



# Sørlands- porten



**GOD PÅSKE!**



# Bedre vedlikehold på gang- og sykkelveger

Vegvesenet overtok 1.1. i år ansvaret for vedlikehold av gang- og sykkelveger langs E 18, riks- og fylkesveger. De fleste gang- og sykkelvegene ligger i Arendal og Grimstad. I Skarpnes vedlikeholdsområde er det totalt 40 km gang- og sykkelveg, forteller vegmester Kåre Karlsen. De forskjellige kommunene har gitt vedlikeholdet av gang- og sykkelvegene ulik prioritet og det har vært en del klager fra publikum over dårlig vedlikehold.

– Nå skal det holdes samme standard på gang- og sykkelvegene som på bilvegene, sier Karlsen. Ryddingen av gang- og sykkelveger foregår på samme måte som for bilvegene med innleide maskiner som fordeles på roder. Det skal

brøytes og strøs etter en fast instruks. Det er inngått avtale med fem maskineiere om vedlikehold av gang- og sykkelvegene i vedlikeholdsområdet.

– Vi må regne med en innkjøringstid, og det kan vel fortsatt være enkelte ting å sette fingeren på, sier Karlsen.

Som for bilvegene utfører vegvesenet selv rydding av kryss m.m. Gang- og sykkelvegene kan ikke ryddes med samme utstyr som bilvegene. Firhjuls-drevet traktor med skjær, spissplog eller snøfres er de fleste stedene nødvendig. Det er anskaffet fem nye strøkasser som er tilpasset gang- og sykkelvegene.

– Jobben er ikke helt enkel. Vi må prøve å samkjøre ryddingen slik at gang- og sykkelvegene ikke blir fylt av snø og slaps som spruter over fra brøytebilen på bilvegen. Den nye arbeidoppgaven medfører en god del merarbeid.

– Syklister klager over dårlig vedlikehold med snø, grov grus og sand etter strøing av gang- og sykkelvegene. Blir det bedre nå?

– Vi kan nok ikke feie bort strøsand hver gang det blir mildvær, men det har nok vært en tendens til at strøsand har blitt liggende for lenge. Det har også vært uheldige eksempler på bruk av for grov strøsand som har gitt problemer for syklister.

Vedlikeholdsstandarden sier at alle riksveger skal være feid for strøsand innen 17. mai. De fleste stedene vil vi imidlertid være ferdig med feiingen tidligere. På sentrale steder og der det er større arrangementer 1. mai, satser vi på at det skal være feid før dette. Vi er allerede godt i gang med vårsjauen, sier Karlsen.



## 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:**

*Til å pryde vårt påskenummer har vi denne gangen valgt våre nye avdelingsledere: Finn Ole Jørgensen, Utbygging, Jens G. Andersen, Produksjon og Gunnar Lien, Trafikk. I disse hektiske tider var det vanskelig å få samlet alle tre på ett bilde, så vi måtte ta til takke med en montasje.*

*(foto: Ottar Johansen)*

# Mål: Godkjente planer for E 18 øst i -95, E 18 vest i -97

**- Vår meget ambisiøse målsetting for planlegging av utbygging av E 18 er at vi skal ha godkjent trasévalg for E 18 fra Arendal og østover i løpet av 1995. Det vil si at hele denne strekningen kan være byggeklar for perioden 1998-2001, sier Finn Ole Jørgensen, påtroppende leder for Det nye Vegvesenets utbyggingsavdeling, til nå prosjektleder for E 18-utbyggingen.**

Den største utfordringen for den nye utbyggingsjefen blir å få fram godkjente planer. Uten godkjente planer blir det ingen bevilgninger og dermed ingen utbygging.

- Det har vært skrevet at det ikke foreligger godkjente planer vest for Grimstad. Men teretisk er det en godkjent linje fra Grimstad til Tingsaker. Fra Tingsaker til Vest-Agder grense foreligger det to alternativer. Disse må vurderes i en ny kommunediplan. Framdriftsplanen for dette er at vi skal ha godkjent plan i 1997. Da ligger vi planmessig meget godt an når det gjelder utbyggingen av E 18 til motorvegstandard gjennom hele fylket, sier Jørgensen. Vest for Grimstad kan utbygging foregå i to, eventuelt tre parseller.

Fylkeskommunen behandlet nylig melding om E 18 gjennom Aust-Agder. 8. februar hadde fylkesrådmannen invitert til ekstraordinært planforum-møte for å drøfte utbyggingen av E 18. På møtet deltok kommunene som vil bli berørt av E 18-traséene og de berørte statlige og fylkeskommunale

etater. På møtet var det bred enighet om å forsere planarbeidet for de aktuelle parsellene.

Statens vegvesen Aust-Agder vil være tiltakshaver for prosjektene. Vegsjefen har etablert kontakt med de berørte kommunene, med sikte på å organisere plan- og utredningsarbeidet. Den fagtekniske delen skal forseres. Sektormyndighetene som trekkes inn i planprosessen vil strekke seg langt for å bidra til en rask og smidig planlegging og utredning, heter det i fylkesrådmannens orientering.

Kommunene har, gjennom kommuneplan, kommunediplan og reguleringsplaner et hovedansvar for gjennomføring av planprosessen. Vedtatte planer i kommunene er en viktig nøkkel til framdriften av E 18 gjennom fylket. Det er derfor avgjørende at de berørte kommuner gir arbeidet med planlegging av E18-parsellene høy prioritet.

Fylkeskommunen har en viktig rolle som pådriver og Statens vegvesen må som tiltakshaver også sette inn nødvendige ressurser i planprosessen, sier fylkesrådmannen bl.a.



## INNHold:

Side 2: Vedlikehold av gang- og sykkelveg

3: Forsert utbygging av E 18

4-5: Det nye Vegvesenet: Snart i boks

6-7: Produksjonssjef Jens G. Andersen

8-9: Trafikksjef Gunnar Lien

10-11: Utbyggingsjef Finn Ole Jørgensen

12-13: Personalansvarlig Trine Conradi

14-15: Innsparing på Arendal øst-vest

16-17: Hansebakken gangbru

18-19: Sentrum for fotgjengere

20-21: Oppsynsmann i gullalder

22-23: Hjelper våren i Åmli

23: Den siste vegmester

24-25: Sjøfører på Sørlandsbussen

26-27: Stabbestein og osp

28: Avskilting i indre bygder

29: Førstehjelpskurs på Skarpnæs

30: Bedriftsidrett: Håndball

31: Skidag

32: Forsmak på påske

# Hard konkurranse om viktige mellomlederstillinger

Gjennomføringen av Det nye Vegvesenet nådde et dramatisk høydepunkt i det dette nummer av Sørlands-Porten gikk i trykken. 3. april forelå de nye avdelingsledernes innstilling på mellomledere. Allerede 5. april trådte tilsettingsrådet for mellomledere på vegkontoret sammen for å foreta tilsetning. Flere tjenestemenn med lang erfaring måtte se seg forbigått, mens yngre søkere avanserte til stillinger med store utfordringer.

Følgende er tilsatt:

## Produksjonsavdelingen

Produksjonsleder Arendal:  
Rolf Tidemann  
Produksjonsleder Setesdal:  
Torbjørn Borgi  
Koordinator hall/verksted:  
Helge Skagseth  
Leder av stabsenhet:  
Frode Seiersnes

## Utbyggingsavdelingen

Seksjonsleder E 18: Ola Olsbu  
Seksjon øvrige rv og fv:  
Reimund Nielsen  
Prosjektleder E 18 Rannekleiv-  
Temse: Harald Tobiassen

## Trafikkavdelingen

Distriktsleder Arendal:  
Anders Noddeland  
Distriktsleder Setesdal:  
Sigurd Kløvfjell  
Trafikkavviklingsseksjonen:  
Ikke besatt, i det NIF reiste  
ankesak mot innstillingen på  
Tormod Frøysnes. Saken blir nå  
avgjort av det sentrale tilsettingsråd.

Blant sterke navn som ble innstilt som nummer to og tre var Tore Kjell Fløystad på Trafikk, Knut Johansen, Øystein Tobiassen og John Baasland i Utbygging og John Kristian Stormyr i Trafikk.

Tilsettingsrådet for mellomle-



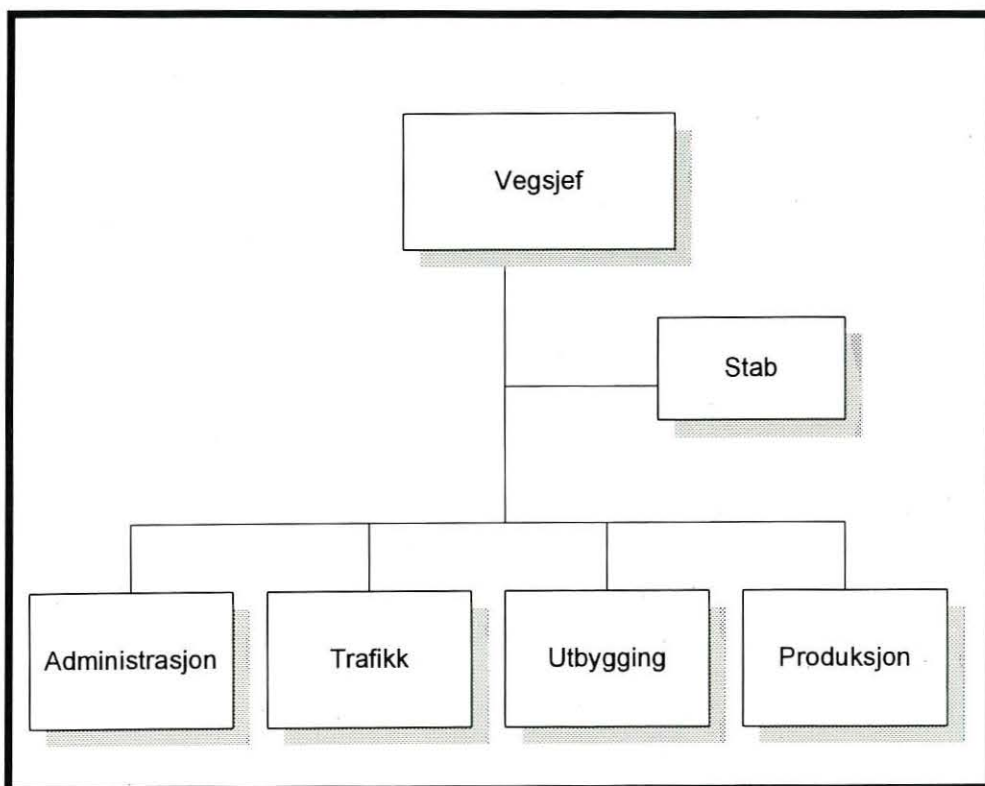
derne består av prosjektleder Harbo Colbjørnsen, administrasjonssjef Anne-Sofie Samuelsen, personalkonsulent Trine Conradi og representanter for NITO og NIF.

I møte mellom ledelsen og tjenestemannsorganisasjonene ble det 13.3. bestemt at sju mellomlederstillinger skal betraktes som gjennomgående. Det gjelder ledere for Eienomsseksjonen, der Torbjørn Mykland kan fortsette som før, Laboratoriet med Rolf Tidemann, Trafikksikkerhetsseksjonen, Svein Harald Søndena, Regnskapsseksjonen med Nils-Kjell Messel, Feljestjenesten, John Einar Myhren, EDB-seksjonen, Kjell S. Birkeland og Personalseksjonen med Trine Conradi.

Innehaverne av disse stillingene har rett og plikt til å fortsette i stillingene så sant de ikke har fått andre stillinger. De øvrige mellomlederne har fått brev om at deres stillinger bortfaller.

Driftssjef Kjetil Nylund har fått stillingen som leder av vegseksjonen inne på Trafikkavdelingen, mens anleggssjef Kjell Birkeland har fått stillingen som leder av byggherreseksjonen på den nye Utbyggingsavdelingen.

Det ble utlyst 10 ledige stillinger internt etter møtet 13.3.





**Vegsjef Harald Gjerstad, prosjektleder Harbo Colbjørnsen og prosjektsekretær Trine Conradi.**

## **Behov for 20 nye stillinger i Det nye Vegvesenet**

**I en tid har alle vegvesen-ansatte tenkt vel så mye på boksene i Det nye Vegvesenet som på planlegging, utbygging og drift av vegger. Etter hvert som boksene fylles nedover i rekkene, kan vi vente tilnærmet normale tilstander. Det som er klart at alle fortsatt skal arbeide i Statens vegvesen.**

Det nye Vegvesenet, populært kalt DnV, kan ikke være nytt i all evighet. Det skal ikke være aktuelt med navnebytte og ny designprofil a la Telefonor. Det hadde for den saks skyld ikke vært vanskelig å finne gode navn, hva med f.eks. Norge eller ganske enkelt Norway?

Nei, Det nye Vegvesenet er for alvorlig til å spøke med.

Tidsplanen for DnV fortsetter med innplassering nedover i rekkene i mai. Dersom tidsskjemaet holder, skal det 4. mai holdes møte med tjenestemannsorganisasjonene om innplasseringsplanen. 8. mai skal bemanningsplan med forslag til innplassering sendes hver enkelt. 29. mai er siste frist for gjennomføring av innplasseringssamtaler. 6. juni er siste frist for tilbakemelding om innplassering. 19. mai skal endelig bemanningsplan være klar, og 23. skal det fattes innplasseringsvedtak i samsvar med hovedavtalen. 26. sendes bemanningsplanen til Vegdirektoratet til orientering.

"Prosjektets eier", vegsjef Harald Gjerstad, prosjektleder Harbo Colbjørnsen og prosjekt-

sekretær Trine Conradi er godt fornøyd med omorganiseringen så langt. Vegdirektoratet har godtatt vegsjefens forslag til organisering med mindre endringer. Direktoratet ønsker mest mulig direkte kommandolinjer og har slått sammen noen bokser i Trafikk.

– De som arbeider med omorganiseringen har gjort en stor innsats, sier vegsjefen – uten en sporty innstilling hos alle involverte hadde dette ikke vært mulig.

Vegsjefens organisasjonsplan viser at det er behov for 20 stillinger i tillegg til de 282 som nå er ansatt i Statens vegvesen Aust-Agder. Behovet for bemanning er anslått til 302, med en minimumsbemanning på 288.

– Dessverre har vi ikke penger til å ansette så mange som vi trenger, sier vegsjef Gjerstad. Vi må kanalisere folk til de høyst prioriterte områder, som planlegging og utbygging av E 18.

