

Sørlandsporten

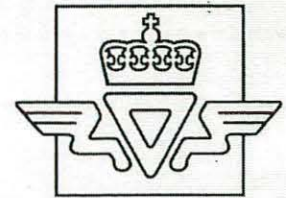


Statens vegvesen

innhold:



- side 3: **Leder**
- 4: **Reguleringsplan for Myrene - Stoa**
- 5: **Også adm.avd. må være konkurransedyktig**
- 6: **Store utbyggingsoppgaver**
- 8: **Private inn i vedlikehold**
- 10: **Avhengig av konkurransedyktighet**
- 12: **Rannekleiv - Temse**
- 14: **Setesdal trafikkdistrikt burde vært prioritert**
- 16: **Mer papir i det nye vegvesenet**
- 17: **Arbeider i produksjon i Setesdal**
- 18: **Knut Johansen på safari**
- 23: **Minneord om Jørgen Hushovd**
- 24: **Likestillingsarbeidet i stampe?**
- 26: **Vegmesteren som ble klokkemaker**
- 28: **DnV-markering - en gang for alle**
- 29: **Minneord om Olav Evensen**
- 30: **Pensjonistene i historisk sus**
- 33: **Gildeskålen på Botne**
- 34: **Mads Krogh til minne Kantine ved vegkontoret vurderes**



Sørlands- porten

**Bedriftsavis for Statens
vegvesen Aust-Agder**

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

Redaktør: Inger Sigrernes

**Redaksjonsutvalg: Anne
Sofie Samuelsen, Svein
Harald Søndena, Kjell
Birkeland, Rolf Tidemann,
Torstein Nilsen, Are
Wroldsen.**

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

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

Trykk: Mæland Offset a.s.

Opplag: 900

FORSIDEN:

*Belysningen på E 18 får være årets julebilde. Bildet er fra Harebakken, der det har vært lys i mange år, men i høst var det altså klart for åpning av vegbelysning på E 18 gjennom hele fylket. Det ventes at belysningen vil bedre både sikkerhet og framkommelighet.
(foto: Ottar Johansen)*

et nye

Vegvesenet



"..ansvar for vegen og trafikken for et bedre samfunn"

Det skjer mye i Statens vegvesen for tiden. Ny organisasjonsplan trådte i kraft 1. juli i år, og Vegdirektoratet kom på plass i oktober. Vår markering av nyordningen fant sted på Fevik hotell den 10. november med god deltagelse. Vi hadde en hyggelig kveld som kan bidra til å bringe oss videre framover.

Nå håper jeg at vi har lagt både det gamle og det nye vegvesenet bak oss, og at vi bare forholder oss til Statens vegvesen. Fortsatt har vi mange brikker som skal falle på plass for at maskineriet skal gå knirkefritt, men en skrittvis framgang vil det alltid være.

En ting som har imponert meg i denne tiden er at vegdirektøren har funnet tid til å formulere en Hensikt/Visjon for etaten. Noe så kort og fyndig som:

"Statens vegvesen tar ansvar for vegen og trafikken i arbeid for et bedre samfunn", er det vanskelig å finne. La ordene og innholdet si inn – og du har en ledetråd i ditt daglige arbeide. Dette er ting som vi etter hvert vil komme nærmere inn på.

Nå i første omgang gjelder det å utarbeide en vegplan, NVVP for 1998–2001 der vi samtidig ser på perspektivene fram til 2007. Det nye er i første rekke at landet nå får 16 stamvegruter med en egen pott. En av disse er E 18 Oslo – Kristiansand der vi har vår del. Vegdirektoratets foreløpige forslag til utbygging på stamvegnettet vil komme like oppunder jul, og vi rekker ikke å kommentere det nå. E 18-planleggingen har imidlertid gått fint hos oss i år, og vi ligger inne med relativt store planreserver om det kommer bevilgninger utover det som er forventet.

Av andre ting som ligger og venter, kan nevnes en videreutvikling av mål – og rammestyringssystemet, kvalitetssikring mv.

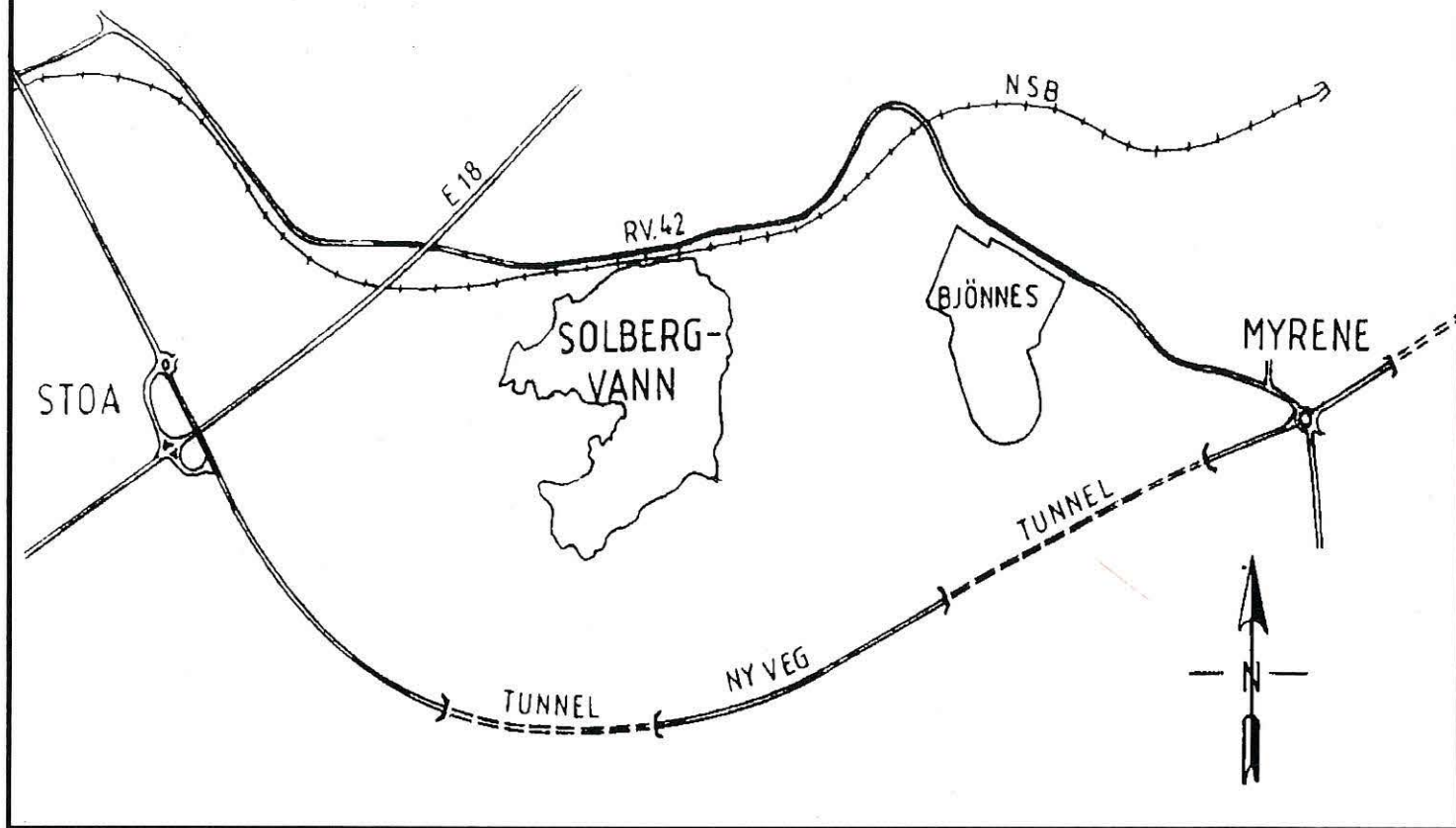
Det viktigste må likevel være den daglige driften med å ta vare på våre kunder, og etablere oss som en konkurransedyktig og kreativ etat.

