb var brøyting av alle småveger i Froland – til Gullknapp, Haugås, Mørløs, Tveitdal osv. Jeg startet fra

Asdal og var vekke hele natta. Jeg var ikke ikke hjemme igjen før neste dag. Senere var det snøskuffing på Hisøy og på Fevik. Den vinteren forfrøs jeg det ene benet, det er aldri blitt helt bra igjen. Det er den verste vinteren jeg har opplevd på Sørlandet.

Året etter begynte han å kjøre lastebil i Skarpsnes vedlikeholdsområde, jobben han hadde helt til han sluttet etter 25– 26 år som lastebilsjåfør.

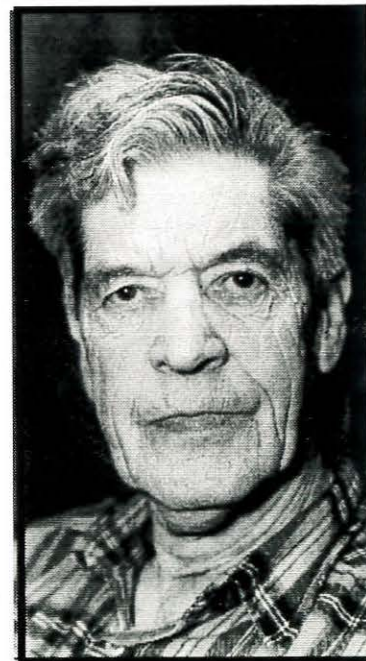
- Den første bilen var en Scandia –76 modell, den kjørte jeg i 12 år.

Det var en førsteklasses bil. Deretter overtok jeg en gammel bil etter Mangfred Nygård, som jeg kjørte til den var utslitt. Så i 1984 fikk jeg en ny Volvo som jeg hadde resten av tida.

Det ble mye kjøring med snøplog og mange turer til anlegg i Setesdal med sement til brubygging, flytting av knuseverk og oljegrusverk, Jeg trivdes i bilen, jeg behøvde ikke å fryse på traktoren mer.

- Det hender ennå at det klør litt i fingra når brøytebilen er ute, sier Sveen, og innrømmer at han rett som det er tar en tur i bilen for å kontrollere at alt er i orden på vegene i distriktet. Det er ikke helt lett å stole på at andre kan greie jobben...

- Ellers tar jeg det med ro, jakter litt på elg og rådyr – og er glad for at jeg kan drive litt med vedhogging i skauen, sier Sveen, som mener han har vært i vegvesenet i 34 år – i papiret fra tygdekontoret står det 36, men da må de ha regnet med to år på selselsetting.





PENSJONISTFORENINGENS HØSTTUR

Mange opplevelser - fra natur til industri og historie

Pensjonistforeningens tur gikk i år til Geilo som basis for dagsturer.

Vi startet fra Arendal 23. august kl. 0900 og kjørte om Fiane til Åmli hvor de siste deltakerne kom ombord i RTB's fine turbuss med den dyktige sjåfør Åge Ausland ved rattet.

Turkomiteens formann ønsket nå alle deltakerne vel møtt til en forventet fin tur. Været var strålende, sol fra skyfri himmel, så det var bare glade ansikter å se i bilen opp gjennom den vakre telemarksnaturen. Vi hadde stopp ved Seljord kirke før vi fortsatte til Rauland og opp gjennom Tuddal og ned til Rjukan. Her besøkte vi Vemork museum og ble orientert om kraftutbyggingens historie fra Møsvatn og ned til Såheim samt om tungtvannsproduksjonen og sabotasjeaksjonen under siste verdenskrig.

EL-KRAFT OG HISTORIE

For å vise hvorledes el-kraften ble produsert, var der laget en liten modell. Når vannventilen til turbinen ble åpnet, startet generatoren og laget strøm som skaffet lys i en endel monterte pærer. For å få startet det hele måtte der en maskinmester

til og Johan Johansen måtte påta seg jobben. Som takk fikk han en nål i gave.

Det ble tid til lunsjpause før ferden videre langs Tinnsjøen til Austbygda, over Imingsfjell til Uvdal og videre opp til Vasstulan.

Her hadde vi en kort pause og kunne konstatere at gradestokken viste 20 varmegrader og vi var 1100 m.o.h. Vi tok så fatt på siste etappe forbi Dagali, gjennom Skurdalen og fram til Geilo. Her tok vi inn på Highland hotell som vi skulle ha som basis for 2 dagers utferder. Både hotellet, rom, salonger og bespisningen var helt førsteklasses.

Etter deltakernes uttalelser hadde dagens tur vært en stor opplevelse med vidunderlig natur i vidunderlig vær, og dertil fikk vi både se og høre mye av Norges elkraft- og industrihistorie.

Etter en god natts søvn og deilig frokost startet vi dagen med besøk i 3 knivsmier hvor Bruslettos knivfabrikk gikk av med seieren. Etter disse besøk var de fleste av turdeltakerne godt bevæpnet med kniver og ljaer. Men ingen av oss var Hallingdøl, så knivene satt svært fast i slirene.

PÅ 1240 M OVER SKAGERAK

I stedet for å gå innover Hardangervidda, var vi takknemlige for at vår sjåfør fikk overtalt oss til å sitte på med ham innover til Tuva fjellstue. Vi var glade for at vi ikke hadde tatt beina fatt for vi måtte opp i 1240 m over Skagerak.

Her hadde vi virkelig et flott utsyn over de ville viddene med myrer og vann og mosekleddede heier og blå fjell i det fjerne.

På Tuva spiste vi nystekte vafler, lefse og fikk en prat med en eldre fjellmann fra Skurdalen. Han hadde mye interessant å fortelle om vidda og livet her. Etter ytterlig en vellykket dag vendte vi nesa mot Highland igjen.

MED FLÅMSBANEN

Vår tredje turdag inneholdt tur med Flåmsbanen. Vi startet med NSB fra Geilo stasjon og tok toget til Myrdal, vesentlig gjennom tunneler eller snøoverbygninger. På Myrdal stasjon skiftet vi over til Flåmsbanen. Strekningen ned til Flåm stasjon er 20 km og den faller 865 m. Der er 20 tunneler som tilsammen er 6 km. Dertil kommer en rekke snøforbygninger slik at en skal vær kvikk på labben hvis en ønsker å ta fotos.

Lokføreren kjørte slik at vi fikk god anledning til å nyte utsikten over Flåmsdalen, og det vakreste synet fikk vi da regnbuen viste seg i dalsiden og midt i regnbuens bue styrtet en foss ned mot dalbunnen.

I tillegg til oss var det en masse turister med toget, og i Flåm møtte vi enda flere turister både norske og utlendinger og ute på fjorden lå et stort tysk turistskip.

Mens vi hadde reist med tog hadde vår sjåfør kjørt bussen fra Geilo til Flåm, og vi kunne igjen innta våre plasser.

Først kjørte vi gjennom fjellet til Undredal, hvor vi besøkte kirken som er Skandinavias eldste sognekirke, og opprinnelig bygget som stavkirke i 1147, men senere ombygget og utvidet en del ganger.

UNDREDALSOSTEN

Vi benyttet også anledningen til å kjøpe den vidkjente geitosten "Undredalsosten". Det sies at folk her lever av geitdrift med 500 geiter og ellers av frukt og bærproduksjon.

Tilbake til Flåm inntok vi lunsj før vi startet på

den imponerende turen gjennom Aurlandsdalen og oppstigningen både inni og utenpå fjellet til vi nådde høyfjellet og kunne slappe av i Hol en liten stund før vi var tilbake i Geilo.

Etter en bedre middag var turdeltakerne samlet i en av hotellets konferansesaler hvor vi snakket om forskjellige saker som kunne være aktuelle for foreningen å arbeide videre med.

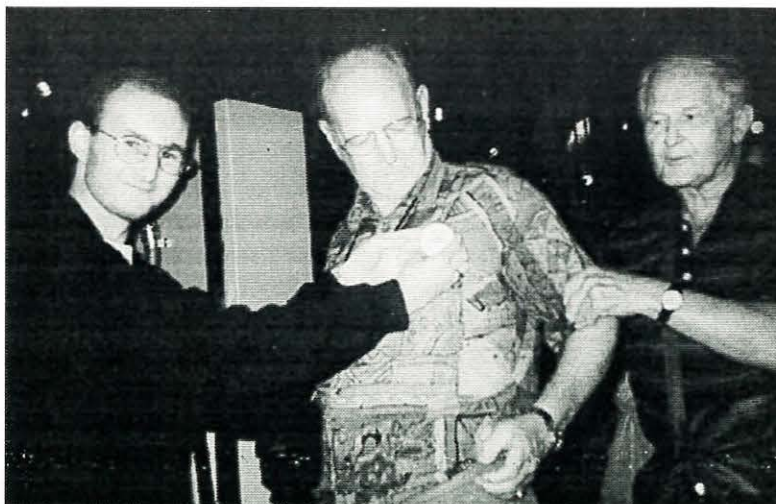
Neste dag kjørte vi gjennom Hallingdal til Hamremoene hvor vi tok rett ned til Vikersund. Her inntok vi en deilig middag på Tyrifjorden hotell. Denne middagen var en gave fra RTB, og selskapet ble hjertelig takket av turkomiteens formann.