Vegsjefen regner med at det vil bli store utfordringer for de nye avdelingene, ikke minst for Produksjon, som innen et visst tidsrom må bevise sin konkurransevne overfor private entreprenører.

# - Produksjonsavdeling også etter år 2000!

## ■ ■ Bør Statens vegvesen skifte navn?

– Nei, Statens vegvesen er et flott navn. Det må vi beholde!

## Fikk du den jobben du helst ville ha?

– Jeg søkte på alle tre – men fikk ikke den jeg prioriterte. Mitt første valg var Utbygging. Vegene skal planlegges før det gis bevilgninger og de kan bygges. Det hadde jeg lyst til å være med på. Dessuten ville jeg gjerne prøve noe annet enn det jeg har drevet med hittil. Trafikk ligger nok nærmest min tidligere jobb som biltilsynssjef. Men forskjellen mellom de tre avdelingslederstillingene er ikke så stor.

## STORE UTFORDRINGER

– Produksjon vil by på store utfordringer. Det blir den mest konkurranseutsatte avdelingen og våre resultater vil være målbare. Vi må dokumentere at vi er konkurransedyktige. Dette er en utfordring som det skal bli spennende å ta fatt på. Min programerklæring er at vi skal ha en oppegående produksjonsavdeling også på den andre siden av århundreskiftet – som skal drive med vedlikehold og utføre en rimelig andel av anleggsvirksomheten i vegvesenets regi!

Skal vi få anledning til det, må vi bevise for omverdenen at vi er konkurransedyktige. Dette må vi ikke la oss skremme av, men oppfatte som en spennende utfordring å ta fatt på.

## ■ ■ Hva skal til for at en dyktig ingeniør skal bli en god leder?

– Jeg tror egentlig ikke de to sidene har så mye med hverandre å gjøre. En dyktig ingeniør kan gjerne være en god sjef, men det er ingen betingelse at du må være ingeniør for å bli sjef. Det er helt andre egenskaper som skal til for å bli en god leder. En leder kan gjøre en god jobb uten å ha spesielle fagkunnskaper, men det er en veldig

styrke å kjenne det faget en skal være leder for.

For å være en god sjef, må en for det første ha evnen til å fange opp det som foregår blant medarbeiderne og ha evnen til å gjøre noe og få ting til å skje. Videre gjelder det å ha god oversikt over omgivelsene og vurdere forhold som berører arbeidet. Det er også viktig å ha bakkekontakt i forhold til den virkeligheten en jobber i – det som er oppgavene til institusjonen en tilhører.

## OMSTILLING

## ■ ■ Hva skal til for å få Det nye Vegvesenet på vegen?

– Det er ingen tvil om at Det nye Vegvesenet kommer på vegen – selv om det har vært litt hardkjør i en periode. For at vi skal lykkes, kreves det evne til å omstille seg for alle som er involvert – det avhenger helt av innstillingen til samtlige som er med. Stortingets organisasjonsmodell var i utgangspunktet en tillitserklæring til vegvesenet. Fra før av har vi solid fagekspertise og mye dyktige folk. Alt ligger til rette for at vi skal lykkes.

## ■ ■ Hva er den største fordelen med Det nye Vegvesenet?

– Hensikten var å skille forvaltning fra produksjon. En klar fordel blir det vi at nå kan reddykke rollene på en helt annen måte enn tidligere. Ellers ser jeg det som sunt at vi kan ruske opp i en gammel organisasjon og finne nye og bedre løsninger. Det som er best i dag, er ikke nødvendigvis det beste i morgen. Ved at vi arbeider mer rasjonelt, kan vi få mer ut av våre ressurser.

## ■ ■ Er det riktig å rasjonalisere offentlig sektor helt inn til beinet i ei tid da det er betydelig arbeidsledighet?

– Når samfunnet krever at vegvesenet skal være rasjonelt og konkurransedyktig, må vi tilpasse vår organisasjon etter det. Dersom det legges



## Produksjonssjef Jens Gunnar Andersen

Fungerende plansjef fram til 1.7. Tidligere biltilsynssjef.

**Alder:** 50 år, født i Sykkylven i Møre og Romsdal

### Utdanning og praksis:

Siv. ing. fra NTH Trondheim 1970 – vegbygging og geoteknikk. Ansatt ved Vegdirektoratets vedlikeholdskontor i 1971. Til Statens vegvesen Bergen, anleggsavdelingen i –75. Tilbake til Vegdirektoratet fra –76 til –81 da han ble ansatt som biltilsynssjef i Aust-Agder. Studiepermisjon i USA 1993–94 med studier i administrasjon m.m. Plansjef siden 1. august –94.

delegere ansvar og oppgaver og på sikt redusere din egen innsats til et nivå som er akseptabelt både for deg selv og familien. Dersom det blir slik at en kun lever for og med jobben, vil en sannsynligvis oppleve at en mislykkes som leder.

Hvis du spør om fritidsaktiviteter, så har jeg bygd om et gammelt hus – det har tatt mye tid over flere år og vært en kjær hobby. Ellers er lesing min favorittaktivitet – jeg leser nesten hva som helst, når jeg har tid.

## SLUTTE I TIDE

### ■■ Hvor lenge bør du få anledning til å sitte som sjef før du blir vippet ut av en som er yngre og raskere?

– Til å begynne med var det snakk om at avdelingslederne skulle ansettes med en form for tidsbegrensning over en periode. Det lot seg dessverre ikke innpasse i statens ansettelsesregler. En leder bør ikke sitte lenger enn at han føler han gjør en skikkelig jobb. Dette er selvsagt vanskelig. I vegvesenet mangler vi tradisjon for dette å slutte i tide. Det burde være anledning til å skifte til noe annet oftere og tidligere. Personlig har jeg ingen intensjon om å bli i denne jobben til jeg går av med pensjon.

Andersen opplever ansettelsesprosessen som tøff. Den har foregått i høyt tempo med ansettelse av nye mellomledere 5. april.

## VANSKELIG OPPGAVE

– Det er viktig å finne fram til riktige folk i forskjellige posisjoner. Personlige egenskaper er en vesentlig del av hver enkelts kvalifikasjoner. Å velge blant mange godt kvalifiserte søkere er en alvorlig og krevende oppgave. Det er vel den største utfordring og den mest krevende arbeidsoppgave jeg noen gang har hatt. Når mellomlederne er på plass, skal vi i gang med en prosess hvor de andre skal innplasseres. Dette blir også en krevende oppgave.

inn i forutsetningene for vegvesenets drift at vi f.eks. skal ta sysselsettingsmessige hensyn, vil vi utmerket godt kunne gjøre det, samtidig som vi arbeider både rasjonelt og effektivt. Jeg tror vegvesenet kan sette inn store ressurser og få godt utbytte for det både på kort og lang sikt. Vi skal være klar over at det ligger mye omsetning bak hver arbeidsplass i vegvesenet.

### ■■ Er det noe vi bør ta vare på fra det gamle vegvesenet?

– Vi har en etatskultur som er svært verdifull og som vi må ta vare på i de forskjellige avdelingene. De ansattes ansvarsfølelse for vegen er en stor verdi. Når vi er på møter og konferanser, snakkes det veg fra morgen til kveld. En økonom utenfra som deltok på et av våre møter, valgte å trekke seg tilbake utpå kvelden med følgende kommentar: Det er vel og bra å snakke om veg fra morgen til kveld, men jeg vil helst slippe å gå til sengs med vegkroppen også!

## DELEGERE ANSVAR

### ■■ Hva liker du best å gjøre når du ikke er på jobb – og hvor mye tid er du villig til å bruke på arbeidet?

– Jeg regner ikke med at det vil være mulig å gjøre min jobb i DnV innenfor rammen av vanlig arbeidstid. Jeg er forberedt på at jeg må gjøre det som er nødvendig – men jeg tror også at skal du lykkes som leder, må du også være i stand til å

# Trafikk - med færrest mulig skadevirkninger

## ■ ■ Bør vegvesenet skifte navn?

– Nei, det mener jeg ikke. Det bør fortsatt hete Statens vegvesen. For å markere utad at vi gjennomfører en stor omlegging av organisasjonen har vi en tid brukt betegnelsen Det nye Vegvesenet.

## ■ ■ Fikk du den jobben du helst ville ha?

– Jeg hadde i min søknad prioritert produksjon – og var også innstilt av vegsjefen til dette. Men etter en del rokkering endte det med at jeg fikk Trafikk. Jeg er godt fornøyd med det – det passer godt med min tidligere praksis i drift, biltilsyn og planavdeling.

Den nye Trafikkavdelingen blir kompleks – den får arbeidsoppgaver og bemanning fra minst tre av de tidligere avdelingene. En viktig oppgave for ledelsen blir å få dette integrert på en god måte.

## FORUTSE FRAMTIDA

### ■ ■ Hva skal til for at en god ingeniør skal bli en god sjef?

– En leder må først og fremst ha et godt overblikk over de oppgaver avdelingen skal løse. I det ligger det at han ikke bare kan sitte og vente på mål ovenfra, men at han også har evne til å forutse de oppgaver som vil komme i framtida.

– Fagkunnskap har aldri vært skadelig, men ledere må spille på sine medarbeidere når det gjelder spesialkompetanse på ulike felt. I en så mangesidig avdeling som Trafikk vil det være umulig for en leder å være a jour på alle områder.

### ■ ■ Hva skal til for å få Det nye Vegvesenet på vegen?

– Det er en forutsetning at vi har personell med høy kompetanse og engasjement i sitt arbeid. Det er også nødvendig at de ansatte trives i jobben. Videre må vi få de nødvendige økonomiske ressurser. Likeledes er det viktig ha en størst mulig kontaktflate mot publikum og næringsliv slik at vi får tak i de behov og problemstillinger samfunnet ønsker vi skal ta opp.

For at vi skal lykkes med DnV, må alle ansatte ha en god forståelse av intensjonene bak omorganiseringen. De må vite hvilke oppgaver vi skal løse.

## BRED KOMPETANSE

### ■ ■ Hva er den største fordelen med Det nye Vegvesenet?

– Som leder for Trafikk ser jeg det som en stor fordel at vi nå får samlet all trafikkkompetanse i en avdeling. Det betyr at vi kan få bygd opp en kompetanse for trafikk i vid forstand. Ellers vil delingen av produksjon og myndighet gi bedre muligheter for politisk styring av vegvesenets virksomhet. Vi må bare innse at samfunnets krav til dokumentasjon av vår effektivitet er blitt så stort at vi var nødt til å gjøre noe.

Når det er sagt, må det ikke legges skjul på at vår nåværende driftsform med en viss grad av overlapping har vært effektiv.

## RIKTIG Å RASJONALISERE

### ■ ■ Er det riktig å rasjonalisere offentlig sektor helt inn til beinet i ei tid da det er betydelig arbeidsledighet?

– Jeg tror det er riktig at det offentlige må rasjonalisere. Samfunnet skal ha løst en del oppgaver. Staten må velge den måten som i utgangspunktet er billigst. Sysselsettingsmessig er det for så vidt uinteressant om jobben skal skje i privat eller statlig regi, forutsatt lik effektivitet.

## MEST MULIG VEG FOR PENGENE

### ■ ■ Er det noe vi bør ta vare på fra det gamle vegvesenet?

– I høyeste grad – den ånden som har vært – at vi skulle få mest mulig veg for pengene – er det veldig viktig å ta vare på. Vi må også ta vare på innstillingen at vi fortsatt skal være en statlig tjeneste som ikke har profitt som resultatkrav, men skal levere en tjeneste til samfunnet.

Jeg mener også at vi i lang tid har hatt en





positiv innstilling overfor publikum og trafikanter. Vi er innstilt på å yte service, selv om ikke alle mener vi er like gode. Som myndighetsorgan hender det at vi ikke alltid kan etterkomme ønsker fra enkeltpersoner. I slike situasjoner er det viktig at vi kan begrunne våre handlinger på en forståelig og akseptabel måte.

**■ ■ Som leder for trafikk må du også forholde deg til kritikk av typen "vegvesenet legger til rette for økt bilbruk"?**

– Dette er en utfordring. Vegtrafikk foregår etter lover og regler som tillater folk å kjøpe og bruke bil. Samtidig vet vi at trafikken medfører ulemper i form av ulykker og forringelse av miljø. Samfunnet har transportoppgaver som må løses. Vår jobb blir å løse dem på en slik måte at det blir minst mulig negative konsekvenser.

Vegvesenet har ikke noe ønske om at vegtrafikken skal øke. Vi er gjerne med på at transportoppgavene utføres med andre transportmidler om det gir samfunnsøkonomiske og miljømessige fordeler.

**FOTJENGERE PRIORITERES**

Vi må være forberedt på at vi må gi avkall på noe av den frihet vi har hatt i bruken av bil. Det som skjer i Arendal nå, med den nye øst-vest-forbindelsen og ny gatebruksplan er interessant. Det vil ikke lenger bli mulig å kjøre gjennom sentrum fra øst til vest. Her vil forholdene for fotgjengere bli prioritert. Arendal har fått en kjempe-sjanse til å skape et bedre bymiljø.

**Trafikksjef Gunnar Lien**

Fungerende biltilsynssjef, overingeniør driftsavdelingen

**Alder:** 46 år – født i Arendal

**Utdanning og praksis:**

Ferdig på NTH i 1975 – med bygg som fag. Begynte deretter i Vegdirektoratets vedlikeholdskontor og ble i 3 år – Begynte 1. januar -79 på planavdelingen, Statens vegvesen Aust-Agder. Ble i løpet av 1982 overført til den daværende vedlikeholdsavdelingen. Har siden september -93 fungert som biltilsynssjef.

**■ ■ Hva liker du best å gjøre når du ikke er på jobben – og hvor mye er du villig til å jobbe?**

– Jeg liker godt å drive med hagearbeid. Jeg er så heldig å bo slik at jeg har muligheten til å styre en kjøkkenhage med forskjellige vekster. Det er fin avkobling og gir mulighet til å bruke kroppen. Hus, hjem, hage – det er mine favorittsysler. Dessuten har jeg vært engasjert i foreningslivet – og er for tida president i Tromøy Lions.

Når en søker en lederjobb, så er det innforstått at en er villig til å ofre mye tid på den. Jeg er fra før av vant til å ta i bruk kvelder og helger når det er nødvendig. Men det må ikke være sånn konstant. Jeg må også ta vare på familie, humør og helse. Heldigvis er dette noe jeg i stor utstrekning kan styre selv. Jeg oppfatter det ikke som noe problem. Det er bare moro å ta et tak når det trengs.