Takk for innsatsen gjennom et innholdsrikt år, og vel møtt til et nytt arbeidsår i Statens vegvesen.

God jul og et godt nytt år til dere alle – yrkesaktive og pensjonister.

Harald Gjerstad





Strekningen Myrene - Stoa slik den er vedtatt som reguleringsplan.

Reguleringsplan for Myrene - Stoa godkjent

Ny rv 42 fra Myrene til Stoa og ny rv 410 fra Krøgenes til Saltrød er to viktige utbedringer av vegnettet i fylkets mest folkerike og tettest trafikerte strøk som nå er under planlegging av utbyggingsavdelingens seksjon for "Andre riks og fylkesveger" under ledelse av Reimund Nielsen. Reguleringsplan for den omstridte forbindelse fra Myrene til Stoa er nå godkjent av Arendal kommune.

Ennå gjenstår en del detaljarbeid. Den vedtatte vegtrase består av tunnel under Gåsåsen med vegen i et overbygg fram til Biejordene. Vegen fortsetter lavt i terrenget og gjennom en ny tunnel fram til Stoa. Kryssingen av gamle Vestlandské hovedvei og kryssløsningen på Stoa er ennå ikke klarlagt, forteller Reimund Nielsen.

Øst for Arendal planlegges strekningen Saltrød-Krøgenes. Traseen dekket av 4-5 delreguleringsplaner. Det skal nå utarbeides reguleringsplan for hele vegstrekningen. Byggekostnad for Myrene- Stoa er anslått til i overkant av 50 mill kr., mens Krøgenes - Saltrød blir noe rimeligere.

Det er nå opp til politikerne å velge hvilken parsell som skal bygges først, sier Reimund Nielsen. Begge kan vise meget gunstig nyttekostverdi, med Myrene-Stoa som fylkets desidert mest lønnsomme vegprosjekt.

Nielsen arbeider ellers med NVVP for perioden 1998-2001 og videre fram til 2007.

- Vi har lenge arbeidet med en prioritert liste over utbedringer av vegnettet som kan gjennomføres etter hvert som bevilgningene tillater, sier Nielsen. Mens det snakkes om 1,5 milliard for å fullføre utbyggingen av E 18 til motorvegstandard gjennom hele fylket, regner vi med en kostnad på 450 - 500 millioner for å heve standarden på fylkets øvrige riksveger og fylkesveger til det nivå vi mener de bør ha.

Mens det er ønskelig med en jevn og nærmere definert standard for de regionale riksvegene rv 39 gjennom Setesdal, rv 41, Telemarksvegen, rv 42 Arendal- Evje og rv 415 Fiane - Åmli, kan utbedringen av de øvrige vegene baseres mer på skjønn ut fra det som kan betraktes som en rimelig standard ut fra trafikk og beliggenhet.

Også administrasjonsavdelingen må være konkurransedyktig



- I vår avdeling har forandringene i forbindelse med omorganiseringen av vegvesenet vært mindre enn i de andre avdelingene, men vi er blitt mer bevisst vår rolle som leverandør av tjenester til de andre avdelingene. Vi må arbeide med å tilpasse våre tjenester til de andre avdelingenes behov, sier administrasjonssjef Anne Sofie Samuelson.

- Vi regner ikke med at det blir aktuelt for de andre avdelingene å sende administrative tjenester ut på anbud, men det må være en forutsetning at våre tjenester skal ha en riktig pris og kvalitet i forhold til de behov som skal dekkes.

På sikt skal også våre tjenester avtales og avregnes i forhold til de andre avdelingene. Deres "våre kunder" finner at de må betale urimelig mye for våre juridiske tjenester, ansettelsesbehandling, lønnsutbetaling og regnskap m.m., vil de sannsynligvis klage. I prinsippet må også administrasjonsavdelingen være konkurransedyktig.

- Administrasjonsbudsjettet skal også dekke faste stillinger i de øvrige avdelingene - når blir det penger til å fylle alle hullene som omorganiseringen har skapt?

- Forutsetningen for omorganiseringen var at antall ansatte totalt ikke skulle økes. Det viser seg at den nye oppdelingen av oppgaver har ført til behov for en rekke nye stillinger, både på landsbasis og hos oss i Aust-Agder. Hos oss har omorganiseringen ført til behov for

drøyt 22 nye stillinger. Dette har vi ikke penger til på budsjettet. Men vi har fått en del nytilsatte. Naturlig avgang er blitt erstattet, og noen avdelinger har fått anledning til engasjere folk i tidsbegrensede prosjekter.

Vi har flere ganger forespur-

veddirektoratet når vi kan få dekket de to manglende stillingene ved Setesdal trafikkdistrikt, uten å ha fått noe positivt tilsagn.

