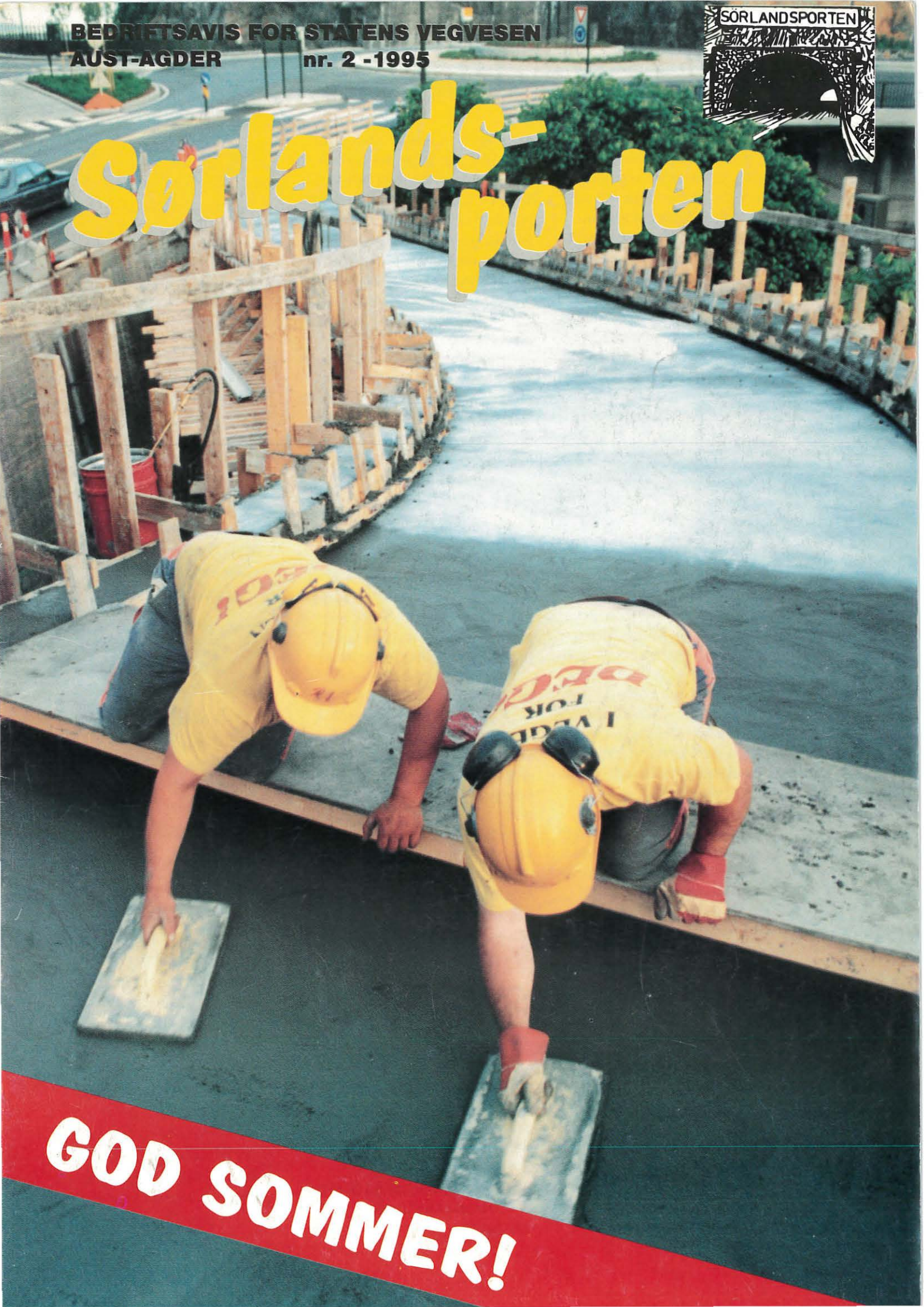


BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN
AUST-AGDER nr. 2 -1995



Sørlands- porten



GOD SOMMER!

Ragnar (og bikkja) på slankekur!

Nå som badesesongen går mot de store høyder, er det nok mange av oss som kunne tenke seg noen kilo mindre rundt midjen. Vår emineente sentralbordmann Ragnar Johansen er blant dem som har lagt seg duglig ut i det siste. Men nå skal noe gjøres!

Om Ragnar i et svakt øyeblikk skulle forsøke seg på å få smuglet inn ei purke eller andre søtsaker fra de faste kundene på Bageriet

for å forsøke å få stilt den verste hungeren, så er Nikolai på plass med en gang:

– Ragnar skal ikke ha noe, både han og bikkja slanker seg. Vi har fått streng beskjed fra kona om å passe på!

Ryktene gikk på huset. Det var ikke annet å gjøre enn å gå direkte på kilden.

– Jeg har det vi kaller trivselvekt, ca. 90 kilo, sier Ragnar, mens sulten gnager i tarmene. Men jeg har vel lagt på meg litt fordi jeg sitter mye stille.

– Trimmer du ikke da?

– Jeg fisker en god del, vet du.

Så forteller han historien om da han var idrettsmann og spenstiger enn de aller fleste. Han har vært oslomester, norgesmester og nordisk mester i sprang uten tilløp. Det er nå noen år siden – i –72

satte han pers i høyde uten tilløp med 1,49, mens han har 2,97 i lengde. 60 meteren har han løpt på 7,9. 100 m frisvømming har han greid på 1,15. Han var et naturtalent og lett i kroppen. Trening av betydning var ikke nødvendig, påstår han. I –75 tok han tre førsteplasser og en andreplass i handikapmesterskapet og fikk premien overrakt av kronprins Harald.

– Når som helst skal jeg hoppe 1,35 i høyde, sier han skråsikkert.

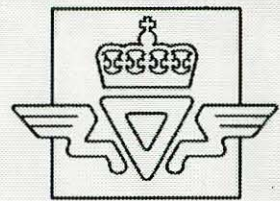
– Men det er en kjennsgjerning at aktive idrettsfolk har en tendens til å legge på seg etter at de har lagt opp, tilføyer han.

– Det med bikkja stemmer. Jack er blitt altfor feit. Han er ti år og begynner å bli dårlig i hoftene. Han må slanke seg.

Ragnar var med i Herman Cappelens slankeklubb for noen år siden. Han fikk diplom for gjennomgått slankekurs. Han hadde bare gått opp en kilo i løpet av kurset. Det var veiing i middagspausen. – Huffda! brukte Cappelen å si når han leste av Ragnars resultat.

Ragnar står foran en stri tønne med innlæring av telefonnummer i Det nye Vegvesenet. Han regner med at det skal gå greit, han har sitt eget system å for huske telefonnummer.

– Etter en slitsom dag er det ikke alt jeg husker, men en liten blund i bilen, så er det der igjen. Alderen har ikke gått ut over hukommelsen heldigvis, sier Ragnar, og drømmer om favorittretten: kjøttkaker.



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 Nilson, Mads
Krogh, Are Wroldsen.**

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

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

Trykk: Møland Offset a.s.

Opplag: 900

FORSIDEN:

*Brustøping er siste - og avgjørende trinn i en lang og møysommelig arbeidsprosess. I løpet av en hektisk arbeidsøkt fylles forskalingen med betong og et par dager etter skal fint snekkerarbeid kasseres. Dette bildet er fra støpingen av Hansebakken gang- og sykkelbru, der Roar Igland og Gudmund Jansen lå på kne i 6-8 timer og finpusset hele brua for hånd.
(foto: Ottar Johansen)*

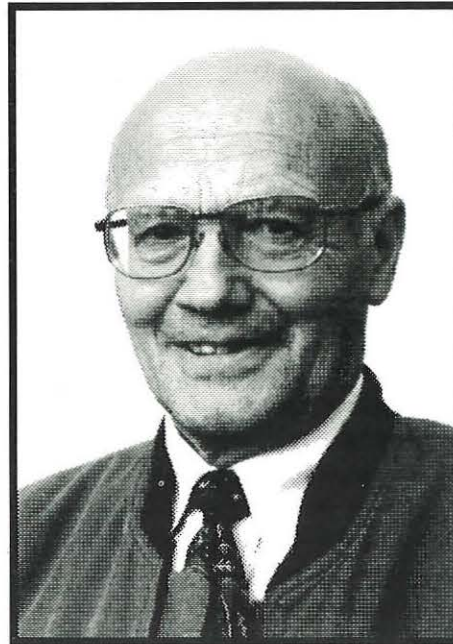
innhold:

Side 2: **Ragnar på slankern**
3: **Leder**
4-9: **Det nye Vegvesenet**
11-13 **Colbjørnsen går**
14-15: **FTU nedlegges**
16-18: **Trafikksikkerhet**
19: **Videre utbygging av E 18**
20-21: **Åpning av øst-vest**
22-23: **Hansebakken bru**

24-25: **Stor trafikk i tunnelen**
26-31: **Vegvesenet under krigen**
32-33: **Besøk på Bauma**
34: **E 18 på Østerholtheia**
35: **Rasteplasser**
36: **Pensjonisttur**
37: **Knivkurs**
38: **Malingtransport fra Sverige - "Krisesenter" nedlagt**
39: **Sport**

Offentlig forvaltning er i støpeskjeen for tiden. Det gjelder også for Statens vegvesen. Med basis i Stm. nr. 41 (1993-94) "Nytt overordnet styringssystem for Statens vegvesen", er DnV - "Det nye Vegvesenet" nå i gang.

Vel møtt til Det nye Vegvesenet!



Det har vært en spennende 4-5 årsperiode med analyser og forslag til organisasjonsmodeller og arbeidsoppgaver. Stortinget landet på at det sentralt og lokalt skulle være et skille, organisasjons- og regnskapsmessig, mellom myndighet og produksjon. Dermed hadde etaten et utgangspunkt å bygge videre på.

Vegdirektørens forslag til omorganisering av vegkontorene og Vegdirektoratet ble behandlet i overensstemmelse med hovedavtalen i oktober 1994. Dermed hadde vegkontorene fått klarsignal for sitt arbeide.

Senere har vi vært gjennom organisasjonsplan med fordeling av arbeidsoppgaver, ansettelse og innplassering. Vi ble ferdig i god tid før fristen 1. juli 1995.

Arbeidet har vært omfattende og vanskelig for de fleste av oss. Likevel - det har gått greit. Det skyldes ikke minst vårt prosjektsekretariat med ass. vegsjef Harbo Colbjørnsen og personalkonsulent Trine Conradi, og et godt samarbeide med organisasjonene.

Vår hensikt er å etablere en etat som tar ansvar for vegen og trafikken på en måte som tilgodeser miljø, trivsel og en effektiv transportavvikling.

Vi har i hovedtrekkene fått en organisasjon og de arbeidsoppgaver vi ønsket. For å sitere vegdirektør Søfteland: "Det er nå opp til oss å vise at Det nye Vegvesenet gir et godt resultat til gagn for samfunnet rundt oss". Vi har fått instrumentet. Nå skal vi spille på det.

Med de ressurser og den kompetanse som vi har i etaten, står vi godt rustet til å møte utfordringene.

Vel møtt til Det nye Vegvesenet.

God sommer

Harald Gjerstad

Alle mellomledere er ansatt, den siste i juni, og alle medarbeidere har fått anledning til å uttale seg om innplasseringen sin. Det har vært to klagesaker som har vært oppe i tilsetningsrådet. Begge ble tatt til følge. Enkelte ønsker om overflytting er behandlet og ordnet. Endelig tilsetningsvedtak ble fattet 16. juni. Alle ansatte er dermed på plass i det nye systemet og Det nye Vegvesenet kunne overta 1. juli, som planlagt, sier prosjektsekretær Trine Conradi og prosjektleder Harbo Colbjørnsen.

**-Spennende
å se hvordan
det blir i praksis**



DEN STORE FLYTTESJAUEN

I slutten av juni var det klart for den store flyttesjauen på vegkontoret. De nye avdelingene er så langt mulig samlet: administrasjonsavdelingen fortsetter på toppen. Utbyggingssjef Finn Ole Jørgensen har samlet sin styrke i andre etasje. Trafikkavdelingen holder til i første etasje og undere-tasjen. Produksjon har fått plass i nyinnleide loka-ler i tilslutning til vegkontorets tidligere lokaler.

Overgang til Det nye Vegvesenet ble markert ved at de tidligere avdelingslederne sørget for arrange-menter i distriktene og på de enkelte arbeidsplas-ser. På vegkontoret ble overgangen feiret i all enkelhet med bløtkake i kantina. Tanken om å samle alle ansatte til et stort "gravøl" har vært framme, men ble droppet.

Det er også utarbeidet en brosjyre som distribue-res til samtlige ansatte og til vegvesenets kontak-ter. Denne forteller hvordan Det nye Vegvesenet er organisert og hvem som har fått de enkelte stillin-gene i det nye systemet.

TRAFIKK PÅ MYRENE OG HIS

Trafikkdistrikt Arendal får plass i den nye stasjonen på Stoa, trafikkdistrikt Setesdal skal plasseres ved Evje vegstasjon. Stoa er jo ikke ferdig, slik at det vil bli en midlertidig provisorisk ordning. Dette løses ved at trafikkdelen skal flytte til His, der det blir satt opp nye brakkeseksjoner, mens produksjons-avdelingen inntil videre skal bruke lokalene på Myrene som ble brukt som anleggskontor for Arendal øst-vest-anlegget.

På Evje er det også nødvendig med mer kontor-plass som må løses med utbygging. De seks brak-keseksjonene som tidligere ble brukt som hybler ved Skarpnes vegstasjon vil midlertidig gjøre tje-neste som kontorlokaler på Evje.

- Det er mye positivt med Det nye Vegvesenet. Pro-cessen med omleggingen fram til nå har gått meget godt. Det har vært lite konflikter, alle har vist vilje til å tilpasse seg den nye situasjonen, sier Colbjørnsen.

BEHOV FOR FLERE

- Sett fra vårt ståsted på vegkontoret har det gått greit, men jeg tror nok at mange av dem som arbeider ute, særlig i det som blir de nye produk-

sjonsområdene, har vært usikre på hva skal jeg gjøre mandag 3. juli. På forhånd hadde de nok fått lite svar på disse spørsmålene. De visste hvor de skulle være, men de var usikre på hvordan arbeidssituasjonen i Det nye Vegvesenet vil bli, hva med konkurransen med private entreprenører osv, tilføyer Conradi – de tror kanskje at mer er klarlagt enn det i virkeligheten er.

MÅ GÅ SEG TIL

– Det er klart at Det nye Vegvesenet må få gå seg til, repliserer Colbjørnsen, men en viktig grunnpilar har vært klar hele tida fra vegdirektørens side:

ingen skal sies opp. Alle skal få mest mulig meningsfylt arbeid i forhold til de kvalifikasjonene de har. Det er ikke som i Telenor at de har ansatte som de ikke har bruk for. Vi har heller problemer den andre vegen – omleggingen har gitt behov for en noe større bemanning. Dette skyldes bl.a. at myndighet og produksjon skal skilles. Dessverre står vi ikke fritt til å ta inn de folk vi trenger etter hvert som vi har behov for dem.

Prosessen har ført til at det er blitt noen hull som vi er nødt til å fylle.

Det gjelder bl.a. Rolf Tidemanns etterfølger som laboratoriesjef, samt et par andre stillinger som vi vil avertere. Vi mangler også en del folk i biltilsynet.

BEHOLDER LØNN

Ingen av dem som er blitt omplassert til en lavere stilling har gått ned i lønn. De beholder sin lønn som en personlig ordning. Det er en del medarbeidere som ikke har fått en ny stilling på det nivå de hadde før. Det gjelder to tidligere avdelingsledere og en del tidligere seksjonsledere. Så har vi vegmestrene, som får en annen stilling enn den de hadde tidligere. Vegmesterfunksjonen forsvinner, selv om de inntil videre beholder tittelen.

– Så langt er det lite misnøye som er kommet oss for øre. Men dette er den største og mest omfattende omorganisering i vegvesenet i vår tid. Noen blir mer berørt av det enn andre, og tar det kan-

skje litt tungt til å begynne med, men jeg synes alle har tilpasset seg fint. Jeg tror ikke det blir noen dype sår etter at denne jobben er gjort.

Nå blir det spennende å se hvordan alt går i praksis, om vi når de mål vi har satt oss og hvor lang tid det vil ta.

I den senere tid har vi vært spesielt opptatt av planproduksjon. Det er viktig at vi er kommet så langt med planleggingsprosessen at vi er klar til å sette i gang dersom vi skulle få mer penger til utbygging av f.eks. E 18 enn det vi til nå har forventet. Dette arbeidet prioriterer vi høyt. I første omgang har vi ikke fått noen økt bemanning på



Den nye ledelsen er fornøyd med innføringen av Det nye Vegvesenet så langt. Nå er de spent på hvor lang tid det vil gå før den nye organisasjonen har gått seg til.

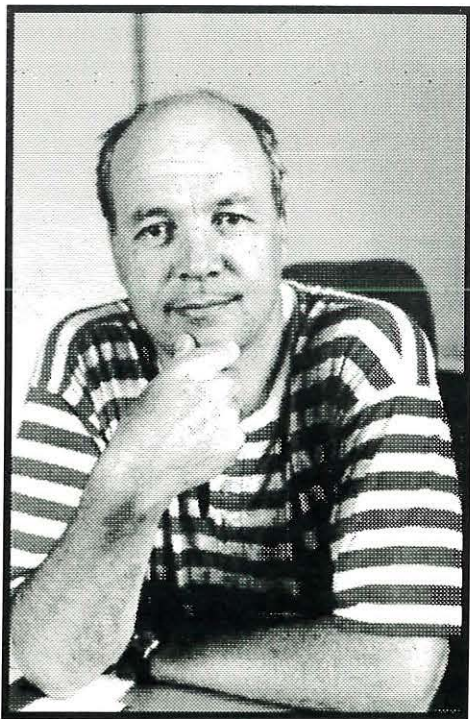
den siden, det er noe vi må bygge opp etter hvert som vi får behov og muligheter til det.

– Det blir også spennende å se om de nye rapporteringslinjene vil fungere fra første stund. Vi tar i bruk et helt nytt system og mange får nye funksjoner og arbeidsoppgaver som ikke er identisk med det de har hatt før. Vi må regne med at det vil ta noe tid før de er varme i trøya.

Så har vi alle de små praktiske tingene, som å få den nye telefonlista på plass, få postfordelingen i orden, Ragnar på sentralbordet skal lære seg alle nye telefonnummer og kombinasjoner av personer.

Produksjon – det beste fra drift og anlegg

– Det viktigste blir å få ut den mulige effektiviseringseffekten i Det nye Vegvesenet ved at store deler av den tidligere driftsavdelingen og den gamle anleggsavdelingen blir slått sammen, sier tidligere leder for vegvesenets laboratorium, Rolf Tidemann, som har overtatt en av de mest utsatte stillingene i Det nye Vegvesenet: leder for produksjonsområde Arendal.



– De to avdelingene hadde hver sin bedriftskultur med sine sterke og svake sider. Hvis vi etter en innkjøringsperiode har greid å smelte sammen og trekke ut det beste i de to kulturene, da vil jeg si jeg har lyktes i jobben. Det skal ikke lenger være noe tett skille mellom anlegg og drift og grensene mellom de gamle vedlikeholdsområdene blir også nedtonet. Maskiner og folk vil bli satt inn der behovet er størst.

– Klarer vi dette, og folkene i tillegg trives og holder humøret oppe, da vil jeg si meg fornøyd. Mye av ansvaret for dette faller på meg som leder, men det er også viktig at

alle forsøker å se positivt på jobben. De fleste er skeptiske til forandringer, spesielt når de får den trykket ned over hodet, uten at de har noe valg. Min erfaring er imidlertid at forandringer kan føre til noe godt. Endringer i arbeidssituasjonen er som regel bare positive.

Tidemann er fornøyd med sin midlertidige nye base i anleggskontorene for Arendal øst-vest

på Myrene. Beliggenheten er sentral og lokalene har gode møtemuligheter og ledelsen for produksjon kan arbeide i stille og rolige omgivelser.

– Hvordan blir samarbeidet mellom produksjon og de andre avdelingene?

– Vi skal samarbeide med trafikk om drift og vedlikehold og med utbygging om anlegg. Samarbeidsforholdene har hittil vært gode, og det regner jeg med vil fortsette, selv om relasjonene blir annerledes enn før. Men vi må ikke bli så gode venner at vi ikke stiller krav til hverandre. Her gjelder det å finne en balansegang mellom kameratskap og krav. Samarbeidet krever at vi har hyppig kontakt. Det må være rom for at vi finner fram til egne løsninger samtidig som vi må stille krav til at planene vi skal gjennomføre blir gode å forholde seg til.

– Hvordan blir konkurransen med private entreprenører?