**ØNSKER KRITIKK**

**■ ■ Hvor lenge bør du få sitte i jobben før du blir sparka ut av en som er yngre og raskere?**

– Det var da et grusomt spørsmål! Dette er så individuelt at det er vanskelig å sette noen tidsfrist. Det er jo ganske vanlig at folk synes sjefen er gammel og treg. Slike synspunkter vil jeg gjerne ha tak i, sammen med forslag til hvordan ting kan gjøres bedre. Jeg har noe spøkefullt sagt at det er en menneskerett å klage på sjefen.

Lien medgir at ansettelsesprosessen for mellomledere har vært krevende og tøff. Mange søkere er godt kvalifisert til jobbene. Lien ønsker seg et godt sammensatt lederteam med ulike kvalifikasjoner og egenskaper som kan utfylle hverandre.

– Ansettelsen av avdelingsledere var også tøff. Jeg hadde for min del alt å vinne og ingenting å tape. Når jeg ble foretrukket foran folk som har sittet i tilsvarende stillinger i mange år, føler jeg ydmykhet og respekt.

# – Ingen utbygging uten godkjente planer!

## ■ ■ Fikk du den jobben du helst ville ha?

– Jeg søkte bare på en, og fikk den. Ut fra mine interesser, kompetanse og erfaringsgrunnlag lå det best til rette for denne stillingen.

## ■ ■ Bør Statens vegvesen skifte navn?

– Nei, det ser jeg ingen grunn til!

## ■ ■ Den nye jobben blir vel nærmest en videreføring av det du har drevet med i det siste, planlegging for utbygging av E 18 til motorveg?

– E 18 kommer sikkert til å bli en hovedoppgave for Utbygging. Men som overordnet må jeg distansere meg fra de faglige detaljene. I ledertematet blir jeg med på den administrative styring av etaten og får ansvaret for den overordnede plan- og utbyggingsprosessen.

Vegutbyggingen foregår nå etter plan- og bygningsloven med kommunene som planmyndighet, men med vegvesenet som tiltakshaver. Det forutsetter at vegvesenet innleder et nærmere samarbeid med kommunene, som i utgangspunktet har mindre kompetanse på vegplanlegging. Ut fra ressurser og kompetanse vil de enkelte kommuner engasjere seg mer eller mindre i vegutbyggingen. Uansett krever det samarbeid. Vegplanene skal til sist godkjennes av kommunestyrene som kommunedelplan og reguleringsplan.

Blir det for stort sprik mellom kommunenes planønsker og vegvesenets syn, kan vi gjøre innsigelse. Men stort sett har vi en grei dialog med kommunene og andre aktører som fylkeskommunen, fylkesmannen ved miljøvernavdelingen, jord- og skogbruksetaten. For den nye Utbyggingsavdelingen blir den største utfordringen å få fram godkjente planer. Uten det får vi ingen bevilgning og dermed ingen utbygging, sier Jørgensen.

## ■ ■ Hva skal til for at en god ingeniør blir en god sjef?

– Jeg regner med at jeg i utgangspunktet blir oppfattet som en fagmann. Det er jo stort sett det jeg har drevet med. Jeg føler at vi ingeniører lett blir satt i bås: en ingeniør er en fagmann, ergo er han ingen leder. Vår utdannelse gir ingen opplæring i ledelse. En god leder må først og fremst ha personlige egenskaper. I en fagetat som Statens vegvesen må lederne også vite hva vi driver med. Jappetidas headhuntede ledere som påstår de kan lede en hvilken som helst virksomhet, passer etter min oppfatning ikke hos oss.

## ■ ■ Hva skal til for å få Det nye Vegvesenet på vegen?

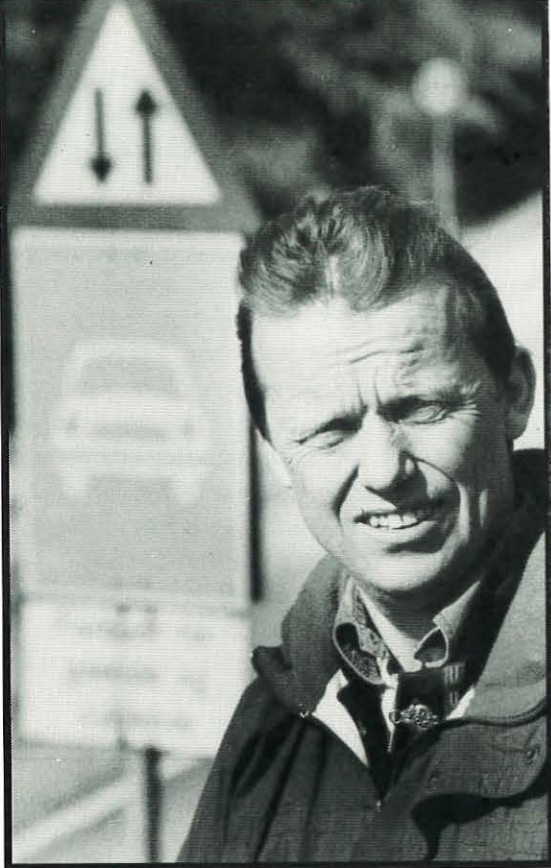
– Omorganiseringen blir en tøff prosess som så langt tilsynelatende har gått veldig bra. Men uansett vil den skape en del frustrasjon og usikkerhet. Nesten alle får noen nye arbeidsområder og nye mennesker å forholde seg til. Når alt er på plass 1. juli, blir noe av det viktigste å få tilbake den trygghetsfølelsen vi alltid har hatt i vegvesenet. Vi må sørge for å ta vare på vegvesenets gamle lagånd og entusiasme.

Omorganiseringen er et resultat av at samfunnet ønsker å vite hvilke resultater vi oppnår i vårt arbeid. Gode resultater kan vi ikke oppnå uten at alle står sammen.

Her er det også meget viktig at vi får til et godt samspill mellom de nye avdelingene. Det prinsipielt nye, at produksjon skal skilles fra myndighet, må ikke bli så markert at det ødelegger mulighetene for et fornuftig samarbeid. Vi må beholde det gode samhold, klima og miljø på tvers av avdelingene. Det ville være svært skadelig om f.eks. Produksjon får dårlig kontakt med Trafikk og Utbygging.

## ■ ■ Hva er den største fordelene med Det nye Vegvesenet?

– Sett fra mitt ståsted har det vært et litt uheldig skille mellom Plan og Anlegg. Først arbeidet vi med planene og hadde kontakt med kommuner, grunneiere m.m. Det ble oppnådd enighet, forståelse og tillitsforhold som ikke var nedfelt skriftlig.



## Utbyggingssjef Finn Ole Jørgensen

Overingeniør planavdelingen, prosjektleder for E 18

**Alder:** 46 år, født i Arendal

### Utdanning og praksis

Tok eksamen fra ingeniørhøyskolen i Grimstad og begynte i 1972 ved Vegdirektoratets planavdeling, der han ble i et år. Begynte på NTH og tok eksamen i -76. Kom tilbake til Vegdirektoratet et snaut år før han ble ansatt i planavdelingen ved Statens vegvesen Aust-Agder. 1985-86 konsulent i VIAK. Tilbake til vegontoret - For en vegingeniør ligger de mest interessante oppgavene i Statens vegvesen.

Deretter kom Anlegg inn med helt nye personer som skulle samarbeide med de samme instansene. Kontakt og tillit som Plan hadde opparbeid måtte etableres påny.

Nå vil Utbygging få hånd om både planlegging, byggeplan og oppfølging som byggherre. Jeg håper ikke skillet mellom byggherrefunksjonen og Produksjon blir for markert, og at det fortsatt kan gå an å drive effektivt og godt med greie samarbeidsforhold. Hovedmålet må ikke bli å bygge billigst mulig, men å få et best mulig resultat totalt sett.

Ellers tror jeg det er nyttig med en omorganisering som kan røske opp og luften ut i alle krinkler og kroker og gi rom for nye løsninger. Målstyringsprinsippet vil få en større plass i DnV. Det tror jeg vil virke positivt og inspirere hver enkelt.

### ■■ Er det riktig å rasjonalisere offentlig sektor helt inn til beinet i ei tid da det er betydelig arbeidsledighet?

- Min grunnholdning er at her bør samfunnet tenke helhetlig. Vi ønsker at alle skal ha arbeid og trenger derfor langt flere arbeidsplasser enn det vi hadde for noen år siden. Skal vi greie å skaffe arbeidsplasser til alle, må vi kanskje være villig til å fire noe på kravene til rasjonalisering og effektivitet. I vegvesenet skal vi yte servicetjenester for samfunnet. DnV's krav om rasjonalisering kommer i et visst motsetningsforhold til mulighetene for å drive et godt vedlikehold og yte service ut mot publikum. Vi har arbeidsoppgaver som kan gi sysselsetting til mange.

### ■■ Er det noe vi bør ta vare på fra det gamle vegvesenet?

- Vi har alltid hatt en veldig sterk etatsfølelse og lojalitet. Den gamle lagånden må vi ikke miste! Vi har fått mye anerkjennelse for vårt arbeid hittil. Når vi nå skal løfte oss enda et hakk, er det ikke fordi vi har vært dårlige tidligere.

### ■■ Hva liker du best å gjøre når du ikke er på jobben - og hvor mye er du villig til å jobbe?

- Min allsidige idrettsaktivitet er ingen hemmelighet: Orientering, sykling, løping. De siste 30 år har jeg vel brukt omtrent like mye tid på idrettsadministrasjon som på trening og konkurranser. I senere år har jeg fått en ny, lidenskapelig interesse: jakt.

Når det gjelder arbeidsinnsats, er jeg villig til å gjøre den jobben som skal gjøres. Jeg er vant til å jobbe ut over vanlig arbeidstid. Som prosjektleder for E 18 har det vært mange harde tak som har gjort det nødvendig å ty til kveldstunder og helger for å bli ferdig i tide.

### ■■ Hvor lenge bør du få sitte i jobben før du blir sparka ut av en som er yngre og raskere?

- Det kan godt være en som er eldre! Det er ikke alltid de unge som er best!

Dette er et emne som det vil være naturlig å ta opp i medarbeidersamtaler med vegsjefen som skal gjennomføres med jevne mellomrom.

DnV ønsker fleksibilitet på alle nivåer og oppmuntrer til jobbrotasjon og skifte av stillinger. Det er et riktig prinsipp også på avdelingsledernivå. Men årene går fort og vi må få lov til å fungere en del år før vi blir skiftet ut. Skal vi få til den kompetanseoverføring som vi ønsker, f.eks. fra produksjon og tilbake til byggherresiden, må folk være villig til å flytte på seg.



## Personalansvarlig i omstillingstid

**S**om medlem av prosjektsekretariatet for innføring av Det nye Vegvesenet i Aust-Agder, som leder for personalseksjonen i en periode med store personalmessige endringer – og i en periode også fungerende administrasjonssjef har personalkonsulent Trine Conradi i det siste hatt mye å henge fingrene i. Men hun klager ikke:

– Jeg trives veldig godt i vegvesenet. Det er en tvers gjennom solid etat der saklighet og kunnskaper holdes høyt. En etat som mange synes er sen å snu, men som er flink til å ta i bruk tekniske nyvinninger, som følger godt med i tiden og har vilje og evne til å utvikle sine personalressurser med kurs og videreutdanning. Som personalkonsulent er

du ansvarlig for personalbehandlingen i en situasjon som medfører dramatiske endringer i arbeidsforholdene for mange ansatte i vegvesenet. Får du mange henvendelser i den forbindelse?

– Personalansvaret skal først og fremst være et linjeansvar. Personalseksjonen har en støtte-

funksjon. Den direkte kontakten med folk ute i avdelingen skal gå gjennom linjen til direkte overordnede.

Men det forhindrer ikke at det foregår en god del samtaler direkte gjennom personalseksjonen. Vi har nok hatt besøk av en del personer som har hatt behov for å lette seg og luften tanker og synspunkter. Ennå fins det mye usikkerhet omkring omorganiseringen, og for mange føles det tungt å få brev om at stillingen de har hatt i flere år nå er opphørt og at de må søke på en ny arbeidsplass i konkurranse med andre. Det er naturlig at de føler usikkerhet for framtida og usikkerhet på om de vil trives sammen med nye medarbeidere, sjefer og underordnede. Enkelte kan jo få tidligere underordnede som sjefer.

– Likevel vil jeg berømme folk for den fine spirit de har vist i en situasjon som kan være vanskelig. Dette er jo mye et spørsmål om å få ut riktig og tilstrekkelig informasjon til riktig tid. Det håper jeg vi har klart, men det vil alltid være noen som føler at de ikke har fått den informasjon som de har krav på.

Til nå har prosessen sett fra personalseksjonens side gått bra. Jo lenger ut i organisasjonen vi kommer, jo større vil usikkerheten være. De er de siste som blir innplassert i nye stillinger. Men jeg har inntrykk av at fagorganisasjonene har vært flinke til å snakke med sine folk, slik at de er godt forberedt på hva de går til.

Signaler så langt tyder på at innplasseringen bør gå greit. Alle virker innstilt på å gjøre sitt beste. Men mye skal gå seg til og mange nye samarbeidslinjer skal etableres. Jobben er ikke gjort 1. juli.

– Vil de sterke kvinnene i øverste etasje sørge for at det blir flere kvinner i mellomlederskiktet?

– Flere kvinner i lederstillinger er et ønske også fra Vegdirektoratet. Ennå har vi vel neppe kvinner med nødvendig

praksis og erfaring til de mellomlederstillingene som nå skal besettes.

På den tekniske siden har vi fått to kvinnelige oppsynsmenn og en ingeniør på planavdelingen. Nå bør det legges mye arbeid i å sørge for at jentene som etter hvert velger vegvesenet som arbeidsplass får en slik praksis at de i neste omgang blir kvalifisert til lederstillinger.

Hun nekter ikke for at personalseksjonen har fått sin del av jobben med innplassering av folk i Det nye Vegvesenet. Det har også medført at en interessant del av KRØSUS, tilsettingsdelen i TLP-modulen, er tatt i bruk ved tilsetting av mellomledere.

– Personalseksjonen har stått på, til tider langt ut over vanlig arbeidstid. Men vi har også vært flinke til å prioritere hardhendt mellom ulike oppgaver. Det kan vel hende at vår service på andre områder har vært en del tregere nå enn i en mer normal situasjon.