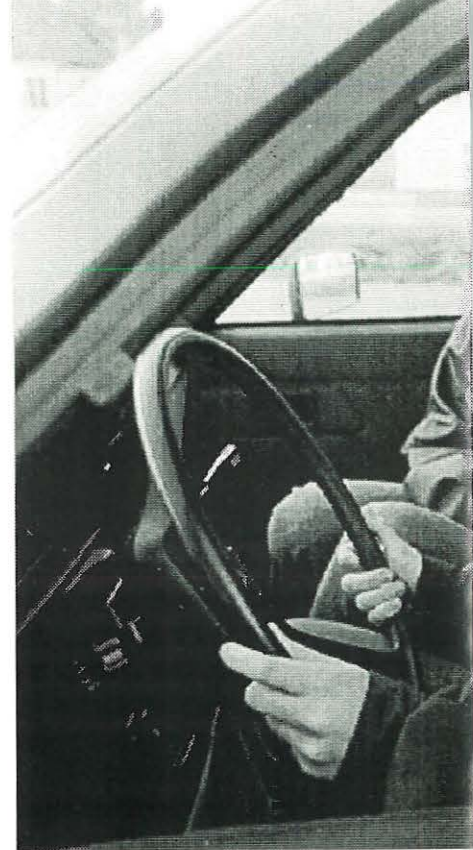
Turen gikk videre om Hokksund, Skollenborg og ned til E 18 ved Bommestad bru. Vi var i Arendal kl. 1830, slik at deltakerne fra Evje kunne ta bussen kl. 1900.

Etter uttalelser fra deltakerne var det bare en mening om høstturen, en alle tiders tur med ingredienser fra alt det en kunne ønske seg på en ferietur.

På slutten av turen ble da også turkomiteens formann og vår alles kjære Ingeborg samt vår eminente sjåfør Åge Ausland hjertelig takket.

BjH





- Tålmodighet er første bud, kritikk dreper kjøregleden

Av Ottar Johansen

Fra oktober i år gjelder nye forskrifter for føreropplæring for personbil. Det er nå tillatt for 16-åringer å drive øvelseskjøring sammen med en erfaren bilfører. Dermed er det duket for at foreldrene kan stå for en stor del av opplæringen og familien kan spare store utgifter. Ved at øvelseskjøringen kan foregå over en lang periode, vil de unge bilførerne ha lang erfaring og modningstid – før de legger ut i trafikken på egen hånd med et ferskt førerkort i lomma. Det er forventninger til at de dermed vil være sikrere bilførere.

Det høres fint ut – men hvordan fungerer det i praksis?

Sørlands-orten var interessert i å se nærmere på dette, og spurte trafikkpedagog Torstein Nilsen om han visste om noen familier som var i gang med den nye føreropplæringen. Det viste seg at vi hadde truffet blink. Nilsen har selv to døtre, Hilde, 17 og Merete, 16, som er i full gang med øvelseskjøring!

Etter å ha konferert med de to unge damene, ble journalisten invitert med på kjøretur – med 17-åringen ved rattet, pappa Torstein i passasjerstet og Merete og undertegnede i baksetet.

Turen gikk fra Vegkontoret i retning Eydehavn. Nilsen kjørte selv det første stykket – det var midt i ettermiddagstrafikken, og han vurderte den kompli-

serte trafikksituasjonen som en urimelig utfordring for en uerfaren elev.

Men etter at vi har passert vegen til Tromøya, overtar Hilde styringen. Det går støtt og kontrollert. Hun følger med trafikken, setter ned farten der det er nødvendig, og svinger til side i god tid for hindringer i vegen som hun registrerer på lang avstand. Turen fortsetter til Saltrød, der vi svinger over mot Dalen. Pappa kommenterer rolig og saklig, uten å mase for mye. Vi snur og kjører tilbake. Ved krysset mot Arendal får Hilde litt problemer. Hadde hun giret ned i det hun kjørte inn i krysset, og vært klar til å kjøre ut på den nye vegen, hadde hun rukket det å kjøre ut før det kom hindrende trafikk. I stedet stanser hun helt opp, setter bilen i første gir – og før hun er klar, kommer det biler som hun må vente på.

– Dette er en situasjon med mange ting å holde greie på, kommenterer kjørelæreren, hun skulle passe på trafikken, gire ned, og fikk også en liten bakkestart samtidig. Hun hadde ikke nok erfaring til å mestre det på samme måte som vi ville gjort.

Kjøreturen fortsetter trygt og behagelig, uten problemer av noen slag. Hilde er allerede blitt flink til kjøre.

– Hun er ikke klar til å ta lappen ennå – men jeg synes det begynner å gå bra nå. Hun kjørte første gang rett etter 17-årsdagen og lærte først å bruke kluttsj og brems, starte og stoppe. Etter hvert begynte vi å kjøre på vegen på steder med liten tra-



fikk. Ennå har vi ikke kjørt i bytrafikken eller på E 18. Der holder trafikken høy hastighet, noe som er vanskelig å mestre for uerfarne bilførere.

Nilsens familiebil er en minibuss som ikke er tillatt for slik øvelseskjøring. Familien har derfor skaffet seg en personbil av eldre modell som bl.a. brukes til øvelseskjøringen.

– Hvordan er pappa som kjørelærer?

– Jeg synes han er ganske tålmodig, sier Hilde.

– Mamma er mer nervøs. Jeg fyller 18 til sommeren, og skulle gjerne hatt sertifikatet på dagen. Men det er midt i felleferien, så det blir nok vanskelig. Det vil ennå gå noen år før jeg kan kjøpe min egen bil, derfor er det fint at vi har to biler. Pappa sier jeg må vente med å bulke til jeg kjører alene.

Merete har nettopp begynt, og har bare kjørt tre ganger:

– Det er kjempegøy – jeg har kjørt på en veg med gule striper. Jeg vil gjerne prøve på E 18. Den er brei og det ser lettere ut enn på de små og smale vegene. Men pappa sier nei og det skjønner jeg – jeg er ikke så god ennå. Vi kjører når pappa har tid – så det blir ikke så veldig ofte.

– Det stiller visse krav til foreldrene som skal undervise barna i bilkjøring, men jeg ser ingen ting til hinder for at alminnelig utrustede foreldre som kjører bil til daglig kan greie det med godt resultat, sier Nilsen.

– Det viktigste kravet er tålmodighet. For mye kritikk dreper kjøreleden. Folk som har kjørt bil i mange år, er ikke klar over hvor mange tanker som går gjennom hodet for at vi kan kjøre sikkert. Hos erfarne bilførere er mye av dette hjernearbeidet automatisert. Dette må øves inn etter hvert. Derfor er det viktig å begynne forsiktig og ikke gi de unge vanskeligere oppgaver enn de er i stand til å mestre.

– Med en opplæringstid på to år kan de unge øve opp ferdighetene etter hvert og øke vanskelighetsgraden litt etter litt. Fortsatt er det slik at alle må innom en godkjent kjøreskole totalt minimum 9,5 time som inkluderer mørkekjøring, glattkjøring og 5 timers kjøring i trafikk. Det er ingenting i veien for at foreldrene kan gå i dialog med trafikkskolen og samarbeide om et opplegg. For mange kan det være kjekt å ha vært innom trafikkskolen noen få timer tidlig i toårsperioden. Slik kan vi kanskje unngå at forldrene lærer bort sine verste uvaner. Det kan også være lærerikt for far eller mor å sitte i baksetet og samtale med den profesjonelle trafikklæreren. Vi ønsker at trafikkskolene skal være fleksible og gi individuelle tilbud.

– Er det fornuftig å la de unge

kjøre når familien er på langtur?

– Når eleven er blitt flink nok, kan det være naturlig å utnytte denne muligheten til kjøretrening. I begynnerfasen vil det være veldig stressende for kjøreleven å ha hele familien med seg i bilen. Her er det opp til foreldrene å vurdere det sikkerhetsmessige. Det er ledsageren som er juridisk ansvarlig for kjøringen. Her må jeg igjen understreke at det er ledsagerens ansvar å passe på at kjøringen holdes på et vanskelighetsnivå som kjøreleven kan mestre. Med hastighet på 70–80 kmt på vegen er læreren hjelpeløs – det er ikke så mye hjelp i å trekke i håndbremsen. Vi må vokte oss for å overvurdere ungdommene – og ikke føre dem opp i problemer som de ikke har forutsetninger for å mestre.



– Det som er

essensen i trafikkopplæringen, er å få blikket opp og se framover i vegen – det gjelder å tenke noen hundre meter fram og forutse problemer som kan dukke opp. God observasjon av trafikkbildet legger sensor stor vekt på under førerprøven, som nå er blitt mer omfattende, med mer landevegskjøring og mer kjøring i trafikken etter de nye reglene.