– Vegvesenet har i lang tid brukt tjenester fra private. Så å si all snøbrøyting utføres av private og på anleggene i egenregi leies det inn et stort antall maskiner. Vi har selv en del gode og moderne lastebiler, som vi vil bli utnyttet så godt som mulig. Prisene på leie av maskiner er på et rimelig nivå. Samarbeidet mellom vegvesenet og private som vi har nå, oppfatter jeg som en fin driftsform.

Vår oppgave blir kontroll og oppfølging. Når en oppgave sendes ut på anbud, forutsetter det planer som ikke har fallgruber med risiko for store tilleggsregninger. Ved egen regi har vi større muligheter til å tilpasse planene under veis uten at det fører til en kostnadseksplasjon.

Tidemann søkte den nye stillingen fordi han hadde lyst til å forsøke noe nytt.

– Tanken på å gjøre det samme år ut og år inn er for meg skremmende. Jeg liker å se på min arbeidsvirksomhet i tidsbolker. Lederjobben for laboratorieseksjonen har vært faglig interessant, men relativt rolig. Jeg synes det er gøy når det skjer ting rundt meg og tenkte at dette var sjansen, nå eller aldri.

Har fått oppgave – mangler midler til å løse den

– Er du fornøyd med den nye jobben?

– Ja, – jeg er vel det, sier Sigurd Kløvfjell, Åmli-vegmeesteren som er blitt distriktsleder for den nye trafikkstasjonen i Setesdal, med base på Evje.

– Du trekker litt på det – hva er i vegen?

– Problemet er bemanningen ved den nye trafikkstasjonen. Vi får ikke anledning til å ansette biltilsynsfolk og blir i en overgangsperiode avhengig av folk fra Arendal. Det er vanskelig å skulle bygge opp en ny trafikkstasjon når vi ikke får bemanning. Bemanningssituasjonen på His er fra før av vanskelig. At folk derfra skal reise til Evje gjør det ikke bedre. Det blir en utfordring å løse disse problemene. Vi har fått en oppgave, men jeg er ikke sikker på at vi har fått alle midler som er nødvendig for å løse den.

– Den nye trafikkavdelingen har et vidt fagfelt. Kan du alt dette da, Kløvfjell?

– Jeg kan ikke alt. Biltilsynsdelen kjenner jeg lite til. Det blir en jobb å sette seg inn i dette, selv om jeg ikke trenger å kunne alle detaljer. En peiling på hva vi driver med bør jeg imidlertid ha. Veg bør jeg kunne en del om.

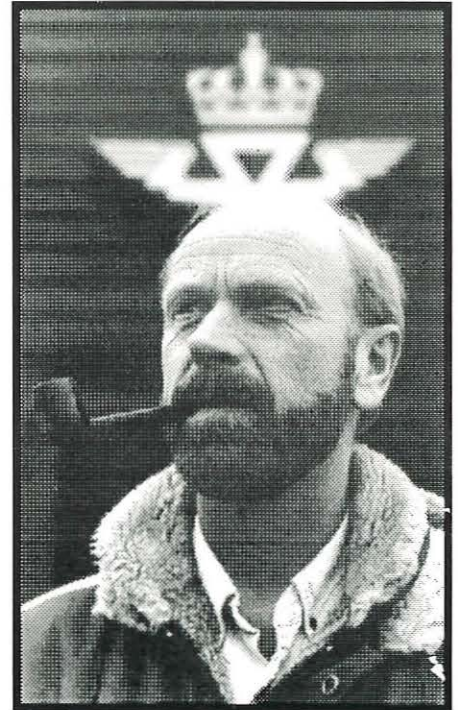
– Hvordan blir samarbeidet med produksjon?

– Trafikk skal bestille tjenester av produksjon. Vi holder til i samme hus og kjenner hverandre godt. Så dette tror jeg skal la seg løse til publikums beste. I første omgang vil produksjon få oppgaver fra oss uten at de sendes ut på anbud. Men det vil bli stilt krav til at de driver rasjonelt og kan dokumentere det på en troverdig måte. Greier vi det, kan det være vi får være i fred en del år til.

Kløvfjell vil i sommermånedene dagpendle fra sin bolig i Åmli, seks mil og en times biltur. I vintermånedene regner han med at det vil bli en del ukependling. Så får vi se når det er gått en tid, sier han.

– Nå kommer du så sent hjem at du slipper å lage middag til kona!

– Ja, men jeg får vel sjansen i helgene.



Arendal må dekke biltilsynstjenester i Setesdal

– Vi har manko på et par stillinger i biltilsynsdelen i trafikkdistrikt Setesdal, mens vegdelen er på plass fra starten av Det nye Vegvesenet, sier trafikksejef Gunnar Lien.

Etter planen skal det opprettes to stillinger innen biltilsynsdelen i Setesdal distrikt. Den ene er en teknisk stilling som skal kombinere kjøretøykontroll og førerprøveavvikling, som til sammen utgjør ett årsverk. Den andre er en kontorstilling med ansvar for registrering – utlevering av prøveskilt – utskrivning av førerkort og annet kontorarbeid tilknyttet biltilsynet.

– Budsjettet tillater dessverre ikke at disse stillingene besettes nå. Vi kan heller ikke si når det vil bli penger til dette formålet. Biltilsynstjenestene i Setesdal må derfor inntil videre baseres på utlån av folk fra Arendal trafikkdistrikt.

Også i Arendal distrikt er bemanningssitua-

sjonen på biltilsynssiden anstrengt. Så dette blir ikke lett å få til. Jeg, håper på godvilje og positiv innstilling fra Arendal trafikkdistrikt slik at vi kan bygge opp et tilbud i Setesdal med en – to – tre dager i uka før vi kommer så langt at vi kan ansette de nødvendige folk.

– Det er beklagelig at vi av budsjettmessige grunner ikke kan gi et fullgodt tilbud på biltilsynstjenester i Setesdal fra starten av, sier trafikksejefen, som lover å gjøre sitt beste for at denne tilstanden skal bli så kortvarig som mulig.

Biltilsynet er nå pålagt kontroll av lastebiler og varebiler etter EØS-forskrifter. Dette vil utgjøre en arbeidsmengde på 1,5 til 2 årsverk for en bemanning som fra før av har en stor arbeidsmengde. Det er meningen at også personbiler skal kontrolleres etter EØS-forskrifter fra 1998.



Odelsbonde i full fart på E 18

Den 33 år gamle jordskiftekanidaten, odelsgutten og fritidsbonden Ola Olsbu har fått ansvaret for å lede vegvesenets hovedoppgave i kommende år: planlegging og utbygging av E 18 til motorvegstandard gjennom hele fylket. Går det som vegvesenet legger opp til, vil jobben være gjort innen år 2010, til en kostnad av 1,5 milliarder.

– Oppgaven som prosjektleder for E 18-gruppa byr på mange utfordringer. Strekningen Oslo – Kristiansand har fått en høy prioritet i Vegdirektoratet, som fordeler midler til hovedvegutbygging. Nå er

det opp til oss å framskaffe planer som som kan skal vurderes i konkurranse med andre deler av E 18. Midlene settes inn der de gir størst nytteeffekt.

Enkelte deler av motorvegen gjennom Aust-Agder kan ligge 10–12 år fram i tid, men vi setter nå full fart på planleggingen av samtlige gjenværende parseller. Hvis en salamanderdam fører til utsettelse av Rannekleiv-Temse-parsellen, må vi ha andre like gode planer klare til gjennomføring. Rannekleiv-Temse er klart det beste prosjektet vi har nå, fordi det vil knytte sammen de nåværende E 18-parsellene og frigjøre Nedenes-området

for den store gjennomgangstrafikken.

En hovedoppgave for for E 18-seksjonen blir å få planene godkjent av kommunene og av fylkesmannen.

– Greier vi ikke å komme til enighet med kommunenes politiske organer, har vi tapt på startstreken, sier Olsbu.

– Skal vi greie det, må kommunikasjonen med kommunene i planprosessen være reell. Heldigvis har vi full ryggdekning i direktoratet for at vi kan

ta miljøhensyn selv om det ikke blir billigste løsning. Men her må begge parter være villig til å gi og ta.

– Krav om tunnelloøsninger kommer stadig oftere – bør alle veger egentlig bygges i tunnel?

– Noen steder er tunnel nødvendig, men for trafikantene er det ønskelig med så få tunneler som mulig.

Seksjon E 18 lyser nå ut engasjementsstillinger for to ingeniører.

– Når vi får disse stillingene besatt, vil vi ha en skikkelig slagkraftig vegplanleggergjeng – med oppdatert kompetanse på alle fronter. Det har i en tid vært arbeidet på flere hold for å få til en forsert utbygging av europavegen gjennom fylket. NHO driver lobbyvirksomhet, mange peker på betydningen av E 18– bygging for utviklingen i fylket.

– Jeg merket meg at fylkesmannen nylig uttalte at utbygging innen 2010 var litt lite ambisiøs. Her er det nok nødvendig å stikke fingeren i jorda når vi vet hvor langvarig en planprosess kan være.

Skal vi nå dette målet, innebærer det en tredobling av bevilgningene i forhold til dagens nivå. Alle vegsjefer på strekningen Oslo– Kristiansand ble ved juletid enig om rekkefølgen for utbygging av E 18. Denne innebærer at man skal bygge fra Oslo og sørover – med visse hopp.

E 18-gruppa ønsker i utgangspunktet å ta mesteparten av den vegtekniske delen av planleggingen og vil bygge opp kompetanse på dette, i stedet for å styre konsulenter. Når det gjelder delutredninger om vilt, kultur, fornminner, friluftsliv, landskap og vannmiljø/biologisk mangfold, vil den være avhengig av å leie hjelp.

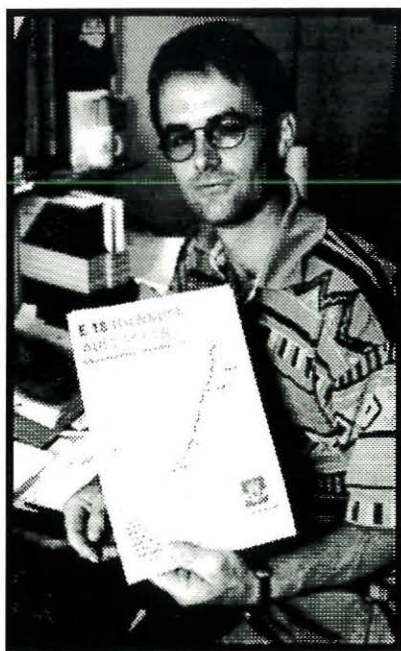
Olsbu er utdannet som jordskiftekanidat ved landbrukshøyskolen. Han har arbeidet med grunnerv og vegplanarbeid i Telemark før han kom til Aust-Agder for fire og et halvt år siden. Han regner arealdisponering som sitt egentlige fag, andre på laget sikrer ingeniørkompetansen.

– Min bakgrunn understreker at vi skal være en tverrfaglig gruppe, sier han.

– Jeg liker en mellommenneskelig tone og mener jeg kan komme ut av det med folk. Jeg er ikke en karrieremann – og vil være en jordnær leder, sier 33-åringen, som driver odelsgården på fritid, godt støttet av en far med erfaring og tid til å ta et tak. Han gjør det bra på folkemøter og i politiske sammenhenger, viktige arenaer for en moderne vegutbygger.

– Vi får ikke politikerne til å godta en plan dersom hele opinionen er i mot. Jeg oppfatter min jobb som en som skal gå med oljekanne og få planleggingsprosessen til å gli.

Han er ikke redd for å bli arbeidsløs etter år 2010.



Smøregutt i Arendal trafikkdistrikt

Anders Noddeland er en av dem som begynner i helt ny jobb i Det nye Vegvesenet. Fra 1. juli blir han å treffe som distriktsleder i trafikkavdelingens Arendal distrikt. Inntil den nye Stoa-stasjonen er klar, holder han til i Helge Skagseths tidligere kontor på His.

– Jeg var kommet så langt i livet at jeg måtte velge enten å gjøre noe nytt eller å fortsette med det jeg har gjort resten av livet. Derfor tok jeg sjansen da den bød seg, sier Noddeland, som går fra jobben som ansvarlig for vegdekker til en rent administrativ lederjobb.

– Jeg er ikke fagmann på bil og heller ikke ekspert på trafikkrettet vedlikehold av veg generelt. Likevel blir det vel den delen av jobben som ligger nærmest det jeg har drevet med de siste 25 år.

– Jeg har vært på biltilsynet og sett at de har en ganske annen hverdag enn det vi har hatt på vegkontoret. De har lange køer av publikum som skal ekspederes. Dette betyr en stor belastning – mye tyder på at bemanningen er for liten til å takle stressfaktorer som fører til belastningsskader og sykemeldinger. Jeg vil derfor se det som en hovedoppgave å få en så stor bemanning at den makter sine oppgaver uten at det går på helsa løs.

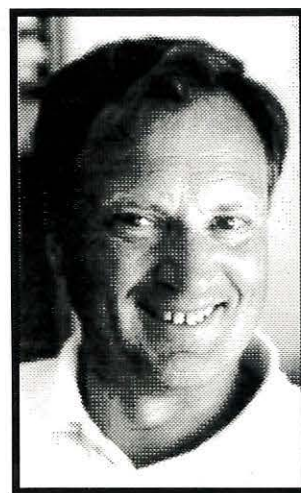
– Jeg ser fram til at vi kan flytte inn i ny stasjon på Stoa. Tidligere var jeg noe skeptisk til

denne store investeringen, men når jeg ser hvor trangt de har det på His, er det på høy tid at vi får bedre arbeidsforhold.

For å gi kontorplass for trafikkavdelingens vegseksjon, er det nå plassert seks brakker ved siden av hovedbygget på His, sier den nye distriktslederen, som ser det som en utfordring å utvikle et godt samarbeid med den nye produktionsavdelingen som skal utføre tjenester for trafikkavdelingen.

– Jeg ønsker at vi skal beholde mest mulig arbeid innen vegvesenet. Det forutsetter at vi gjør jobben på en effektiv og skikkelig måte. Som distriktsleder vil jeg ikke forsøke å detaljstyre produksjon. Vår oppgave blir å sikre at arbeidet holder standarden – innenfor den ramme som budsjettet setter.

– Jeg er fornøyd med den nye jobben – og litt spent. På bilsida vil stort sett de gamle seksjonslederne fortsette i sine stillinger. De kan sitt fag, men får ikke lenger en fagmann som sjef. Det betyr at de får et større ansvar for faget enn tidligere. Da jeg ble introdusert for staben, sa jeg at jeg ønsket å være en "smører", en som medvirket til at jobben går glatt, sier Noddeland – en av de siste dagene på "asfaltkontoret".



Maskindriften kan øke i Det nye Vegvesenet

Da Det nye Vegvesenet ble innført, opphørte maskinavdelingen på Skarpnes som egen avdeling. De ansatte har i lengre tid levd i uvisshet om avdelingens framtid og har reagert følelsesmessig på at den skulle legges ned som egen avdeling og inngå i en ny boks i Det nye Vegvesenet under produktionsavdelingen.

– Jeg tror det på sikt er en fordel for de ansatte å komme inn i en stor avdeling som produksjon, sier fylkets siste fungerende maskinsjef, Tore Kjell Fløystad. Han skal fortsatt arbeide med maskinsaker og bygninger,



Fløystad har tro på vegvesenets maskindriften.

som planlegger/ samordner under produktionsavdelingens stab.

– Men det er klart at ved en så dyptgripende omorganisering som dette vi nå gjennomgår, så vil det bli både vinnere og tapere. Selv er jeg imidlertid optimist på vegne av de som er interessert i vegvesenets maskindriften.

Vi har så vidt begynt å diskutere framtida for maskindriften med tanke på hvilke maskiner det er aktuelt for oss å anskaffe og drive. Når det nå ser ut til å kunne bli en forsert utbygging av E 18, kan det bli snakk om å anskaffe ny borvogn. Vi

hadde en gang 2–3 av dem, men de ble solgt siden vi hadde lite fjellarbeid å sette dem til.

Ny borvogn vil koste 2–2,5 mill kr. Det er aktuelt med en maskin på 10–15 tonn med 3,5 toms borkrone. Jeg regner med at vi skal kunne drive den lønnsomt.

I Det nye Vegvesenet vil det bli samarbeid mellom flere fylker om anskaffelse og drift av maskiner. Alle skal ikke ha alt. I Aust-Agder har vi nylig bestilt to nye hjullastere. Disse skal plasseres på Skarpnes og på Evje. Valle har nettopp fått en ny veggøvel.

Videre nyanskaffelser i maskinparken vil bli nærmere diskutert etter at den nye produktionsavdelingen er samlet, sier Fløystad, som tror det vil bli arbeidsoppgaver for maskinfolk i vegvesenet også i årene som kommer.

Assisterende vegsjef Harbo Colbjørnsen går av med pensjon 1. september, etter at han har fullført en av sine største oppgaver som prosjektleder for innføringen av Det nye Vegvesenet i Aust-Agder. En annen oppgave han har arbeidet mye med som plansjef ved vegkontoret, er Arendals nye øst-vest-forbindelse. Vi kan derfor lure på om det er rett tid å gå av nå. Ønsker han "å legge opp" mens han er på toppen, synes han at han har gjort nok nå, eller forlater han ei synkende skute?

Fra veganlegg med hakke og spade til Det nye Vegvesenet

– Du kan jo se det på to måter. For det første tilsier min alder at det kan være på tide å slutte. Jeg blir 67 i august og har derfor valgt å gå av første september. Når det gjelder arbeidssituasjonen og Det nye Vegvesenet, så kan en også si at det kan passe å slutte nå. Skulle jeg fortsette i Det nye Vegvesenet, måtte jeg tilpasse meg en ny organisasjon. Når en er kommet i min alder, er en ikke like myk for å omstille seg. Så jeg tror det er like godt å slutte nå, sier Colbjørnsen.

– Nå har du jo ledet arbeidet med innføring av Det nye Vegvesenet og så vidt fått brikkene på plass. Hadde det ikke vært interessant å følge "det nye barnet" et stykke på veg?

– Jo, brikkene kommer på plass. Det er klart det hadde vært morsomt å se hvordan det går. Nå får jeg jo et par måneder i Det nye Vegvesenet, så jeg får jo teften av det. Men stort sett tror jeg nok at vegvesenet vil gå velsmurt inn i det nye systemet uten meg.

– Oppsynsmann Olav Evensen uttalte i siste nummer av Sørlandsporten at hans tid i bedriften hadde vært vegvesenets gullalder. Støtter du dette synspunktet?

– Vegvesenets gullalder var nok i mine yngre dager, på 60 og 70-tallet, hvor samfunnet satset atskillig mer på vegutbygging. Det ble bl.a. satset sterkt på bygging av fylkesveger, fylket hadde kanskje en bevilgning på 15 mill i året til veganlegg. 15 mill i 1970-kroner tilsvarer nesten det tredobbelte i dag. I dag er tilsvarende bevilgning 1–2

mill. Samfunnet har ikke så mye midler å avse til vegsektoren lenger. Da er det ikke fullt så lett å få gjennomført det vi måtte ønske.

– Den første tida jeg var i vegvesenet ble det satset mye på nye vegforbindelser, veger til vegløse strøk osv, f.eks. SSS-vegen 351 fra Søndeled til Sannidal. Etter hvert er vegnettet blitt så omfattende at nå er det bare spørsmål om å gjøre de vegene vi har bedre.

Colbjørnsen startet sin yrkeskarriere på et konsulentkontor i Oslo, men den unge vegårshelingen ønsket seg tilbake til hjemlige trakter. Det var en ledig stilling ved vegkontoret og den nybakte ingeniøren fikk jobb. 1. desember 1958 begynte han under overingeniør Torstein Olsen, som hadde ansvaret for anleggsdriften i østre del av fylket. Allerede til påske året etter overtok Olsen en stilling i Telemark. Colbjørnsen overtok Olsens jobb. Etter den tid har han hatt vegsjefen som sin nærmeste overordnede. Fram til 1965 var anleggsavdelingen delt i to: Colbjørnsen hadde ansvaret for anlegg i østre del av fylket, mens Olav Dukefoss var ansvarlig for fylkets vestre del.

– Min tid som anleggsleder var kanskje det hyggeligste jeg har opplevd i vegvesenet. Det var mange spennende utfordringer. Det første jeg var med på, var E 18 over Østerholtheia, der det nå bygges ny motorveg. Vi drev flere tunneler i egen regi. Med et fotografi fra Rogaland som forbilde fikk Vegsentralen laget i stand en borerigg som viste seg å fungere ypperlig. Blant tunnelene vi sprengte, var den som senere fikk navnet Sørlandsporten.