– Ellers trives jeg svært godt med å skrive, alt fra utredninger til referater og notater. Jeg koser meg med PC-en og Word. Mulighetene for å skrive om og rette uten å behøve å tenke på fire gjennomslag er fantastisk. Men det krever selvdisiplin å unngå at det blir for mange ord.

Hun betror også at hun liker å brodere bittesmå korsstingsarbeider som hun gjerne bruker til presanger.

– Det krever tålmodighet. Ellers er jeg en nokså utålmodig person og liker å uttrykke meg direkte. Det hender jeg sier ting som blir oppfattet hardere enn det er ment. Jeg må nå og da gå noen oppklaringsrunder etterpå. Selv blir jeg ikke fornærmet når noen sier hva de mener til meg. Diplomat blir jeg vel ikke før jeg går av med pensjon.

Orienteringssporten har hun holdt fast på uten de helt store ambisjoner. Hun ser det mer som en morsom måte å ferdes i naturen på. Ellers er hun aktiv i vegvesenets joggegruppe og del-

tar sammen med en liten, men hard kjerne hver tirsdag.

Vegen til vegvesenet har ikke fulgt den slagne landeveg. Hun ble født på Rjukan som "Hydro"-barn, fulgte foreldrene til Glomfjord i Nordland, tilbake til Rjukan og så til Eydehavn. Da var hun ni år.

– Det var fint å vokse opp på Eydehavn. Vi slo ball på plassen foran handelslaget. Det var ingen biler, bare en og annen lastebil til og fra fabrikkene.

Siden ble det USA-opphold med American Field Service, en organisasjon hun senere arbeidet for i fire år med reiser land og strand rundt. USA-oppholdet gjorde inntrykk – og kontakten med den amerikanske familien har hun opprettholdt med flere besøk til og fra USA.

Hun fullførte sin utdanning som cand. philol med historie som hovedfag, engelsk og fransk. Etter innsatsen for AFS ble det arbeid i skolen, først i Kirkenes, dit hun reiste med ektemann Olav.

Hovedfagstudiet i historie husker hun med spesiell glede. Hun tok for seg for seg kringkastingens rolle under krigshandlingene i 1940. Stoffet hentet hun gjennom intervjuer med bl.a. med gamle Arbeiderblad-journalister. Blant dem var Sigurd Evensmo, som hadde skrevet dagbok da han fulgte regjeringen fra Oslo til Tromsø i 1940.

– Dagboka var borte da jeg gjorde mine intervjuer, men sent en kveld et halvt år senere ringte Evensmo og sa: "Du, jeg har funnet den". Jeg hadde glemt hele boka, men var selvsagt glad over å få låne den.

Hun intervjuet også Arbeiderpartiets legendariske generalsekretær, Haakon Lie, "en sjarmerende og fargerik kar" og Nils Hjelmtveit, kirke- og undervisningsminister i Nygårdsvolds regjering, senere fylkesmann i Aust-Agder.

– Vi ble i Kirkenes i fire år og jeg trivdes godt i Finnmark, men "gubben" ville sørover igjen. Jeg ble lærer på Moland

ungdomsskole i to og et halvt år, sier Trine.

Den første kontakten med vegvesenet fikk hun som fylkessekretær for Trygg Trafikk, en stilling hun hadde i halvannet år. Deretter ble det fire nye år som lærer på Moland ungdomsskole, før hun fikk stillingen som pedagogisk konsulent i biltilsynet. Da Kirsten Lindeberg begynte i Grimstad kommune, og Anne Sofie Samuelen ble administrasjonssjef, overtok Conradi som personalkonsulent, en stilling hun fikk fast da Lindeberg valgte å bli i Grimstad.

– Det er nok et langt sprang fra min utdanning i filologi til vegvesenet. Det jeg har hatt mest nytte av fra utdannelsen, er det året jeg gikk på sekretærlinja før jeg begynte på universitetet. Jeg hadde slettet ikke tenkt å bli sekretær, men ville gjerne ha en avsluttet utdanning før jeg gikk videre.

Vanligvis får jeg ikke bruk for fransken i vegvesenet, men den kom faktisk godt med på en studietur til Paris for Vegdirektoratet for å studere moderne fransk føreropplæring. Hos sjefen for våre franske kontakter var det så som så

med engelskkunnskaper og min franskutdanning reddet oss ut av knipen. Rapporten vi skrev etterpå ble bl.a. brukt i arbeidet med planene for føreropplæring som nå nylig er innført hos oss. Mine franskkunnskaper bidro dermed til å bringe nye tanker hjem til Norge. Jeg har hatt stor glede av å kunne flere fremmedspråk enn engelsk.

**„for mange føles det tungt å få brev om at stillingen de har hatt i flere år nå er opphørt og at de må søke på en ny arbeidsplass i konkurranse med andre“**



# 6 mill. innsparing på Arendal øst-vest

Når dette leses, er det bare en måned igjen til åpning av Blødekjærtunnelen, Arendals nye øst-vest-forbindelse. Sørlands-Portens siste besøk på anleggskontoret og i tunnelen fant sted i slutten av mars.

De store sikringsarbeidene for å gjøre tunnelen tett mot vannlekkasje, med utstøping under Blødekjær-området som det mest omfattende, gikk mot slutten.

## ELEKTRONIKK

Avsluttende asfaltering og legging av striper sto snart for tur. Vegskilt og merking var kommet på plass, likeledes kollisjonsputene ved de to avkjøringsrampene.

Anleggsleder John Baasland er stadig travelt opptatt med telefoner og henvendelser – det

er mange tråder å nøste selv om arbeidene går godt.

Entreprenør Selmers arbeid skal være avsluttet 1. mai. Det som gjenstår er diverse tekniske installasjoner, bl.a. elektroniske følere som måler gasskonsentrasjonen i tunnelen og styrer kraftige vifter som sørger for ventilasjon. Så kommer den aller siste finpussen.

Ved tunnelmunningene skal det monteres høydebegrensningsbjelker i 4,65 m høyde for å sikre mot at høyere lass skal rive ned lys og tekniske installasjoner.

## FINPUSS I DAGEN

Ved daganlegget var det klart for avsluttende arbeider på via-

dukten, Arendal bru, med legging av membranasfalt og montering av kantstein for rundkjøringen, legging av heller og beplantning.

– Vi har vært heldige med været, sier Baasland, fuktisoleringsringen av viadukten var avhengig av tørt vær.

Ennå gjensto en god del beplantning, både på Myrene, i Blødekjær, i Barbudalen og ved Jernbanestasjonen.

## HØY STANDARD

Høy standard på alt "tilbehør" preger dette byanlegget. De elegante grønne lysmastene med spesielle miljøarmaturer har vi for lengst lagt merke til. Likeså tørrsteinsmurene i Barbudalen og ved tunnelmunningene.

Steinskulpturen i Barbudalen har også fått behørig oppmerksomhet.

– Vi har i det hele tatt lagt en god del penger beplantning og forskjønnelse, sier Baasland.

Riving av tunnelinspektørenes hus og Selmers kontorbyg-

ninger på Myrene må kanskje vente til etter åpningen.

Tunnelen, med en lengde på 1380 m inkludert avkjørselsrammene til Blødekjær, har kostet 67 mill –96 kroner. Vegsjefens kontrakt med vegdirektoratet for øst-vest-anlegget var på 115 mill. kr. Det er nå klart at sluttregningen vil bli 109 mill, en innsparring på 6 mill. kr., sier Baasland.

– Når det gjelder selve tunnelen, er medgåtte kostnader som kalkulert. Enkelte prosesser er blitt dyrere, mens andre er blitt tilsvarende redusert.

### TILLEGGSARBEID

I tillegg er det utført en del arbeider som ikke var med i det opprinnelige anlegget: rundkjøring ved Engkjærdalen til 4,5 mill, ombygging med rundkjøring av Arendal bru med 16 mill, ny adkomst til Jernbanestasjonen, utbedring av Møllebakken, trapper til Fylkeshuset, garasjeanlegg ved Iuellsklev m.m. Alt i alt arbeider som innebærer en standardheving av områdene i tilknytning til tunnel-forbindelsen som det var fornuftig å utføre samtidig. En omfattende beredskapsplan for tunnelen er under arbeid. Før åpningen skal det holdes en redningsøvelse i tunnelen for politi, brannvesen og vegvesenets folk.

Vegvesenet er tunnelens eier, og vil komme inn ved vedlikehold og service.

### HELT VANNTETT

– Det har vært et greit anlegg å lede, med flinke folk som har stått på hele tida. Jobben har vært interessant, med bymessige forhold og mange ting å ta hensyn til. Vi var noe bekymret for rystelseskader på bebyggelsen i sprengningssonen. Dette har imidlertid gått bra.

Vi har heller ikke fått problemer med vannlekkasjer under Blødekjær. Det viste seg at tunnelen var så godt tettet at vi kunne redusere den planlagte utstøpingen i det mest utsatte området til halvparten av det vi opprinnelig hadde planlagt.

Tunnelkontrollør Dag Ødegård har vært omviser for flere grupper som har vært interessert i å studere tunnelen. Det har vært delegasjoner fra Statens vegvesen Vest-Agder, Rogland, Telemark, Akershus, Oslo, Oppland og fra Gardermoenprosjektet. De ønsket å se nærmere på de avanserte metodene for vann- og frostsikring som er brukt i tunnelen. Det har også vært besøk av mange skoleklasser fra distriktet

### RASJONELL DRIFT

– Det er all grunn til å tro at tunnelen er blitt helt tett, sier Ødegård, som er godt fornøyd med resultatet.

Entrepnr Selmer satte inn en stor arbeidsstyrke og avansert utstyr tidlig arbeidet. Dermed unngikk de hastverk og urasjonell drift i sluttfasen.

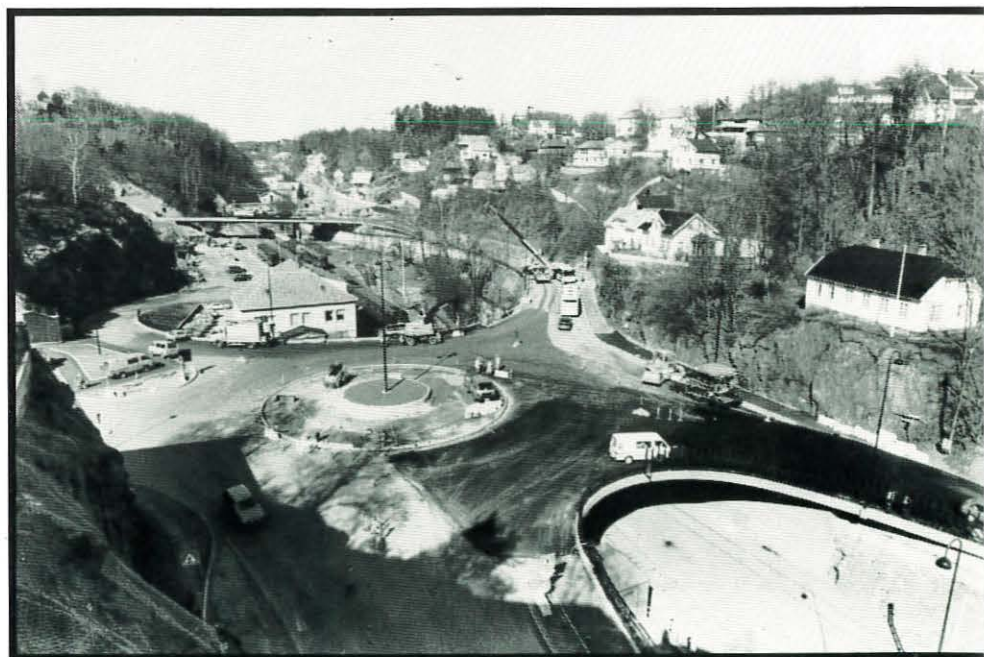
I II. time forlangte brannsjefen i Arendal at det skulle monteres brannhydrant midt inne i tunnelen. Dette var ikke planlagt, og en vannledning ut til dagen ville bli en kostbar løsning. I stedet ble det valgt å bore et 60 m langt hull ned fra Blødekjærheia. Hullet traff midt i krysset som var tegnet i tunneltaket og vannledning ble ført ned.

## BUSKER OG TRÆR

Anleggsgartner Gullik Gulliksen er ansvarlig for det meste av "pynten" på Arendal øst-vest, godt assistert av vår egen Bjarte Sandve, som kan fortelle at det skal plantes mye fint før anlegget er ferdig:

– På Myrene, i Blødekjær og i Barbudalen skal det plantes et stort antall agnbøk, en lite kjent tresort på våre kanter. Det blir ikke så stort, og det tåler godt bymessige forhold med trafikk, forurensning, salt m.m. På Myrene skal det plantes i en rekke på her side av innkjørselen til tunnelen, i alt 30-40 trær. På vegen ned mot jernbanestasjonen skal det plantes hagtorn, og nede ved stasjonen en rød hestekastanje, en sjeldenhet på våre kanter. Ellers skal det brukes lønnetrær.

Blomstrende busker – bl.a. bjørke-spirea brukes mye. I rundkjøringen på viadukten skal det plantes roser, lyng, einer som hovedelementer og i tillegg tindve, en robust buskvekst som får vakre, oransje bær og tåler vind og tørke.





# Hansebakken gangbru



**H**ansebakken gangbru er nå under bygging i egen regi av bruavdelingen til en kostnad på ca. 2 mill kr. Denne gang- og sykkelforbindelsen mellom Hansebakken og luellsklev/ Møllebakken og tunnelen til Torvet er kommet i stand takket være innsparinger på Arendal øst-vest-prosjektet.

Ved tunnelens endepunkter på Myrene og i Barbudalen/ Engkjærdalen skaper den økte biltrafikken visse problemer for gang- og sykkeltrafikk. Ulike tiltak er vurdert. Konklusjonen er at gangbrua i Barbudalen vil gi størst nytteeffekt for de disponible midler.

– Beslutningen om å bygge Hansebakken gangbru ble fattet like før jul, forteller leder for bruavdelingen, Åvald Bakken. Det ble gitt beskjed om at planleggingen måtte settes i gang straks, med et sterkt ønske om at gangbrua skulle være ferdig til tunnelåpningen i mai. Det viste seg dessverre at det ikke var mulig. Det ble også innhentet

anbud på arbeidet, men ingen av entreprenørene så seg i stand til å gjøre jobben så raskt at brua kunne åpnes med resten av anlegget. Det ble deretter valgt å bygge brua i egen regi. Bruavdelingen har lagt til side andre oppgaver, bygging av støyskjermer og innledende arbeider med gangbru ved Blakstad bru, for å forsere Hansebakken gangbru.