Statens vegvesen har utgitt en liten, oversiktlig brosjyre om føreropplæring for 16.-åringer og en noe mer omfattende veiledning for privat øvelseskjøring. Disse redegjør enkelt og oversiktlig om de nye mulighetene og gir gode råd til foreldre som vil drive øvelseskjøring med barna.

L-skilt og ekstra innvendig spill er obligatorisk utstyr for øvelseskjøring.



SKJULT KAMERA

-for tryggere trafikk

Oppsynsmann Hilmar Liane, trafikk/plan, arbeider med ulykkesregistrering og trafikkanalyser med tanke på å finne fram til tiltak som kan forbedre trafikkfarlige forhold. Fra tid til annen får vegvesenet henvendelser fra foreldre og andre om trafikkfarlige skoleveger, farlige kryss osv. Liane rykker da gjerne ut med videokamera og filmer med skjult kamera for å dokumentere hvordan situasjonen virkelig er og registrerer eventuelle trafikkfeller. Men ofte viser filmen også grovt trafikkfarlig opptreden fra barnas side. Når Liane viser dette for skoleledelse, foreldremøter, og til sist for barna selv, blir det gjerne sterke reaksjoner.

KOLLISJON MENS KAMERA GIKK

Liane fikk tidlig interesse for videofilming og kjøpte på midten av 70-tallet sitt første videokamera for egen regning. Batteridrevne videooptakere var

den gang ikke å få kjøpt, og da Liane skulle dokumentere situasjonen i det nye Langsækrysset der det til stadighet var kollisjoner, måtte han bruke skjøteledning og kople seg til tennisklubbens hus.

– Jeg startet kameraet – og ikke lenge etter smalt det! To biler kolliderte mens kameraet gikk. Jeg fikk alt med, både i bilde og lyd. Ledelsen på vegkotoret innså straks hvilket glimrende hjelpemiddel videofilm kan være, og etter hvert har vi gått til anskaffelse av avansert kamera og opptaker med moderne redigeringsutstyr.

I Langsækrysset ble det lysregulering – og for Liane er det blitt mye videofilming opp gjennom årene. I tillegg til arbeidet med ulykkesregistrering og analyse, har han dokumentert nyanlegg og gamle vegeveger, og kan dermed vise både historie og nåtid.

I samarbeid med trafikkonsulent Tor Duvold, laget Liane på 70-tallet også en video om vegvesenets virksomhet som ble vist kontinuerlig på en stor messe på Skydebanen. Vegvesenet fikk premien for beste stand.

– Kort fortalt har det vært en voldsom utvik-

ling i bruken av video i vegvesenet i fylket. Alle hovedveger er filmet fra ende til annen og en rekke nyanlegg er fulgt fra begynnelse til slutt. Filmingen av Arendal øst-vest følger arbeidet etter som det skrider fram. Sier noen om fem år at ved Ingeborgdalen var det sånn og sånn før den nye vegen ble bygd, er det bare å ta fram videoen og vise at nei, det var sånn! Av tidligere store oppgaver kan jeg nevne Hammeren bru, med den gamle brua, og byggingen av ny bru, E 18-parsellen ved Sundebru og en rekke andre.

TEKNISK OG HISTORISK DOKUMENTASJON

– Filmene er verdifulle både som vegteknisk dokumentasjon og som dokumentasjon av kulturminner av historisk verdi.

Liane har etter hvert utviklet sin kompetanse på videofilming. Han har deltatt på flere kurs. Førsteklasses profesjonell kameraopptaker og redigeringsutstyr er anskaffet. I redigeringsrommet i kjelleretasjen på vegkontoret har han sin faste base med et velutstyrt redigeringsstudio. Her kan opptakene kuttes ned til passende lengde og føyes sammen i ønsket rekkefølge. To videospillere sørger for avspilling av råopptak og overspilling av ferdig redigert film, mens arbeidet overvåkes på en rad med monitører. Utstyr for lydredigering hører også med og gir muligheter for pålegging av kommentarer, miljølyd og stemmigsskapende eller dramatiserende musikk. Slik kan filmens innhold gjøres sterkt og klart.

OPPGAVER FOR VEGDIREKTORATET

At vegkonoret i Aust-Agder disponerer kompetanse og utstyr til produksjon av profesjonell videofilm, har også tilflytt høye herrer og damer i vegdirektoratet. Flere vegkontorer har anskaffet amatørvideoutstyr til bruk ved dokumentasjon av arbeidsprossesser. Disse vises på sentrale samlinger. Her har bidragene fra Aust-Agder utmerket seg i forhold til uredigerte amatørupptak.

Da vegdirektoratet skulle utarbeide et interaktivt opplæringsprogram i vegkomprimering, fikk Liane forespørsel om han kunne påta seg å lage en videofilm om emnet. Ledelsen ved vegkontoret sa ja til å "leie" ut Liane, dersom han hadde lyst på jobben.

– Ennå er jeg ikke for gammel til å ta en utfordring, sier Liane, som nå er ferdig med opptak fra en rekke veganlegg.

– Filmen måtte være ferdig i løpet av en kort periode. I vårt fylke hadde vi for tida ikke noe anlegg som kunne vise alle de areidsoperasjonene som måtte med i filmen på den tida som sto til disposisjon. Derfor var det nødvendig å reise rundt til anlegg der de nødvendige scenene kunne filmes.

I en tre måneders periode fra midten av august var Liane derfor nesten kontinuerlig på reisefot som filmfotograf. Opptak ble gjort på Gardermoen, Eik-Gutu-anlegget i Vestfold og Buskerud, på Heistad-Rugtveitmyra i Telemark – samt på forskjellige

anlegg i Aust-Agder. De siste opptakene ble gjort i midten av oktober.

ARBEIDSKREVENDE REDIGERING

– Opptakene er bare en liten del av jobben, understreker Liane, den tøffeste delen, redigeringen, gjenstår. Jeg har totalt ca 20 timer opptak. Den ferdige filmen skal ha en lengde på ca. halvannen time. Filmen skal spres til samtlige vegkontorer som et ledd i innføringen av en ny standard for komprimering av vegkroppen. Liane har gjennomgått en del av opptakene med folk fra vegdirektoratet – og så langt fått god attest for jobben.

– Hvordan går du fram når du filmer trafikkisituasjoner med skjult kamera?

– Det avhenger av forholdene. Noen ganger kan jeg stå et stykke unna. Andre steder setter jeg kameraet i bilen og lar det gå, mens jeg går rundt med stikkstang og later som om jeg driver med oppmålingsarbeid. Opptakene blir redigert ned til 15–20 minutter og vist for skoleledelse og foreldre, og kanskje også på foreldremøte med barna til stede. Filmene viser ofte skremmende dårlig trafikkultur fra barnas side – de er i høy grad medskyldige i trafikkfarlige situasjoner. Bilistene er slett ikke alltid de skyldige.

– Jeg poengterer at jeg ikke er ute etter å henge ut enkelte, hensikten er å vise hvordan trafikkbildet på skolevegen ser ut. Tilbakemelding fra lokalmiljøene sier at dette er bedre trafikkundervisning enn sentralt materiell som tar opp barn og trafikk på et generelt grunnlag.

Det viser seg gang på gang at elever i småskolen som oftest er meget flinke i trafikken, mens de store mer ser ut som en saueflokk. Dette smitter dessverre tilbake også på de yngre elevene. Liane har også filmet gang – og sykkel-

veger, og dokumentert at bare et fåtall av skolebarna bruker disse, mens de fleste bruker hovedvegen.

– Tenker du noen gang på at du har havnet på feil hylle..?!

– Tanken har nok slått meg at jeg skulle ha satset på film på heltid – men jeg er godt fornøyd som jeg har det, og gleder meg til å gå på jobben hver dag. Da det først løsnet for bruk av video "her på bruket", har jeg fått fin oppbakking.

Hvilken plass jeg vil få i Det nye Vegvesenet er uvisst. Visse signaler tyder på at det kan bli flere filmoppgaver for vegdirektoratet. Hvis ledelsen ved vegkontoret går med på det, reiser jeg gjerne land og strand rundt som filmfotograf.

Få eller ingen vegkontor har så godt opptaksutstyr som oss. Mange har amatørvideokamera, og synes det er morsomt å filme. Men skal du få et resultat som er verd å vise, nytter det ikke bare å ha

Av Ottar Johansen



(forts. neste side)

en opptaker. Like viktig er det å ha mulighet til å behandle opptakene videre. Det mangler de fleste. Og bare her i Aust-Agder har vi utstyr av profesjonell kaliber. Kameraet jeg nå bruker, koster over 200 000 kr. og redigeringsutstyret har totalt kostet flere hundre tusen. Det er fullt på høyde med det som brukes av nær-tv stasjoner m.m.

TÅLMODIGHET OG SNARRÅDIGHET

– Hva er det med video som interesserer deg?