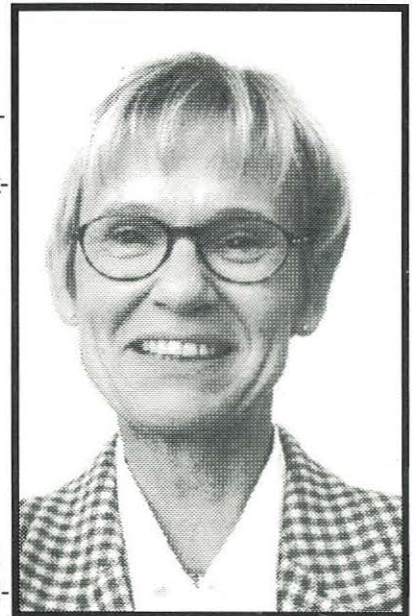
- Hvilke oppgaver blir viktige i -96?

- Videreføring og tilpassing av Økosys, (tidligere Krøsus) til den nye organisasjonen, blir

en viktig oppgave for vår avdeling. Her er det nødvendig med ytterligere opplæring av brukere i nye regnskapsrutiner.

Videre må vi prioritere lederopplæring og lederutvikling. Det nye vegvesenet stiller økte krav til ledelse både på gamle og nye satsingsområder.

Generelt er det en stor utfordring å få vegvesenet til å fungere etter intensjonene ved omleggingen. Det må også få tid til å gå seg til, sier administrasjonssjefen.



Store utbyggingsoppgaver i perioden 2000 - 2010

- Etableringen av den nye avdelingen har gått bra. Vi har fått en grei lokalisering med stort sett alle plassert i andre etasje. Det er fint å ha alle samlet på et golv, men så har vi til gjengjeld en proppfull etasje med få utvidelsesmuligheter ved behov for flere folk, sier utbyggings sjef Finn Ole Jørgensen. I tillegg har vi laboratoriet på Skarpnæs. I forbindelse med omorganiseringens skille mellom myndighet og produksjon kreves det ekstra arbeidsinnsats å følge opp en sak fra begge sider. For oss blir byggherrefunksjonen en ekstra utfordring med spesielle krav til kompetanse.

PROSJEKSTILLINGER

Utbyggingsavdelingen har også valgt å prioritere prosjekteringen av E 18 og har også hatt noe avgang til andre avdelinger, som erstattes ved nyansettelser. Ledige stillinger for to vegplanleggere ble nylig avertert. Den ene skal være byggeplanlegger for Rannekleiv-Temse-anlegget.

- Faste stillinger går over administrasjonsavdelingens lønnsbudsjett. Her er det ikke plass for nyansettelser. Men vi har heldigvis mulighet til å engasjere folk på prosjekter, noe vi gjør i en viss utstrekning, sier Jørgensen.

REN EGENREGI OG ANBUD

- Fra årsskiftet får vi hånd om fylkets investeringsbudsjett som tidligere lå i anleggsavdelingen. Her blir den store utfordringen i forhold til produksjon at de skal kunne dokumentere konkurransevne i forhold til privat drift.

- Det er viktig at vi finner fram til gode måter å gjøre dette på. Det er nødvendig at vi allerede i -96 sender ut noen rene entrepriser på det åpne markedet. Vi skulle gjerne ha forsøkt to liknende anlegg, et i egenregi og et på privat entreprise for å få en realistisk sammenligning av kostnader.

Vegdirektoratet arbeider generelt med denne problematikken, som er felles for alle fylker.

- Den tidligere anleggsavdelingen drev mange anlegg i egenregi, men med utstrakt bruk av innleide maskiner og underentreprenører. Jeg hadde gjerne sett at den nye produksjonsavdelingen kunne rendyrke egenproduksjonen og kjøre noen anlegg med mest mulig egen innsats og mindre innleide krefter. Vår gamle arbeidsmåte har imidlertid hatt fordelen med stor fleksibilitet - og har også gitt god økonomi. Det har vært en smidig produksjonsmåte.

Vi skal også kunne dokumentere kvalitet. Vi må ha kvalitetsplaner som produksjonsavdelingen kan arbeide ut fra. Dette må utbygging følge opp som byggherre. Den nye rollefordelingen stiller

økte krav til utbygging når det gjelder siste del av planfasen med et godt grunnlagsmateriale før et arbeid kan settes i gang. Byggeplanen blir her et viktig dokument ved utbyggings saker.

- Et viktig poeng er vi vil sørge for at byggherreansvaret ute på anlegget skal utøves av folk som har deltatt i selve planleggingsprosessen - og dermed kjenner prosjektet fra begynnelsen. Erfaringer fra tidligere viser at vi mister en del hver gang vi leverer en plan over til nye folk. Under planleggingen etablerer vi forhold til berørte parter, kommuner og grunneiere, som det er verdifullt å ta med videre i prosessen.

HAR PLANER - VENTER PÅ PENGER

Arbeidet på E 18 Telemark grense - Østerholt fortsetter i høyt tempo. Det skal etter planen fullføres sommeren -97. Utbyggingsavdelingen undersøker mulighetene for å forsere dette anlegget ytterligere, men fullføring neste høst, og åpning av den store nye rasteplassen sommeren etter.

Dette vil kreve ekstra bevilgninger, som i beste fall kan komme ved Stortingets salderingsdebatt i år.

På den annen side kan en slik løsning gå ut over tidspunktet for anleggsstart på E 18 Rannekleiv-Temse, den neste store oppgaven på E 18.

- For dette anlegget er vi nå kommet så langt at vi har godkjent reguleringsplan for den delen av anlegget som ligger i Arendal, mens reguleringsplanen som gjelder Grimstad kommune sluttbehandles i kommunestyret i disse dager.

- Vi er dermed på det nærmeste klar til å sette i gang E 18 Rannekleiv-Temse. Vi ansetter om kort tid byggeplanlegger som skal bistå prosjektleder Harald Tobiassen som har stått for planleggingen med god hjelp av Geir Vidar Olsen.

- På grunn av manglende bevilgninger regner vi ikke med at det blir særlig anleggsaktivitet på denne parsellen i 96-97. Skulle vi få mer midler til utbygging av E 18, noe vi håper på, er vi klar til å kjøre skikkelig i gang i -97.

Når det gjelder resten av E 18 gjennom fylket, så har målet vært få godkjente overordnede planer øst for Arendal i løpet av året.