Bruavdelingens to arbeidslag vil i perioder være fullt opptatt med dette arbeidet, som ventes fullført i løpet av sommeren. Brua får en lengde på 60 m, en bredde på 3 m og vil gå i en høyde på nesten 5 m over Barbudalsvegen og 9 m over jernbaneområdet.

Den nye gangbrua blir godt mottatt av folk i området fordi den utjevner høydeforskjellen i den bratte Hansebakken over en lengre strekning, sier Bakken.



# GATEBRUKSPLAN FOR ARENDAL:

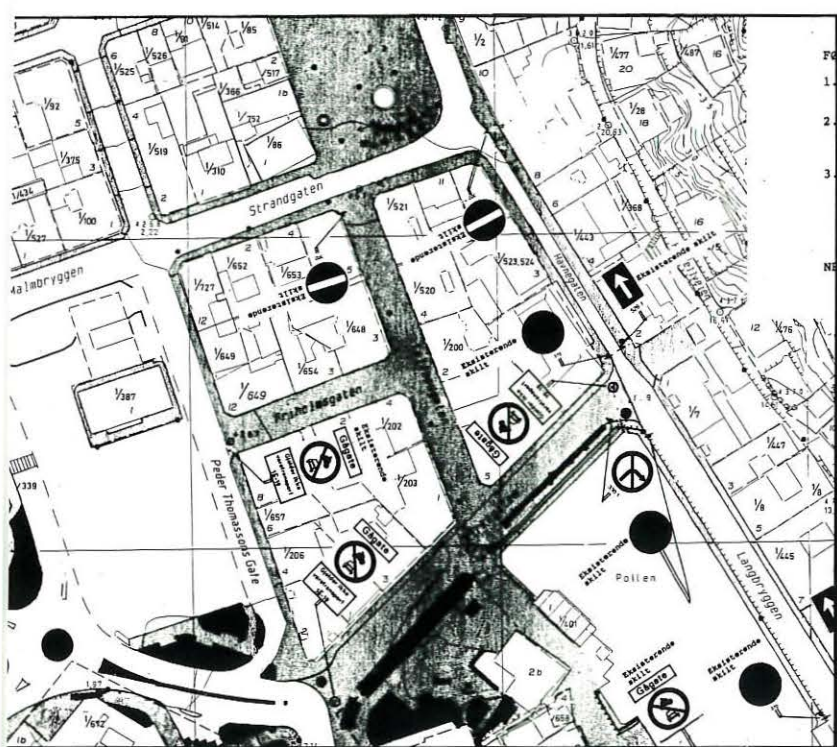
## AMFI FOR ARRANGEMENTER

– Prosjektgruppa har lagt mye arbeid i gatebruksplanen og mange instanser har fått uttale seg. Reaksjonene har vært overveiende positive, sier Kristensen.

– De nye trappene i Pollen vil gi et flott amfi. Handelsstanden arbeider med å få tak i en flytende scene. Med Pollen og Langbryggen – Kirkegaten uten biltrafikk vil byen få et utmerket samlingssted. Jeg håper dette vil bli mye brukt og at det legges til rette for kulturelle aktiviteter ikke bare om sommeren, men hele året. Totalt vil det koste 8,19 mill å gjennomføre gatebruksplanen. Av dette dekker kommunen 3,3 mill, vegvesenet 3,3 mill og Kirkegatens og Langbryggens interesseforening 1,5 mill.

## TUNNEL TIL PARKERINGSHUS

Tunnelen fra Torvet til Jernbanestasjonen ble stengt 1. april i forbindelse med sprengning av tverrtunnel til nytt parkeringshus på Gassverktomta med plass til



## Sentrum på fotgjengernes premisser

– I Arendal kommune er vi meget godt fornøyd med samarbeidet med Statens vegvesen, sier Kåre Kristensen – prosjektleder for gatebruksplanen i Arendal og overingeniør ved kommunens planavdeling.

– Spesielt nært har samarbeidet vært når det gjelder den nye øst-vest-forbindelsen og gatebruksplanen for sentrumsområdet. Ola Olsbu og Bjarte Sandve har deltatt i prosjektgruppa for gatebruksplanen. Kommunene har vanligvis ikke så stor kompetanse på veg,

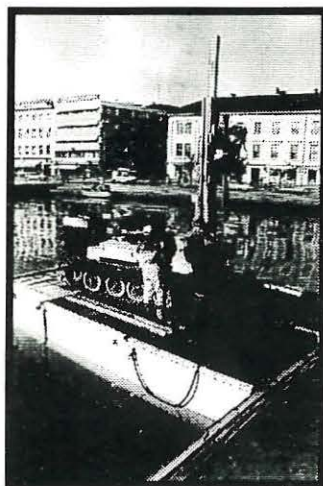
så der har vi hatt stor nytte av samarbeidet med vegkontoret. Men bygater er noe spesielt, så her har vi vel utfyllt hverandre med hver våre spesialiteter.

– At bystyret vedtok gatebruksplanen 20. mars, markerte en milepel i byens historie, sier Karlsen. Dette er det største inn-

grepet i trafikken i Arendal sentrum siden Vesterveien ble bygd og Kittelsbukta utfyllt i 50-åra. Sentrale deler av sentrum blir nå anlagt på fotgjengernes premisser – allerede når øst-vest-tunnelen åpner 10. mai kl. 12 vil Kirkegaten bli omgjort til gågate med skilting indre del av Langbryggen og Havnegaten som envegskjørt mot Torvet.

Dette er midlertidig fram til 1. august. Da stenges Langbryggen ved Nesbakken og arbeidet med utforming av gatene i samsvar med gatebruksplanen kan begynne. Dette er planlagt ferdig 1. desember. Samtidig som det bygges granittrapper langs Langbryggen, skal Arendal kommune legge nye vann- og kloakkledninger i gata.

Stengingen av Langbryggen for biltrafikk ved Nesbakken blir deretter permanent. Det blir ikke lenger mulig å kjøre gjennom sentrum fra øst til vest.



Vegvesenet utfører grunnboring ved Langbryggen der det skal bygges nye trapper.

Sykkelstøtte  
Gangfelt  
Rottørverk

Overkjørbart (grove brenstøt)

Lava by og busstasjon

Pollen

Pollen

700 biler, som skal stå ferdig etter 18 måneders byggetid. Tunnelen skal åpnes igjen i forbindelse med sommertrafikken, men senere skal den bare brukes for innkjøring til parkeringshuset.

Handelsstanden i Arendal ønsker også fortløpende arbeid med et parkeringshus på vestsiden av sentrum, og har tilbudt å forskuttere midler til bygging av 400 parkeringsplasser i fjellet under Strømsbuveien.

### TIL RETTE FOR KANAL

— Skal Arendal så grave opp kanalene?

— Det er et politisk spørsmål. Når vi får parkeringshuset på Gassverketområ og parkeringshus vest, vil forholdene ligge godt til rette for det. Det lar seg gjøre å få til en fornuftig trafikkavvikling med to parkeringshus og kanal.

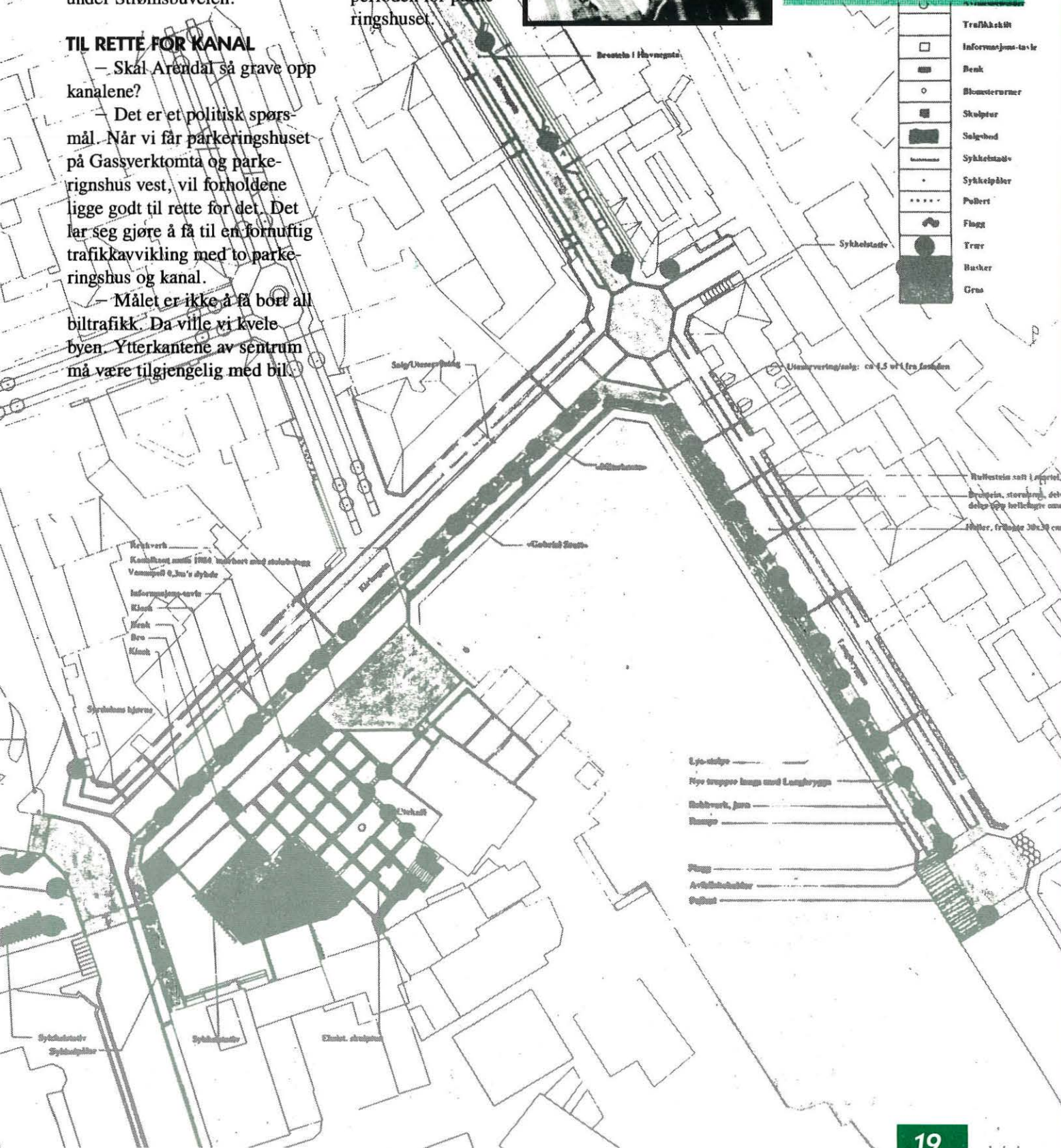
— Målet er ikke å få bort all biltrafikk. Da ville vi kvele byen. Ytterkantene av sentrum må være tilgjengelig med bil.

Det utvidede gågatenettet får kollektivtransport med bussene tett ned til gågaten. Det arbeides nå med å flytte bussholdeplassen til baksiden av den nåværende rutebilstasjonen, mens det blir midlertidig parkering der bussene nå står i byggeperioden for parkeringshuset.



## ALDRI MER PÅ DYDENS VEI

Øst-vest-forbindelsen får også konsekvenser for andre deler av byen. Når tunnelen åpnes, stenges Dydens vei. Og det var kanskje her det hele begynte, med ønske fra ASA om stenging av trafikken forbi sykehuset.



**O**ppsynsmann Olav Evensen sluttet seg til pensjonistenes rekke 31. mars. 17. juli fyller han 67 og kan dermed gå fra statsansatt til statspensjonist.

**– Igrunnen føler jeg meg ikke som en pensjonist, men vi har vår tilmålte tid. Alderen må vi bare godta. Det er ikke morsomt å bli så gammel at en må slutte å jobbe, men slik er livet.**

# Oppsynsmann i vegvesenets GULLALDER

**J**eg har aldri oppnådd å bli så gammel som jeg syntes 20-åringene var da jeg var tolv, sier Evensen, og innrømmer at han ennå har mye av tolvåringen i seg. Intervjueren lurte på om et ensomt brakkeliv i fylkets ytre og midtre bygder har gjort den gamle vegmannen til en hobbyfilosof, men det blir bestemt avvist:

– Brakkelivet har ikke vært ensomt, det er jo folk på anleggene. Det er stadig noen som stikker innom. Kaffestunden om morgenen og middagspausene har jeg alltid hatt sammen med de andre i spisebrakka. Men han kan ikke nekte for at han har vært en humørspreder både i arbeid og fritid. Det er nemlig en av vegvesenets mest fargerike personligheter som nå trekker seg tilbake.

**M**est kjent er han nok for sine musikalske ferdigheter. Munnspeilet er greit å ta med – og kommer lett fram når

stemningen er den rette. Når vegfolk møtes, f.eks. på de årlige anleggskonferansene, er det blitt fast post at Evensen spiller på sag. Det er ikke slik at han har verktøykassa med seg på tur. Men i lystig lag er det alltid noen som kan få tak i en vaktmester eller en snekker som er villig til å låne bort ei god stikksag og en tommestokk. Hvis Evensen da ikke har tatt med seg mandolin eller fiolin, som han også trakterer. Så går det i gammel dansemusikk. – Jeg er ikke redd for å dumme meg ut med noe jeg ikke kan. Når folk ser det, hender det at også de tør slippe seg litt løs. Evensen begynte i vegvesenet 1. desember 1959, etter 15 år som snekker og snekkerformann hos Høyer Ellefsen.

**D**en første jobben jeg gjorde i vegvesenet, var å bygge ei lita bru ved Solbergåsen. Så skulle vi bygge ny Hammeren bru på Nes Verk og måtte først rive den gamle eikebrua.

Deretter fikk Evensen jobben som oppsynsmannsassistent hos gamle oppsynsmann Kjenndalen, en veteran med vindjakke og nikkers. Det begynte med anlegg på Åknes mellom Østerå og Sagesund – og fortsatte med flere anlegg i ytre deler av Tvedestrand og Risør: ved Gjeving, SSS-vegen til Øysang, utbedring av E 18 ved Cinderella og videre på E18 i Gjerstad.