– Video er så mange ting – ingen oppgave er lik den andre. Det betyr at for å komme videre, må du stadig improvisere og finne nye løsninger. Noen ganger gjelder det å tenke fort – andre ganger

kreves det en uendelig tålmodighet. For å få enkelte scener "i boks", kan det være nødvendig å vente både 1–2 og 5 timer. Når jeg har fått de opptak jeg trenger for å få redigert det resultat jeg ønsker, da er jeg happy!

– Hva er vanskelig for å lage en god film?

– Vanskeligheten er mange ting – for det første må du vite hva målet med filmen er. Så må du finne rett motiv og ta det opp i rett kameravinkel og utsnitt. Videre gjelder det å gjøre så lange opptak at du har heller litt for mye enn for lite. Når du har råmaterialet, kan du behandle det og få ut det du ønsker på en grei måte. Det er ikke vanskelig å bruke video om du har kjennskap til hvordan det skal gjøres, bruker stativ, unngår risting og skjelving og ikke veiver rundt mer kameraet.

Kunsten å redigere er å få med akkurat nok – og ikke mer. Det er viktig.

Liane er også aktiv som leder av videokurs for organisasjoner som bygdekvinnelag og friundervisning. Kursdeltakerne er som regel nybegynnere. Det første alle lærer, er å bli kjent med kameraet sitt. De moderne amatørkameraene har uendelig mange muligheter. Deretter

kommer opptak og kameraføring, vinkling m.m. Så får alle i hjemmelekse å ta opp en liten film.

Neste kurskveld blir hjemmearbeidene gjennomgått i plenum med ros og ris. Slik fortsetter det skritt for skritt gjennom åtte kurskvelder. Etter fullført kurs skal hver enkelt ha fått så mye kunnskaper at de kan lage en film f.eks. fra en ferietur, et bryllup e.l. som de kan være stolt over å vise også til dem som ikke selv er med på filmen.

EFFEKTIV SOVEMEDISIN

– På kurset bruker jeg å si at folk skal ta vare på de første filmene de har tatt opp. Disse filmene skal du sette på om du har gjester som ikke vil gå. Resultatet er garantert!

Veldig mange tror at det bare er å kjøpe et kamera og trykke på knappen, så går alt greit. Det er dessverre ikke tilfelle. Noen har erfaring fra smalfilm med forferdelig dyre ruller på tre minutter. De har det voldsomt travelt. Andre lar kameraet gå kontinuerlig – og resultatet blir meget effektiv sovemedisin.

– Jeg må ærlig innrømme at heller ikke jeg var verdensmester da jeg begynte. Feile og lære-metoden er en god læremester, men den tar tid. Når han får kjøper kamera to dager før ferieturen, blir det ikke tid så mye feiling og læring. Et videokamera er en betydelig investering for de fleste, men heldigvis er ikke filmen så dyr.

Med enkle midler er det er fullt mulig å redigere opptakene og fjerne dårlige og langtekkelige opptak. De fleste synes det er gøy å ta opp, men et ork å begynne å redigere. Derfor blir det sjelden eller aldri gjort. I mine videokurs legger jeg derfor vekt på at opptakene skal gjøres slik at de kan vises uten altfor mye redigering – er opptakene godt gjort, kan de noen ganger vises uten redigering i det hele tatt.

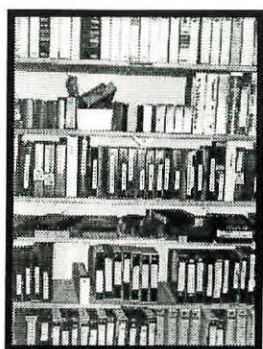


Vellykket

Over hundre representanter for helse-, skolevesen, samferdsel, politi, kommuner, og fylkeskommunen deltok i den tverrfaglige trafikksikkerhetskonferansen som ble arrangert i Arendal 24. og 25. oktober på initiativ fra fylkets Trafikksikkerhetsutvalg og Statens Vegvesen, med støtte fra fylkeskommunen, skoleverket, politiet og Trygg Trafikk. Politikerne var også invitert, men sluttet dessverre ikke så godt opp om konferansen som ønskelig.

Formålet med konferansen var for det første at offentlige etater, skoler og organisasjoner skulle vurdere sine mål på trafikksikkerhetsområdet, for det andre bidra til etablering av et nytt, felles system for ulykkesregistrering i fylket.

– For første gang var alle aktører i trafikksikkerhetsarbeidet samlet for å lytte og samtale. Alle grupper var med, selv om noen var svakt representert. Jeg merket meg høy aktivitet og motivasjon på konferansedagene. En slik samling er i seg selv en drivkraft, sier en av de drivende kreftene bak arrangementet, pedagogisk konsulent Torstein Nilsen, som venter at de enkelte deltakerne tar initiativ på sine respektive



Lianes arkiv inneholder store mengder vegdokumentasjon



rafikk-konferanse

områder etter det som kom fram på konferansen.

Konferansen avspeilte et behov for etablering av en tverrfaglig gruppe som kan arbeide videre med spørsmål som ble tatt opp.

Hovedtema for konferansens andre dag var etablering av et nytt ulykkesregister. Overlege og stipendiat Børge Ytterstad har gjort et pionerarbeid for dette i Harstad, og orienterte om sine erfaringer med dette på sitt hjemsted. Etter at ulykkesregisteret i Harstad ble tatt i bruk, er antall ulykker redusert med 30 pst.

Nilsen går sterkt inn for at et ulykkesregister etter Harstad-modellen også etableres i Aust-Agder og mener vegvesenet må engasjere seg videre i dette. Fra sykehus hold var det positiv interesse for å delta, men i dagens situasjon er det mangel på ressurser ved ASA.

Etter sykehusets oppfatning må det en skadeseekretær og også en sykehusfaglig ressursperson, lege eller sykepleier, for å få til noe som tilsvarer det som er i drift i Harstad. Nilsen konstaterer at forbindelsene er knyttet og at motivasjonen er til stede. Spørsmålet er nå hva som skal til for å komme videre med saken.

– Dagens ulykkesregistrering baserer seg i hovedsak på politirapporter. Dette fanger bare opp en liten del av ulykkesbildet. Mange småskader blir aldri registrert. Og bak hver ulykke ligger det mange nesten-ulykker. Får vi bedre kunnskaper om det totale omfanget av ulykker og om de mange (små)ulykkene, kan vi lettere finne fram til ulykkesforebyggende tiltak, sier Nilsen.

Dr. Ytterstad begynte å forske på trafikkskader midt 80-tallet. Han betrakter ulykkene som

en epidemi som startet i 1889 med den første dødsulykken i forbindelse med biltrafikk i USA.

Som lege har han studert epidemiens symptomer og lett etter forebyggende medisin.

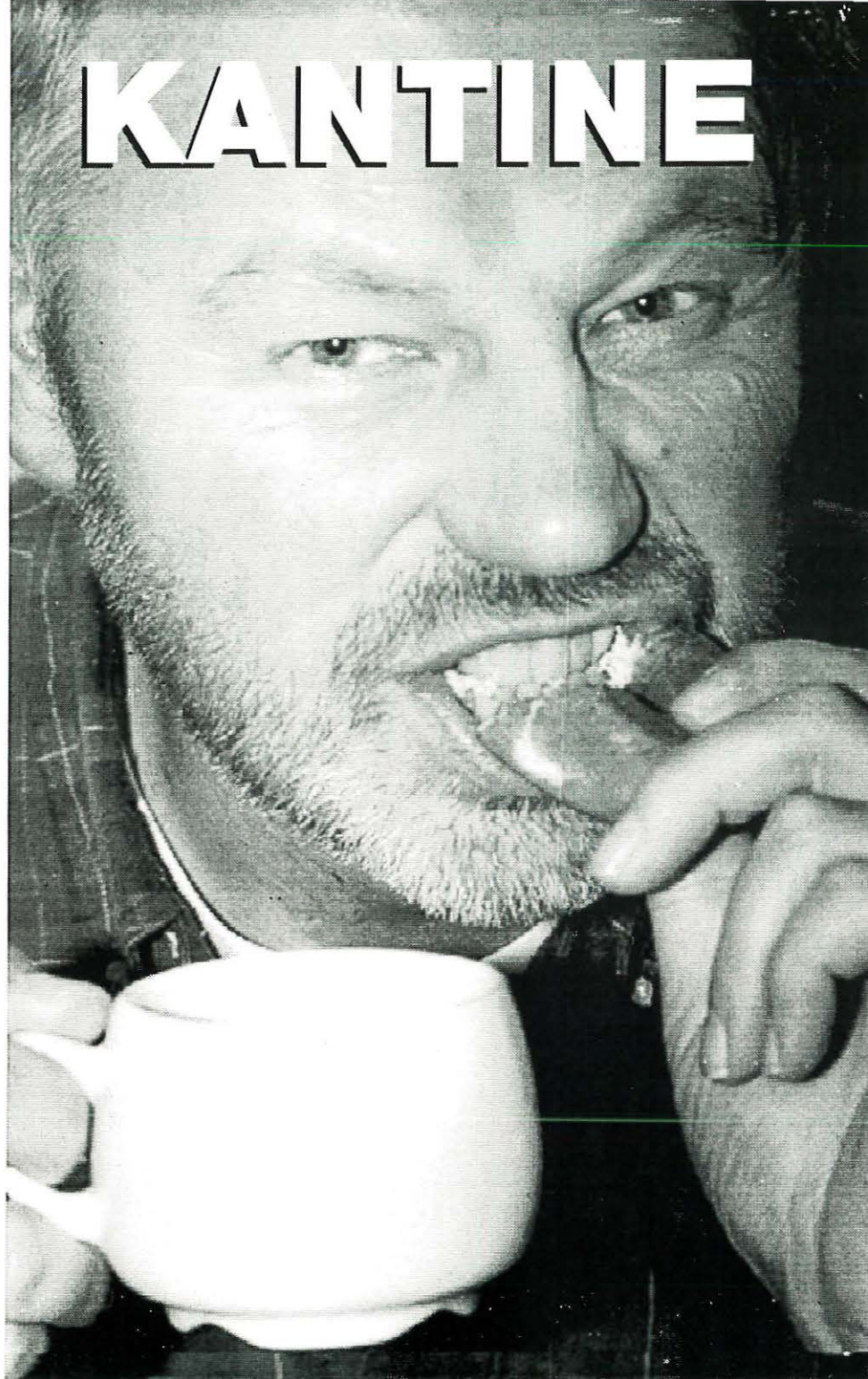
– Mange stiller spørsmål om det er mulig å komme noe særlig videre med trafikksikkerhetsarbeid. Trafikken er blitt tryggere etter hvert, det er ikke som mange tror, at blir verre og verre.