– Kruttet var jo oppfunnet før oss, men på det lokale plan var vi nok litt pionerer. Tunnelene på stamvegen vest, ved Lillesand, ble utført av entreprenører. Vegsjef Irgens ivret for at vi skulle ta nye utfordringer – og det gikk bra.

– Vi begynte på Østerholtheia i en tid med stor arbeidsledighet. 60–70 mann på sysselsetting ble kjørt opp. Arbeidet ble drevet med et minimum av utstyr: hakker, spader, trillebærer, gammeldagse skinneganger med vagger og stubbetrytere til å løfte. Det var anleggsdrift på den gammeldagse måten helt og holdent basert på menneskelig muskelkraft. I dag blir anleggsfolkene knapt skitne på fingrene. Det er jo en flott utvikling.

Werner Otterbech var den første plansjefen i Ausst-Agder. Han sluttet 1. juni i 1965 og den dyktige anleggslederen i østfylket overtok som plansjef, en stilling Colbjørnsen hadde til han ble assisterende vegsjef for et par år siden.

Arbeidsoppgavene som plansjef ble ikke mindre interessante: planavdelingen har hatt de største utfordringene i vegvesenet i senere år, både når det gjelder å få planer godkjent og velge de rette alternativer.

– Når en ser på vegnettet i den perioden som er gått, så er det skjedd veldig mye rundt omkring i fylket. Fra min tid i anleggsavdelingen var det E 18 fra Songe til Akland og SSS-vegen som var de store. På plansiden har det vært anlegg over hele fylket. Det er jo ikke snakk om personlige prestasjoner – jeg kan ikke si at det var meg som planla den og den vegen. Planarbeidet er et utpreget teamarbeid. Noe av det jeg var sterkt engasjert i, var E 18 utenom Arendal, den omstridte Langsælinja, som til sist ble bygd under sterke protester. Heldigvis har vi fått mange positive signaler etterpå: Det ble ikke så galt som mange hadde fryktet!

En primær oppgave har vært å bygge omkjøringsveger utenom byer og tettsteder. Den lille omkjøringsvegen i Grimstad er et godt eksempel på dette. Det totale bildet av mange små og store anlegg viser at det har skjedd en vesentlig opprusting av vegnettet.

Hvis du snakker om store prosjekter jeg har vært med på, kan du også nevne Brokke-Suleskard. Når vi ser bort fra problemene med overskridelser, er det blitt et produkt som alle er fornøyd med, ikke minst de som var med på å betale, kommunene i distriktet.

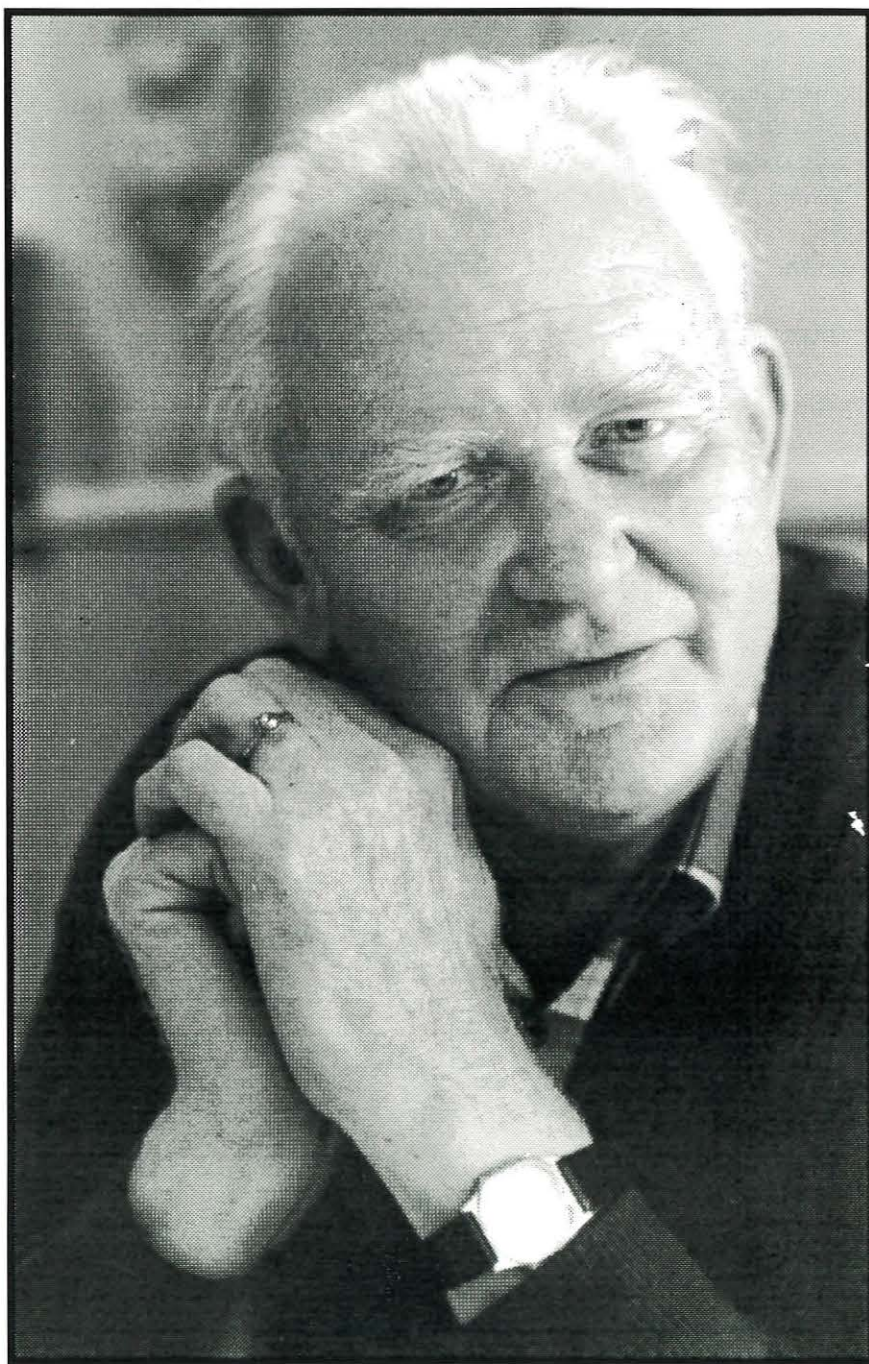
– Jeg har vært heldig og fått mange gode medarbeidere som har stått på og vært meget positive til de oppgavene de har fått. Det gjør arbeidet for en leder mye lettere å ha mange dyktige medarbeidere å spille på.

Planavdeling er ikke bare vegplanlegging, men også trafikk saker, byggesaker, avkjørsler osv. Her var Irgens en foregangsmann med strenge rammer for hva vi ville tillate av avkjørsler langs våre vegger. Det har vi forsøkt å følge opp ved å begrense randbebyggelsen langs våre viktigste vegger.

– Protestaksjonen mot Langsæ-linja innvarslet vel en ny tid for vegvesenet. Det var ikke lenger nok å lage en god plan. Det var også nødvendig å

forholde seg til folkelige interessegrupper og de lokale politiske organer.

– Ja, Langsæ – også den lille omkjøringsvegen i Grimstad var de to første der vi møtte virkelige problemer med å få godkjent planer. Begge saker ble avgjort av departementet, noe som var tidkrevende. Det viste at vegvesenet ikke kan gjøre som det vil, som vi fra før av var vant til. Vi ble tid-



ligere oppfattet som fagfolk som kunne vårt felt. Lokalsamfunnene var som regel glad for å få en ny vegforbindelse eller få en veg utbedret. De hadde sjelden innvendinger og ga gjerne fri grunn. Planprosessen er blitt mye mer omfattende. Nå er det mange som skal være med på å bestemme hvor en veg skal gå.

- Vi har forsøkt å være samfunnsplanleggere - og ikke bare vegplanleggere, slik at vi har tatt hensyn til flest mulig av disse forholdene. Men det er klart at andre sektorer føler at de ikke har fått nok, så det kan lett bli konflikter.

- Andre sektorer mener vegvesenet har godt med midler til å gjennomføre sine utbyggingsplaner?

- Ja, det stemmer vel når det gjelder riksvegene. Vi har hatt muligheten til å fullføre ting og pynte litt opp etter oss før vi forlater anlegget. Hovedoppaven er imidlertid å få mest mulig veg igjen for pengene til mest mulig nytte for trafikantene. Da blir det til at vi må presse på for å få gjennom prosjekter som kanskje hadde vært tjent med noe lenger modningstid. På den måten må vi kanskje godta alternativer som vi helst ikke ville valgt. Tidspress hindrer oss imidlertid fra å arbeide videre med saken.

- Det er en tendens til at både politiske og andre nå ønsker alle veger i tunnel?

- Ja, og nå begynner jo turistene på Vestlandet å klage over at de bare får se Norge fra innsiden! Debatten om miljø er jo sterkt dominert av de som ikke er på vegen, og tar lite hensyn til dem som sitter i bilene. Det er jo mange som vil oppleve

oppleve naturen. Men E 18 skal ikke være en ren transportetappe. Den skal være litt miljøvennlig også for trafikantene. Tunneler byr jo på mange problemer når det gjelder kostnader, vedlikehold m.m. Det er ikke bare å sprengte et hull i fjellet og si at nå er vi ferdig med det. Nå har vi jo begynt å bygge tunneler med en skikkelig standard.

- Blødekjærtunnelen er vel et godt eksempel på dette - og et verdig punktum for deg som vegplanlegger?

- Ja, det var et spennende prosjekt. Det viser seg at tunnelen har fanget opp en større del av trafikken enn det vi haddet ventet. Det er svært mange som bruker denne forbindelsen og som er begeistret for å kjøre den. Mange føler litt angst for å kjøre i tunneler. De foretrekker å kjøre i dagen. Det er det svært få som sier om Blødekjærtunnelen. Den er jo lys og fin og gir ikke følelsen av å kjøre inn i et trangt og mørkt hull i fjellet.

- Her har vegvesenet blitt presset til å ta miljøhensyn?

- Ja, og jeg vil jo si at den løsningen som er valgt, er blitt langt bedre enn den opprinnelige med en stor rundkjøring i dagen i Blødekjær. Den er blitt noe dyrere, men det vil vise seg å være en verdifull investering. Moderne trafikk kan virke svært

uheldig på gamle byer. Det er viktig å finne fram til løsninger som er mest mulig skånsomme på det gamle miljøet.

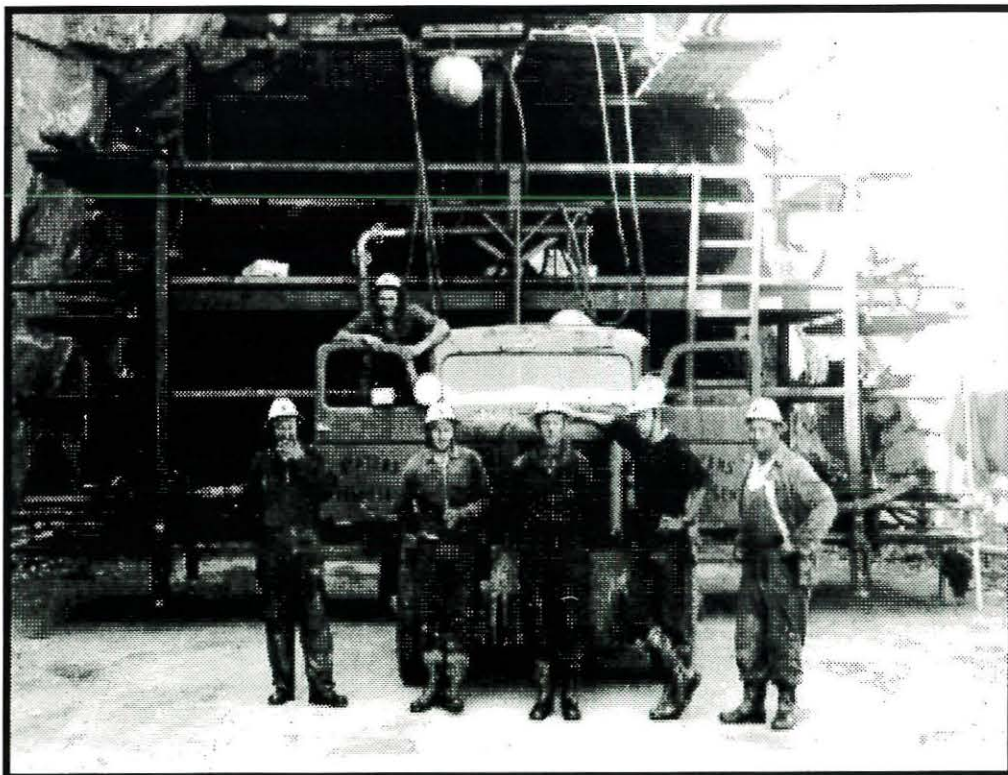
- Vegvesenet har i det siste vært opptatt av trafikk gjennom byer og tettbebygde strøk?

- Vi har satset på å lede trafikken utenom byer og tettsteder, men vi har også tiltak som får bilistene til å sette ned hastigheten når de kjører gjennom tettbebyggelsen, slik at konflikten mellom kjørende og gående ikke skal bli så stor.

- Er det noe du har gjort når du nå går av?

- Det er ikke så lett å peke på noe spesielt. Det er jo mange oppgaver vi gjerne skulle ha kommet lenger med, f.eks. klare planer for

E 18 gjennom fylket, slik at vi hadde vært klar til å gå i gang når det måtte være midler. Ellers har vi forsøkt å holde unna så godt vi har kunnet og prioritert det som har vært mest nødvendig. Jeg har ikke følt at vi har sløst bort tida. Jeg hadde ønsket at vi hadde hatt mer ressurser for å gjøre mer, både på plansiden og på trafiksikkerhetssiden.



landsdelen som bilturister med våre turistveger E 18 og Setesdal på biltur. Fra Sørlandsbanen ser du jo ikke sjøen før du kommer til Kristiansand. Vi ser jo ikke mye av sjøen fra E 18 heller. En veg skal ikke være bygd for opplevelser - disse skal heller være knyttet til steder der bilistene kan kjøre av og

Selvkonstruert og selvbygd tunnelborerigg som ble brukt bl.a. ved byggingen av Sørlandsporten.

Det er ikke enkelt å finne tiltak som kan redusere trafikkulykkene. De skjer på mange steder og på forskjellige måter. Her må mange makter samarbeide om opplæring og holdningsskaping.

– Det er vel få som helt vil avskaffe vegtrafikken, men det er noen som ønsker å redusere den eller i det minste hindre den i å vokse uhemmet. De hevder også at vegvesenet skaper vekst i biltrafikken ved å bygge bedre veier. Hva sier du til dette?

– De fleste trafikantene kjører vel fordi de har et behov for det. Noen kjører for å oppleve landskapet fra bilen. Det gjelder f.eks. mange av dem som kjører Brokke-Suleskardvegen fordi de vil oppleve den flotte fjellovergangen. Personbilen er et svært praktisk framkomstmiddel og mange kan vanskelig tenke seg å bruke andre kommunikasjonsmidler i hvert fall på korte turer.

– Hva med gods-transporten?

– Det er synd at ikke jernbane og sjø kan ta en større del av den. Men det er vel knyttet til bilens muligheter til å frakte varene fra dør til dør uten omlasting. Jeg hadde gjerne sett at vi hadde redusert tungtransporten på vegene. Denne trafikken står også for en del av slitasjen på vegene. Sett fra vår side, er det ikke billig å kjøre tungtransport på vegene.

– Det er politiske signaler om at det kan bli aktuelt med billigere biler og dyrere bilbruk?

– Jeg har også registrert dette. Jeg ser ikke på bompenger som en god løsning, særlig for veier med moderat trafikk. Dyrere drivstoff er en annen mulighet. Så vidt jeg kan huske, ble det en gang nevnt at alle bomveger kunne erstattes med en prisøkning på bensin på 50 øre pr. liter. Det synes jeg er sympatisk. Men det må i tilfelle bli landsomfattene, men tilpasses med egne ordninger for grisgrendte strøk. Personbilen vil vi nok leve med ennå en tid, spesielt på korte turer. På lengre turer vil nok mange finne kollektivtransport vel så komfortabelt. Vi har jo etter hvert fått en god del alternativer til Oslo.

– Hva sier en veteran som deg til at unge spirrevipper nå overtar styringen i vegvesenet?

– De er jo ikke unge spirrevipper lenger. Da

jeg ble plansjef etter åtte års fartstid i vegvesenet, har de nye avdelingslederne 20–25 års tjenestetid. De er velutrustet og har lang erfaring. Jeg har ingen bekymring for at de ikke er på høyden. Men det er klart at dagens vegvesen er noe helt annet enn det jeg opplevde – kravet til folk – og til lederegenskaper er vesentlig større enn det var den gangen.

– Hva mener du om at samfunnet, ved Det nye Vegvesenet, ønsker å se vegvesenet nærmere i kortene når det gjelder økonomi og effektivitet osv?

– Det er jo ikke noe spesielt for vegvesenet, men noe samfunnet gjør for andre statsbedrifter, som televerket og statsbanene. Vi må finne oss i det. Vi skal ikke være noen vernet bedrift. Det har vi heller ikke vært. Jeg føler at vi kan ha god samvittighet, noe som også ligger i Holter-utvalgets innstilling.

– Mener du personlig at Det nye Vegvesenet var nødvendig?

– Samfunnet er i kontinuerlig forandring, noe som stiller krav til fornyelse også for en etat som vegvesenet. Mye av det som skjer nå er av det gode og til dels også nødvendig. Det hadde kanskje ikke vært nødvendig å gå så langt. Her er meningene delte. Vi har tatt et langt sprang nå, og går det godt, må vi regne med at det vil bli stående en del år, slik at det ikke blir behov for nye omveltninger.

Som de fleste pensjonister i vegvesenet regner ikke Colbjørnsen med å få fritidsproblemer. Han har hus og hage som trenger sitt.

– Jeg har også mitt barndomshjem på Vegårshei som min sønn har overtatt. Der er det mange gamle bygninger og skog. Jeg håper helsa blir så god at jeg får anledning til å bruke en del tid der. Jeg håper også at jeg skal være så sprek at jeg kan være med på elgjakta også i år. Det har jeg gjort hvert eneste år siden jeg kom til Arendal. Det har vært en hyggelig avveksling. Det er ikke det store tallet jeg har skutt sjøl, det er vel bare en ti stykker, sier Colbjørnsen, det sosiale ved å være med er nå blitt det viktigste. Da jeg var ung, var det spennende å få anledning til å skyte en elg. I dag vil jeg mye heller sitte på en post og høre at det smeller et annet sted. Det er de samme hvert år og trivelige folk å være sammen med.

„Men det er klart at dagens vegvesen er noe helt annet enn det jeg opplevde – kravet til folk – og til lederegenskaper er vesentlig større enn det var den gangen.“

Frykt for at trafikksikkerhet vil bli lavere prioritert

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg, FTU, et rådgivende underutvalg under fylkeskommunens samferdselskomite, nedlegges ved starten av neste valgperiode, d.v.s. fra september i år. FTU har fungert som et samarbeidsorgan mellom fylkeskommunen, Statens vegvesen, undervisning, helsevesen, politi og andre som arbeider med trafikksikkerhet. Nedleggelsen er en konsekvens av ny politisk styringsstruktur som er vedtatt av fylkestinget.

Fylkestinget skal i følge dette styres etter komitemodellen med tre tverrfaglige komiteer som skal forberede saker for fylkestinget. Det er ikke lenger plass for hovedutvalg og underutvalg.

Etter vegtrafikkloven har fylkeskommunen ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Dette ansvaret har vært ivarettatt av FTU, der vegsjefen, ved avdelingsingeniør Henrik Duus, har vært sekretær.

Vegsjefen har bedt fylkeskommunen om en avklaring av hvordan fylkeskommunen vil ivareta sitt lovpålagte ansvar for trafikksikkerheten når

den nye styringsmodellen er innført. Fylkesrådmannen svarer at fylkeskommunens politiske ansvar i henhold til vegtrafikkloven ikke kan delegeres til et underutvalg, men må ivaretas av fylkesting og fylkes-

utvalg. Han sier seg svært interessert i at vegkontoret fortsatt ivaretar sekretariatansvaret for fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid. Når FTU faller bort, vil det være naturlig å etablere en tverrfaglig administrativ gruppe som arbeider med saker på dette området. Fra fylkeskommunens side vil det være naturlig at fylkesrådmannens planseksjon og samferdselsetaten deltar i arbeidet. Andre etater, som f.eks. politiet, bør også ha en rolle her, sier fylkesrådmannen i et svar på vegsjefens henvendelse.