I begynnelsen drev Evensen med betong. Senere ble det vegbygging. Han har holdt seg mye i fylkes østre distrikter: Vegårshei, Gjerstad, Søndeled, men har også hatt jobber i sentrale deler av fylket:

– Plutselig ble jeg henta inn til å bygge vegen fra Barbudalen til Fylkeshuset. Det var et anlegg med sine problemer, dårlig fjell som hadde lett for å rase ut. Jernbanen og Holthes smykkefabrikk lå like nedenfor og folk var vettskremte når vi sprengte. – Deretter var det motorvegen Sørsvann – Rannekleiv – og så Kystveien Songe – Krøgenes med nedslagning av den gamle tunnelen og utvidelse av vegen. Neste anlegg var Høl – Mjåvatn på Vegårshei, som også inkluderte bygging av to bruer.

**D**et fortsatte med forsterking av veger i midtre bygder: Dølemo – Svenes. Etter dette har Evensen trappet noe ned som støttespiller for Eldar Setekleiv i Grimstad og i det aller siste hjelper for Thor Bjørklund med ny gangbru på Blakstad, tilbake i bruavdelingen, der han startet i vegvesenet.

– Det som jeg spesielt husker fra 33 år i vegvesenet er at jeg bare har jobba med greie folk – vanskelige folk har jeg aldri møtt. Sjefene har jeg også alltid kommet godt utav det med. Mange av de jeg har vært sammen med er borte nå. Jeg tenker ofte på dem. Det var typer av ulike slag. Mange slitere. Det er rart å tenke på nå. E 18 Sørsvann – Rannekleiv i 1982–83 er det største anlegget Evensen har vært med på, en jobb til den gang svimlende 39



millioner. Jobben på Dølemo kostet 6 millioner, men det er kroner av en helt annen verdi.

**D**et fortelles mange historier om Evensen. En av dem som vil bli husket lengst, kommer fra Sørsvann – Rannekleiv. Det var byggemøte og anleggsleder John Baasland ble uavlatelig forstyrret av telefoner. Telefonene var så mange og Baasland så ordrik at byggemøtet etter hvert gikk helt i stå, mens de øvrige deltakerne ble mer og mer irritert. Evensen løste problemet: stille og ubemerket lurte han ei avbitertang opp av skuffen, under bordet og klippet over telefonledningen.

– Hva var dette – vi ble visst brutt, sa Baasland forundret. Så kunne byggemøtet fortsette uten flere forstyrrelser.

– Det har vært mye skøy, men det meste går det ikke an å fortelle, sier Evensen.

**H**va tenker du om Det nye vegvesenet?

– Det har jeg ikke tenkt så mye på. Jeg slutter før det begynner. Jeg tror min tid har vært gullalderen i vegvesenet. Jeg har ikke så mye tru på alle konkurranseystemene som kommer – jeg tror ihvertfall det vil bli mer trubbelsamt heretter. Vi fikk ting gjort før også – jeg har ingen tru på at det kan gjøres noe særlig bedre og billigere på andre måter.

– Hva er det viktigste for en oppsynsmann?

– Det er å få folk til å arbeide og gjøre jobben riktig. Det er om å gjøre å få folk til å forstå hvordan det skal gjøres, slik at det ikke blir nødvendig å passe på hele tida. Disponering av maskiner er også en viktig del av jobben.

– Jeg har aldri vært oppsagt og aldri vært arbeidsledig. Den eneste gangen jeg har fått ledig-

hetstrygd, var de 10 månedene jeg gikk på skole i Oslo. For det fikk jeg 1080 kr.

**E**r du blitt rik av å jobbe i vegvesenet?

– Nei, rik er jeg ikke blitt, men jeg er uten gjeld. Jeg har aldri hatt noen penger og har aldri mangla noen. Jeg har ikke brukt mer enn jeg har hatt.

Evensen bor i Kilsund – der han bygde bus i 54–55. Kona fortjener medalje etter 40 års ekteskap, sier han.

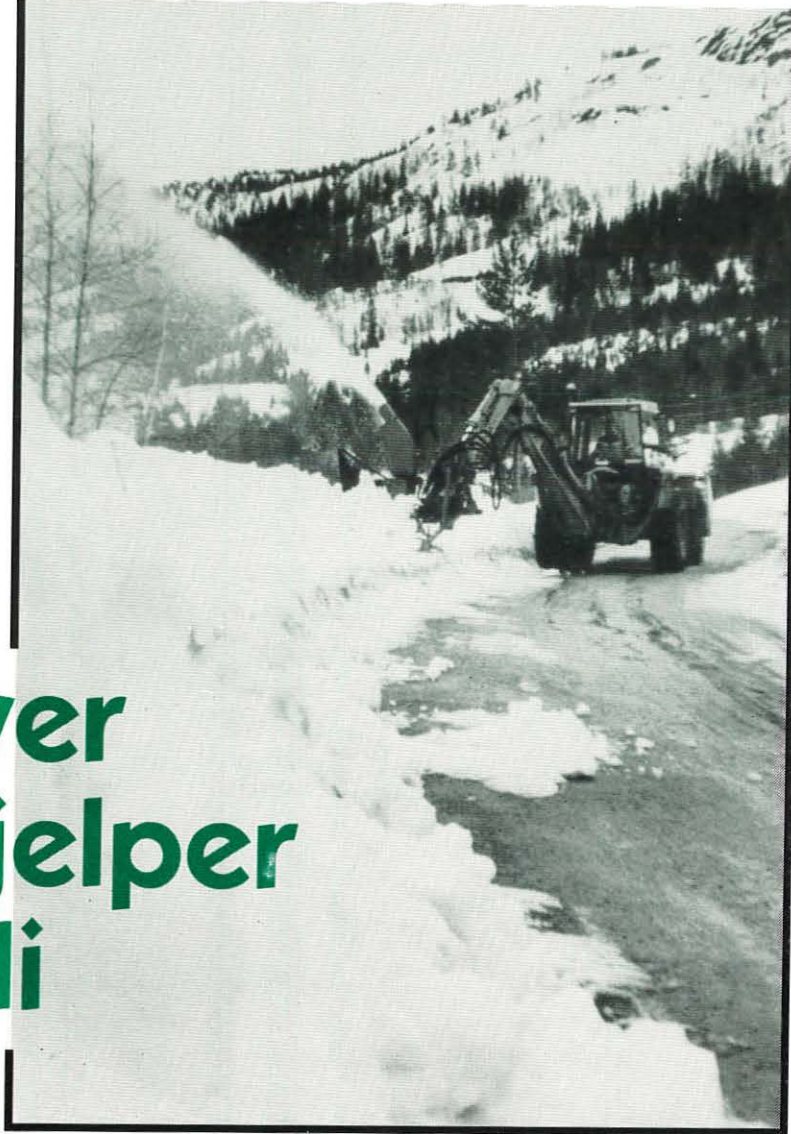
– Jeg har ikke begynt å tenke så mye på penjonistlivet, selv om jeg har innstilt meg på det gjennom flere år. Den siste lønna fra vegvesenet kom 12. mars. Neste måned kommer det oppgjør på skysregninger – og 20. kommer den første pensjonen.

**E**vensen regner ikke med å bli arbeidsledig:

– Det er nok å stelle med rundt husene. Jeg har lagt inn vann og kloakk og har litt finpuss igjen på det. Så skal jeg skifte ut kledningen på en vegg og reparere taket. Ellers regner med at jeg fortsatt skal holde huset med fisk til 3–4 middager i uka, sier Evensen, som stortrives i sjekta utenfor Møkkalasset sommer som vinter.

– Jeg har båten på land til vårpussen ni dager i mai, ellers er den på vannet. I år får jeg kanskje tid til å ta vårpussen ekstra nøye. Ellers holder jeg på med å lage hummerteiner. Jeg har tretta med kona om hvor mange jeg skal lage. Jeg vil ha 15, men hun mener det kan være nok med ti. Hobbyfiskerne er jo i skuddlinjen for tida, så vi får se hva det blir til, sier Evensen, som kan lese sjøbunnen utenfor Kilsund som andre kan se landskapet innenfor – så godt kjent er han på sjøen etter tusenvis av fisketurer.

# Traktorgraver med fres hjelper våren i Åmli



Våren har meldt sin ankomst, også i Åmli. Men i øvre deler av Tovdal og Gjøvdal ligger brøytekanterne fortsatt meterhøye. Ennå kan det komme snøfall – og brytebilene greier ikke å kaste snøen over brøytekanterne. I trange skjæringer raser nesten all snøen ned i vegen igjen etter at brøytebilen har passert. Oppsynsmann Vidar Dale ved Åmli vegstasjon har sett problemet – og funnet en løsning.

Vegstasjonen disponerer en kraftig traktorgraver som normalt er lite i bruk om vinteren. En bakmontert snøfres passet ikke så godt på traktoren. Hvorfor ikke montere snøfresen på gravearmen og rygge maskinen langs

brøytekanterne, mens fresen styres som en gravskuffe?

Vegstasjonens mekaniker, Kåre Evensen, laget uten store problemer en hurtigkobling for snøfresen og i mars var det klart for prøvetur.

Med maskinfører Tarald Gjerden ved spakene har maskinen nå gått noen uker i Tovdal og Gjøvdal og snauet brøytekanterne. Det gjør det ikke bare mulig å brøyte om det skulle komme nysnø, men hjelper også vårmeltingen og reduserer problemet med tette og frose veggrøfter og vann i vegen.

– En slik løsning er nok Åmli alene om, sier vegmester Sigurd Kløvfjell, i det vi kjører til Gjøvdal sammen med oppsynsmann Dale for å se maskinen i arbeid. Øverst i den lange dalen er Gjerden i full sving med snøfresen. Jobben går greit unna – Gjerden svinger fresen med sikker hånd og barberer akkurat et passe lag av brøytekanterne.

– Vi er ganske godt fornøyd med disse første forsøkene med den nye riggen, sier "oppfinnere", men noen justeringer er ønskelig. Traktorens arbeidshastighet er i høyeste laget for fresens slukeevne. Det er nødvendig å kjøre fram og tilbake et par ganger og ta litt av gangen.

## VÅRSJAU

Det er begynnende vårsjau ved vegstasjonen. Et arbeidslag er opptatt med lapping av sprekker i asfalten. Ennå er det nødvendig med supplering av brøytestikk og det jobbes med å gjøre avløp for smeltevann gjennom frose brøytekanter. En normal, fin marsdag med vanlige oppgaver for vedlikeholdet.

## GOD STANDARD

Vegmesteren har ansvaret for riksveger og fylkesveger fra Vegusdal og Hynnekleiv gjennom Åmli kommune til Telemark grense og sørover til Ubergsmoen og til Espe-



landsmyr og Mjåvatn i Vegårshei.

Totalt ca 240 km, der rv 415 til Fiane betraktes som "hovedveg", fulgt av rv. 41, "Telemarksvegen" og rv. 42.

Vegstandarden er forholdsvis god, sier vegmesteren, de fleste vegene har fått ti tonns akseltrykk. Det gjelder også fylkesvegene til Tovdal og Gjøvdal. I forhold til trafikkmengden holder de en god fylkesvegstandard.

Om sommeren er det en del turisttrafikk. Om vinteren preges trafikkbildet av tunge tømmerbiler på veg til Nidarå trelast og andre treforedlingsbedrifter.

– Som vegmester i Åmli vil jeg gjerne framheve det gode samarbeidet blant alle som er knyttet til vegstasjonen, våre faste ansatte og private som jobber med brøyting og andre oppgaver, sier Kløvfjell.

#### NORMAL VINTER

– Hvordan har årets vinter vært – noen mil fra kysten?

– Som de siste åra har vi hatt skiftende temperatur med kulde og mildvær, snøfall og regn som har tatt det meste av snøen. Men når du kommer et stykke opp i Tovdal og Gjøvdal, på 500 m over havet, har vi hatt massevis av snø. Sånn sett har vi hatt en "normal" vinter i år, ikke som i fjor, da det var store snømengder i hele området.

Brøytingen besørgeres av åtte kontraktører. Rydding av kryss, og vegghevling utføres av egne folk. Totalt er det 12 personer ansatt på vegstasjonen. Gunhild Jensen Tveit gikk av med pensjon i februar etter elleve års arbeid. Nå er det ikke lenger egen kontorhjelp. Bemanningen består av to oppsyn, en mekaniker og en vegarbeiderstyrke på ni mann, fordelt på to arbeidslag. I Åmlis målestokk er det en midtels stor arbeidsplass.

# Vegmesteren avskaffes – søker plass i ny boks

Som over alt ellers i vegvesenet i disse dager, er de ansatte opptatt av "boksene" i Det nye Vegvesenet. Det blir nye sjefer og nye personer å forholde seg til. Vegstasjonene fortsetter i Det nye Vegvesenet med en oppsynsmann for Produksjon som leder for vedlikehold og en oppsynsmann for Trafikk som ansvarlig for vegvesenets myndighetsdel, kontakten med publikum m.m. Det antydes at noe av arbeidstiden kan legges til den nye distriktsstasjonen i Arendal. Bemanningen innen vegarbeidsdriften blir som nå. Men alle skal innplasseres på ny, med muligheter for justeringer av geografisk arbeidsområde m.m.

– Men det er slutt for Vegmesteren, og det er veldig synd – det er den fineste tittelen i hele vegvesenet. En vegmester er noe spesielt – det er en person som har greie på alle sider ved vegvesenets virksomhet. Både svenskene og danskene har vegmestere – det er synd at vi ikke skal bruke den fine tittelen lenger.

Kløvfjell har vært vegmester i to og et halvt år som midlertidig ansatt i påvente av omorganisering av vegvesenet. Da han fikk jobben, var det snakk om reduksjon av antall vedlikeholdsområder, med sammenslåing av Åmli og Akland vegstasjoner som et aktuelt alternativ. Det nye Vegvesenet har fått en helt annen oppbygging, og vegmesteren i Åmli, sammen med sine kollegaer, søker seg nå plass i Det nye Vegvesenets bokser. Kløvfjell er interessert i en jobb i Trafikk, men er forberedt på at det blir hard kniving om de mest attraktive plassene. Mange velger å sitte på gjerdet og se hvem som får de ledende stillingene og ønsker så langt som mulig å velge hvem de vil få som sjefer og medarbeidere.

– Frykter du at Det nye Vegvesenet vil bety en utarming av utkantene?