HASLESTAD - STØLEN TIL MEKLING

Nå har vi godkjent kommunedelplan for strekningen Brokelandsheia - Akland, som er en forutsetning for å komme med i vegplanperioden 1998 -2001. Vi er klar til å starte med reguleringsplan

for Lunde – Rømyr– Haslestad. Haslestad – Stølen har vært noe mer problematisk. Her er det uenighet om trasevalg og både fylkesmannen, fylkeskommunen og vegsjefen har gitt innsigelse. Saken skal nå til mekling hos fylkesmannen før eventuell ny behandling i Arendal bystyre.

Fylkesmannen og fylkeskommunen har reist innsigelse mot kryssing av Molandsvannet med bru, mens vegsjefen har innsigelse mot kryssing av vannet med undersjøisk tunnel, noe som vil medføre en ekstrakostnad på 70 mill. kr.

Vest for Grimstad er det enighet om at traseen for parsellen Øygardsdalen – Nørholmen, som i lang tid har vært fastlagt i kommuneplanen for Grimstad, er tilstrekkelig grunnlag for å gå direkte på arbeidet med reguleringsplan.

For strekningen Nørholmen – Dyreparken er det satt i gang arbeid med konsekvensvurdering og kommunedelplan for å avklare trasevalg. Dette startet med et ideseminar i Lillesand 1. november med politikere og fagfolk som deltakere. Her ble det lansert mange alternativer som vil bli bearbeidet videre. Her er målet i løpet av 97 å ha avklart trasevalg gjennom Lillesand ved kommuneplan.

PLANRESERVE PÅ 600 MILL

– En gjennomgang av plansituasjonen for E 18 viser at vi står meget godt rustet til å ta i mot bevilgninger i årene som kommer. Vi vil gjerne i gang på Rannekleiv – Temse med et større beløp i 1997. Ut fra plansituasjonen kan vi være klar til å starte enda en parsell i 1998.

I vegplanen kan vi legge inn parseller med godkjent trase. Ut fra dette kravet vil vi, uten å ta med Haslestad – Stølen, ha overordnede planer for bortimot 600 mill. kr. for vegplanperioden 1998–2001. Haslestad – Stølen representerer en planreserve på 200 mill. er like rundt hjørnet, sier utbyggingssjefen.

– Vi er litt lei for at vi ikke kan kjøre i gang Rannekleiv – Temse for fullt allerede neste år. Men vi skal bruke dette pusterommet, om vi i det hele tatt kan snakke om noe slikt, på beste måte. Det er et krevende arbeid å utarbeide byggeplaner for det store anlegget.

– Selv om vi kan få noen rolige år på byggesida, kan vi få en kraftig trykk like etter tusenårskiftet, litt avhengig av prioriteringene på E 18. Etter hvert som vi får ferdige reguleringsplaner får vi arbeidet med byggeplaner – arbeidsoppgavene står i kø i tida som kommer.

Når vi kommer så langt at det nærmer seg byggestart for nye E 18 parseller, vil vi etablere egne prosjektorganisasjoner med egen prosjektleder. I en periode kan vi få flere tunge anlegg samtidig. Mellom år 2000 og 2010 kan vi regne stor aktivitet på utbyggingen av E 18 gjennom Aust-Agder.

MYRENE – STOA MEST LØNNSOM

Utbyggingsavdelingen har en egen seksjon for Andre riks- og fylkesveger under ledelse av Reimund Nielsen. Seksjonen har ansvar for hele prosessen fra planlegging til byggherreansvar i byggeperioden.

Også denne seksjonen står foran store utfordringer ved planlegging og utbygging av alle veger i fylket unntatt stamvegen E 18. Det gjelder først og fremst de regionale rutene rv. 39, 41 og 42, men også vegene i de sterkt trafikerte områdene. I Arendal er det to store aktuelle prosjekter, Myrene – Stoa og Krøgenes – Saltrød.

Myrene – Stoa er mye omtalt. Her er trasevalget nå fastlagt i kommuneplan, slik at arbeidet med reguleringsplan kan starte. Saltrød – Krøgenes befinner seg i reguleringsplanfasen – begge kan planmessig realiseres i vegplanperioden 98–2001 – for i underkant 50 mill. for Krøgenes– Saltrød og i overkant av 50 mill. for Myrene – Stoa.

Parsellen Myrene – Stoa er fylkets mest lønnsomme vegprosjekt basert på vegvesenets utregning av netto nyttekostverdi.

VEGUTBYGGING LØNNER SEG

Netto nyttekost ble et hett tema da Agderposten tidligere i år kunne fortelle om en hovedfagsoppgave som viste at vegutbyggingen i Aust-Agder var så godt som helt uten nytteverdi.

– Studentene hadde fått en del tall fra oss fra en periode da vi nettopp hadde begynt med beregning av netto nyttekost. Vi hadde bare regnet på en del av vegene. De øvrige vegene var satt i null. Studentene burde ha kommet tilbake og spurt hva dette skulle bety. Jeg ville i hvert fall gitt dem stryk, sier anleggssjef Finn Ole Jørgensen.

I netto nyttekost-begrepet forsøker vi å ta med alle målbare inntekter og utgifter. Det kan ikke gi et helt dekkende bilde, men viktige momenter som anleggskostnader, kjøre- og tidskostnader, ulykker, miljø og støv kan tallfestes og blir tatt med.



Private inn i vedlikehold – for å måle konkurransevne

– Tida etter 1. 7. har vært utrolig travel – det jobbes over alt og i høyt tempo. Mye nytt skal på plass, interne systemer skal etableres, vi skal finne fram til fine grenselinjer mellom nye enheter som ikke er skrevet med penn og blekk – alt dette må gå seg til, sier trafikksjef Gunnar Lien.

– I tillegg har vi et krevende vegplanarbeid som foregår etter nye retningslinjer. Ved dette bygges det opp til at Stortinget skal styre vegvesenet gjennom valg av strategier.

AVTALER MED PRODUKSJON

– Å få på plass avtaler mellom myndighet og produksjon er et nybrottsarbeid – men vi er kommet langt veg med avtaler for 1996. Vi er enige om grunnprinsippene, som bygger på samme ordning som når vegvesenet inngår kontrakter med private. Det betyr at vi skal håndtere avtaler internt og eksternt på samme måte med samme krav til dokumentasjon.

– For 1995 har de nye avdelingene stort sett videreført planer som ble lagt i det gamle vegvesenet. For -96 arbeider avdelingene med å komme til enighet om en avtalemal laget av en intern arbeidsgruppe. Denne malen skal brukes av de enkelte enheter som skal inngå avtaler. Avtalene får i første omgang for det meste form av produksjonsavtaler med mengder og enheter relativt detaljert beskrevet.