– Jeg ser gjerne at vegkontoret kommer med et forslag til sammensetning av en slik administrativ gruppe, og vurderer behovet for delegering av saker til gruppen. Fylkesrådmannen arbeider med

sikte på å legge fram en sak for fylkestinget om håndteringen av saksfeltet i forbindelse med at en rekke utvalg og råd nedlegges fra neste periode, uttaler fylkesrådmannen.

FTU diskuterte den nye situasjonen for trafikksikkerhetsarbeidet i fylket på sitt møte i juni. At trafikksaker kommer direkte til debatt og avgjørelse i fylkestinget, kan gi større oppmerksomhet om disse sakene, hevdet fylkets samferdselsjef Harald Heggland, mens andre fryktet for at trafikksikkerhetsaker ville bli lavere prioritert uten FTU som en spesielt engasjert vaktbikkje og pådriver.

FTUs leder, Aase Bye, framholdt at fylkeskommunen til dags dato ikke har prioritert trafikksikkerhet, og fryktet for at det vil bli enda mindre til dette formålet etter den nye styringsmodellen:

– FTU har hatt små muligheter til å gjennomføre saker, vi kan bare formane, sier hun.

FTU drøfter på hvert møte ulykkesituasjonen i fylket for den siste perioden. Utvalgets faste sekretær, Henrik Duus, kunne opplyse at hittil i år er seks personer omkommet i trafikkulykker. Ulykkesstatistikken har vist en jevn nedgang den siste tiårsperioden, kunne han fortelle.

– Hva har FTU fått utrettet i den siste perioden?

– Vår hovedoppgave har vært fordeling av midler fra Aksjon skolevei. Vi har disponert 1,5 – 2 mill kr. årlig og fordelt dem til lokale søkere. Det meste har gått til vegbelysning og gang- og sykkelstier. Beklagelig er det at kommunene vegger seg for å bevilge til å dekke sin egenandel. For å få utbetalt tilskudd fra oss, må kommunene dekke en egenandel på 40 pst, sier Bye.

FTU støtter foreldrelag som tar opp trafikksikkerhet, det støtter holdningskampanjer som "Beware meg vel" og arbeider generelt for å sette trafikksikkerhet på dagsordenen. FTU var bl.a. engasjert i trafikksikkerhetskonferansen sist høst.

– Saken om vegbelysning på E 18 kom først fra FTU.

FTU delte i fjor ut den første fylkets trafikksikkerhetspris til rutebilsjåfør Ole Vestøl på Bygland. Utvalget satser på å dele ut trafikksikkerhetspris også i år, før det blir nedlagt.



Bilde: Tønnes Kr. Larsen, Aase Bye og Rudolf Veer formanner fylkeskommunen til å satse på trafikksikkerhet.

Knust mot vogntog

En kvinne drept da personbilen kom over i motsatt kjørefelt



Omkom i MC-ulykke

18-åringen Austgøder har lært seg døds-urter på motorveien. Ved 17-tiden lørdag omkom en 32-årig gamle mann Nikolai Nikoila Osto på stedet, etter at motorveien hadde løst seg under en snøstorm.

En kvinne, som så seg på stedet i forbindelse med MC-ulykken på lørdag, har fått på seg tre paragrafer for å ha drept.

SIDE 2



ULYKKES-SØNDAGEN

Fem bragt til sykehus etter to bilulykker

Det tok noen minutter karakteristisk som et under at ingen personer ble drept i de dramatiske bilulykker som søndag ettermiddag. Fem personer ble bragt til sykehus.

Agderposten Epost utført av Agderposten



Omkom i utforkjøring

I år gaute Kai Aaberg sin yestid mistet livet i en voldsom utforkjøring ved Rykene på mandagmorgen 1. påske-

var ingen skadet til den store ulykken på riksvei. Bilen som var av nyere type kjørte utfor veien i en dyp og ned i en dyb ved siden av veien.

SIDE 2



En kvinne, som så seg på stedet i forbindelse med MC-ulykken på lørdag, har fått på seg tre paragrafer for å ha drept.

Hva er vi villig til å gjøre for å unngå **ULYKKER?**

"Knust mot vogntog", "Omkom i MC-ulykke", "Ulykkesøndagen", "Omkom i utforkjøring" – skriker mot oss fra avisenes førstesider.

Statistisk er risikoen for den enkelte for å omkomme i en trafikkulykke liten. I Aust-Agder kjøres det årlig totalt 620 mill kilometer. Med ti dødsulykker i året, får vi en dødsulykke pr. kjørte 62 mill. kilometer. Gjennomsnittlig årlig kjørelengde er 16000 km. En vanlig bilist må dermed kjøre i hele 3875 år før hun eller han vil bli rammet av en dødsulykke. Reduseres årlig kjørelengde til 12000 km, kan vi kjøre hele 5166 år før det smeller med dødelig utgang.

For samfunnet er ulykkene en stor belastning. I Norge skjer det en dødsulykke i trafikken nesten hver dag. Det fins tall for hva en dødsulykke koster samfunnet. Det dreier seg om flere millioner kroner, noen mener 18 millioner. Ulykkene koster dermed samfunnet milliardbeløp. Noen ser på trafikkulykkene som en epidemi. Trafikkulykker krever flere liv i yngre aldersgrupper enn våre mest fryktede sykdommer.

Trafikkulykkene rammer den enkelte og deres familie med nådeløs brutalitet. Trafikkulykkene skjer i våre nære omgivelser. De aller fleste har opplevd en trafikkulykke på nært hold – eller blant venner og slektninger.

Langt over 99 pst av vegtrafikken går trygt og uten problemer. Med dagens trafikk tetthet får vi likevel "ulykker" – noen med tap av menneskeliv. Avisene forteller om dette i dramatiske oppslag. Risikoen for å komme uforstykt opp i en trafikkulykke er liten, men det hender at bilister blir påkjørt i vegkryss, eller det vi frykter aller mest – frontkolliderer med et kjøretøy som er kommet over i feil kjørefelt. Et øyeblikks

uoppmerksomhet er alt som skal til før en bilist er over i feil kjørefelt. Er trafikk tettheten høy, øker risikoen for å treffe et møtende kjøretøy. Er det en tungtransport, kan utfallet bli fatalt.

Avisoppslagene kan gi inntrykk av at ulykkene øker. Heldigvis forteller statistikken at antall ulykker med personskade har vist en synkende tendens de siste årene. Det er god grunn til å tro at vegvesenets satsing på å bygge ut et sikrere vegnett har gitt resultater. Det satses på trafikkopplæring og holdningskampanjer. Politi og biltilsyn arbeider for å bedre adferden i trafikken, og for at fartsgrenser og promillegrenser overholdes. Bilene har fått sikrere kjøreegenskaper og bedre sikkerhetsstyr.

Likevel opplever vi noen få, skremmende ulykker. De aller fleste skyldes at bilførerne gjør en eller annen feil: kjører for fort, er uoppmerksom et øyeblikk, tar sjansen på en forbi kjøring. Mennesker gjør feil. Kan vi gjøre mer for at disse små feilene ikke skal få så dramatiske konsekvenser som når en bil kjører over i feil kjørefelt og kolliderer med en trailer?

Spørsmålet har vi rettet til folk både i og utenfor vegvesenet som til daglig arbeider med trafiksikkerhet.

PRIORITERER IKKE SIKKERHET

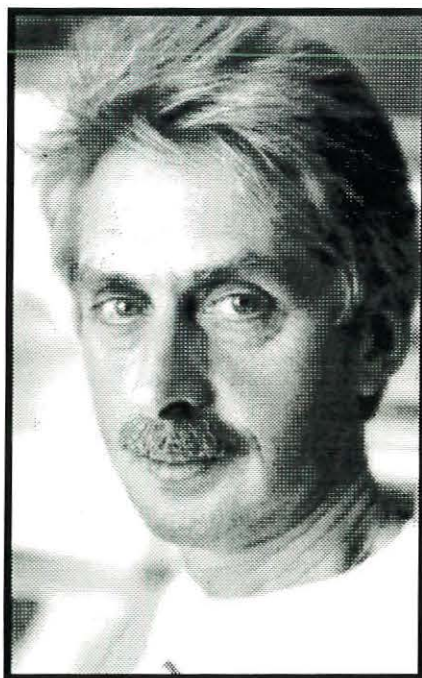
– Prioriterer vi trafiksikkerhet – eller er vi bare opptatt av framkommelighet?

– Nei, vi prioriterer ikke sikkerhet. Når vi bygger veger f.eks. i Setesdal, er det ut fra klare framkommelighetskriterier, selv om vi gjerne sier at vi satser på sikkerhet, sier Svein Harald Søndena, leder for trafiksikkerhetsseksjonen i Det nye Vegvesenets trafikkavdeling.

– Sikkerhet kan kjøpes for penger – men selv om jeg kan legge fram en lang liste med sikkerhetsfremmende tiltak med svært gunstig forhold mellom kostnad og nytte, viser det seg umulig å

finansiere slikt i NVVP. Vegplanene prioriterer ikke sikkerhet.

Konklusjonen er dermed at vi er villig til å leve med en viss trafikkusikkerhet. Vegvesenet har i



– På nye motorveger legger vi kantlinjer som "romlefelt" for å gi bilister en siste sjanse til å våkne opp i det de er i ferd med å kjøre av vegen. Hva med et slikt romlefelt også i midtlinja?

alle år vært mest opptatt av framkommelighet. Vår satsing på sikkerhet går i bølger. Når ulykkestallet går ned, bevilges det mindre penger til å bedre sikkerheten.

De fleste regner vel risikoen ved å kjøre bil som forholdsvis liten – som regel går det jo bra. De som er mest utsatt for vold i samfunnet er unge menn som har nydt alkohol. De samme er også mest utsatt for trafikkulykker. Videre er det en sammenheng mellom ulykker og hastighetsnivå. De som kjører fortest, havner i flest ulykker, på samme måten som de som kjører forsiktig ikke kommer opp i så mange ulykker.

– På nye motorveger legger vi kantlinjer som "romlefelt" for å gi bilister en siste sjanse til å våkne opp i det de er i ferd med å kjøre av vegen. Hva med et slikt romlefelt også i midtlinja?

– Romlefelt har best effekt på motorveg med en bred asaltskulder. Skulle romlefelt ha noen effekt som midtlinje, måtte vi ha en bred midtlinje på omkring halvannen meter. Vi har tidligere arbeidet med fysiske hindringer på spesielt utsatte steder, ved fotgjengeroverganger o.l. for å gi bilførerne følelsen av at her er vegen smal, for å hindre forbikjøring og få hastigheten redusert, uten at vi er kommet fram til noen fullgode løsninger.

– Hvis vi kunne gjøre vegene brede, med et åpent sideterreng der det ville være mulig å kjøre ut uten at det får fatale følger, ville vi lettere kunne komme ut av en kritisk situasjon. Vi kjenner jo de svenske vegskuldrene. Vi bygger hovedvegene for de som kjører langt og fort, det vi kan kalle ekspressbilister. Disse bilistene kan utfolde seg der det er ferdig utbygde motorveger. Så får de heller finne seg i å roe seg litt ned på vanlige veger der andre trafikkgrupper har problemer.

– De enkelte ulykkene angår oss. På den ene siden er vi redd for å få en møtende bil i ansiktet, på den andre siden er det bare frykten for å få bot som får mange til å ta på seg bilbeltet.

– Vil Trafikkavdelingen i Det nye Vegvesenet satse mer på sikkerhet?

– I DnV så jeg for meg at vi kunne gå ut med overvåkning og oppfølging av trafikanter med registrering av kjøreadferd slik at vi kunne ta inn enkeltindivider, gi dem råd og veiledning, plukke

dem ut av trafikken, eller gå ut med generell informasjon. Dette er vanskeligere enn å kontrollere fartsgrense, bilbelte, promille eller lys. Om vi kan få til noe av dette, gjenstår å se.

Mange foretar ulovlige forbikjøringer og bryter fartsgrensene, kjører på gang- og sykkelveg m.m. De gjør det fordi de synes det er "greiere", de gir blaffen, de gjør ting som andre trafikanter ikke er forberedt på. Det er dette som fører til farlige situasjoner. Flere ting spiller inn i de fleste ulykker og det utfallet de får. Mange kjører defensivt og forhindrer at hensynsløse bilførere forårsaker ulykker, mens "galningen" kjører videre og sier fornøyd til seg selv at det gikk jo godt denne gangen også.

Denne innstillingen møter også politiet når de griper inn overfor uforsvarlig kjøring: Det gikk jo greit, det skjedde jo ingen ting.

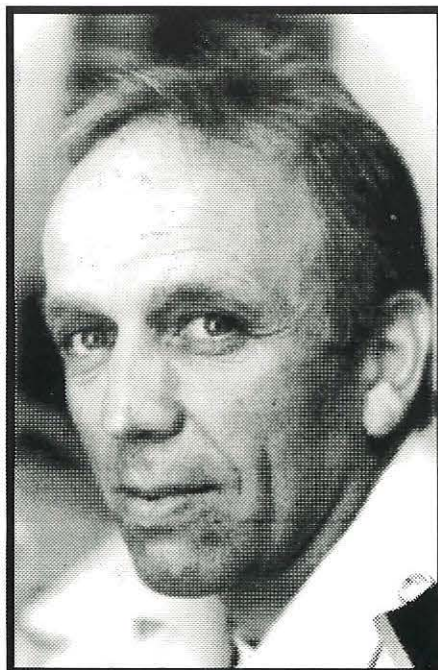
VANSKELIG Å FINNE FELLESTREKK

Politiførstebjent Arne Arnesen er ansvarlig for trafiktjenesten i Arendel politidistrikt:

– De alvorlige ulykkene vi har hatt i første halvår i år har skjedd på forskjellige strekninger med meget god vegstandard. Det er vanskelig å sette fingeren på noen fellestrekk som vi kan rette på ved å intensivere vår kontrollvirksomhet når det gjelder hastighet eller kjøreadferd for øvrig. Ved våre kontroller prioriterer vi hastighet, avstand til forankjørende, bruk av bilbelte og promille.

– Hva sier du til midtlinje med romlekant?

– Det kan kanskje ha en virkning for bilførere som er uoppmerksomme eller dupper av ved ratet. Romlekantene kunne muligens med fordel vært grovere, slik at de hadde gitt et tydeligere signal. Personlig synes jeg det er en nytelse å kjøre i Sverige med de brede vegskuldrene. Det gir flyt i



Skal vi gjøre noe med de alvorlige ulykkene, må vi først finne ut hva som er problemet – og sette inn tiltak på de grupper som er mest utsatt. For å få kunnskap om dette, må det gjennomføres seriøs forskning.

trafikken og det løser problemet med forbikjøring. Svenskene kan dette med å vike unna og slippe andre forbi. Dessverre er ikke våre veger bygd for slik kjøring.

Politiet gjennomfører i 1995 57 radarkontroller. En del fartsøvertredere blir tatt, men politiet registrerer sjelden de helt store hastighetene. Et problem-punkt er 60-sonen ved Cinderella i Gjerstad. Ved kontroller kjører nærmere ti prosent av bilistene for fort, mens det vanlige andre steder er 1-3 pst. Politiet vil følge dette opp med flere kontroller.

– Hva med fotobokser?

– Vi planlegger å sette opp fotobokser i samarbeid med vegvesenet. Fotobokser kan hjelpe til å få ned hastigheten på spesielt ulykkesutsatte steder. I så fall kan vi konsentrere vår kontrollvirksomhet mellom boksene. Prinsipielt er jeg ikke tilhenger av bokser. Det er bedre at kontrollen utføres av mennesker som kan snakke med blistene enn at de får et brev i posten etter ha blitt registrert av en boks.

HOLDNINGENE FORMES

I BARNEÅRENE

Paal Sodefjed – Fylkessekretær for Trygg Trafikk i Aust-Agder.

– Jeg har tro på at vi kan oppnå resultater ved å rette innsatsen mot barn i grunnskolen, 1-4 klasse. Det de får av holdninger her, vil vi se igjen når de blir 18 og 19. Sodefjed har bakgrunn som bussjåfør og kjørelærer, spesielt på motorsykkel og moped.

– Det er for seint å sette inn holdnings-skapende tiltak når de er blitt 18. På skolevegen gjør barna som de har lært på skolen, på fritida gjør de som de har lært av foreldrene.

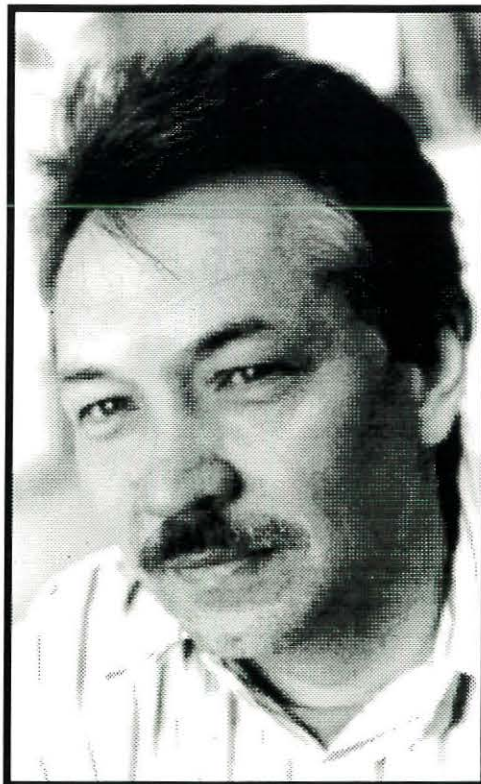
– Hva gjør vi med de ekstreme tilfellene av uvetting kjøring – som kan ende med alvorlige ulykker?

– Også her mener jeg vi har en mulighet de første årene i barneskolen. Det kan være personer med

dårlig selvbilde, spesielt spenningsøkende, eller som gjør ting de egentlig ikke ønsker for å få oppmerksomhet eller sosial status i sin gruppe. Vi vet jo at barn kan gjøre de mest hårreisende ting for få oppmerksomhet fra foreldrene.

Vi forelegger tanken om utvidet midtlinje med romlekant også for Sodefjed.

– Det er sannsynligvis en god idé. Redningsfolkene i Falken snakker om linedansere – de som kjører i midten av veggen og rett som det er havner på feil side. Falken henter stadig slike kjøretøyer. Ofte får de bare noen bulker. Vi har jo doble midtlinjer der det er spesielt farlig å kjøre forbi. Det arbeides også med elektroniske varslere som sier fra når du er for nær et annet kjøretøy, for nær vegkanten eller midten.



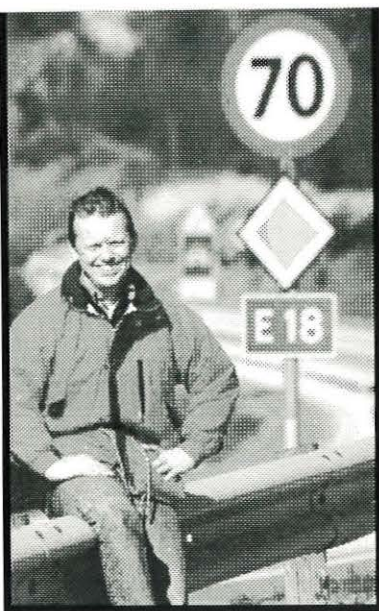
Folk som stadig bulker, bør ta sin kjøring opp til vurdering. Kanskje ville det være fornuftig å få sjekket synet.

Vegbyggerne er for øvrig opptatt av vegens optiske linjer, at det skal være lett å se hvor veggen fortsetter i terrenget, hvor det er avkjørsel, svinger osv.

Skal vi gjøre noe med de alvorlige ulykkene, må vi først finne ut hva som er problemet – og sette inn tiltak på de grupper som er mest utsatt. For å få kunnskap om dette, må det gjennomføres seriøs forskning.

– Noen av oss er ulykkesfugler – vi kommer alltid opp i noe. Hvorfor er vi det? Slike utpregede ulykkesfugler bør kanskje ikke kjøre bil. Noen tror på skjebnen – du kan komme opp i ulykker du ikke har noen mulighet til å gjøre noe med. Du var bare på feil

sted til feil tid. Du føler det som om du blir rammet av en naturkatastrofe. Spørsmålet er om vi ikke kunne unngå mange av disse ulykkene ved å sette inn holdningsgivende tiltak. I forhold til det vi bruker på å bygge ut veier, bruker vi forsvinnende beløp på informasjon om trafikk og sikkerhet, sier Sodefjed.



Det ser nå ut til å ligge godt til rette for at den nye utbyggingsavdelingen i Statens vegvesen Aust-Agder kan oppfylle sitt mål om godkjent trase for hele E 18 gjennom østre del av fylket løpet av året, sier den nye utbyggingssjefen, Finn Ole Jørgensen.

Det er tre aktuelle prosjekter: Brokelandsheia – Akland, Rømyr – Haslestad og Haslestad – Stølen.