Noen forskere mener dødsulykkene i trafikken på det nærmeste helt kan elimineres ved ulike tiltak, bl.a. ved å begrense hastigheten på tunge kjøretøyer til maksimum 85-90 kmt. Arbeidet for å gjøre bilene sikrere er allerede kommet langt.

– Hittil har vi satst for lite på mennesket – våre handlinger er som oftest utslagsgivende. Holdningsskapende informasjon i skoleverket er viktig. Ulykkesregistrering vil gi oss kunnskaper som kan danne grunnlag for informasjonsarbeid. Det er stor forskjell på hva den enkelte trafikant opplever som risiko - og det som er et stor samfunnsproblem. Det er relativt liten riksiko for at du og jeg skal omkomme i en trafikku-lykke. I følge statistikken kan vi kjøre 5000 år før vi vil bli rammet. Samtidig ved vi at det hvert år blir drept 300 mennesker i trafikken i Norge. Hver for oss føler vi oss trygge når vi kjører, og tøyser kanskje grensene litte når det gjelder hastighet, avstand til forankjørende, kjøring på glatta osv. Her må vi inn med holdningsskapende informasjon, sier Nilsen.



KANTINE



- et folkekrav!

Ja eller nei var det store spørsmålet de siste dagene i november. Vi tenkte at tidspunktet for å ta opp et spørsmål av mer lokal karakter, ja eller nei til kantine på vegkontoret, var dårlig valgt.

Men det viste seg raskt at også dette var en sak som engasjerte da vi luftet den på spiserommet. Det manglet ikke på engasjement og skarpe innspill og utfall:

- La dem få en stubbe å sitte på som oss i utedriften, var den umiddelbare reaksjonen fra oppsynsmann Magnar Ellefsen. - Kantine er unorsk, la oss kjempe

for den tradisjonelle norske matpakkekulturen, ble det hevdet med styrke, mens en tredje taler noe spakere måtte medgi at han var en tviler!

- La oss få en snerten og omsorgsfull dame som kan sette i gang og steke ferske wienerbrød og smøre noen gode smørbrød - og spre gode dufter utover i korridorene når spisepausen nærmer seg, sier ingeniør Ragnar Fremmerlid! Det store flertall støttet ønsket om kantine og kunne framføre mange gode argumenter for dette: - Det er på høy tid at vi får kantine. Husk på at det er ikke mange i våre dager som har en kone som er villig til å smøre matpakke!

- Er det noen som har kjerringen lenger, da....?

Saken ble reist av Tormod Frøysnes på Sørlandspolens redaksjonsmøte i høst. Han fikk ikke der umiddelbar støtte - fra administrasjonens side ble det faktisk hevdet at det skal svært tungtveiende argumenter til for at ledelsen vil gå inn på en sånn tanke. Dessuten ble spørsmålet for ikke så veldig lenge siden tatt opp i en spørreundersøkelse. Interessen var den gang ikke så stor.

Det kan se ut til at saken har modnet noe siden den gang. I følge Frøysnes dukker emnet stadig opp i samtalen på spiserommet.

- Mange på huset ønsker kantine - vi er et av de få fylker som ennå ikke har egen kantine. Den store omsetningen av vaffer i senere tid viser tydelig at Interessen er til stede. Vi ønsker ikke noe annet enn rundstykker og smørbrød ved siden av kaffe, te og melk. Det er ikke nødvendig med noen vidløftige greier. Jeg snakker ikke om lunsjbord med varmretter, men en enkel smørbrøddisk med overkommelige priser.

- Er det ikke godt nok med matpakke leger?

- Matpakka er veldig grei den, men det kan også være greit å ha et kantinetilbud som et supplement slik at de som ønsker det kan kjøpe mat på plassen. Det er en del av oss som ikke er så for-

ferdelig lysten på å lage den matpakke hver dag.

Frøysnes framholder at kantine er en trivselsfaktor som er vanlig både på privat og offentlig sektor i vår tid.

– Rundstykker med ost, smørbrød med pålegg, for ikke å snakke om karbonadesmørbrød er helt ypperlig. Det er ikke mer som skal til.

Frøysnes får støtte av fungerende administrasjonssjef og personalkonsulent Trine Conradi:

– Det hadde vært greit med en enkel kantine. Utvalget behøver ikke være all verdens. Spesielt praktisk ville det være når vi har besøk fra andre fylker eller fra direktoratet. Når vi går til spiseroommet, har vi ikke noe å by. De er vant til at det er kantine der de kan få kjøpt mat. Vi ville også slippe at folk løper ut i arbeidstida for å kjøpe mat.

– Hvor mye er du villig til å betale for et måltid?

– 10–15 kroner burde være tilstrekkelig i en kantine basert på selvkost.

– Vil ikke en kantine undergrave vår matpakkekultur, en verdifull del av "annerledeslandet"?

– Hvorfor skal vi alltid være så moralistiske, spør hun, lett irritert, for meg er det knekkende likegyldig hvem som smører matpakke. Når vi drar på tur, vil vi selvsagt fortsatt lage våre matpakker!

Tegner Bjørg Ljøstad synes egentlig nistepakke er det beste, men det hender av og til at noen kan glemme matpakka. Da hadde det vært greit med et tilbud, medgir hun.

Jens Holm er blant de erklærte tilhengere av kantine. Nå løser han problemet på samme måte som flere av kollegaene: Barbu Bakeri tilbyr "Baguette Spesial" til kr. 24,50. Pålegg er valgfritt, fra brun ost til rekasalat m.m., du kan faktisk begynne med forretten i den ene enden, fortsette med en solid hovedrett, f.eks. karbonade på midten, og avslutte med ost til dessert i den andre enden! "Spesial" er et solid måltid. Holm avslutter vanligvis likevel med en søt og deilig "jo-



jo" med sjokoladeovertrekk.

Sørlandsporten har sjekket forholdene hos våre nabofylker. Informasjonskonsulent Marit Håverstad i Telemark kan fortelle at vegvesenet leier kontor i fylkeskommunens hus og har felles kantine med denne.

– Kantina drives til selvkost og prisene er rimelige: 2 kr. for en kaffekopp, 5 kr. for et rundstykke. Jeg får det jeg trenger for 15 kroner, sier hun. Det store flertall av vegkontorets ca. 120 ansatte bruker kantina og er godt fornøyd med ordningen. Spesielt greit er det når det er gjester på besøk, legger hun til.

I Vest-Agder har det vært kantine i mange år, forteller informasjonskonsulent Inge Fossellie. Kantina drives av en dame i halvstilling som serverer rundstykker, smørbrød og store baguetter med godt pålegg. Baguettene koster 11 kr., rundstykke med pålegg kr. 3,50, mens kaffe går av fellesutgiftene.

– Kantina brukes også mye til møtevirksomhet. Da kan vi også få servert smørbrød. I forbindelse med innføringen av Det nye Vegvesenet har vi i det siste hatt utvidet spisepause hver fredag med "speakers corner" der alle kan stille spørsmål til vegsjefen og andre i forbindelse med omleggingen.

– Noen har med seg nistepakke, men de fleste bruker kantinetilbudet, fordi det er billig eller fordi de ikke gidder å ta seg tid til å lage nistepakke. Vi føler

"Husk på at det er ikke mange i dag som har en kone som er villig til å smøre matpakke"



Satser på minst tre gull – og flest deltakere!