– I forhandlingene i forbindelse med omorganiseringen ble det fastsatt at det for drift og vedlikehold skal utvikles såkalte funksjonsavtaler – der byggherren beskriver funksjon og standard. Foreløpig har vi ikke kommet inn på den typen avtaler. Det gjenstår ennå mye utviklingsarbeid før vi kan beskrive slike oppgaver tilfredsstillende – her vil vi etter hvert få et landsomfattende opplegg.

PRIVATE I VEDLIKEHOLD

– Det er lagt stor vekt på at vi skal kunne dokumentere konkurransedyktighet. Skal vi klare det, må vi ha inn noe privat drift etter hvert, slik at vi kan få et reelt sammenlikningsgrunnlag. Dette bør løses ved at vi inngår avtaler med private som kan gå inn og overta vedlikeholdet på en hel veg-

strekning. I dag brukes det mye innleid privat hjelp i vegvedlikeholdet, fra brøyting til kantspyling, grøntanlegg og vegmerking. Det vil fortsatt bli brukt slike underentrepriser. Om det er lokale bedrifter som er interessert i å påta seg totalvedlikehold, gjenstår å se.

– Bemanning og organisering av den nye avdelingen har gått veldig fint – de ansatte skal ha full ros for positiv innstilling til alt det nye og har gått til jobben med friskt mot.

Trafikkavdelingen ved vegkontoret er fordelt på to etasjer, en liten ulempe, men til å leve med, mener trafikksjefen.

TRANGT BUDSJETT

Det ordinære budsjettarbeidet krever også en betydelig arbeidsinnsats, sier Lien.

Totalt har trafikkavdelingen ca. 90 mill. kr. til disposisjon for drift og vedlikehold av fylkets riksveger i 1996, det endelige beløpet avhenger av Stortingets budsjettssaldering.

Til drift og vedlikehold av fylkesvegene, inkludert utbedrings- og forsterkningsarbeider blir det ca. 43 mill. I tillegg kommer midler til spesielle miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m.

– Situasjonen for riksvegene er forholdsvis anstrengt – vi får mindre penger enn tidligere, og har fått en del ekstra utgifter. Belysningen på E 18 medfører f.eks. en ekstrakostnad på 1–1,5 mill. til strøm og vedlikehold.

Driften av Blødekjærtunnelen krever sitt. Vi har også overtatt vedlikeholdet av gang og sykkelveger. Med disse nye oppgavene og bevilgning på uforandret nivå, sier det seg selv at det vil bli trangt.

LYS PÅ E 18 FØLGES OPP

– Men lys på E 18 er et meget fint tiltak. Det skal bli spennende følge ulykkestallene etter belysningen ble tatt i bruk. Jeg antar at dette også vil gi en betydelig framkommelighetsgevinst. Effekten av dette tiltaket vil bli fulgt opp og registrert.

– Blødekjærtunnelen er også et godt tiltak. I en timinutters periode på morgenen er det nå kapasitetsproblemer i rundkjøringen ved jernbanestasjonen. Hvis folk blir flinkere til å nytte

rundkjøringens kapasitet, tror jeg dette problemet vil løse seg.

– Tunnelen som sådan er flott for byen. Å få den stadig stigende gjennomgangstrafikken bort fra sentrum, er en stor fordel. Om Langbryggen skal være stengt eller envegskjørt, er et spørsmål Arendal kommune rår med.

Miljøtiltakene i Arendal sentrum med Pollen og Kirkegata er også positivt, selv de er omstridt innen handelsnæringen. Jeg tror sentrum etter hvert vil trekke til seg folk som ønsker et trivelig handelsmiljø. Å unytte dette er en utfordring for handelsstanden.

STANDARD FOR FYLKESVEGER

– Når det gjelder fylkesveger, er vi vant til å ha lite penger. Vi har vel funnet fram til et nivå vi kan klare å leve med.

Det arbeides med en vedlikeholdsstandard for fylkesvegnettet – i likhet med det vi har for riksvegene – som vil gi grunnlag for avtaler med produksjon om drift av vegene. Denne vedlikeholdsstandarden skal etter planen være ferdig før jul.

HÅP OM NY STILLING I SETESDAL

Bemanningssituasjonen for trafikkavdelingen er vanskelig. Det gjelder i første rekke Setesdal trafikkdistrikt der organisasjonsplanen forutsetter tilført to nye årsverk for å håndtere biltilsynstjenester. På grunn av trangt administrasjonsbudsjett har det så langt ikke vært mulig å få det til. Jeg vil likevel uttrykke håp om at i alle fall en stilling kan besettes i nærmeste framtid. Mer tør jeg ikke love.

Jeg vil også peke på at vi har problemer på trafiksikkerhetsseksjonen, i første rekke når det gjelder behandling av avkjørselssaker og reguleringsplaner som for tida strømmer på. Koordineringen av det totale trafiksikkerhetsarbeidet er også en oppgave som krever stor oppmerksomhet.

Bygningsmessig er Setesdal foreløpig etablert i brakker, som er en brukbar midlertidig løsning basert på dispensasjon fra arbeidstilsynet. I løpet av en toårsperiode må vi være godt i gang med noe nytt for Setesdal.

Ny trafikkstasjon for Arendal går nå sin gang og kommer i 1997, noe vi ser fram til, også fordi samlokalisering med produksjon vil by på store fordeler.

BREDERE TRAFIKK-KOMPETANSE

– Vi forventer at den nye trafikkavdelingen med sine kombinasjoner av fag og kompetanse vil utvikle en bredere kompetanse på trafikk i sin alminnelighet, slik at vi kan få gjort ting på en bedre måte.

– Jeg håper bl.a. vi kan fokusere på trafikantadferd. Et aktuelt tema kan være kjøring i rundkjøring, som alle ennå ikke behersker. Dette bør få

mer preg av veiledning enn kontroll og vi tenker oss flere virkemidler som brosjyrer, presse, video m.m.

FORUROLIGENDE ULYKKESTALL

Ulykkestallene for 1995 viser en oppadgående tendens igjen, noe som er foruroligende, etter at tallene i en periode har vært synkende. Mopedister og motorsyklister er utsatt for mange ulykker, og unge bilførere er generelt innblandet i mange ulykker.