For Brokelandsheia – Akland er arbeidet i full gang med kommunedelplan. Det er i grove trekk enighet mellom vegvesenet, kommunen, fylkeskommunen og fylkesmannen om trasevalg. Det skal nå gjøres en del miljøregistreringer.

– Jeg kan ikke se at det er store problemer her, og regner med at vi kan ha en godkjent trase i løpet av høsten, sier Jørgensen.

Når det gjelder Rømyr – Haslestad, har vi hatt møte med Tvedestrand kommune og fylkesmannen. Det er enighet om å følge traseen som går fram av kommuneplanen og Vegvesenet har forlatt sitt tidligere trasevalg, som inneholdt en del konflikter.

Vi regner dermed å være klar til å gå rett på på reguleringsplan, sier Jørgensen.

– For Haslestad – Stølen er vi kommet langt med kommunedelplanen som er ute til offentlig gjennomsyn. Uttalefristen er utløpt. Vegvesenet har anbefalt et alternativ bak Brekka og 300 m øst for Longum – med kryssing av nåværende E 18 ved Holtebekk.

I forbindelse med politisk behandling har vegvesenet merket seg at det fortsatt er interesse for alternativet

1,5 milliarder for motorveg gjennom hele Aust-Agder innen år 2010

som krysser Molandsvann. Dette er korteste og billigste løsning.

Dersom kommunen går inn for dette, er det mulig fylkesmannen vil gjøre innsigelse – slik at saken må avgjøres av departementet. Dette kan i verste fall gi en utsettelse på to år.

Det er kommet inn en del uttalelser til planen, som skal behandles av kommunen etter ferien.

Vest for Arendal har vi Rannekleiv Temse – og et stort prosjekt Grimstad – Vest-Agder grense ved Dyreparken.

Her har vi hatt innledende møter med Grimstad, Lillesand og Kristiansand kommune. Et så stort prosjekt krever en spesiell behandling. Miljøverndepartementet skal avgjøre om det må utarbeides omfattende konsekvensutredninger.

– Her håper vi å ha avklart trasevalg innen 1998–99, tidsnok til bevilgninger for vegplanperioden 2002 – 2005.

Utbygging av E 18 til motorvegstandard gjennom hele Aust-Agder vil koste 1,5 milliarder, fordelt med halvparten øst for Arendal og halvparten vest for Arendal.

Det største prosjektet er Grimstad – Lillesand med 750 mill. Dette kan bli drevet som et kontinuerlig prosjekt eller etappevis med byggestart enten i Øygardsdalen eller ved Nørholm.

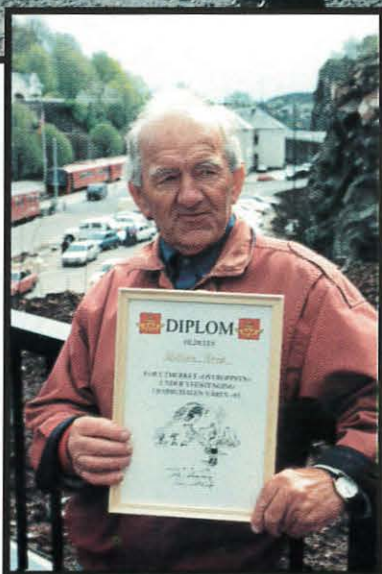
Rannekleiv – Temse er kommet til reguleringsplan som er ute til offentlig ettersyn i Arendal og som snart er klar til det samme i Grimstad, om ikke noen presseomtalte salamanderdammer forhindrer det.

Utbyggingsavdelingen har etablert en egen prosjektorganisasjon for Rannekleiv – Temse med Harald Tobiassen som leder.

Det er også etablert en prosjektgruppe for E 18 under ledelse av Ola Olsbu. Denne skal styre de store prosjektene, avklare trasevalg og også bistå kommunene på reguleringsplannivå. Den skal trekke på ressurser innenfor flere fagområder innen vegvesenet når det er nødvendig. Det søkes nå om to nye ingeniører til Prosjekt E 18.

Vegvesenet har satt seg som mål å ha fullført motorvegen gjennom hele fylket innen år 2010. Om dette kan gjennomføres, avhenger av hvilken prioritering strekningen får i forhold til andre deler av E 18. Det vil kreve en investering på ca. 470 mill. kr. pr. år i hver fireårsperiode. Dette er en tredobling i forhold til inneværende periode.





William Rose
fikk diplom
og takk for
sin innsats
som
"vaktmester"
for anlegget.

Vel blåst!

Arendals ordfører, Einar Livolden, klippet snora og erklærte Blødekjærtunnelen for åpnet, fagmessig assistert av vegdirektør Olav Søfteland og vegsjef Harald Gjerstad. Det var vegåpning i god,

gammel stil, med hommu-sikk og drillpiker. Ordfører, vegdirektør og vegsjef kjørte først gjennom tunnelen, som passasjerer i Arvid Vindholmens elegante Buick 1930, veteranbilen som nå har



fraktet fornemme gjester ved tre vegåpninger. Deretter fulgte to busser med inviterte gjester og ansatte i vegvesenet. Først da disse hadde kjørt to ganger gjennom tunnelen, og var på veg til lunsj i Arendal rådhus, ble Arendals nye øst-vest-forbindelse åpnet for allminnelig trafikk.



Hansebakken bru ferdig støpt.

19 juni, den første fine sommerkvelden, samlet betongleder Åvald Bakken og betongopp-synsman Tor Bjørklund sine tropper i Barbudalen: Etter flere uker med forskaling og binding av armeringsjern var det klart for støyping av Hansebakken bru, som bygges i egen regi av bruavdelingen.

Bruavdelingen stilte med sin fulle styrke, 11 mann, samt et par sommerhjelper som hadde som oppgave å dirigere trafikken. Første sement gikk i forskalingen kl. 15 – de første 50 kubikkmeter kunne sprøytes opp fra jernbaneperrongen. Resten måtte tas fra bil på vegen – etter en liten pause mens den verste ettermiddagstrafikken gikk unna.

Hansebakken gang- og syk-

kelbru er et spesielt byggverk med sine svungne og slanke linjer og en stigning på opp til 12 prosent. Det har vært en jobb der snekkerne virkelig har fått utfolde sine evner!

Til arbeidet ble det brukt en ny type sement fra Norcem. Det viste seg at den la seg pent til rette i den bratte stigningen.

– Hele jobben gikk greit. Vi måtte ta hensyn til trafikken og dirigere den i ett kjørefelt. Men det bød ikke på større problemer, sier Bjørklund.

– Brustøping er en spesiell jobb. Snekkerne har jobbet lenge med formen. Så fylles sementen i løpet av en hektisk lang arbeidsøkt. Deretter blir alt det fine snekkerarbeidet revet, og støpen står igjen, forhåpentligvis

både sterk og pen.

Forskalingen ble støttet opp av innleide stillas til ukepris. Det var derfor penger å spare på å få brua ferdig og forskalingene revet før ferien. Dette kunne gjøres etter at vajerne som holder bruas vekt var spent opp et par dager etter støpingen.

– Brua blir ikke åpnet før i august etter at rekkverk er montert, sier Bjørklund, som fulgte støpearbeidet til kl. 2 på natta, da siste betongklatt var på plass og ferdig pusset.

Totalt gikk det med 114 kbm betong. Arbeidet gikk i høyt tempo. Sementen ble trukket av og pusset for hånd etter hvert. Brua skal ikke ha asfalt, så det var om å gjøre å få pussen fin med en gang.



– Det er en stri jobb å ligge på kne og pusse i 6–8 timer, sier Bjørklund. Roar Igland og Gudmund Jansen hadde den jobben. Formennene Ole Johnny Heiland og Gudmund Jansen ledet arbeidet.

Som kjent ble brua bygd i egen regi etter at den først ble lyst ut på anbud. Ingen av entreprenørene var i stand til å gjøre jobben ferdig til åpningen av Arendal øst-vest i mai. Når regnskapet nå kan gjøres opp, viser det at vegvesenet har gjort jobben ca. 500.000 kr. billigere enn om den hadde vært gjort på anbud. Hele brua kommer på 2,5 mill kr., inkl. utgifter til planlegging, grunnboring m.m., mens laveste anbud på kun bygging var på to millioner.



Lærling avla fagprøve – og besto

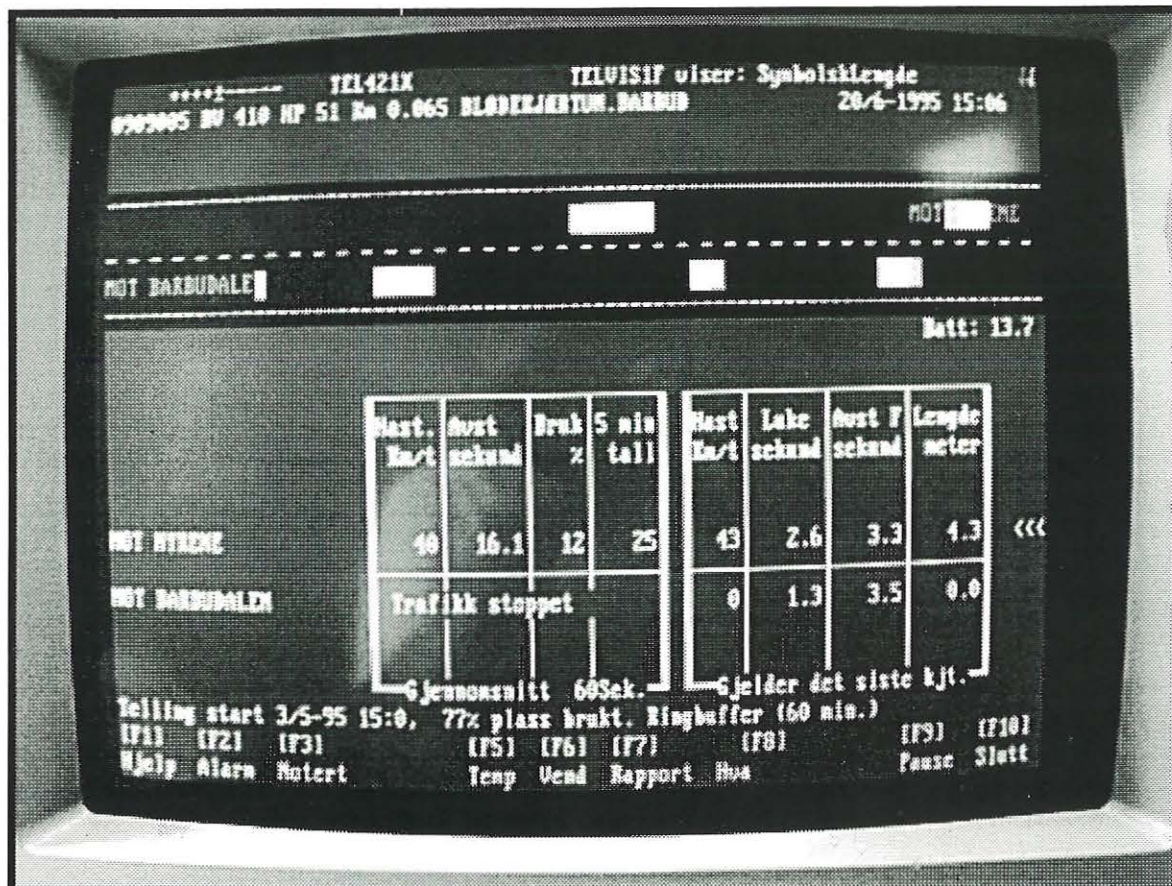
Bruavdelingen har i en periode hatt to lærlinger i forskaling. Begge, Roar Igland, 26 år og Gjerulf Otto Noddeland, 20, var med på støpingen av Hansebakken gang- og sykkelbru. Igland hadde nylig avlagt fagprøve på en seksjon av brua, og bestått med glans, mens Noddeland regner med å være klar til å gå opp til fagprøven til høsten.

– Jeg er veldig godt fornøyd med lærlingetida i vegvesenet, sier Igland, som har vært med på varierte arbeidsoppgaver, gang- og sykkelvegen ved Longum, bygging av støyskjermer, arbeider ved Blakstad bru, og nå til sist Hansebakken bru. Jeg har fått god opplæring, men håper at jeg samtidig har gjort nytte for meg.

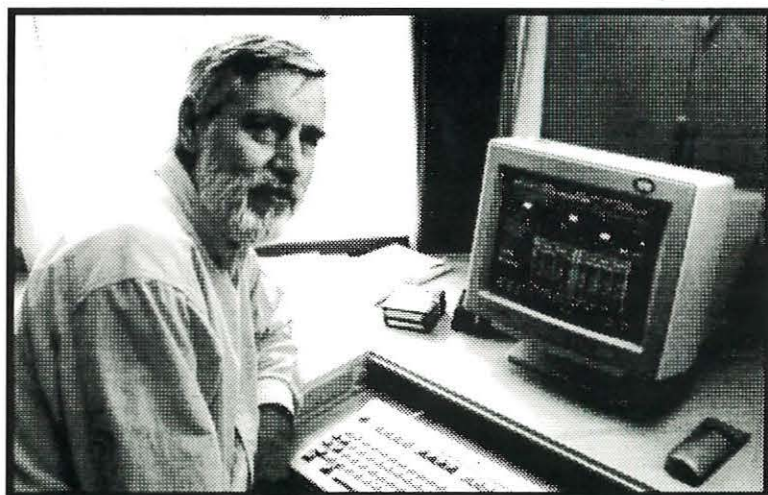
– Hvilke framtidsplaner har du nå?

– Jeg er ferdig med utdannelsen. Får jeg muligheten til det, vil jeg gjerne bli i vegvesenet.

Noddeland har ennå noen måneder av læretida igjen. Også han trives som lærling i vegvesenet. Han har arbeidet ved Songedumpa og i Tvedestrand. Nå er han spent på fagprøven til høsten. Deretter blir det militærtjeneste og så videre utdannelse før han er klar for arbeidslivet igjen.



Stor trafikk i Blødekjærtunnelen



Avdelingsingeniør Arne Dalsøren overvåker trafikken i tunnelen fra dataskjermen på vegkontoret.

Arendals nye øst-vest-forbindelse, Blødekjærtunnelen, er blitt godt mottatt av trafikantene. Trafikken telles automatisk og tellingene viser at den til dels overgår det som var ventet. I uke 24, en normal uke uten spesielle fridager, var gjennomsnittlig døgntrafikk fra mandag til fredag hele 14758 kjøretøyer i retning Myrene - Barbudalen, mot 11091 i gjennomsnitt i motsatt retning.

På vanlige ukedager er trafikken forholdsvis jevn, med en topp på fredager. Lørdag var trafikken nede på litt over 11000 mot Barbudalen og snaut 8000 mot Myrene - og søndag tar folk det enda mer med ro - da er det bare 8800 som kjører fra vest til øst og 5600 som kjørte de andre vegen.

FØLGER UTVIKLINGEN

Trafikkutviklingen følges nøye av Statens vegvesen. I de siste dagene har det også vært manuelle trafikktegninger på ulike steder av vegnettet i arendalsdistriktet for å se hvilke virkninger den nye øst-vest-forbindelsen har for det totale tra-

fikkbildet. Det har også vært gjennomført en større intervjuundersøkelse der bilister har svart på spørsmål om hvor de kommer fra, hvor de skal og hvordan de har tenkt å komme seg dit.

Avdelingsingeniør Arne Dalsøren i trafikkavklingsseksjonen i DnV kan følge trafikken på skjermen på sin pc på vegkontoret. Kjøretøyene presenteres som en gul blokk som glir over skjermen. Dersom hastigheten overstiger 60 kmt skifter fargen til rødt. Skjermbildet viser også kjøretøyets størrelse og hastighet. Mellom kl 15,30 og 16 synker hastigheten og skjermen forteller rett som det er at trafikken fra Myrene til Barbudalen er stoppet opp. Trafikken motsatt veg går stort sett uten problemer.

I rushtrafikken mellom kl. 15 og 16 passerte det i uke 24 mellom 1500 og 1600 biler i retning Barbu. Dette betyr at det passerer 25 biler i minuttet, eller en bil annethvert sekund! Morgentrafikken byr ikke på noen problemer med en timetrafikk fra kl. 7-9 på ca. 900 kjøretøyer. I rushtida på ettermiddagen gikk det ca. 1200 biler i retning Myrene, som tunnelen altså sluker unna uten spesielle problemer.

SMÅ HINDRINGER GIR STANS

– Er det slik at tunnelens kapasitet allerede er sprengt i den sterkeste trafikerte timen, Dalsøren?

– Trafikken er nok i overkant av det vi hadde ventet, og vi har fått en del klager fra trafikanter som er misfornøyd med at trafikken noen ganger stopper opp og de må vente litt. Men vi tror at det vil gå glattere når folk blir vant til å bruke tunnelen og utnytter kapasiteten. Folk er ikke flinke nok til å utnytte rundkjøringen som to felt og de er heller ikke flinke til å glidelåskjøre ved påkjørslene i Blødekjær. Mange stopper opp og blinker seg ut over den heltrukne eller den stiplede linjen, mens de bare skal kjøre fram til det ikke lenger er noen linje og gli inn i samme hastighet som den øvrige trafikken.

Vi tror også at forskalingen ved Hansebakken bru har redusert kjørehastigheten. Når trafikken er så stor, skal det små hindringer til før de forplanter seg bakover og det blir full stopp og litt ventetid.

AVVENTER UTVIKLINGEN

– Er det aktuelt med tiltak for at trafikken skal bli bedre i rushtida?

– Vi har allerede fått lysregulert fotgjengerfelt fra Rutebilstasjonen til bensinstasjonen på Sanden. Videre vil vi stenge øverste del av Østregate og lede trafikken ut Munkegata og opp Vestregate. Dette håper vi skal bedre situasjonen noe. Vi vil avvente utviklingen før vi vurderer andre tiltak. Situasjonen blir noe forandret når vi får parkeringshuset på Gassverktomta med innkjøring fra den gamle tunnelen i Barbu.

I ferietida regner vi med å slippe den spesielle trafikktoppen på ettermiddagen, men til gjengjeld får vi en del tilreisende bilister som ikke vet hvor de skal og av den grunn kan hindre trafikkavviklingen i tunnelen.

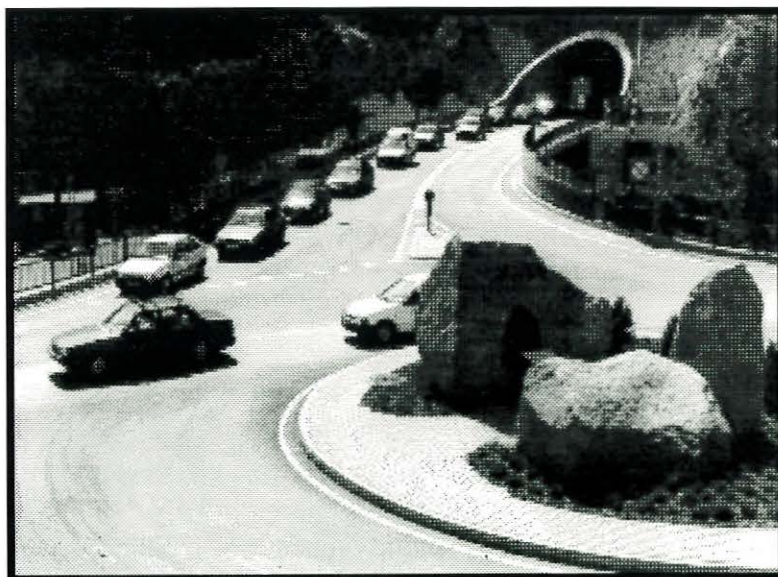
ENDRET TRAFIKKBILDE

Tunnelen er med dette blitt en av distriktets mest trafikerte veger, muligens bare slått av Gårdalen mot vest, med 14000 kjøretøyer i døgnet.

Tallene fra tellingene de siste dagene av trafikken andre steder i distriktet er ennå så ferske at Dalsøren ikke har rukket å analysere dem nærmere. De viser imidlertid at trafikken i Dauholla mot Barbu er redusert fra 4000 til 500 i døgnet. I retning sentrum er det en liten reduksjon. Fra jernbanen til Barbu er trafikken fordoblet fra 3500 til 7000. I motsatt retning har den økt med ca. 15 pst. Det ser også ut til å være en liten økning på Gjerløvs vei, forbi Barbu kirke. Etter at Dydens vei ble stengt, har trafikken i Kloppenebakken sunket fra 6500 til 1500. På Dydens veg var det tidligere en trafikk på 4500. Vesterveien ut av byen har fått en reduksjon fra 6500 til under 4000, mens trafikken i retning sentrum er redusert fra ca. 6000 til 5000. De nye tellingene er sammenliknet med tellinger som ble foretatt like før tunnelen ble åpnet – og tidligere tellinger.