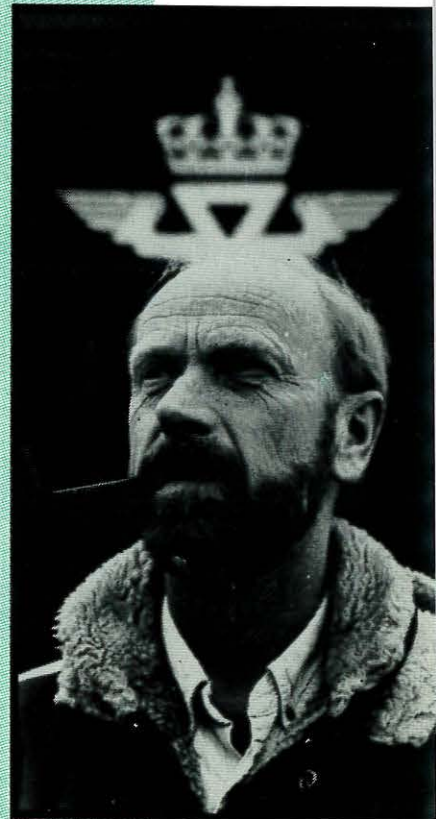
– Sentraliseringen kan i verste fall føre til en nedprioritering av distriktene. Men det sies at det nåværende nivå skal opprettholdes. Dersom Det nye Vegvesenet blir så rasjonelt og effektivt som en har tenkt seg, blir det mulig å holde en bedre standard for de samme midlene.

Stamvegnettet, d.v.s. E 18 for Aust-Agder, skal prioriteres. Hvis Stortinget gir ekstra bevilgninger til dette, slik at det totalt sett blir mer penger til vegsektoren, behøver det ikke gå ut over distriktene.

Kløvfjell er forberedt på at han blir pendler igjen, noe han er godt vant til fra tidligere.

– Det har vært greit å slippe de lange arbeidsreisene. Men det har vært et lite problem at min arbeidstid slutter så tidlig at jeg kommer hjem før kona. Dermed er det blitt min oppgave å stå for innkjøp og lage middag. Jeg takler det, og serverer skikkelig hverdagskost, kjøttkaker, fiskepudding, flesk, koteletter, fisk i alle fasonger. Det er bare fantasien som setter grenser. Men det krever sitt, særlig det å finne på noe til hver dag.

– Jeg har pendlet hele mitt vegvesenliv – til kysten og til Setesdal – en sesong, som nygift, var jeg i Åmli. Vi bygde vegen Åmli – Sandå. Ellers har det vært pendling, for det meste dagpendling. Det er klart en blir lei av å starte bilen kvart på seks, komme hjem halv fem og kjøre 10–12 mil hver dag, men det går.





En av sjåførene på Sørlandsbussen, Tore Bjørn Hartvigsen, sender en takk ill vegvesenet i fylket for god brøyting og salting.

### Sjåfør sender takk

Sjåfør Tore Bjørn Hartvigsen vil gjennom Sideblikk sende en blomst og stor takk til Vegkontoret i Aust-Agder. Han ringer oss fra bussen på vei til Oslo. — De er en ener

årene har han vært sjåfør på Sørlandsbussen.

— Vi kjører gjennom sju fylker på strekningen Kristiansand - Oslo. Og det er stor forskjell på hvor godt det er

# Vintervedlikehold: E 18 best gjennom Aust-Agder

— De er en ener når det gjelder brøyting og salting, sier sjåfør Thor Bjørn Hartvigsen, som har kjørt for ATS i 33 år. De siste seks årene har han vært sjåfør på Sørlandsbussen.

— Vi kjører gjennom sju fylker på strekningen Kristiansand - Oslo. Og det er stor forskjell på hvor godt det er brøytet og saltet. Spesielt Vestfold har vært ille. I Aust-Agder blir det gjort en svært god jobb, sier han.

Ovenstående kunne vi lese i en liten notis i Agderpostens "Sideblikk" i vinter. Vi setter pris på skryt. Dessuten ville vi gjerne høre Hartvigsens nærmere begrunnelse for de vakre ordene. Derfor ba vi om et intervju.

— Jeg ringte fra bilen som en spontan reaksjon, sier Hartvigsen til Sørlands-Porten.

— Det som etterpå har vært en gledelig overraskelse, er at vegvesenet, ikke bare i Aust-Agder, har merket seg den lille notisen i Agderposten. Det viser at vegvesenet er opptatt av reaksjoner fra brukerne. Blant dem som reagerte, var driftsjefen for Statens vegvesen Vestfold. Han ringte og ville ha en nærmere begrunnelse for min kritikk av vintervedlikeholdet i hans fylke. Han var inter-

essert i forslag til forbedringer, og kunne opplyse at en ny vaktordning kunne ha medvirket til det negative inntrykket.

Fra før av hadde jeg ikke inntrykk av at vegvesenet som en stor statsinstitusjon var noe særlig opptatt av hva brukerne mente. Reaksjonene på den lille avisnotisen tyder på at det ikke er tilfelle. Sett fra brukernes synsvinkel er det gledelig at vegvesenet viser evne til å gå i seg selv og se om det er mulig å gjøre en bedre jobb.

Hartvigsen kjører gjennomsnittlig ti turer Arendal - Oslo tur retur i måneden — det vil si over hundre turer i året. Den svære dobbeldekkeren som brukes på Oslo-ruta tilbakelegger godt og vel 200 000 km i året. Tre sjåfører pluss ferievikarer deler på jobben, og kjører hver ca. 60000 km på E 18 årlig. Det er grunn til å si at de er lommekjent på strekningen.

Bilen starter hver dag kl. 5,30 fra Kristiansand. Kl. 7 er det avgang fra Arendal, med ankomst Oslo kl. 11. Kl 16,15 starter returen fra Oslo, med ankomst Arendal kl. 20,30 og Kristiansand kl. 22,50.

— Vanligvis er det sjåførbytte i Arendal. Min arbeidsdag blir da fra kl. 7 til 20,30, med hviletid fra kl. 11 til 16.

— Hva er det som gjør vintervedlikeholdet så mye bedre i Aust-Agder enn i de andre fylkene?

— I Aust-Agder følger de med i temperatursvingningene og passer på å salte før vegen rekker å bli glatt. Vi har selv temperaturmåler i bilen som måler utetemperaturen kontinuerlig. Vi kan konstatere at i Aust-Agder er vegvesenet ute med saltbilen når temperaturen er slik at det kan saltes. I vinter har det vært veldig fint på E 18 i Aust-Agder. Bare siste torsdag, 16. mars, blir det et lite minus i boka. Da var det snødekke og dårlig brøytet om morgenen. På tilbakturen var det helt strøket igjen, som vanlig. Jeg går ut fra at vegvesenet akkurat denne dagen var mer opptatt med raset ved Ubergsmoen. Det er en unnskyldning vi må godta.

— Hva med snøbrøyting ellers?

— Vanligvis blir det saltet før snøfall slik at snøen bare blir til snøslaps som lett kan skyfles bort.

Hartvigsen bruker en times tid til Telemark fylkesgrense.

— Her er det et markert skille når det gjelder salting og brøyting. Det gjelder å passe på ned fra Østerholtheia. Mens det er saltet og våt veg i Aust-Agder, kan det være isdekke på Telemarksiden. Det samme gjelder gjennom Vestfold. Slike plutselige skiller mellom bar veg og isdekke er spesielt farlig, sier Hartvigsen, som ønsker seg en lik vedlikeholdssstandard for hele strekningen.

— Gjennom Buskerud har det i vinter vært noenlunde bra, men i Oslo er det derimot svært dårlig. Værforhold og temperatur kan skifte mye på strekningen Arendal - Kristiansand. Men i vinter har det stort sett vært temperaturer som til-





later salting på hele strekningen.

– Salting er jo viktig når det oppfordres til å kjøre piggfritt. Vi har kjørt uten pigg i 4–5 år, men de to siste årene har vi kjørt med piggdekk på forhjulene og piggfritt bak. Denne løsningen har vi valgt får å ha en liten ekstra sikkerhet for styringa. Sikkerhet er alfa og omega.

– Mange er svært negative til salting – det er ikke du?

– Salting er nødvendig av hensyn til sikkerheten. Men det er klart det går med mye spylervæske. Sørlandsbussen er som regel i rute fram til Oslo. Normalt varierer det ikke mer enn fem minutter, sier Hartvigsen.

– Men snødekket sist torsdag førte til en forsinkelse på 15 minutter. Slike forsinkelser forekommer imidlertid svært sjelden. Og sikkerheten kommer alltid foran hastigheten.

– Kunne du kjørt bussen raskere til Oslo med fri fartsgrense?

– Ikke med dagens trafikk. Jeg bryter aldri grensa for forsvarlig kjøring. To ting jeg er spesielt nøye med, er forbikjøringer og avstanden til dem som kjøre foran. Selv om det er godt drag i dobbeldekkeren med 385 hk, turbo og intercooler, så er forbikjøring bare forsvarlig på noen enkelte steder. Jeg forsøker meg aldri på en forbikjøring før jeg er hundre prosent sikker.

– Fotoboksene er jeg imidlertid ikke begjert for. UP lar trafikken gå selv om den ligger noen få kilometer over fartsgrensa. De viser sunt skjønn. Det gjør ikke fotoboksene. En av de tryggeste forbikjøringsplassene på E 18 er nå ødelagt av en slik fotoboks.

Hartvigsen er opptatt av de alvorlige ulykkene med tunge kjøretøyer i det siste. Han påpeker at i mange tilfeller skyldes ulykkene at personbiler er kommet over i feil kjørebane og at vogntogene er uten skyld. Redusert fartsgrense for vogntogene ville bare øke faren for ulykker, med enda flere forbikjøringer. Det er stadig noe som kjører i 60 på E 18 og mener det er for nok. De skaper mange farlige forbikjøringer – og burde lukes ut av tafikken, noe UP også er flinke til, sier han.

– Sitter du anspent når du kjører den svære bussen?

– Nei, jeg kjører avslappet. Jeg passer på å holde god avstand til forankjørende slik at jeg har god tid og slipper å komme opp i stressituasjoner. Det gjelder å holde en fin flyt i bilen. Det føles trygt og behagelig for passasjerene.

– Hva synes du om vegstandarden i sin alminnelighet på E 18?

– Den er forholdsvis bra. Vi hadde foretrukket at Akland – Brokelandsheia hadde blitt utbygd før Sunde – Telemark grense. Men det kommer vel i tur og orden. Vestover har det hjulpet mye med den nye Varoddbrua. Vi ser selvsagt fram til at det blir motorvegstandard på hele strekningen.

– Et spørsmål som av og til luftes når vedlikeholdet i Aust-Agder får ros er om vi egentlig bruker får mye penger på å holde en høy standard. Hva vil du si til det?

– Jeg har selv mistet en søster i en trafikku-lykke. Etter en slik opplevelse er det vanskelig å si at det sastes for mye på trafiksikkerhet, sier Hartvigsen, som ser på Sørlandsbussen på E 18 som en trivelig arbeidsplass. Belysningen fra Svennevig bro til Kristiansand hilser han med glede, og håper resten kommer snart.

Sammen med 24 kollegaer i ATS har Hartvigsen fått anledning til ta fagbrev ved Blakstad yrkesskole.

– Selv etter å ha kjørt i 33 år var det faktisk en god del å hente – med gode lærerkrefter og et godt opplegg bidrar det til kvalitetssikring også i vårt fag. Nå har vi i ATS hatt kurs i diesel-kutt. Det viser seg at vi kan oppnå en betydelig innsparing i drivstoff-forbruk ved en kjørestil som er tilpasset motorens egenskaper. På årsbasis kan det spares tusenvis av liter, noe som ikke bare har betydning for økonomien, men også for miljøet, med tilsvarende reduserte utslipp, sier Hartvigsen, som ønsker alle vegvesen-ansatte velkommen ombord i Sørlandsbussen.



## Vegmiljø med stabbestein og støyskjermer i osp

*Vegfarende i Aust-Agder har i senere tid fått en del visuelle overraskelser. Støyskjermerne ved Myklebostad i Tvedestrand vekker berettiget oppsikt med dristige linjer og ukonvensjonell materialbruk. Gang- og sykkelveg Stølen-Longum er snart ferdig, med stabbestein og små, koselige rastplasser. Vegvesenets arkitekt Bjarne Sandve har hatt en finger med i spillet på disse prosjektene. Han er også med i utvalget for gatebruksplan for Arendal sentrum og har deltatt i utforming av detaljer, beplantning m.m. for Arendal øst-vest.*

### STØYSKJERM I OSP

De to støyskjermerne ved E 18 i Tvedestrand er tegnet av arkitekt Einar Myraker, som vant en arkitektkonkurranse for bruk av lauvtre arrangert av Lauvtrepjeksjektet. Både i utforming og materialer skiller de seg sterkt fra de standard støyskjermer som til nå har vært brukt.

De består av rammeverk i eik og paneler i osp. Osp er valgt på grunn av sin spesielle holdbarhet. Ubehandlet får ospeveden



etter hvert en sølvgrå, miljøvennlig farge, som på gamle, umalte låver, og kan stå i lang tid uten å råtne.

– Myraker var interessert i prøve vinnerutkastet i full skala og er selv godt fornøyd med resultatet. Jeg synes også det er en interessant løsning, som vi godt kan tenke oss å bruke andre steder, med visse justeringer. Personlig liker jeg best den støyskjermen som ligger nærmest Fiandsvingen. Den er noe enklere uten så mange detaljer.

Støyskjermene er bygd av bruavdelingens Ole Johnny Heiland, Halvor Abusland og lærling Gjerulf Otto Noddeland. De har virkelig fått prøve sine snekkerferdigheter, med utallige ulike vinkler og krav til nøyaktighet.



De har levert et flott stykke snekkerarbeid.

– Men det har vært tidkrevende, sier Åvald Bakken, ansvarlig for arbeidet, og Tor Bjørklund som har hatt oppsynet. De har begge mottatt mange reaksjoner på de spesielle støyskjermene, både positive og negative.

– Vi har nå begynt med en ny tidsregning: før og etter støyskjermene, sier Bakken med et lurt smil.

– Selv synes vi skjermene er fine å se på, men kostnadene gjør at vi nok må tenke oss om før vi bygger flere av samme type.

## GANG OG SYKKELVEG

Gang- og sykkelveg Stølen – Longum avsluttes før ferien, opplyser oppsynsmann Eldar Setekleiv. Bygging av 2,2 km gang- og sykkelveg vil komme på 9,3 mill kr. Det er satt opp 313 stabbestein med rekkverk på en strekning av 913 m.

Det gjenstår beplantning, hellelegging m.m. En ny rasteplass på Haslestad skal også stå ferdig før ferien.