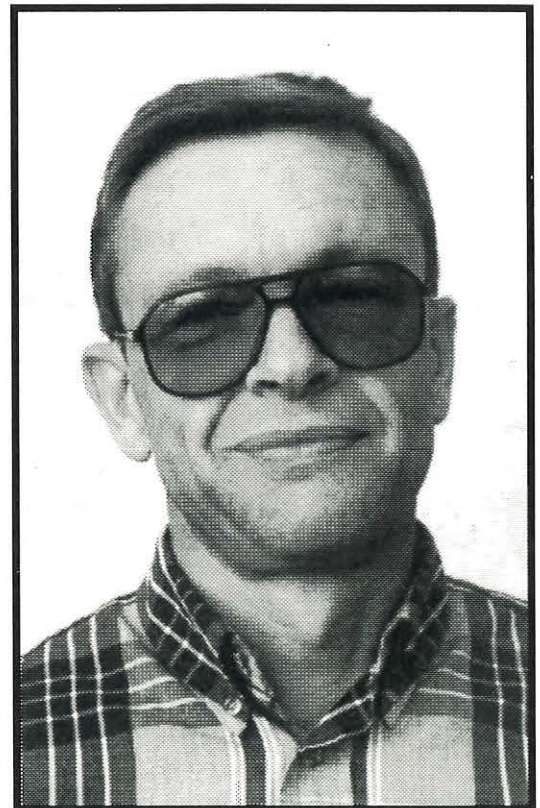
– Det er for tidlig å tilbakeføre ungdomsulykene med bil til de nye førerkortforskriftene. De nye reglene for førerkort kl. B har medført et betydelig arbeidspress for sensorene ved at unge kandidater prøver seg før de er modne til å ta førerprøven. Dette har resultert i en høy strykprosent hel opp i 30 prosent. Bare selve oppkjøringen skal nå ta over en time. De mange ekstraprøvene har gitt lang ventetid. Kandidatene bør sørge for å være godt forberedt før de går opp til førerprøven.

I det siste har det igjen vært en klar trafikkøkning, etter at økningen noen år flatet ut. Dette kan også ha betydning for antall ulykker.

Når det gjelder vegvedlikehold, ønsker departementet at friksjonsforbedrende tiltak og skilting skal prioriteres foran vegdekke. Det kan føre til at vi må godta dårligere jevnhet på vegdekkene.

Salting er stadig et aktuelt tema. Det er mye et spørsmål om å salte riktig, sier trafikkseksjonen, som synes produksjon så langt har gjort en god jobb med dette. Å finne fram til mindre korrosive stoffer til en akseptabel pris, er en stor utfordring for Norges teknologiske miljøer!

Nå skal vi være klar over at griseriet på vintervegene ikke bare skyldes salt, men også piggdekkene. Jeg vil derfor oppfordre alle som kan klare seg uten piggdekk om å kjøre uten.



- Avdelingens framtid avhengig av konkurransedyktighet

- Etableringen av den nye produksjonsavdelingen gikk etter mitt skjønn rimelig bra, vi fikk organisasjonen raskt på plass og avdelingen har fungert greit. Men vi skulle gjerne hatt mer ressurser, sier produksjonssjef Jens G. Andersen, rimelig fornøyd også med lokalene i nabobygget til vegkontoret på Skydebanen.

- Ennå vil mye skje framover. Den store utfordringen er å gjøre en samlet avdeling ut av folk fra de tre tidligere avdelingene anlegg, drift og maskin, som hver hadde sin bedriftskultur. Folk må være forberedt på å omstille seg og til å arbeide på tvers av de gamle avdelingsgrensene, noe som krever fleksibilitet. Det kan også bli aktuelt at ansatte i vårt fylke innenfor drift og anlegg kan utføre oppgaver i andre fylker, og at folk fra andre fylker kommer til oss for å utføre spesielle oppgaver, sier Andersen.

Produksjonsavdelingen har inngått avtaler om levering av tjenester for dette året. Stort arbeidspress har ført til at det har drøyet noe med å inngå avtaler for neste år.

Når det gjelder drift og vedlikehold, er det fullt opp å gjøre. For tida er anleggsaktiviteten i fylket noe mindre.

- Den nye arbeidsmåten må få gå seg til etter hvert som vi vinner erfaring. Det er en utfordring å komme fram til gode avtaler i rett tid, understreker Andersen.

STYRKET BEREDSKAP

På driftssiden er beredskapen styrket ved at det nå er innført treskiftsordning for strøing på E_18 og for brøytingen over Bjørnevann. Det innebærer at det hele døgnet er folk på plass klar til å sette i verk nødvendige tiltak.

I tillegg til de to produksjonsområdene Arendal og Setesdal, er det etablert en egen anleggsorganisasjon for E 18-anlegget Telemark grense - Østerholtheia. En tilsvarende organisasjon med nyansatt anleggsleder er også under etablering for anlegg i nedre Setesdal, Åneland kleiver og forsterkningsarbeider på rv. 405 m.m. De to anleggsorganisasjonene rapporterer direkte til produksjonssjefen.

KONKURRANSEDYKTIGHET AVGJØRENDE

- Hva gjør dere i forhold til kravet om å dokumentere konkurransedyktighet?

- Dette kravet er vesentlig og en klar utfordring for produksjonsavdelingen. En slik dokumentasjon vil være helt avgjørende for avdelin-

gens framtidige utvikling og vekst. Det er ennå litt tidlig å si hvordan dette skal gjøres i praksis.

Vi er interessert i at vi får sammenligningsgrunnlag ved at vi får oppgaver i tradisjonell egenregi, d.v.s. blandet drift med ustrakt bruk av innleide private.

- Det blir neppe aktuelt å bygge opp en egen maskinpark slik at vi kan drive i egenregi uten innleid hjelp. Med de bevilgninger vi har, vi vi være helt avhengig av å bruke private maskiner som vi har vært vant til. Det er en forutsetning at egendriften skal holdes på et nivå som tilsvarer det vi hadde i 1994.

Innenfor denne begrensningen, er jeg innstilt på at vi skal få inn noen oppgaver som vi kan utføre i egenregi og tilsvarende som utføres på entrepriser, slik at vi kan få en reell mulighet til å vise at vi kan arbeide like billig som private. Jeg er ikke redd for utfallet av en slik konkurranse, sier produksjonssjefen.

Andersen er godt fornøyd med de nye kontorene, selv om adkomsten kunne vært bedre. At avdelingen er adskilt fra resten av vegkontoret og gjør kontakten med myndighetsdelen noe løsere, er heller ikke helt ideelt.