– Vi holder situasjonen under konstant oppsikt og vil vurdere tiltak dersom det viser seg å være nødvendig, sier Dalsøren. I det store og hele fungerer tunnelen utmerket, og den blir flittig brukt, konkluderer han.

Det er ikke så få som bryter fartsgrensen i tunnelen. Det ser vi fort når vi følger trafikken på data-skjermen noen minutter. Enkelte kjører opp til 80 kmt eller mer, viser Dalsørens dataskjerm.



I rushtida mellom kl. 15 og kl. 16 blir det ofte kødannelse og trafikken stopper helt opp i Barbudalen..



Skåre bru i Vegusdal etter sprengingen 11. april 1940.



Kamp om vegforbindelsene fra første krigsdag

Av Kristen Taraldsen

Forsøker en å lete i den foreliggende krigslitteraturen, vil en raskt oppdage at det ikke fins særlig mye om Statens vegvesen i Aust-Agder under krigen. Det skyldes formodentlig at vegvesenet befant seg i en uhyre vanskelig stilling under den tyske okkupasjonen. Den kan vel best sammenliknes med den rollen som politiet måtte spille – mellom bar-ken og veden. På den ene siden måtte ledelsen foreta avveininger om i størst mulig grad å opprettholde de norske transportbehov på vegene. Samtidig måtte en ikke framstå som altfor villige lakeier overfor de krav som de tyske styresmaktene satte fram. Denne holdningen stilte store krav til hårfin balanse-kunst.

Vegvesenet ble berørt på forskjellige måter allerede umiddelbart etter det tyske overfallet på Norge 9. april 1940. Under selve felttoget foretok de norske styrkene enkelte brusprengninger for å sinke den tyske frammarsjen. Dette gjaldt blant annet Skåre bru i Vegusdal, som ble sprengt 11. april klokka 14.30 med 125 kg. dynamitt. Sprengningen ble foretatt av kaptein Kristian Sundby. Han hadde bevoktet Kjevik flyplass med en mindre avdeling, men måtte trekke seg tilbake.

Brua ble slått tvert av, slik at den ble hengende på skrå i brumastene. Luftsjokket var så kraftig at vindusrutene klirret i hele Vågsdalen, 5–6 km. borte. Denne brusprengningen fikk for øvrig en noe utilsiktet virkning. Den stanset ikke bare tyskerne. Enkelte norske soldater fra kystområdene som skulle møte på Evjemoen, fikk store vanskeligheter med å passere brustedet.

På grunn av sterkt press fra de tyske avdelingene måtte de norske styrkene av Agder infanteriregiment nr. 7 (IR 7) som hadde samlet seg på

Evjemoen, trekke seg tilbake oppover i Setesdal. Den militære ledelsen gav ordre til vegvesenets folk om å slå opp den vinterstengte vegen mellom Hovden og Haukeligrend, slik at de norske styrkene kunne få fram proviant og levnetsmidler. Dette var en særdeles viktig oppgave, etter at de militære lagerbeholdningene på Evjemoen var blitt tatt av tyskerne.

Trass i de ekstraordinært store snømengdene som lå langs fjellovergangen, klarte brøytemannskapene å få etablert vegforbindelsen mellom Aust-Agder og Telemark. Store leveranser av mel ble foretatt med lastebiler fra blant annet Skien. I kjelleren på Kyrvestads pensjonat i Valle ble det opprettet et militært feltbakeri, som forsynte de norske soldatene med brød.

15. april kapitulerte de norske styrkene i Setesdal – uten at det var avfyrt et eneste skudd mot den inntrengende fienden. Kapitulasjonen var et av de sørgeligste kapitler i norsk krigshistorie. 2.000 mann overgav seg så å si uten sverdslag.

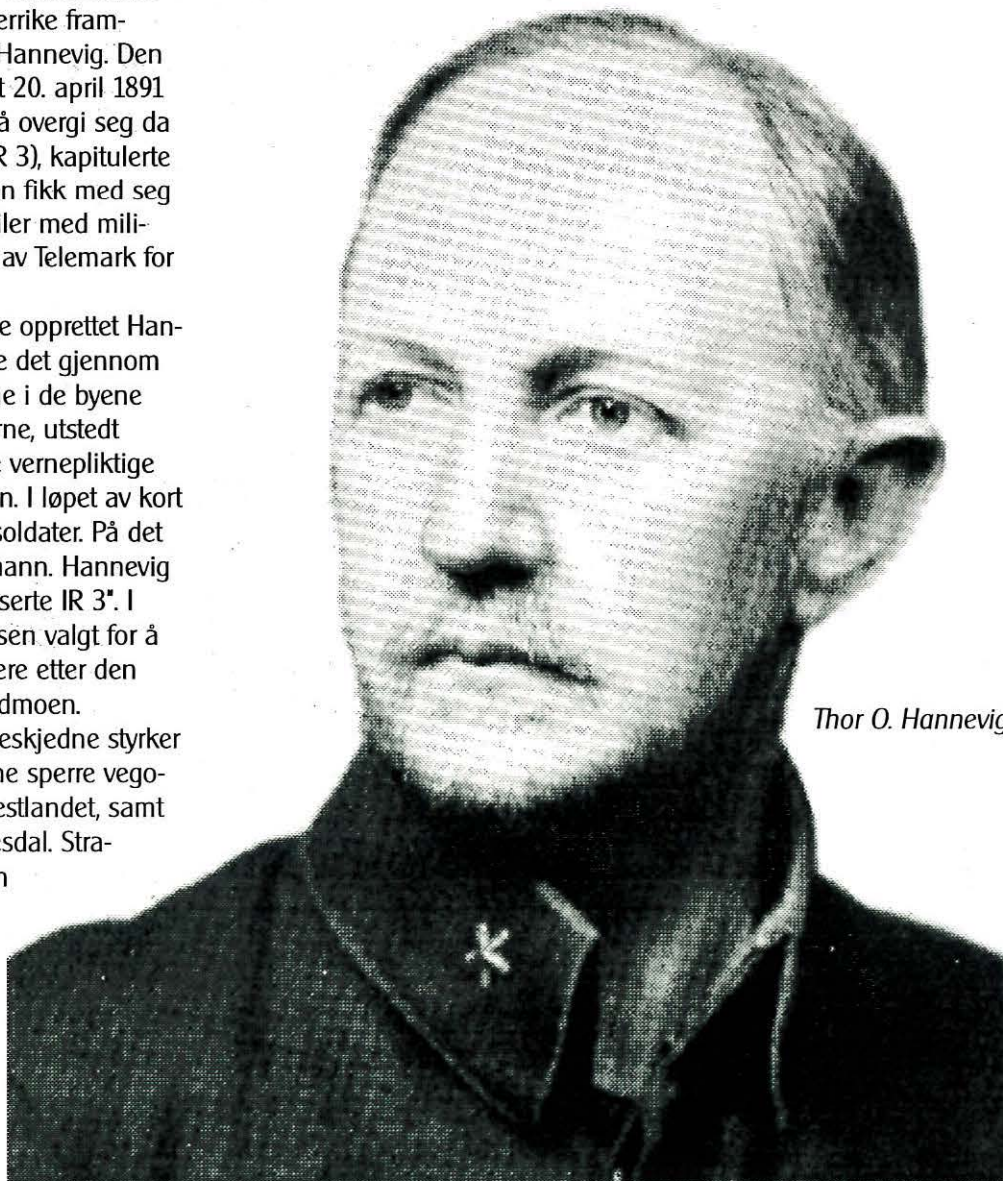
Skipsrederen fra Arendal

Et lysende eksempel på at ikke all motstandsvilje var knekt under tyskernes seierrike frammarsj, var sekondløytnant Thor O. Hannevig. Den befalsutdannede skipsrederen, født 20. april 1891 på Langsæ gård i Arendal, nektet å overgi seg da Telemark infanteriregiment nr. 3 (IR 3), kapitulerte på Heistadmoen 13. april 1940. Han fikk med seg noen frivillige, stjal fire-fem lastebiler med militært utstyr, og kjørte opp til hjertet av Telemark for å fortsette kampen mot tyskerne.

I ungdomslokalet "Vinjar" i Vinje opprettet Hannevig sitt hovedkvarter. 15. april ble det gjennom alle lensmennene og politimestrene i de byene som ennå ikke var besatt av tyskerne, utstedt alminnelig mobiliseringsordre. Alle vernepliktige fikk ordre om å møte i Vinjesvingen. I løpet av kort tid strømmet det på med frivillige soldater. På det høyeste talte avdelingen vel 300 mann. Hannevig kalte sin avdeling for "det reorganiserte IR 3". I følge Hannevig ble denne betegnelsen valgt for å gjenopprette telemarksoldatenes ære etter den vanærende overgivelsen på Heistadmoen.

I Vinje lå Hannevig med sine beskjedne styrker strategisk til, i og med at han kunne sperre vegovergangen mellom Østlandet og Vestlandet, samt stanse tyskerne som kom opp Setesdal. Strategien som ble valgt var enkel. Den gikk ut på å holde de to hovedvegene oppe, slik at engelskmennene ville ha passeringmuligheter over fjellet. Hannevig trodde at engelskmennene ville komme den norske styrken til unnsetning. Over radiostasjonen ble det til og med sendt et

Sørlandsposten har bedt Kristen Taraldsen om å skrive om vegvesenet under krigen. Taraldsen er journalist og forfatter med krigshistorie som spesialfelt. Han har skrevet bøkene "Da Krigen kom til Lillesand", om den første krigsepisoden i Norge, "Med livet som innsats", om Milorg i Arendal og Aust-Agder og "Frihetens flamme", storverket om major Laudals militærorganisasjon i begynnelsen av krigen. Han arbeider nå med en bok med utgangspunkt i kamphandlingene i Vinje-svingen i 1940. Denne artikkelen er delvis basert på stoff som vil komme i boka.



Thor O. Hannevig

telegram til England med en inntrengende henstilling om hjelp.

Hitlers elitesoldater

Den sammenraskede styrken i Vinje hadde i utgangspunktet lite å stille opp med mot Hitlers toptrente elitesoldater. Men det Hannevig manglet av militær kampkraft, tok han igjen i form av effektive forsvarstiltak. Han beordret iverksatt forberedelser til en lang rekke sprengningsaksjoner av strategisk viktige punkter for å demme opp for den tyske framrykningen i størst mulig utstrekning. "Dynamittkrigen" ble denne delen av forsvarskrigen i Vest-Telemark senere benevnt som. Eksempelvis ble ikke mindre enn 20 tonn dynamitt rekvirert fra Søftestad gruver.

I Setesdal sprengte Hannevigs folk en del bruer i håp om å stanse de tyske troppeavdelingene som rykket nådeløst fram gjennom dalføret. En sprengningspatrolje ledet av sersjant Erik Lie fra Notodden, sprengte Byklestigen og den usedvanlig vakre Berdalsbrua. Den var bygd over selve fossen. Av turistene ble den grasiøse gråsteinsbrua betraktet nærmest som et kunstverk. Det ble antatt at disse sprengningene var så effektive at de ville stanse tyskerne i 14 dager. Det tok de tyske soldatene noen få timer å forsere skadestedene ved hjelp av midlertidige utbedringer!

Deler av befolkningen i Telemark og Aust-Agder ble sterkt involvert i det som skjedde i Vinje. I Arendal ble det allerede 13. april 1940 opprettet en hjelpegruppe for å understøtte Hannevigs tropper med sanitetsmateriell, dynamitt og bensin. Gruppen ble ledet av lærer Hakon Guttormsen ved Barbu skole, hovedrevisor Hans Petter Pettersen i Arendal kommune og politisekretær Wilhelm Tvedt-Gundersen ved Arendal politikammer. Krigshistorikerne er i dag enige om at dette var den første organiserte motstandsgruppen som ble etablert i Norge (sammen med en tilsvarende i Porsgrunn/Skien).

"Arendalgruppen" fikk dessuten anmodning om å skaffe 600 mann. Biler med materiell ble sendt opp til Vinje. Dr. Arne Gregertsen fikk samlet inn en god del sanitetsmateriell som former Oscar Olsen, formann i Arendal Faglige Samorganisasjon, transporterte opp. Wilhelm Tvedt-Gundersen forsøkte å få fram et parti med dynamitt, men bilen kjørte uheldigvis i grøfta. Et forsøk på å skaffe bensin viste seg umulig. Tyskerne hadde på dette tidspunkt besatt Arendal, slik at alle bestellinger på å få tak i drivstoff var nytteløse.

Satte seg i respekt

Hannevigs styrker sloss tappert fram til 7. mai 1940. De var innblandet i seks forskjellige trefninger. Den største foregikk i Liosvingen mellom 3. og 4. mai 1940. De norske soldatene bet godt ifra seg.



Bilsakkyndig Arne Bjørge.

Fra første stund satte de seg i respekt hos de tyske elitesoldatene. Tyskerne trodde faktisk at de hadde helt norsk regiment foran seg! Noen velmenende menn i Vinje, deriblant soknepresten, tok initiativet til å oppta forhandlinger med sjefen for det tyske regimentet for å unngå rasering av det lille bygdesamfunnet. Det ble oppnådd akseptable vilkår.

Neste dag satte imidlertid den tyske regiments-sjefen, oberst Gihl, seg bestemt imot å oppfylle betingelsene i den inngåtte avtalen. (Årsaken var at sjefen for de tyske Wehrmacht-styrkene i Norge, general Nikolaus von Falkenhorst, nektet å akseptere betingelsene. Han forlangte enten fullstendig kapitulasjon av de norske styrkene eller fullstendig tilintetgjørelse).

Sekondløytnant Thor O. Hannevig nektet for andre gang å kapitulere. I stedet valgte han å oppløse den siste rest av sin kjempende avdeling. Det skjedde 7. mai 1940 ved Edland Meieri. Det tidligere "regimentet" var på dette tidspunkt skrumpet inn til 25 mann. Denne sammenraskede styrken var for øvrig den siste kjempende militæravdelingen i Sør-Norge, etter at Hegra festning i Nord-Trøndelag hadde overgitt seg 5. mai 1940.

Etter at kamphandlingene opphørte i Aust-Agder, gjaldt det selvsagt å få det sivile apparatet raskt på fote igjen. Gjenoppbyggingsarbeidet kom raskt igang. For vegvesenet ble hovedoppgaven å få reparert de ødelagte bruene, samt å få satt i

stand vegnettet som var blitt hardt belastet under felttoget.

I en offisiell oversikt over sprengte vegbruer i 1940, står Aust-Agder oppført med tre. Overslag for gjenoppbygging er oppgitt til 82.000 kroner.

Men kampen fortsatte

Utover sommeren 1940 reiste det seg en massiv motstandsvilje i det norske folk, særlig i forbindelse med tyskernes skjendige forsøk på å avsette Kongen og Stortinget. Heldigvis fantes det folk som var villig til å fortsette kampen mot den forhatte okkupasjonsmakten – men nå under jorda. Allerede tidlig ble vegetaten i Aust-Agder dratt inn i den hemmelige virksomheten. Det skjedde først og fremst gjennom bilsakkyndig/flygerløytnant Arne Bjørge, som høsten 1940 ble tilknyttet den militære etterretningsavdelingen XU.

Avdelingen ble underlagt Kampgruppe 3, ledet av major Arne Laudal i Kristiansand. Distriktet bestod av begge Agderfylkene og Rogaland. Sommeren 1942 regnet major Laudal med at han hadde om lag 5.000 mann i rekkene. Arendalsavsnittet, som utgjorde Avsnitt 1, kunne mobilisere 2.000 mann. Gruppene i Aust-Agder hadde lite med våpen. Ammunisjon var det derimot rikelig av, etter at det ble foretatt et raid mot et militært lager i Tveit.

Bilsakkyndig Bjørge, som hadde sitt kontor i Fløystads hus ved Teaterplassen på Tyholmen, knyttet til seg sekretær Nils Watne i Transportutvalget som medarbeider. Disse to utgjorde hovedkjerne i det effektive etterretningsapparatet som ble etablert i Arendal.

Tiltro til politiet

Bjørge opprettet forbindelse med militærorganisasjonen (Milorg) i Arendal, som ble ledet av løytnant/politifullmektig Thore I. Tau ved Arendal politikammer. Bjørge fikk ellers god hjelp av politifullmektigene Kaare Jenssen og Nils Onsrud. Selv om tyskerne generelt viste stor skepsis til norske offentlige etater, hadde de merkelig nok stor tiltro til det norske politiet.

I etterretningssammenheng ble derfor politifolkene særdeles verdifulle, ettersom de fikk kjennskap til en mengde ting innen de tyske rekkene som var av stor verdi for etterretningen. De innsamlede informasjonene ble sendt til etterretningskontoret i Forsvarets overkommando i London via Oslo og Stockholm.

Sommeren og høsten 1942 heråsket det innen Milorg store forventninger om en alliert landgang på Sørlandet. I oktober foretok bilsakkyndig Arne Bjørge, sekretær Nils Watne og politifullmektig

Kaare Jenssen en spiontur til Mykland. Formålet var å finne velegnede steder for mottak av allierte fallskjermtropper. De plukket ut to brukbare plasser – et innenfor Belland og et i nærheten av Himmelsyna.

Den forventede invasjonen i 1942 uteble. I stedet kom det tyske sikkerhetspolitiet. Rett før jul ble major Arne Laudal arrestert. I løpet av noen måneder ble hele organisasjonen rullet fullstendig opp. Bilsakkyndig Arne Bjørge ble arrestert 31. desember 1942, mens sekre

På dødens venteværelse

Etter oppholdet i denne "fryktens høyborg", ble de endt til Grini sammen med en lang rekke andre arrestanter i Laudals organisasjon. Arne Bjørge ble plassert på "Fallsojermen" – eller dødens venteværelse – som den uoffisielt ble benevnt som.

I den tyske SS- og Polizeigericht Nord i Oslo 14. april 1944, ble bilsakkyndig Bjørge dømt til døden. Et brev han skrev til en venn mens han satt på "Fallsojermen", er karakteristisk for det noble sinnelag og den uredde holdningen han viste til siste slutt. Her heter det:

"Jeg er beredt til å dø. Mitt bestikk er i orden, og det samme gjelder mine fem kamerater her oppe. Vi faller som soldater for Konge og vårt land, og vi vet og føler at Gud er med oss. Derfor er vi rolige. Hils mine kjære og alle vennene. Hils Norge fra oss".

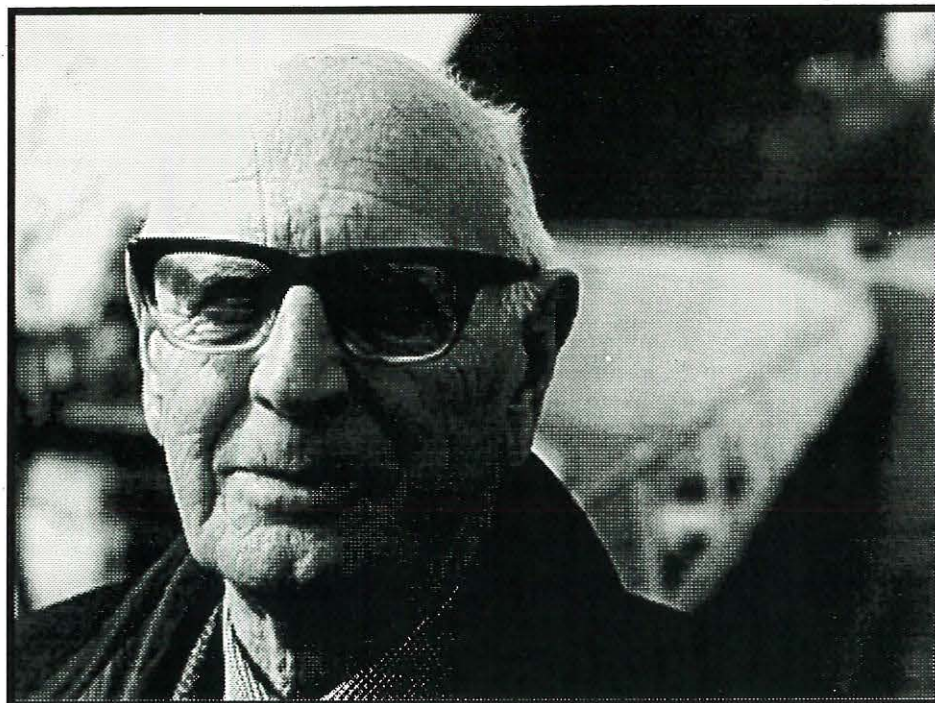
Arne Bjørge ble skutt sammen med fem andre ledende motstandsmenn fra Sørlandet på Trandum 9. mai 1944. Det var major Arne Laudal, Oddernes, bokholder Torleif Tellefsen, Grimstad, redaktør Olav Dyvik, Grimstad, lærer Aanen Tveit, Veste Moland og disponent Knut Bø, Bygland. De døde som menn.