Aust-Agders orienteringsløpere kan se tilbake på mange store bragder i vegmesterskapene (VM) i orientering, som har gått hvert år siden 1988. Nå er bedriftsidrettslaget utpekt til å stå for arrangementet av VM i 1996. Det er Magne Smeland ved Hedmark Vegkontor som er ansvarlig for at Aust-Agder nå har fått den smigrende oppgaven.

I en telefax datert 29.8.-94 ber han bedriftsidrettslaget om å påta seg arrangementet, samtidig som han lister opp flere gode argumenter for å ta jobben:

- det er to år til (1996)
- dere har en rutineret arrangørstab
- dette må dere gjøre før eller senere
- det er like godt å bli ferdig med det

BIL Vegvesenet i Aust-Agder har akseptert utfordringen, opplyser en av ildsjelene blant våre o-løpere, Anders Noddeland, som kan fortelle at nyheten er blitt godt mottatt av bedriftsidrettslagets 22 aktive o-løpere.

Det er bare et par haker: et arrangement av dette formatet krever en stor innsats av mange personer og arrangørklubbens ressurser vil gå med til



dette. De som legger løypene kan selvsagt heller ikke delta i konkurransen!

Smarte hoder på vegkontoret vurderer derfor om saken kan løses ved at arrangementet settes ut på entrepriser, eventuelt på anbud! Lokale idrettslag skal være interessert i å påta seg slike oppgaver, til en pris!

Sørlands-Porten har snakket med Magne Smeland, for øvrig ansatt på vegkontoret i Aust-Agder

fra 22.7. -74 til 30.4. -76 som vikar for Kjell Birke-land mens denne var engasjert som sekretær for arbeidet med Norsk Vegplan, og bedt om en nærmere kommentar til den høye utmerkelsen.

Smeland forteller at han som løpsleder for VM på Hamar i 1994 hadde ansvar for å peke ut neste arrangør. På oppmannsmøtet var det ønske om at neste VM skulle legges til Vestlandet, men Smeland pekte da på at Sørlandet ville være et mer naturlig sted. Han legger ikke skjul på at muligheten for å passivisere de gullugne austegdene også har medvirket.

- Det var synd at ingen fra Aust-Agder kunne delta i årets arrangement, sier han likevel.

- Vi har mobba austegdene en del og gjort det klart at med så mange gode løpere er det rimelig at de snart påtar seg arrangementet. Dessuten ønsker vi en god geografisk spredning og fant ut fra dette at turen er kommet til Sørlandet.

- Hva sier du til at austegdene vurderer å sette bort arrangementet til en "entreprenør"?

- Det er jo fullt mulig å sette bort den tekniske delen av arrangementet. Men dere må huske på at et VM også skal ha en sosial og kulturell del. Dette krever omfattende forberedelser som det neppe er mulig å kjøpe seg bort fra.

Smeland har selv drevet som aktiv orienteringsløper i mange år, både i et lokalt idrettslag og i vegvesenets bedriftsidrettslag. Idrettsinteressen har han bevart helt fra guttedagene, men som så mange andre innså han forholdsvis tidlig at å satse på en idrettskarriere ville kreve mer enn han var villig til. I senere år har han imidlertid vært en ivrig trimmer..

Bedriftsidrettslaget på Hamar har livlig aktivitet. Nylig var det skøytedag i Vikingskipet på Hamar, med ishockeyturnering og seks deltakende lag. Hallen leide de for 4000 kr.

I Hedmark arbeider Smeland med vedlikehold – stabsfunksjoner, budsjett og tilrettelegging av driften, og deltar i gruppa som forbereder Det nye Vegvesenet.

Aust-Agder har gjort det meget skarpt i de fem første vegmesterskapene. I 1988 tok Finn Ole Jørgensen gull i individuelt og gull i stafett sammen med Ragnar Fremmerlid og Kjell Birkeland. Hen gjentok prestasjonen året etter.

I 1990 og 1991 tok Aina Franksson gull i dameklassen, mens Wilfred Ånonsen seiret i individuelt i -93 og vant stafetten sammen med Ragnar Fremmerlid og Knut Hagelia. Ved årets VM detok

90 løpere i den individuelle konkurransen, mens 26 lag stilte til start i stafett.

Nå skal det bli sennende å se hva disse toppløperne – og en rekke andre sterke navn – kan prestere på hjemmebane. Vi spår høy treningsaktivitet i månedene som kommer!

Siste:

På møte 24. november ble Finn Ole Jørgensen valgt til arrangementsleder – med seg i arbeidsgruppa fikk han Wilfred Aanonsen Ingeborg Vehus. Det er primært snakk om 1996 – men nå kan det bli aktuelt med VM hvert år. Blir det mesterkap i –95, er vi klar til å ta det, sier Jørgensen.

– Uansett om det blir neste år eller –96, så må vi sette i gang med forberedelsene.

– Blir det egenregi eller entrepriser?

– På møtet var det bred enighet om at vi skal sette det bort. Vi vil innhente tilbud fra flere orienteringsklubber og kommer nok til å skvise dem kraftig på pris. Det er flere klubber som er interessert i å påta seg slike oppgaver.

Jørgensen går ut fra at vil være mulig å få inn anbud på omkring 10000 kr. for teknisk arrangement av et orienteringsløp med ca. 100 deltakere.

Budsjettet for hele arrangementet – som inkluderer en selvfinansierende bankett – blir på 30–40000 kr.

– Orienteringsfolk er et nøkternt folkeferd som er vant til å gjøre ting billig, kommenterer arrangementeslederen. Ved mesterskapene legges det stor vekt på det sosiale. Overnatting skjer på hotell der banketten også foregår.

Overnattingen blir i Arendal. Vegårshei i.l. har meldt seg som interessert i å arrangere løpene, og en kjøretid på tre kvarter anses som akseptabelt, selv om det er i lengste laget.

– Vi ønsker et nøytralt terreng og en annen teknisk arrangør, slik at våre egne kjøpere kan delta. Vi vurderer også å legge inn en ekstern kvalitetssikring, sier Jørgensen.

– Vi kan vel vente oss en sterk satsing fra våre egne løpere?

– Vi vil markere oss sterkt både i topp og bredde! På hjemmebane blir det lettere å få med bredden. Målet må være minst 20 deltakere fra Aust-Agder – vi satser på å bli det største fylket – i hard konkurranse med Rogaland.

– Hvor mange gull kan vi vente?

– Vi må satse på tre gull – det lønner seg å være litt beskjeden og legge lista lavt i starten. Vi fortsetter vårt vanlige treningsoppleg fram til Holmenkollstafetten og Grete Waitz-løpet, men vil nok øke treningsdosene etter hvert..

Jørgensen kan love at alle de kjente navnene vil satse på mesterskapet – og har også noen nye talenter med stort potensial, uten at han på dette tidspunkt vil gå ut med navn.

Først i landet med ny grunnboringsmaskin

Som det første fylket i landet har Aust-Agder vegvesen i høst gått til innkjøp av en Atlas Copco Geodrill 1500 grunnboringsmaskin. Dette er en helhydraulisk sonderbormaskin som er utrustet for jord/fjellsondering med R-32 eller R-38 borstenger (ODEX-76). Totalvekt på riggen er 4,8 t. uten bor, lengde 4500 mm, høyde 2100 mm og bredde 2200 mm. Beltebredde er 400 mm, og v-formede karktrykk ved 5000 kg. totalvekt er 250 gr/kv. cm.

Av
Mads Krogh

Den har bl. a.

- drivhjul bak og hydraulisk beltestrammer
- bremse på begge beltene
- hydraulisk vinsj med drivkraft 5,4 t
- vannpumpe
- elektrisk fjernstyring for belter og vinsj
- festekroker for kranløft
- hydraulisk oppløftbart stangmagasin
- verktøykasse
- oppbevaringskasse for prøvetaker etc.
- hydraulisk nedfellbare støttebein
- IVECO Diesel 6 syl. vannavkjølt, 103 KW
- dieseltank på 120 l.

Borpanelet er justerbart +/- 45 gr. rundt sin egen akse, og er i tillegg hev- og senkbart, den har potensiometer for regulering av matnings- og rotasjonshastighet, instrumenter for måling av rotasjonshastighet og matningskraft, spyletrykk og mengde.

Den er utstyrt med nødstoppbryter og har håndmanøvrerte ventiler for boroperasjoner og manøvrering. Hydraulpanelet har manometer for pumpens systemtrykk og trykkbelastningsratt for chuck, stanglås og matning. Den er levert med elektronisk registreringsenhet (Geoprinter) som bl. a. medfører at alle innmatede bor-data kan overføres til diskett for viderebehandling på PC (Geoplot-programmet).

Geodrill 1500 er en helt ny type grunnboringstraktor på markedet, så flere fylker har allerede ytret ønske om å besøke oss for å ta vidunderet i nærmere øyensyn.



Avansert utstyr med bl. a. Geoprinter, hydraulpanel og borpanel.