Bemanningen ligger på et minimumsnivå. Omorganiseringen har medført mange ekstra oppgaver, hvordan det vil falle ut når alt er kommet i gjenge, er vanskelig å si. Tilpassingen til det nye Økosys-systemet har vært prioritert - og også arbeidskrevende.

Inngåelse av avtaler har tatt mye tid. 1. februar skal budsjettet være klart, mens fristen for å legge fram langtidsplan er 1. mars.

- Alle nye systemer vil ikke være på plass før 1.1. 1998 - starten på neste vegplanperiode. Det gjelder først og fremst budsjett rutiner, økonomisystem m.m. Inntil den tid vil vi fortsette med en blandet drift med bevilgninger over administrasjonsbudsjettet og inntekter på grunnlag av arbeidet vi utfører. Det endelige systemet for fordeling av utgifter og inntekter i Statens vegvesen skal først behandles i Stortinget.

UTEDRIFT OG MASKINDRIFT

- Allerede nå er det imidlertid klart at utedrift og driften av maskiner skal finansieres gjennom

de avtaler vi gjør med utbygging og trafikk om salg av tjenester. Det betyr at vi også må være opp-tatt av faste kostnader til bygninger, maskiner m.m.

Det nye Stoa-bygget vil belaste produksjonsavdelingen med renter og avskrivning, men det vil også gi rasjonaliseringsgevinst ved at vi får samlet mye av virksomheten på et sted strategisk plassert ved E 18.

– Utbyggingsavdelingen legger opp til stor byggevirksomhet bl.a. med utbygging av E 18 til motorvegstandard gjennom hele fylket. Hvordan kan produksjonsavdelingen sikre seg en rimelig del av disse oppgavene?

– Vi ser for oss en betydelig byggevirksomhet om noen år, men vi må også være forberedt på at anleggsvirksomheten de første par år kan bli relativt liten. Vi må tilpasse oss svingninger begge veier – og være forberedt på flere eventualiteter. Vi må være fleksible. I perioder med liten aktivitet i vårt fylke, kan det bli aktuelt å utføre oppgaver i andre fylke, og vi må være villig til å ta i mot folk fra andre fylker når det passer.

SAMARBEID MED NABOFYLKER

– Vi har allerede etablert et nært samarbeid med nabofylkene Vest-Agder, Telemark og Vestfold der vi forsøker å koordinere ressursene, både maskiner og mannskap. Det første konkrete eksemplet på dette er at vi i denne regionen har to nye grunnboringstraktorer. Med disse vil vi prøve å dekke behovet for grunnboringstjenester i fire fylker. Den ene traktoren har vi i Aust-Agder, den andre i Telemark. I tillegg har vi noen eldre grunnboringstraktorer som vi skal bruke der det passer. På den måten vil vi unngå å kjøpe tredje traktor til regionen – og heller utnytte det vi har.

Det samme gjelder materialproduksjon. Telemark sitter med en full produksjonskjede, mens vi bare har en finknuser. Denne går for tida i Telemark. Ved at vi på denne måten kan dekke behov for hverandre og unngår kjøp av nye, dyre maskiner, kan vi også styrke avdelingens konkurranse-dyktighet.

– Vi arbeider med likende samarbeid på en rekke områder. Jeg kan f.eks. nevne at vaskingen av Blødekjærtunnelen – i slutten av november ble utført av Vest-Agder, som har effektivt utstyr for en slik jobb. Hvis fylkene får ujevn tilgang på midler, ligger det store muligheter i at vi kan jobbe hos hverandre.

Ved denne typen utlån av maskiner, kan de enten betjenes av "eierfylket", eller av "lånerfylket", dersom det har nødvendig kompetanse og kapasitet. Vår gamle AB2 grunnboringstrigg går nå i Vestfold, som også sørger for bemanning, mens knuseverket går i Telemark og betjenes av våre egne folk.

MASKINPOLICY MÅ VELGES

– Folkene i maskinavdelingen har vært usikre på sin framtid – hva kan du si nå?

– Maskinavdelingen er som kjent nå en del av den nye produksjonsavdelingen. Når det gjelder verkstedet, arbeider Helge Skagseth sammen med en referansegruppe med en utredning som skal foreligge innen 1.10. –96. De beslutninger som skal fattes på grunnlag av denne utredningen skal koordineres med innflyttingen på Stoa sommeren –97.

– Vil verkstedet på Skarpnes bli flyttet til Stoa?

– Vi har store, verdifulle bygninger på Skarpnes som vi ikke uten videre vil forlate. Vi har også verksteddrift ved de gamle vegstasjonene. Omfanget av verksteddriften må vurderes, sammen med lagerhold, utnyttelse av bygninger m.m. Det kan f.eks. også bli aktuelt med spesialisering av verkstedtjenester og samarbeid mellom fylkene.

Mange av fylkets anleggsmaskiner står foran utrangering. I løpet av kort tid må produksjonsavdelingen ta stilling til framtidig maskinpolicy. En ny borerigg skal leveres før nyttår.

LEDERUTVIKLING

Ledelse og lederutvikling står også på produksjonssjefens dagsorden for 1996.

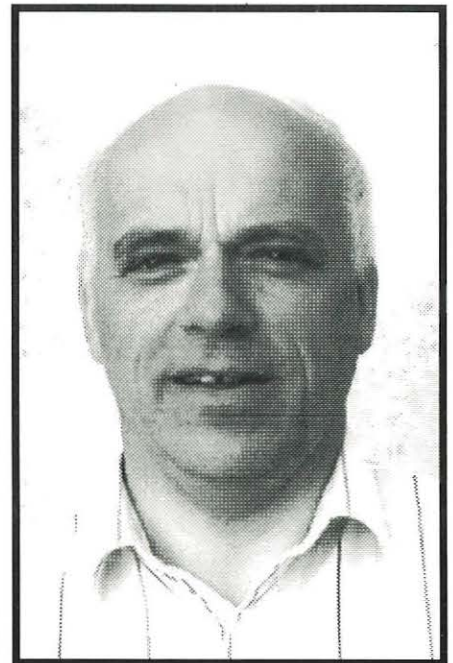
– Omorganiseringen rammer folkene i utedriften på forskjellige måter. Produksjonslederne Rolf Tidemann i Arendal produksjonsdistrikt og Torbjørn Borgi i Setesdal produksjonsdistrikt, og oppsynet har fått nye arbeidsoppgaver.

En av de første styrkeprøvene for produksjonsavdelingen var det første snøfallet i Arendals-distriktet, en oppgave som etter alt å dømme ble løst på en tilfredsstillende måte.