Nils Watne ble sendt til den fryktede dødsleiren Natzweiler utenfor Strasbourg i Frankrike, hvor han ble tvunget til å arbeide i steinbruddet – "de grå steiners helvete". Mer død enn levende ble han reddet av "De hvite bussene" til greve Folke Bernadotte i 1945. Det skjedde i oppsamlingsleiren Neuengamme ut for Hamburg.

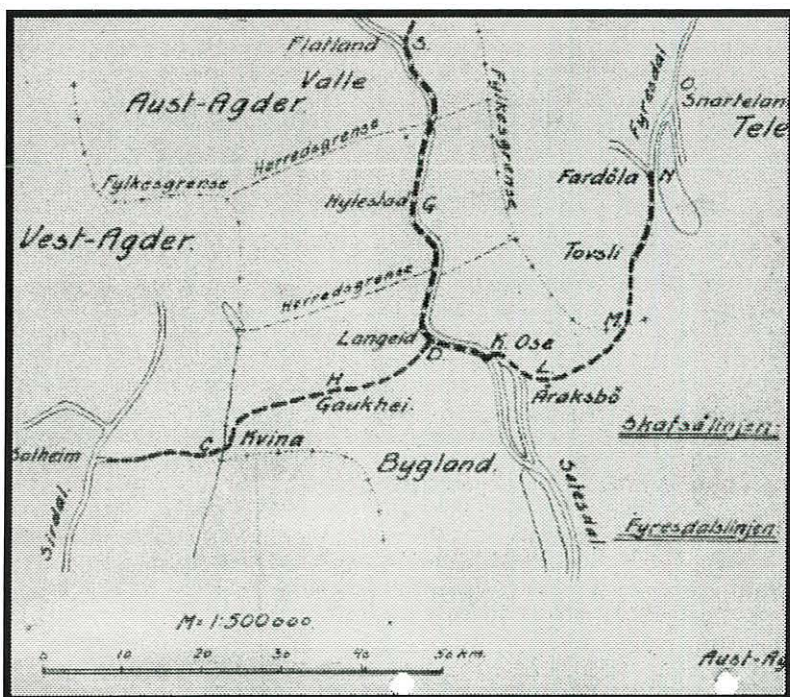




Bjarne Haugmoen arbeidet i Vegvesenet under krigen.



Tyskerne måtte gi opp storanlegg i Setesdal



Gulnede dokumenter i vegvesenets arkiv som dette kartet over den nye vegforbindelsen som tyskerne ville bygge fra Oslo til Stavanger.

– Vi fulgte krigens gang gjennom radioen fra England – og forsto ganske tidlig hvilken veg det ville gå. Siden det på våre kanter ikke var anleggsdrift i vårt distrikt, drev vi med vedlikehold etter våre vanlige rutiner. Vi skjønnte at det ville bli stort behov for nye vegger etter krigen, så vi brukte tida til å utarbeide planer, forteller tidligere vegsjef Bjarne Haugmoen.

Han ble ansatt som assistentingeniør i Statens vegvesen Aust-Agder i 1939 og fortsatte under hele krigen. Personlig hadde han lite kontakt med tyskerne i forbindelse med jobben, om tyskerne ga pålegg til vegsjefen, vet han ikke.

I Arendalsdistriktet ble Strømbrua i 1940 utvidet etter ordre fra tyskerne. Arbeidet ble gjort av vegvesenet. Tyske militære gikk vakt ved anlegget. Tyskerne hadde en egen anleggsavdeling som bl.a. bygde bru i Bykle.

Haugmoen var imidlertid med på tyskernes store prosjekt for bygging av en indre forbindelse mellom Oslo og Stavanger. I vårt fylke fant de fram en gammel plan om en ny veg fra Langeid i Setesdal til Molbrautlæger. Haugmoen var med på stikking av vegen i 1941. Tyskerne ønsket en innlandsforbindelse som var mindre utsatt for angrep fra sjøsiden. Anlegget begynte som ekstraordinært

vegarbeid allerede før snøen var gått.

Tyskerne planla å sette inn store styrker og regnet med at arbeidet kunne gjøres på kort tid. Alt skulle gjøres på den gamle måten, med håndkraft. Redskap i store mengder, spett og spader m.m. ble transportert til Langeid, som var hovedbasen med brakkeby, kjøkkenbrakker o.s.v. Det ble bygd en trallebane opp til Samesøylen. Her ble det transportert lemmeseksjoner til brakker for innkvartering av mannskapene inne på høyfjellet.

Anlegget kom i gang og det ble bygd noen hundre meter med vegslynger oppover i lia av flere arbeidslag. Etter et par måneders drift kom vinteren og satte en effektiv stopper for videre arbeid. Det var unødvendig å sabotere anlegget, det greide naturen langt mer effektivt.

Tyskerne skjønte etter hvert at planen ikke lot seg gjennomføre, og ga opp hele prosjektet. All redskap og utstyr ble etterlatt på Langeid. Dette ble etter krigen sendt til Finnmark, der det kom til god nytte under gjenoppbyggingen.

– Vi regnet med at det ikke ville være mulig å gjennomføre byggingen av denne høyfjellsvegen, sier Haugmoen, men det sa vi ikke til tyskerne. Vi lot som om vi trodde det ville gå fint, slik at tyskerne kunne kaste bort mest mulig tid og krefter på noe som var til ingen nytte.

Tidligere vegmester Olav Nygård var også med på dette anlegget. I Sørlandsporsten nr. 1 i 1989 – forteller han om dette. Tyskerne planla å sette inn 1500 mann i arbeidet, alle vegvesenets faste arbeidere unntatt vegvokterne, som hadde sine faste oppgaver.

Det var mange setesdøler som fikk arbeid på anlegget, som altså ble av kort varighet. Etter at Langeid-anlegget ble en fiasko, ble alle disponible vegarbeidere i distriktet sendt til Finnmark på vegbygging for tyskerne.

Hele prosjektet er grundig dokumentert i tre tettpakkede arkivbokser i vegkontorets arkiv. Her er alle planer, brev og kvitteringer. Vyene for anlegget framgår bl.a. av listene over utstyr som måtte til: 21 tonn borstål, 50 tonn dynamitt, 170.000 fenghetter, 15000 ringer med lunte, 4390 skaft til diverse hakker, slegger, økser og feisler, 23 løpemeter skinner til triller og 3300 løpemeter skinner til traller, 24 feltsmier, 1579 spader, 840 spett, bare for å ha nevnt noe. Tyskerne så for seg at anlegget kunne fullføres i løpet av en sesong, og antydte en arbeidsstyrke på inntil 2500 mann forlagt i brakker inne på fjellet.

Vi har bare rukket å se raskt på en del av dokumentene. Den komplette historien om dette spesielle vegprosjektet får komme en annen gang.

– I vegvesenet hadde vi det ganske greit under krigen. Tellef Thomassen var sjåfør på vår

Ford V8 som var ombygd med knottgenerator for gassdrift. Han var vår faste sjåfør og kjørte oss til Setesdal når vi skulle på stikking. Vi lå borte mens arbeidet pågikk. Thomassen lastet stikkingsutstyret på bilen, og hjem igjen tok han med seg det han kunne få tak i av ost og smør og andre godsaker fra bøndene. I den tida var alle opptatt av matauk.

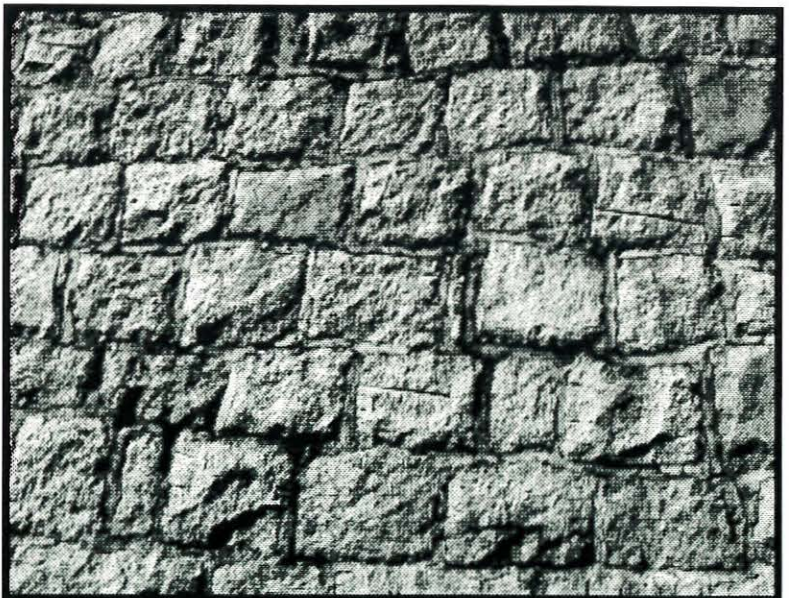
Fra Arendal til Setesdal med gassdrevet bil var en drøy dagstur på smale og svingete grusveger. Heldigvis var det lite og ingen trafikk å passe seg for.

– Bilene gikk ikke særlig fort den gangen, husker Haugmoen. – Jeg husker at da jeg bodde på Eydehavn og vi skulle sykle til byen, var det vanlig å henge seg bakpå en lastebil. Men hadde vi dårlig tid, måtte vi slippe taket og bruke beina!

– Siden vi ikke hadde noen andre anlegg under krigen, måtte vi finne på noe å gjøre. Vi satte derfor i gang med å planlegge veger som vi kunne gjennomføre når freden kom. Dette viste seg å være en god disponering. Da krigen var over, var det et veldig behov for veger. Jeg ledet det store anlegget for utbedring av vegen i Dyvika. Arbeidet ble utført av fabrikkarbeidere fra Eydehavn, som var uten arbeid etter at fabrikkene på Eydehavn var blitt ødelagt under krigen. På strekningen Dyvika– Saltrød var det hundre mann på vegbygging.

Et ruvende minnesmerke over krigen – og freden – er Vesterveien, Arendals innfartsveg fra vest, som ble bygd under Haugmoens ledelse. Muren mot Kittelsbukta er bygd av granittstein fra Fjæreheia som tyskerne hadde sprengt ut i store blokker. Hitler hadde planlagt å bruke steinen til bygging av sitt store seiersmonument i Berlin. Men heller ikke her hadde tyskerne hell med seg i Aust-Agder. Da krigen var over, ble granittblokkene delt opp, og brukt i muren på Vesterveien.

Granittsteinen i Vesterveien som skulle blitt Hitlers seiersmonument.



På fagmessen Bauma med Blakstad videregående skole

Driftssjef Kjetil Nylund og overingeniør Tormod Frøysnes var i april invitert til å være med på anleggsavdelingen ved Blakstad videregående skoles fagtur til den store bygg- og anleggsmessen Bauma i München. Bakgrunn for invitasjonen er den faglige kontakt og samarbeid mellom skole og Statens vegvesen. Vi bringer her utdrag av Frøysnes og Nylunds rapport fra turen:

Skolen har valgt å kombinere besøk på slike utstillinger med skoletur for elever og lærere. De benyttet sin egen store turbuss som normalt brukes til skolens førerkortopplæring. Bussturen var problemfri og behagelig.

Med på turen var to avgangsklasser for anleggsmaskinreparatører med to lærere. Vi bodde under oppholdet i en liten idyllisk by i kanten av de bayerske alpine og skolens turopplegg og planlegging var meget bra.

Utstillingen ble besøkt åpningsdagen 3. april og dagen etter. Størrelsen og mangfoldet av utstyr og maskiner var imponerende. Vi hadde hele tiden følge med kollegene fra Blakstad på utstillingen. For oss som utførende myndighet var det både nyttig og interessant å utveksle inntrykk og informasjon med skolefolkene om det utstyret som var mest aktuelt for oss i vegvesenet.

Flere av utstillerne hadde aktuelle nyheter innenfor anlegg og vedlikehold. Schmidt Winterdienst kunne vise avanserte nyutviklede ploger med god effekt ved tykk snøsåle etter store snøfall og sikkerhetsutløser ved påkjørsel av hinder i vegbanen. Dette er en type kombi-ploger som må vurderes seriøst for områder med vekslende snø og slaps.

Liebherr viste hydrostatisk drevne hjullaster som er spesielt egnet når hjullasteren benyttes som bæremaskin for ulike typer vegvedlikeholdsutstyr. Ved hydrostatisk transmisjon kan framdriftshastigheten reguleres trinnløst uavhengig av motorturtallet. Dette gir tydelige fordeler ved f.eks. kantklipping hvor hjullastermotoren går på arbeidsturtall for å drive klipperhodet hydraulisk og hvor føreren samtidig kan tilpasse framdriftshastigheten eksakt.

Caterpillar hadde utviklet en tilsvarende hjullaster som ble vist første gang på denne utstillingen. Denne modellen, IT 14 G, virket nærmest som en kopi av Liebherr-konstruksjonen. Vårt inntrykk er at hjullaster med dette framdriftssystemet

er meget aktuell som bæremaskin i vegvedlikeholdet.

Bomag er Europas største produsent av komprimeringsutstyr, som er viktig for å sikre kvaliteten på vegdekker. Bomag viste nytt utstyr og demonstrerte teknikker for kvalitetskontroll av komprimeringen. På maskinsiden viste Bomag en ny type tandemvals hvor føreren kan velge slagretningen i valsene. Slagretningen kan endres fra vertikal til horisontal, noe som gir bedre komprimerings- og planeringsegenskaper i ulike typer masker.

Det som imidlertid imponerte mest, var kontrollsystemet, som målte massens energimottak fra valsen. Dette gjorde det mulig å måle massens komprimeringsgrad, slik at en kunne kjøre over flere ganger inntil ønsket komprimering var oppnådd.

De to dagene tillot forståelig nok ikke grundig innsikt i alt det vi kunne ønsket oss, men totalt sett var utbyttet av besøket på utstillingen meget bra og nyttig.

Skolen arrangerte en fin avslutning på opp-

Fungerende maskinsjef Tore Kjell Fløystad deltok på en tur til Bauma for landets maskinsjefer og andre ansatte i vegvesenet.

– Messa var et imponerende syn, forteller han i sin rapport. Bussen kjørte inn i gata mellom hall-området og ute-området og vi så maskiner og utstyr på alle kanter.

Et forsøk på å forsere messeområdene i samlet flokk måtte vi straks gi opp. Hver enkelt måtte forsøke å finne sine interesseområder. Jeg har aldri gått så mye på tre dager, føttene ble etter hvert såre og fulle av blemmer.

Første dag gikk stort sett med til å sondere terrenget. Messekatalogen var ikke lett å finne fram etter. Det hadde vært enklere om vi hadde fått katalogen på forhånd.

Blant de mange firmaene som hadde store stands med maskiner i arbeid, merket jeg meg spesielt Caterpillar med alle sine nye anleggsmaskiner. Spesielt fanget den nye veghøvelen min interesse. Det er flere år siden firmaet kom med en ny modell. Når vi er i markedet for ny høvel om et par år, vil den nye modellen være grundig utprøvd. Det samme gjelder konkurren-

holdet med sightseeingtur inn i Østerrike til alpe-landskapet i Tyrol. Det ga også en fin anledning til å se andre lands veganlegg og ikke minst metoder og rutiner for vegvedlikehold. Vi har mye å lære av andre, men vi kunne også registrere at vi i en del tilfeller har like bra og bedre rutiner hjemme i Norge.

Turen hjemover torsdag 6.april gikk fint med overnatting i Göttingen og hjemkomst lørdag formiddag.

Samværet med folkene fra Blakstad var både hyggelig og nyttig. Vi håper å kunne fortsette det gode samarbeidet ved forskjellige anledninger. Skolen utdanner fagpersonell innen anlegg- og transportfag som passer godt for våre arbeidsoppgaver. Vårt samarbeid om å få i gang modulkurs eller tilleggsopplæring innen drift og vegvedlikehold vil vi forsøke å videreføre selv om Reform -94 innebærer at overføring av VK 2-trinnet til bedrift/ næringsliv.

Dette gir vår etat et ansvar for etablering av læreplasser og oppfølging av opplæringen. I denne sammenheng har vi luftet tanken om en hospitant-ordning hvor lærerne får anledning til å arbeide i vår etat i en periode, eventuelt med ansvar for oppfølging av den bedriftsdelen elevene må gjennom for å fullføre sin fagutdannelse. Opplæringen i bedrift omfatter en opplæringsdel og en verdiskapingsdel. Opplæringsdelen vil bli en stor oppgave for oss. Her kan hospiterende lærere bli gode støttespillere.

Vitneforklaringer om de hemmelige tjenester

Stortinget har oppnevnt en kommisjon for gransking av påstander om ulovlig overvåking av norske borgere. Det er lovbestemt at vitneforklaring til granskingskommisjonen ikke må inneholde opplysninger som skal holdes hemmelig av hensyn til rikets sikkerhet eller som angår forholdet til fremmed stat, med mindre Kongen gir tillatelse til dette. Juridisk seksjon i Vegdirektoratet har fått brev fra Samferdselsdepartementet vedrørende granskingen av de hemmelige tjenester.

– Samferdselsdepartementet ber oss informere våre medarbeidere om at det ved kongelig resolusjon nå er gitt tillatelse til vitneforklaring om forhold som gjelder rikets sikkerhet og forhold til fremmed stat, sier underdirektør Harald Håkonsen i Vegdirektoratet.

– Likeledes har departementet fritatt eventuelle vitner fra taushetsplikten i offentlige tilsettingsforhold. I brevet understreker departementet betydningen av å søke klarhet om ulovlig overvåking, fortsetter Håkonsen. De anmoder derfor alle berørte organer og personer om å legge forholdene til rette for kommisjonens arbeid.

Håkonsen sier også at departementet anmoder personer som sitter inne med relevant informasjon om å ta kontakt med kommisjonen.

Mange interessante nyheter

ten, slik at vi kan gjøre vårt valg på et trygt grunnlag.

Like ved Cat hadde VME Deutschland (representant for bl.a. Volvo anleggsmaskiner) sin store stand. Her ble det vist gravemaskiner, dumpere o.l. i alle størrelser. Til og med en liten minidumper, laget i kjelleren hos en av de ansatte, tuslet rundt i området – radiostyrt. Jeg håper vi i den nye produksjonsavdelingen skal kunne anskaffe, og være konkurransedyktige med store maskiner i størrelsen ca 40 tonn.

I samme område fant vi også Mercedes-Bentz med sin nye transporter av modell 312 D, en bil som senere også er lansert i Norge, og som nå begynner å bli synlig på vegene. Dette er en modernisering fra Mercedes side som vi har ventet på, og som er spennende.

Neste dag var det busstur til autobahn-utbygging i området rundt München. Omtrent all utbygging foregår nå i gamle Øst-Tyskland, men dette anlegget mellom München og Lindau var kommet

med i byggeprogrammet. Det vi ble invitert til å se på, var bygging av en 400 m lang miljøtunnel ved Echting med 2 x 2 felts motorveg. Tunnelløsning var valgt for å skjerme boområdet og for å opprettholde lokalvegnettet.

Her var mye maskiner og stor aktivitet i området, og det var spennende å se at de tok vare på miljøet bl.a. ved at de hadde bygd om elven Windach med nye demninger og med fornying av nabogårdens eget kraftverk i elva. Videre skulle overvann i tunnelen samles sammen og pumpes bort, og deretter renses før det blir kjørt ut i naturen. Problemene med bygging av tunnelen lå i grunnvannstanden, som måtte senkes under anleggsperioden, men forøvrig fikk vi mye anleggsdetaljer som en maskiningeniør har vanskelig for å følge med på.

Resten av dagen gikk med til å lete opp flere utstillere på messa som det ikke hadde blitt tid til dagen før. Generelt var det meget interessant å oppleve messa og se nyheter i markedet. Men tiden ble for knapp med bare en og en halv dag.



Store maskiner ga effektiv grovdrift på E 18 Østerholt

*Prøvekanin for DnV:
Utbygging koker kaffe for produksjon*

Det har skjedd store forandringer på E 18-anlegget på Østerholtheia siden anleggsstart 21. november i fjor. Før fellesferien, etter noen uker med lange arbeidsdager, kunne den første delen av den nye vegen, i to felt opp mot Østerholtheia, asfalteres og tas i bruk, forteller Helge Knutsen Asdal, som tjuvstartet aldri så lite i Det nye Vegvesenet i ny jobb som anleggsleder for fylkets eneste storanlegg for tida.

Knutsen Asdal overtok jobben etter Harald Tobiassen, som har fått den viktige oppgaven som prosjektleder for det som forhåpentligvis blir neste trinn i utbyggingen av E 18: Rannekleiv-Temse. Knutsen Asdal har gått til produksjon, mens Tobiassen er plassert i utbygging. Han vil dermed fortsatt beholde byggherreansvaret for E 18 over Østerholtheia. Tobiassen er på anlegget en til to dager i uka i en nødvendig overlappingsperiode.