Rønnestad med en afrikansk kollega i Mbeyaprovinsen: Hvor f... er brua tro?

Tanzania satser mer på bruvedlikehold

Reisebrev fra O. Rønnestad, Daar es Salaam, Tanzania

Når jeg sitter her nede og skriver dette reisebrev, er det ikke mye som minner meg om norsk vinter. Temperaturen om dagen er for øyeblikket ca. 32 grader C (i skyggen), mens nattetemperaturen er helt nede i 26–27 C. Tanzania er et land med store kontraster, både hva klimatiske forhold og levestandard angår. I øst og nord, på høylandet rundt Mbeya og ved foten av Kilimanjaro, er temperaturen mere behagelig for en nordmann. Her hender det sogar at temperaturen vinterstid kan komme ned i rundt 0 C, men gjennom mesteparten av året ligger de mellom 20 og 30 grader.

Med flateinnhold ca tre ganger så stort som Norge, er Tanzania et av de store landene i Afrika. Innbyggertallet er imidlertid "bare" 27 millioner. Når man bor i Dar es Salaam slik som vi gjør det mesteparten av tida, får vi inntrykk av at Tanzania er sterkt overbefolket, men vi skal ikke reise mange kilometrene utenfor bygrensen før vi kjører gjennom svære områder omtrent uten bosetting i det hele tatt. Kommer en enda lenger ut på landsbygda, kan en kjøre i timesvis uten se annen bebyggelse enn mindre landsbyer, eller retttere sagt samlinger av stråhytter.

Apropos bebyggelsen, den er et kapittel for seg. Her finnes alle variasjoner, fra de simpleste plankeskur eller jordhytter til de mest prangende luksurvillaer. Ja, ikke en gang bebyggelsen i Jovannslia eller Bieheia kan måle seg med annet enn garasjeanleggene til disse luksuskompleksene.

99 % av befolkningen bor imidlertid under hva vi vil kalle uverdige forhold. Forstadene til Daar es Salaam er bygd opp av hovedsakelig plankeskur, hvor byggematerialet er jord og fjøler som er samlet sammen rundt om i nærområdene. Kommer vi lenger ut på landsbygda er hovedtyngden av byggematerialene i veggene leire, som bygges opp rundt et skjelett av greiner og hvor taket tekkes med strå.

Det er to ting som tar mye av tanzanianernes tid. Det ene er å hente vann til huset, og det andre er å sanke ved som brukes til koking. Mangel på vann er et problem som merkes både i byen og på landet. På landsbygda hentes vannet hovedsakelig fra brønner som er tilsluttet pumpearrangement. Problemet er imidlertid at brønnene kan ligge langt fra bebyggelsen, og det er ikke uvanlig at veien fra hjemmet til brønnen er 7–8 km en vei. Vannet fraktes på hodet i store blikkanner, og det er utrolig hvor store mengder som bæres av de spinkle kvinnekroppene over store avstander. Vannhenting og vedsanking er i hovedsak "kvinnfolkarbeid", mens mennene tar seg av "innteksgrunnlaget".

I det hele tatt er det det utrolig hvor hardt folk jobber for å skaffe det nødvendige for å overleve, så myten blant en del folk hjemme i Norge om at folk her nede bare sitter under palmen og slapper av, er nok temmelig langt fra sannheten. Imidlertid er utstyret og ressursene som folk rår over her så langt fra Ola Nordmanns hverdag at det er vanskelig for oss å forstå.

Et alvorlig økologisk problem er alle skogbrannene som herjer her. En del av brannene skyldes bøndene som tenner på vissent gras for å gjødsle jor-

da. Disse brannene kommer svært ofte ut av kotroll, og da er det ikke mulig å slokke dem. De lar derfor brannene fortsette å brenne til de slokner av seg selv. Dette kan ta både dager og uker, og når det endelig slokner, kan områder på størrelse med en norsk kommune være avsvidd. På min tur fra Dar es Salaam til Mbeya for 14 dager siden, kom jeg helt ut av tellinga på hvor mange branner som pågikk samtidig, men at det var mellom 15 og 20 stykker er temmelig sikkert.

Så noen ord om hva jeg gjør her nede. Som noen av dere allerede vet, er jobben min å hjelpe tanzanianerne å få et bruforvaltningssystem til å fungere. Det vil si å lage et system hvor alle mål, dimensjoner, brunavn, vegnummer, kilometrering osv samt alle opplysninger om brutilstanden etc. lagres. Programmet er bygd opp rundt det norske bruprogrammet BRUTUS skom kommer neste år, men med en del tilpasninger for Tanzania. I tillegg skal vi lage inspeksjonshåndbøker, skadekataloger, retningslinjer osv.

Det er min andre tur hit ned. Forrige tur arbeidet jeg i Daar es Salaam hele tida, men denne gangen har jeg vært en tur til Morogoro og Mbeya-regionene.

En del av min jobb er også å se på organisasjonen som de har for bruvedlikehold både ute i regionene og i Ministry, og å komme med forslag til eventuell omorganisering. En region her nede tilsvarer omtrent det samme som et fylke hjemme, men er vanligvis mye større og mer folkerik. Tanzania består av 20 regioner, og med et folketall på totalt 27 millioner, blir gjennomsnittlig innbyggertall ca 1,5 mill pr. region.

Morogoro ligger ca. 240 km vest for Dar es Salaam, mens avstanden til Mbeya er 840 km. Avstanden Dar - Mbeya tilbakelegges vanligvis på ca. 10 timer, og da forstår dere sikkert at veien er veldig god. Standarden på denne strekningen kan sammenlignes med de beste parsellene på E 18 i vårt fylke, men med den forskjellen at vi vanligvis ser vegen i flere kilomeer framover.

Vegsystemet er delt opp i fire nivåer. "Trunk roads" tilsvarer våre stamveger. "Rural roads" tilsvarer våre riksveger, "District roads" tilsvarer fylkesvegene, mens "Feeder roads" er en mellomting mellom våre kommuneveger og skogsbilveger.

Vegsystemet har i det hele tatt blitt forbedret kolossalt de siste 8-10 åra, og da spesielt "trunk roads" og "rural roads". Likevel er det meste av vegsystemet ennå grusveger. Bare de mest trafikerte "trunk roads" har fast dekke.

Bruene har imidlertid fått en mer stemoderlig behandling. Dette kommer av at når et eller annet giverland har gitt penger til bygging av en ny vegparsell, har dette i ettertid ikke blitt fulgt opp av penger til vedlikehold. Dette, i kombinasjon med neglisjering av behovet for vedlikehold av bruer i regionene, har ført til at svært mange bruer har falt sammen eller er sterkt skadet.

Spesielt er undergraving av landkar og pillarer

et stort problem. På min tur til regionene sa ledelsen rett ut at noen ganger var eneste muligheten til å få midler til "bruvedlikehold" å la brua falle ned, for da kom det bestandig penger. Nå ser det imidlertid ut til at ledelsen har fått øynene opp for at det er liten vits med nye vegger hvis bruene faller ned. Det blir liksom dårlig utnyttelse av vegsystemet da, så loves det at mer av "donor"-tjenestene skal kanaliseres til bruvedlikehold.

Ellers består ikke livet her nede bare av jobbing. Siden jeg kom hit, har jeg vært med på både "fotball-landslaget" for Norge under nordiske sportsdager, mottagelse for bistandsministeren, og neste lørdag er alle vegvesenfolk her invitert til mottagelse for vegdirektøren. Det sosiale livet består ellers av bading i Det indiske hav sammen med kolleger fra diverse nasjoner, men mest nordmenn. Temperaturen i sjøen er meget behagelig for en nordbo, så noen stor mobilisering av mot for å ta en dukkert trengs ikke.

Dette var en liten hilsen fra meg her nede i Tanzania, men når dette går i trykken, er jeg nok tilbake på vegkontoret, hvis jeg ikke er organisert bort da.

Dar es Salaam den 8. november 1994
Odd Rønnestad

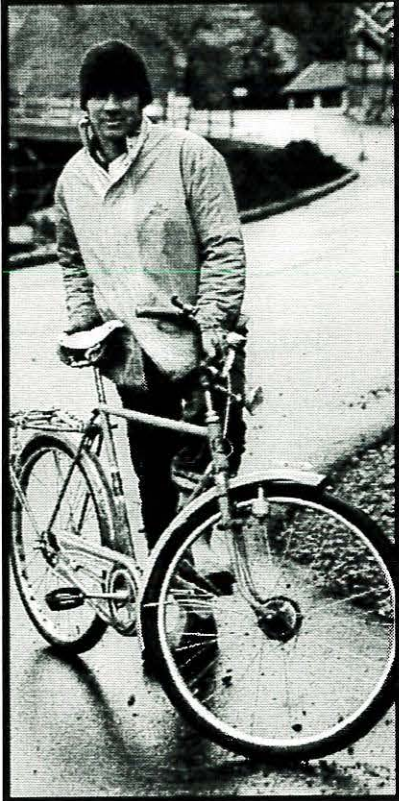
1994



Fra venstre: Trunk Roads Engineer Mrs. E. N. Kayanda, Bridge Engineer Trunk Roads Mr. Kalenzo. NPRA- advisor Odd Rønnestad og Bridge Engineer Trunk Roads Mr. Massaba.