Det er allerede klart at Stølen - Longum blir en fin strekning som slynger seg idyllisk langs Longum-vannet. To små rasteplasser ligger med innbydende vannkontakt for dem som ønsker seg en rast i bakken. Ved Stølen er det satt opp bord

og benker som nesten henger i løse lufta ut over vannet. Dette er gjort for å utnytte den begrensede plassen på stedet.

Ved Longum blir det en rasteplass helt nede ved vannet. Rasteplassene blir så små at de ikke har plass til mange biler, men for familien på sykkel tur er de fine, sier Bjarte Sandve.

Vegen preges ellers av det meget flotte stabbesteinsrekkverket over store deler av strekningen.

Beplantning og miljødetaljer på gang- og sykkelvegen er utformet av landskapsarkitekt Kari Huvestad og Sverre Halvorsen, Asplan-Viak.

## Kristian Kjenndalen er død

Det var med sorg vi mottok budskapet om at tidligere vegmester på Akland vegstasjon, Kristian Kjenndalen, var gått bort, nær 74 år gammel. Vi visste at han var meget syk og at det nærmet seg slutten. Med Kristian Kjenndalen er et fint menneske gått bort.

Kristian Kjenndalen viet sitt yrkesaktive liv til Statens vegvesen. Han var i alle år en trofast medarbeider og en dyktig og høyt skattet fagmann.

Han begynte i vegvesenet i 1937, bare 16 år gammel, og arbeidet her fram til han gikk over på alderspensjon i 1987. Dette arbeidet ble bare avbrutt av skolegang i 1946 ved Oslo Elementærtekniske skole og i 1965 ved Vegdirektoratets tilleggskurs.

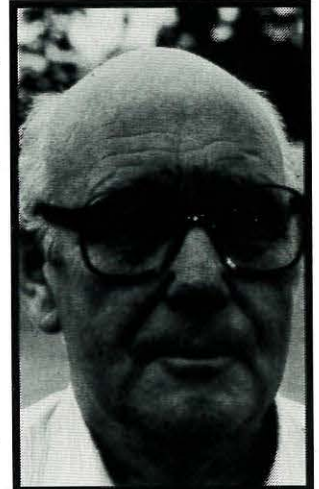
Under krigen ble Kjenndalen, i likhet med en del andre i vegvesenet, tvangsomplisert av tyskerne. Først var han i Finnmark og senere ved Knaben i Vest-Agder.

Kristian Kjenndalen var i Statens vegvesen her i Aust-Agder til 1950. På det tidspunktet var han oppsynsmann. Han søkte seg da arbeid som oppsynsmann ved Statens vegvesen i Buskerud. Stasjoneringssted var i det vesentligste Sigdal. Han var i Buskerud til 1957 da han søkte seg tilbake til Aust-Agder. Først var han oppsynsmann i Ivelandsområdet, senere i Tvedestrand og Risør.

I 1968 ble Kjenndalen vegmester og leder av vedlikeholdsområde I-1, Akland, en jobb han hadde fram til alderspensjonen i 1987. Kristian Kjenndalen ble en del benyttet av vegkontoret i forbindelse med utredninger og andre ting som krevde en erfaren vegmanns innsikt.

Vi lyser fred over Kristian Kjenndalens minne.

Driftsavdelingen  
Kjetil Nylund



Herman A. Cappelen gikk i høst av med pensjon fra sin stilling som sjef for maskinavdelingen. Dette ble behørig omtalt i siste nummer av Sørlands-Porten. I den forbindelse lovt Cappelen å forsøke å grave fram noen historier fra hans tid i biltilsynet. Her kommer den første:



## Avskilting i indre bygder

Solen skinte, og jeg hadde parkert i et vegkryss langt oppe i en stille dal. Nistepakken og termosen kom frem, og også den gang kunne en si: "Livet er herlig, dere".

Oppe fra lia nærmet en gammel buss seg. Jeg stoppet den, presenterte meg for sjåføren og sa lavt at siden bussen var i rute, skulle jeg ikke hefte dem lenge. Jeg fikk vognkort og sertifikat, og ba ham vri rattet fra side til side, så jeg fikk et inntrykk av "død-gangen". Så ba jeg ham trykke på fotbremsen. Da den gikk i bunn, bemerket jeg det, men han mente at når han pumpet noen ganger, "fikk han pedal". Dette ble demonstrert, og da jeg ba ham trekke til handbremsen, måtte han innrømme at den var "ute av drift".

Jeg ba ham da gå ned til en gard, som lå like i nærheten, og ringe etter en bedre buss, og det sa han seg villig til. Mens vi ventet, så vi over bussen forøvrig.

Etter en kort stund kom tydeligvis busselskapets disponent i sin fine bil, jeg skal ikke nevne merke, og kjeftet meg "huden full" fordi jeg hadde stoppet en buss i rute. Etter at han hadde holdt på en stund, gjorde jeg ham oppmerksom på at han, i busspassasjerenes åsyn, skjelte ut en uniformert tjenestemann i sitt arbeide. Det hjalp så absolutt ikke, og jeg ga ham da beskjed om omgående å skru av bussens skilter:

Rolig gikk jeg inn i bussen, og henvendte meg til passasjerene, nevnte bl.a. bremsenes forfatning, og at jeg hadde anmodet om en bedre buss. I stedet var vi blitt "beriket" med et besøk av disponenten, som altså ikke var i stand til å føre en fornuftig samtale. På min forespørsel om noen av passasjerene skulle rekke tog eller annen buss nede i bygda, svarte en mor at hun og hennes datter skulle videre med tog.

Etter å ha sikret meg bussens skilter, vognkortet hadde jeg allerede, kjørte de med meg til toget. Lensmannen fikk umiddelbart anmeldelsen.

Det er kanskje, av og til, urettferdig at det er sjåføren som er ansvarlig for bilen – men slik må det vel være.

## Sørlands-Portens vitsestafett:

### TORSTEIN RIBER

Hva henger i vinduet? spurte den gamle damen slakteren.

– Golfballer, svarte slakteren, han var ivrig golfspiller og hadde hengt opp ballene som reklame for sporten.

Neste gang den gamle damen kom til butikken, hang ballene der fremdeles.

– Jaså, De har slaktet en Golf denne uken også, sa hun vennlig.

Stafetten sendes videre til Torleiv Haugen, Valle vegstasjon

### Vegstasjonen stengt av Arbeidstilsynet

**Vegstasjonen på Skarpnes ble stengt av Arbeidstilsynet 1. november. Det har vært klaget på høy temperatur om sommeren og i senere tid vannlekkasje ved vinduene. Vegvesenet har ønsket å bruke brakkelokalene på dispensasjon inntil den nye Stoa-stasjonen er ferdig.**

Arbeidstilsynet ville ikke lenger godta dette. Flyttdato har vært utsatt så mange ganger at Arbeidstilsynet mistet tålmodigheten, forteller vegmester Kåre Karlsen, som er litt lei for ha mistet sin gamle base.

Nå skal vegstasjonen slutte sine dager i lokaler ved maskinavdelingen. Det er trangt om plassen og ikke særlig praktisk, sier vegmesteren.

Nylig kom Harald Tobiassen og tok med seg halvparten av den gamle vegstasjonen til E 18-anlegget på Østerholtheia. Der er brakkeene blitt landets fineste anleggskontor, blir det meldt.



# Vellykket førstehjelpskurs på Skarpnes

Planen for HMS (helse, miljø og sikkerhet) forutsetter at det holdes regelmessige førstehjelpskurs for ansatte i vegvesenet. I henhold til dette ble det 6. mars arrangert førstehjelpskurs på 8 timer for alle ansatte ved Skarpnes vedlikeholdsområde.

16 ansatte, fra oppsynsmenn og kontorfullmektig til tjenestefolk i utedriften, deltok. Oppslutningen var dermed så godt som fulltallig, forteller vegmester Kåre Karlsen.

Kursleder var John Tønnevold fra Undervisningsforum i Grimstad.

– Kurslederen var meget dyktig og kurset var en fulltreffer som engasjerte samtlige, sier Karlsen.

Det var ingen praktiske øvelser. Kurset tok opp viktige sider ved menneskets anatomi og ulike redningsteknikker ble gjennomgått. Kurslederen la særlig vekt på å sikre frie luftveier, åndedrett og å hindre blodtap.

Mange er engstelig for å røre på og flytte en ulykkesrammet,

f.eks. ved å hale vedkommende ut av en bil. Hvis den skadede ikke har pust, er faren imidlertid større ved at vedkommende blir liggende uten gjenopplivingsforsøk. Hvis pusten er god, kan det vurderes om det er bedre å la den skadede være i ro, gikk det fram.

– Opptreden på skadestedet er viktig for våre folk. En videofilm viste riktig varsling, organisering på skadestedet, undersøkelse av skadede for å få oversikt over skadene osv.

Kurset skal følges opp med et oppfriskingskurs senere, sier Karlsen, det var mye stoff som det tar tid å fordøye.

Kurset varte en hel arbeidsdag bare avbrudt av korte pauser. Skarpnes var først ute med førstehjelpskurs og Karlsen anbefaler opplegget til andre vedlikeholdsområder.

– Det skal holdes kurs både i førstehjelp og brannvern. Vi valgte å begynne med førstehjelp, sier Karlsen, dette er noe folk har bruk for både i arbeidssammenheng og privat.

– Det er sjelden våre folk kommer først til et ulykkessted. Men når det hender, er vi nå bedre rustet til å håndtere situasjonen, sier Karlsen.



# Vegvesenet knuste Smelteverket med drivende tempo

Av **INGER SIGRIDNES**

**At bedriftsidrett kan være både røff og skadeutsatt, er vel noe vi alle har hørt, men spillerne på bedriftshåndballaget til Statens vegvesen Aust-Agder er ikke spesielt engstelige av seg av den grunn. Forøvrig opplyser en av motspillerne at de er kjent for å være ganske gode og heller ingen bøller på banen, de driver "fair play".**

**Årets sesong i håndball startet i oktober med kamp mot Ugland Industrier og ble avsluttet i mars med kamp mot Tvedestrand kommune. Gjennom sesongen har våre spillende kollegaer slitt og svettet i både Stinta-, Hisøy-, Nedenes-, Tromøy-, Stuenes- og Lyngmyrhallen.**

Torsdag 23. februar ble det spilt kamp mot Smelteverket i Stueneshallen på Saltrød og Sørlandssportens redaktør var involvert med.

Allerede fra starten er det et meget drivende og høyt tempo, det løpes fort og skytes hardt. Etter bare 16 sekunder leder vi 1-0. Men jeg rekker nesten ikke å notere på blokka før det er 1-1. Slik fortsatte det meget jevnt, 1-2, 2-2, 3-2, 3-3 osv.

Statens vegvesen spiller selvsagt i gule trøyer, som seg hør og bør. Dag Lysell har imidlertid glemt trøya og står noe fortvilet på sidelinjen. Lagleder(?) Tor Rolf Rasmussen er imidlertid raskt på pletten med en ekstra trøye.

– Det får være nok at jeg holder deg med arbeidstøy, du kan ikke regne med at jeg skal holde deg

med spillertøy også, bemerker han kjapt.

Humøret er på topp, tonen er kameratslig ispedd en del røffe replikker.

Smelteverkets spillere er adskillig yngre enn "mine" gutter, og ser nærmest ut som "sunn idrettsungdom" alle som en. Men det rakk jeg ikke å lure mer på før dommeren blåste kampen i gang.

Etter en tid blir en av våre spillere utvist for to minutter. Han setter seg på benken og utbryter:

– Å herregud, jeg er så sliten, jeg skulle ønske jeg hadde fått mer enn to minutter, sier han. Men gutta er flinke, og holder tritt med ungdommen. Det skytes stadig mot vårt mål, men keeper redder igjen - og igjen. Pauseresultatet er 11-10 til Statens vegvesen. Gutta får en velfortjent hvil, de er tydelig slitne. Men straks andre omgang begynner, er de like spreke igjen. Smelteverket henger med til midtveis ut i omgangen, til stillingen 15-15. Men da kunne de like godt forlatt banen og gått hjem. En av Smelteverkets spillere får gult kort og vi får straffekast. Geir skal ta det og det blir mål igjen. Fra da av rykker vi mer og mer fra.

Når dommer Svein Erik Andersen kan blåse av, viser tavla 21-15.

Jeg gratulerer alle med seieren og sier meg rimelig imponert over tempo og prestasjoner forøvrig.

– Neeeee jøss, sier Tor Rolf, vi kommer alltid sterkt på slutten, da er det ingen som klarer å ta oss vegvesener!





Kos i hytteveggen ...

## Liv og lyst i bakker og løyper

**30. mars ble det for første gang på flere år arrangert skitur for vegvesenansatte. Det måtte to forsøk til – første gang ble det avlysning på grunn av dårlig værmelding. Andre gang var været perfekt: strålende sol fra skyfri himmel.**

Et 40-talls vegfolk hadde tatt seg fri fra Det nye Vegvesenet og annen elendighet og funnet fram langrensski og slalåmski. Noen stilte også med tele-

markski. Det var også god fordeling i alder og kjønn. Det meldes om en broket forsamling med alt fra dongerybukser til utstyrshysteri i ulike stadier.



... og kos i bakken.

Vegsjefen førte meget velutstyrt an i alpinbakken, der omtrent halvparten tilbrakte dagen. Den andre halvparten dro på fjelltur i klassisk (nordisk?) stil.

Ole Petter Omdal imponerte med å starte i kombinert! Han deltok først i turgruppa, men forserte så sterkt mot slutten at han også rakk et par turer i bakken på sine telemarkski.

Innimellom alt det sportslige ble det også tid til rast i hytteveggen med massevis av varmende sol. Etter endt dyst i bakker og løyper, var alle samlet til middag på Gautefall hotell. Det er flere år siden sist det var skidag for Statens vegvesen Aust-Agder. Festkomiteens initiativ ble derfor meget godt mottatt, og med en slik fulltreffer når det gjelder vær og føre, var det bare jubel og glede. Synd at ikke enda flere kunne ta seg tid til å bli med!



## En forsmak på påske

**30. mars inviterte festkomiteen til skidag på Gautefall. Det ble en herlig forsmak på påsken, med sol og blå himmel - og avstressende lek i løyper og bakker. Se nærmere omtale inne i bladet. På bildet ser vi Nina Kjemperud og Barald Tobiassen på veg mot toppen i alpinbakken.**

**Foto: Svein Harald Søndena**