EFFEKTIV GROVDRIFT

– Det ble tatt ut mye fjellmasse i vinter, ca. 120 000 kbm av totalt 250 000 – dvs. nesten halvparten. Forholdene lå til rette for en effektiv grovdrift. Det ble satt inn større maskiner enn det som har vært brukt i veganlegg i fylket tidligere, opp til 11 dumpere – 7–8 av disse var store høyfartsdumpere, de største med en lastevne på 46 tonn – dvs. 30–35 kbm. stein.

– Slike maskiner brukes bl.a. ved kraftverksutbygging, men har ikke vært vanlig ved veganlegg. Vi bestemte oss imidlertid for å forsøke det på grovdriften her, og det viste seg å være lønnsomt, sier Tobiassen.

Kombinasjonen store hjullastere og store dumpere gjorde at det gikk unna i vinter. Anlegget var som en hektisk maurtue med maskiner over alt. Støvføyken sto over hele anleggsområdet!

Strekningen som nå er asfaltert i

to kjørefelt skal til slutt ha tre kjørefelt. Her er det den gamle vegen som bygges ut. Den senkes inntil 4 m. Drenering og lukket overvannsgroft har vært arbeidskrevende og leirutrasing har ført til merarbeid. En del lange skift måtte derfor settes inn for at trafikken kunne settes på før ferien.

Til nå er det brukt 9-10 mill kr. på det nye E 18-anlegget. Totalt står det 33 mill. til disposisjon i år og 20 mill. til neste år.

SOM EN DANSK VEGKRO

Anleggskontoret på Østerholtheia ser ut som en dansk vegkro med søte, smårutede viduer, sier forbipasserende. Det er halvparten av den gamle vegstasjonen på Skarpnes, stengt av Arbeidstilsynet etter klager fra de ansatte, som nå er blitt det beste anleggskontor vi noen gang har hatt, sier Knutsen Asdal. Det er mulig det blir varmt i sommervarmen, men bare vi får koblet inn air condition-anlegget, så går det nok greit. Sånn luksus har vi i anleggsavdelingen aldri vært i nærheten av.

– Men smårutete vinduer var vel ikke nødvendig?

– Det er ikke småruter, det er jerngitter, som vi har satt opp for å unngå innbruddstyver. Nå har vi montert en kraftig lydalarmer som ser ut til å holde tyver unna. Den har eget batteri og fortsetter å hyle selv om tyvene kutter strømmen.

Det har vært flere innbrudd i anleggskontorene og tyvene har bl.a. stjålet bærbare og stasjonære pc-er, walkie-talkier og annet utstyr til en verdi av 130-140.000 kr.

Nå er bygningen forsynt med hengelåser, slåer, jernplater rundt dørene m.m. Men den ulende alarmer ser ut til å være mest effektiv. Problemet er at kontoret ligger et godt stykke fra nærmeste bebyggelse, men anleggsledelsen håper nå at de skal få ha utstyret sitt i fred.

– Det er nesten så en kunne få lyst til å legge ut selvskudd, sier anleggslederen.

PRØVEKANIN FOR DnV

Dag Ødegård har fått plass i den nye utbyggingsavdelingens byggherreseksjon. Han har ansvaret for brukkontrollen på Østerholtheia.

Fine rasteplasser i Setesdal



- Dette anlegget blir en prøvekanin erfor Det nye Vegvesenet, her får vi prøve skillet mellom produksjon og myndighet i praksis, sier Tobiassen.

- Hvordan det vil fungere, vet vi ennå ikke.

Foreløpig er det slik at utbygging koker kaffe for produksjon, sier Knutsen Asdal. Det skulle tyde på at samarbeidsklimaet så langt er bra, selv om utbygging nå skal holde produksjon i ørene og kontrollere pris, kvalitet, effektivitet osv. Rollene blir andre enn før, men både Tobiassen og Asdal er enig om at det ikke må bli som forholdet mellom byggherre og entreprenør, da vil fordelen ved at samme etat både står for produksjon og er byggherre være borte.

Asdal er blant vegvesenets mest erfarne anleggsoppsynsmenn. Han har arbeidet på de fleste store anlegg i fylket, inkl. Temse-Bie-anlegget og var nestkommanderende på Arendal øst-vest. Han karakteriseres som en meget solid støttespiller for anleggslederne han tidligere har arbeidet for. Nå har han for første gang lederansvaret selv.

- Har dere sett noe til elgen?

- Nei, elgen har ennå ikke kommet på besøk, men vi ser rådyr langs vegen hver dag når vi kjører til jobben.

Som kjent omfatter anlegget en spesielt utformet elgbru med torvtak der elgen skal ledes over den nye E 18 traseen.

Statens vegvesen la i april 1994 fram utkast til plan for rasteplasser for riksvegene E 18, 39, 41, 42 og 415 som fylkesdelplan. Utkastet er blitt godt mottatt og med visse mindre justeringer utarbeides det nå en endelig plan. Når utbygging av nye rasteplasser gjør det nødvendig å erverve grunn, eller når det er tale om større bygge- og anleggsarbeider, vil det bli utarbeidet reguleringsplan.

På biltur gjennom Setesdal noterer vi at det er bygd flere nye, flotte rasteplasser i det siste. Er det rasteplassplanen som allerede er gjennomført?

- Nei, så langt er vi nok ikke kommet, sier overingeniør Reimund Nielsen, nå på plass i DnV Utbygging som leder for seksjon Andre Rv. og Fv.

- For Setesdalen har vi i inneværende planperiode bare 3-400.000 kr. til disposisjon for bygging av rasteplasser. Det vil koste totalt 12-13 mill. å gjennomføre rasteplassplanen for hele hovedvegnettet.

Retningslinjer fra Vedirektoratet sier at det skal anlegges hovedrasteplass med mer enn fem bord og toalettanlegg for hver ca 45 km. Mellom disse bør det være fire mindre rasteplasser.

I Setesdal ble Skarsmo nord for Bykle sentrum bygd først. Den ble svært godt mottatt, sier Nielsen. Trafikken var så stor at den straks måtte utvides.

Den neste vasr Syrtveitfossen, et nydelig sted like ved fossen nord for Evje.

I fjor ble Horneveje rasteplass i Valle åpnet. Denne er bygd i nært samarbeid med Valle kommune, som har bygd ut badeplassen her. Resultatet er blitt førsteklasses, med stor trafikk.

Neste prosjekt er Lyngnes sør og nord for Bygland sentrum og Storstraumen.

- Det er viktig at toalettanleggene utføres med høy kvalitet, understreker Nielsen, og legger til at alt avløp går i lukket tank som tømmes og behandles i kommunale renseanlegg. Driften av rasteplassene er også viktig. Godt renhold av toalettanleggene er nødvendig for at de skal bli trivelige å bruke.

Vegvesenet kjøper "innmaten", toalett m.m. og forsøker å tilpasse bygninger, bord og benker, søppelstativer m.m. så godt som mulig til lokal byggeskikk.

Informasjon er også en viktig del av rasteplassen. Foreløpig har vi litt av hvert på dette området. Her er mye ugjort. Moderne teknologi gir jo uante muligheter, sier Nielsen, og fantaserer om terminaler tilnyttet store datatabaser som kan gi reisende alle tenkelige opplysninger.





Pensjonistforeningen på dagstur i Vest-Agder:

Fra Gimles ballsal til Lindesnes og Sørlandssenteret

For andre gang skulle Statens vegvesen Aust-Agder Pensjonistforening arrangere dagstur. 31. mai gikk turen til Lindesnes fyr. Vi startet fra Arendal, og vi ble trygt geleidet ombord i bussen av turkomiteens formann, Kåre Møller-Hanssen, hvor han ønsket oss velkommen til turen.

Vår første stopp var Gimle Gård i Kristiansand. Gimle var et unikt minne om datidens storfolk, og er vel verdt et besøk.

Lystgården Gimle ble bygd på 800-tallet av storkjøpmann og reder Bernt Holm. Han hadde tjent en betydelig formue gjennom sin forretningsvirksomhet i Kristiansand. Huset ble først brukt som sommerbolig, men senere bosatte familien seg der hele året. Gården har vært i familiens eie i fem generasjoner. Den siste eieren "Titti" (Othilie Arnfeldt Omdal) døde i 1982. Gimle ble testamentert til Kristiansand kommune.

En praktfull og særegen bolig, utformet etter klassisismens ideer. Huset har en stor malerisamling av europeisk malerkunst fra 1600 og 1700-tallet.

Blant praktfulle empiremøbler, mahogni, konsollbord, marmorfigurer og krystallysekroner av italiensk opprinnelse og annet husgeråd, følte man det pulserende livet de hadde levd. Et hollandsk barokkskap med innfelt ibenholt fra 1600-tallet var fylt med Kongelig Dansk porselen. Men hemmeligheten med skapet var skuffene i dørene, med krydder som var importert fra utlandet, og som den gang var veldig dyrt. På grunn av dette

var dørene forsvarlig låst. Huset produserte også sin egen vin, med det glitrende navnet "Flytende solskinn".

Men vi måtte videre, og på Solborg Hotell i Mandal fikk vi en bedre middag. Mette og fornøyd gikk turen til Lindesnes. Med mange svinger og smale veger, berømmer vi Aust-Agder vegvesen for vårt vegnett. Ytterst i havgapet kom tåken. Møller-Hanssen kunne fortelle oss at Lindesnes fyr var ikke det som lå lengst sør, men et lite skjær som bar navnet "Pysen", som har lagt seg til ro i det stormfulle havgapet av sør-Norge.

Siste stopp var Sørlandssenteret. Der vi vandret forbi nyttige og unyttige ting, drømte vi oss kan hende til en stille stund ved jerngrytene på Gimle gård.

Eller tilbake til den store ballsalen, der herrerne bød opp sine damer til Polonaise, og til et veldekket bord, med et lite glass "Flytende solskinn". Eia var vi der!

Vi takker for en opplevelsrik tur, trygt hjemme igjen med Åge Ausland fra RTB-reiser ved rattet i vårsolen.

Dagen derpå kom regnet.

Hilsen Hjørdis

600 tonn vegstriper på E 18 fra Sverige

Langtransport er vanlig sommerkost for Mangfred Nygård. Men i år har han for første gang hatt faste utenlandsturer med lastebilen. Hver uke siden april har han kjørt til Stockholm for å hente vegmaling som skal leveres i Aust-Agder, Vest-Agder eller Rogaland.

Totalt skal han kjøre ca 20 turer med 28 tonn på lassett og hente nærmere 600 tonn vegstriper og merkemasse. Siden april har bilen gått over 20.000 km.

Turen til Stockholm går på ca. 10 timer på E 18, E 20 og E4 til leverandøren like sør for den svenske hovedstaden.

– Det er fine turer, men trafikken er stor, så det gjelder å følge med. Han overnatter i bilens komfortable køye og lager seg mat når det trengs. Lasting og lossing gjør han selv.

– Det er fint å kjøre i Sverige med de brede vegskuldrene som gjør det lett å slippe småbilene forbi.



– Tenker du på de mange dødsulykkene med store lastebiler?

– For så vidt ikke. Min mening er at mange bilister er stresset. De kjører etter klokka, de ringer i mobiltelefoner og er opptatt av andre ting enn kjøringen. Da skal det ikke mye til før det går galt. Men stort sett er det fin kjøring. Svenskene er svært høflige i trafikken. De gir tegn til takk når de blir hjulpet forbi.

Fram til ferien hadde han rukket 12–13 turer. Transportene fortsetter etter ferien til hele jobben er gjort.

"Skarpnes krisesenter" nedlagt

Vegstasjonen på Skarpnes holdt til i midlertidige brakkeseksjoner. Halvparten av brakkene er flyttet til Østerholtheia der de brukes som anleggskontor for E 18-anlegget. Nylig forsvant de seks resterende brakkene til Evje, der de skal brukes av den nye trafikkstasjonen. Dermed kan

vegvesenet ikke lenger tilby hybelplass til tilreisende vegfolk, forteller kontorfullmektig Kate Pedersen, som har hatt ansvaret for utleie av hyblene.

Hyblene ble bl.a. brukt når ansatte fra Setesdalen måtte overnatte i byen i forbindelse med oppdrag. I fjor var det ca. 350 overnattinger på hyblene, som bl.a. ble brukt av asfaltfolk fra et utenbys firma.

Hyblene har også vært brukt av nyansatte og andre ansatte som har hatt behov for midlertidig husvære. Hyblene har derfor på folkemunne gått under navnet "Skarpnes krisesenter". Den siste hybelboeren er kontorfullmektig Are Wroldsen ved maskinavdelingen, som er ukependler. Han har nå fått en annen bolig.

– Jeg tror at våre folk i Setesdalen vil savne hyblene, sier fungerende maskinsjef Tore Kjell Fløystad. Det arbeides derfor for å finne fram til en tilfredsstillende erstatning og en del alternativer er under vurdering.



Kate Pedersen har hatt ansvaret for hybelbrakkene på Skarpnes.

Nytt kurs i knivklubben:

Fra brukskniv til staskniv med sølvholk

Vegvesenets knivklubb har vært i virksomhet en stund. Ivrige amatører har lært å smi sin egen kniv, sy slire og spikke skaft. Det var bare prikken over i-en som manglet, sølvbeslagene.

Den saken er nå ordnet!

Bjørn Brokeland, profesjonell knivmaker fra Gjerstad, ble engasjert til nytt kurs. Nå kan knivklubbens medlemmer ikke bare vise greie brukskniver, de kan også stille med reinspikka

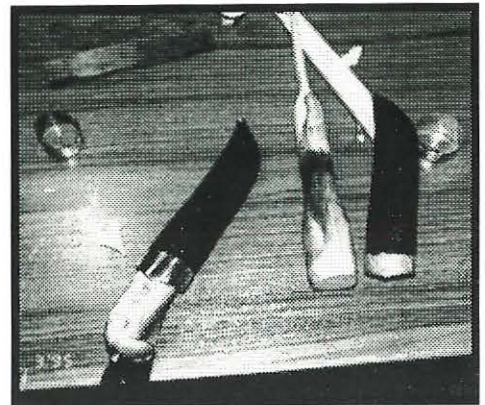
staskniver!

Dette forteller knivklubbens pressetalskvinne, Bjørg Henriksen. På kurset deltok også Aina Franksson og forsvarte spinnesiden med glans. Nikolai Lyngroth er stadig knivklubbens primus motor, mens pensjonist John Høgevold leder an blant pensjonistene.

Sølvarbeidskurset gikk over ti kvelder a tre timer. Et par lørdager ble også tatt til hjelp. Detakerne lærte elementær sølvsmedkunst og fikk i tillegg opplæring i å skjefte en kniv.

- Hva med gravering?

- Nei, det har vi ikke lært ennå. Det må i tilfelle bli et nytt kurs, svarer Bjørg knivskarpt.

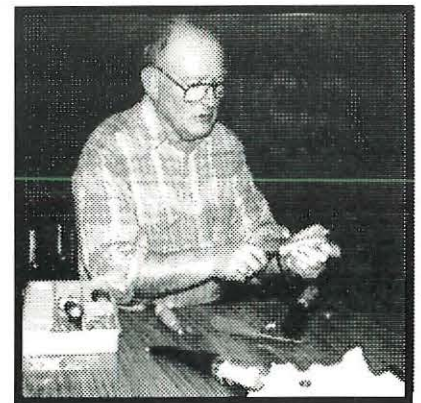


Bilder:

Staskniver med sølvholk og sølvknapper.

Fornøyde kursdeltakere viser fram sitt verk.

Nikolai Lyngroth kan kunsten å skjefte en kniv.



Medalje i Holmenkollstafetten

Skader, konfirmasjoner og ferie gjorde det vanskelig å stille lag til årets Holmenkoll-stafett, men "reservene" gjorde en god innsats og sikret at laget kom inn som 199 av ca. 1000 startende.

- Det er vi godt fornøyd med. De 200 beste fikk medalje, og det klarte vi jo med god margin, selv om tida, 1.02,55 var et par minutter dårligere enn i fjor, sier primus motor for stafettlaget, Kjell Birkeland. Løpet gikk under vanskelige forhold med null grader og snøbyger.

I fjor stilte to herrelag og et damelag fra Statens vegvesen Aust-Agder BIL. I år var det dessverre ikke mulig å stable damelag på bena, sier Birkeland, som satser på bedre oppslutning neste år. Deltakerne reiste denne gangen til Oslo i privatbiler og flere møttes bare i det de overleverte stafettpinnen. Det blir mer sosialt med buss og felles overnatting, men det var nå moro å være med lell, sier Birkeland.

Seier i sjåførmesterskapet

Vegvesenets sjåfører gjorde det skarpt i Sjøførmesterskapet 1995 som ble arrangert av ATS og Statens vegvesen. Kjøringen foregikk ved ATS i Longum park.

I klassen for stor lastebil ble det dobbelseier for vegvesenet, med førsteplass til Cay Hausland og andreplass til Christopher Alfsen. Tallak Ausland kom på femteplass i mesterskapet.

I klassen for buss var det hele 20 deltakere, mens seks deltok i stor lastebil, seks i vogntog og seks i semitrailer. Mesterskapet besto av både en teori-prøve og praktiske øvelser med bl.a. lommeparkering, garasje-parkering, slalåmkjøring mellom klosser, høydeberegning m.m.

Damelaget til semifinalen etter målfest i veg-cupen

Årets VM i fotball, den populære vegcupen, gikk på Lillestrøm 9.-11. juni. Blant 25 herrelag og 17 damelag hadde Aust-Agder med et lag i hver klasse, damelaget forsterket med to spillere fra Vest-Agder.

Turneringen begynte dramatisk for våre spillere, forteller herreoppmann Geir Vidar Olsen og dameoppmann Nina Kjemperud. På veg ut fra hotellet røk kløtsjen på bussen, og begge lagene måtte ut for å skyve bussen unna trafikken. Sent kom de til banen, men det gjorde ingenting, konkurrentene kom enda senere.

Herrelagets innsats var vel sånn på det jevne, med en seier og to tap. Særlig leverte Jan Ove Stave en superb heading i kampen mot Telemark.

– Han formelig hang i lufta i det han satte ballen i mål på et perfekt innlegg fra høyre.

– Jeg er fornøyd med innsatsen, vi spilte opp mot vårt beste, med mange lange Drillo-baller, sier oppmannen.

– Damelaget dro innover med null forventninger, sier dameoppmann Kjemperud.

Den første kampen hadde vi bare seks spillere, mens motstanderen hadde sju spillere og flere innbyttere. Likevel vant vi 4-0 mot Hedmark, 4-1 mot Finnmark og 0-0 mot Sør-Trøndelag. Dermed var vi i semifinalen, der vi tapte 1-3 for Møre og Romsdal.

Laget besto av Tone Straume, Ellen Askhaug, Mai Britt Jensen, Turid Fløten, Sissel Innhaug og Merete Olsen, de to siste fra Vest-Agder, samt oppmannen.



– Damelaget hadde en trening sammen med guttene før vi reiste, og noen har vært med på inn trening i vinter, men ellers er vi et helt ferskt lag. Ingen av oss har spilt aktiv fotball av betydning.

Laginnsatsen var perfekt, alle gjorde jobben og kjempet til siste slutt. Selv hadde jeg kontaktlinser for første gang. De passet ikke helt, så jeg mista den ene – og måtte løpe rundt med syn bare på det ene øyet, nærsynt som jeg er. Banen var for øvrig sølete og glatt, foran det ene målet var det som en potetåker!

En av spillerne fikk astmaanfall i semifinalen og Tone hadde så vondt i bena i de siste kampene at hun nesten ikke kunne gå. Vi skulle hatt reserver og innbyttere.

Jentene får skryt av herreoppmannen:

– De viste flott lagspill og greide å få ballen til hverandre og i mål. Det må være treningene de har hatt sammen med guttene som har gitt resultater! Oppladingen fredag kveld var også god.

– Dette gir mersmak, sier Nina og gjør det lettere å stille lag neste år. Oppmennene er litt misfornøyd med de økonomiske sidene ved representasjonsinnsats som dette. De hadde gjerne sett noe bedre sponsorstøtte fra arbeidsgiveren.





Steinmonument på Gautestadvegen

Ved utbedring av Gautestadvegen med forsterkning til 10 tonns akseltrykk i fjor har vedlikeholdet på Evje satt opp et steinmonument – eller er det en rasteplass?

Er dette i konkurranse med steinblokkene i Barbudalen – for om mulig å få "vakre vegers pris"?

På bildet er det Lars Bakken, koordinator for forsterkning av fylkesveger til ti tonns akseltrykk, som tar en velfortjent pause/ test av kvileplassen.

Kan dette være en notis for Sørlandsporten?

Det er Torbjørn Mykland som spør – og som har fotografert.