Rundtømmerbru på rural raod i Mbeya Region.



Grønn vegarbeider på sykkel (med frinav)

Dette er et bilde av prototypen på en mobil vegarbeider. Han passer vel best til rydding av siktsoner på eksisterende veg og ettersyn på gang – og sykkelveger. Det er nok en typisk nei-mann, med blikk for grønne verdier.

Sykler man på gang- og sykkelveger, anbefaler vegarbeideren ballongdekk med relativt lite luft, da dette demper ned slag og støt fra underlaget. Sykkelen spesialarbeideren bruker er en blå DBS 1960 mod. med frinav. Man burde vurdere om ikke dette med sykkel i større grad kunne benyttes av ledelsen over kortere strekninger, ca. 5–6 km, at det ble et forbud mot å bruke bil, og så ville man få en treningsgevinst med på kjøpet.

Man kan jo se oppsynsmenn og andre som kjører selv om det bare er 2–300 m. Hvis man skal transportere kikkerten, timelister og stresskofferter, må det da finnes en praktisk feste-anordning på markedet. Man kunne innhente tilbud på sykler med frinav, med tanke på framtidig vedlikehold.

*Med hilsen
spesialarbeider og knivsliper
Halvor Abusland.*

VANNRETT

- 1 Bildetekst
- 14 Havet
- 18 Omv. union
- 19 Rand
- 20 Org. fork.
- 21 Sted
- 22 Transportmiddelet
- 25 Artikkel
- 26 Drikk
- 27 Kurs
- 31 Deltakere
- 32 I retten
- 33 Greit
- 34 Munning
- 35 Redskap
- 38 Girlanderne
- 40 Fisk
- 41 Pronomen
- 42 Jordart
- 43 Månefase
- 44 Tall
- 45 Hast
- 46 Ytret
- 47 Mas
- 49 Alene
- 50 Smyge
- 52 Blinke
- 54 Fase
- 55 Alltid
- 56 Fastsette
- 58 Uryddig
- 59B Fortærte
- 60 Denge

- 78 Slegt
- 79 Grip
- 81 Spesielt opplegg
- 89 Skade
- 90 Sporte
- 91 Merkedag
- 93 Duk
- 95 Samtlige
- 96 Klekke
- 98 Frost
- 100 Domrian
- 101 Bib. navn
- 102 Språk
- 103 Tre
- 104 Spise

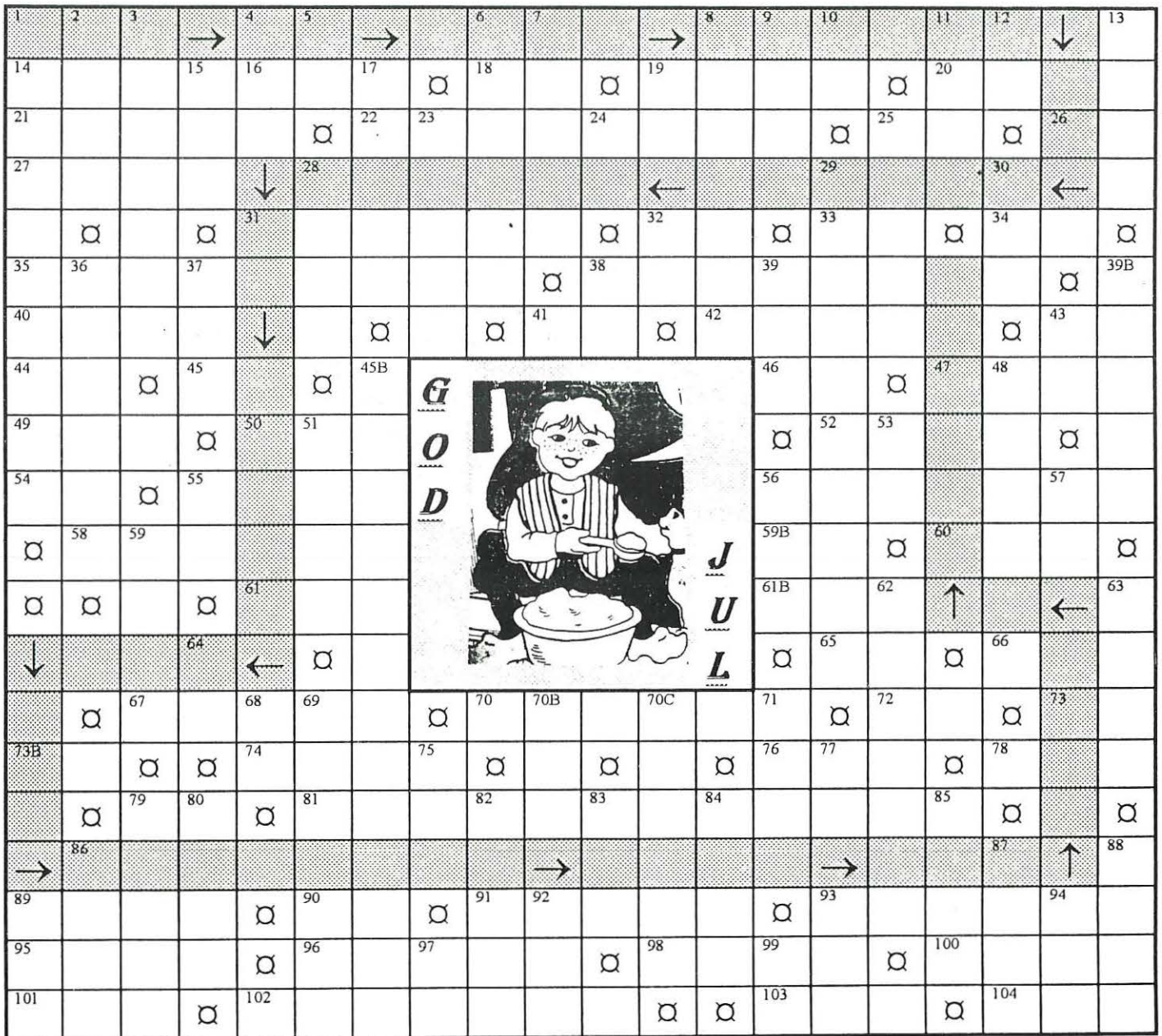
LODDRETT

- 1 Ferdselsåre
- 2 Lodden person
- 3 Utflukt
- 4 Alene
- 5 Ordne
- 6 Skip
- 7 Drikk
- 8 Kommune
- 9 Søke
- 10 Konsonanter
- 11 Preposisjon
- 12 Avtrede
- 13 Dyr
- 15 Drette
- 17 Lite vann
- 19 Tettsted
- 23 Bak

JULE • VEG

- 61 Vokalen omv.
- 61B Nederlag
- 65 Drikk
- 66 Navn
- 67 Fremkomstmiddel
- 70 Slektning
- 71 Stirre
- 73 Tidsrom
- 73B Løp
- 74 Plagg
- 76 Dyr

- 24 Bilkjennetegn
- 25 Bokser
- 28 Gulpe
- 29 Offentlig kontor
- 30 Litt
- 36 Byggrester
- 37 Fisk
- 38 Dyr
- 39 Odde
- 39B Navn
- 43 Rekke



KRYSS

- 45B Attest
- 48 Nettopp
- 51 Stole
- 53 Nedbør
- 55 Filmhelt fork.
- 56 Farkost
- 57 Adverb
- 59 Guttens
- 62 Pustende
- 63 Kostbart
- 64 Mil. forkortelse

- 68 Reis
- 69 Til matlaging
- 70B Slått
- 70C Reiste fra
- 71 Ustø
- 75 Trække

- 77 Matem. forhold
- 79 Rota
- 80 Fugl
- 82 Lagune
- 83 Pronomen
- 84 Grøft
- 85 Navn
- 86 Pryle
- 87 Hytte
- 88 Redsel
- 89 Strev
- 92 Studer
- 93 Pugg
- 94 Vokst
- 97 Omv. pron. (nynorsk)
- 99 Organisasjon

Vinneren

får tilsendt en overraskelse i posten.

Løsningen må være innkommet innen 15. 1. -95 og sendes til Sørlands-porten, Boks 173, 4801 Arendal merket **JULEVEGKRYSS**.



Spreke damer på høstferie i Australia

Bergljot Skonnord, tunnelinspektør på Arendal øst-vest - og informasjonskonsulent Inger Sigridnes dro til Australia i høstferien - ikke for å gå på opera eller teater, men for å oppleve folkelig kultur. De leide motorsykler og tok landeveien fatt. På de mange pubene møtte de "aussi-man". På bildene ser vi hvordan det gikk da veg-jentene fra Aust-Agder utfordret lokale kraftkarer til veddemål i håndbak! På midtsidene kan dere lese mer om de spreke jentenes ferie i Australia.