Ved årsskiftet driver produksjonsavdelingen E 18-anlegget på Østerholtheia, som går meget bra. De n første strekningen er forlengst tatt i bruk og er til stor nytte for trafikkavviklingen. Hele strekningen skal etter planen åpnes i 1997.

Anleggsfolk og brufolk bygger ny veg og bru ved Snarsund på Borøya i Tvedestrand.

I Ånland kleiver vil omleggingen av vegen være fullført neste år.

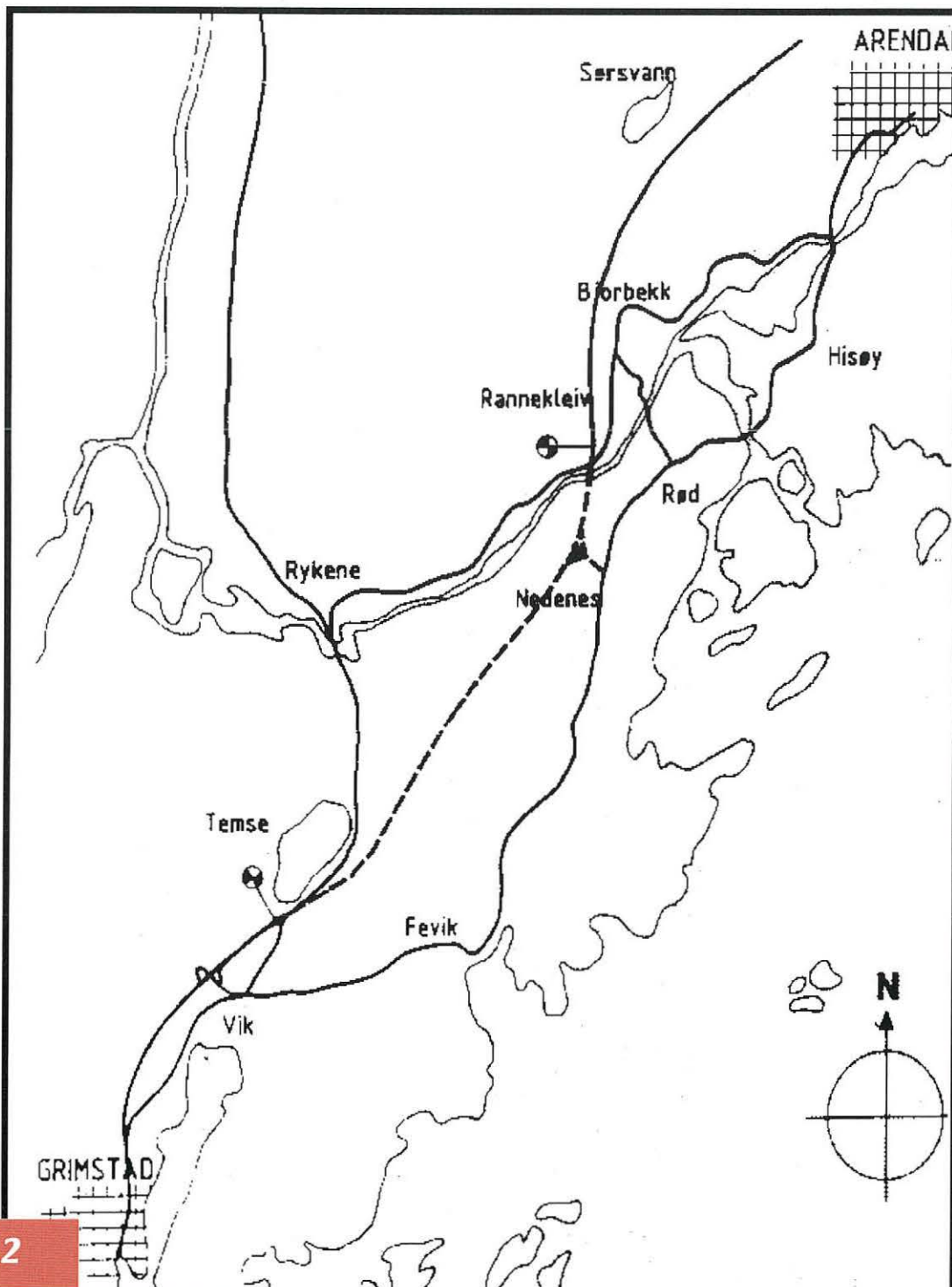


Rannekleiv – Temse: Har plan – venter på penger!

Reguleringsplanen for neste E 18-parsell, Rannekleiv–Temse, er nå godkjent av Arendal bystyre for den delen som ligger i Arendal, mens den delen som ligger i Grimstad legges fram til endelig avgjørelse i kommunestyret med anbefaling fra alle som hittil har behandlet saken. Når

reguleringsplanen er godkjent, er Statens vegvesen klar til å ta fatt på arbeidet med utarbeidelse av byggeplan.

Det skal nå ansettes byggeplanlegger som skal inngå i prosjektledelsen under Harald Tobiassen, hittil godt assistert av Geir Vidar Olsen.



– På grunn av manglende bevilgninger regner vi ikke med at det blir særlig anleggsaktivitet på denne parsellen i 96–97. Skulle vi få mer midler til utbygging av E 18, noe vi håper på, er vi klar til å kjøre skikkelig i gang i –97. Tida som nå står til rådighet trenger vi til byggeplanlegging, grunnerverv m.m. En bevilgning på 20 mill. i 1997 ville gi en skikkelig start, men det vil ikke være oss i mot med mer, slik at vi kunne sette virkelig fart på arbeidet, sier utbyggingssjef Finn Ole Jørgensen.

RÅDYRTUNNEL

Når planen nå blir så godt mottatt i Grimstad, skyldes det bl.a. En en del justeringer av detaljer i prosjektet, samt betydelig velvilje fra

vegvesenets side i forbindelse med diverse tiltak for å bøte på en del av motorvegens uheldige virkninger på friluftslivet i omegnen, forteller prosjektleder Tobiassen.

I følge den justerte planen blir det en 540 m lang tunnel under Kleppåsen. Tunnelen bygges av hensyn til viltet, d.v.s. rådyr. Størrelsen på en av de 11 undergangene er også økt. Tunnelen Bidrar til å forbedre vegens vertikale kurvatur. Det blir videre en 1100 m lang trefelts forbi kjøringssone fra Birketveit til Konnestad.

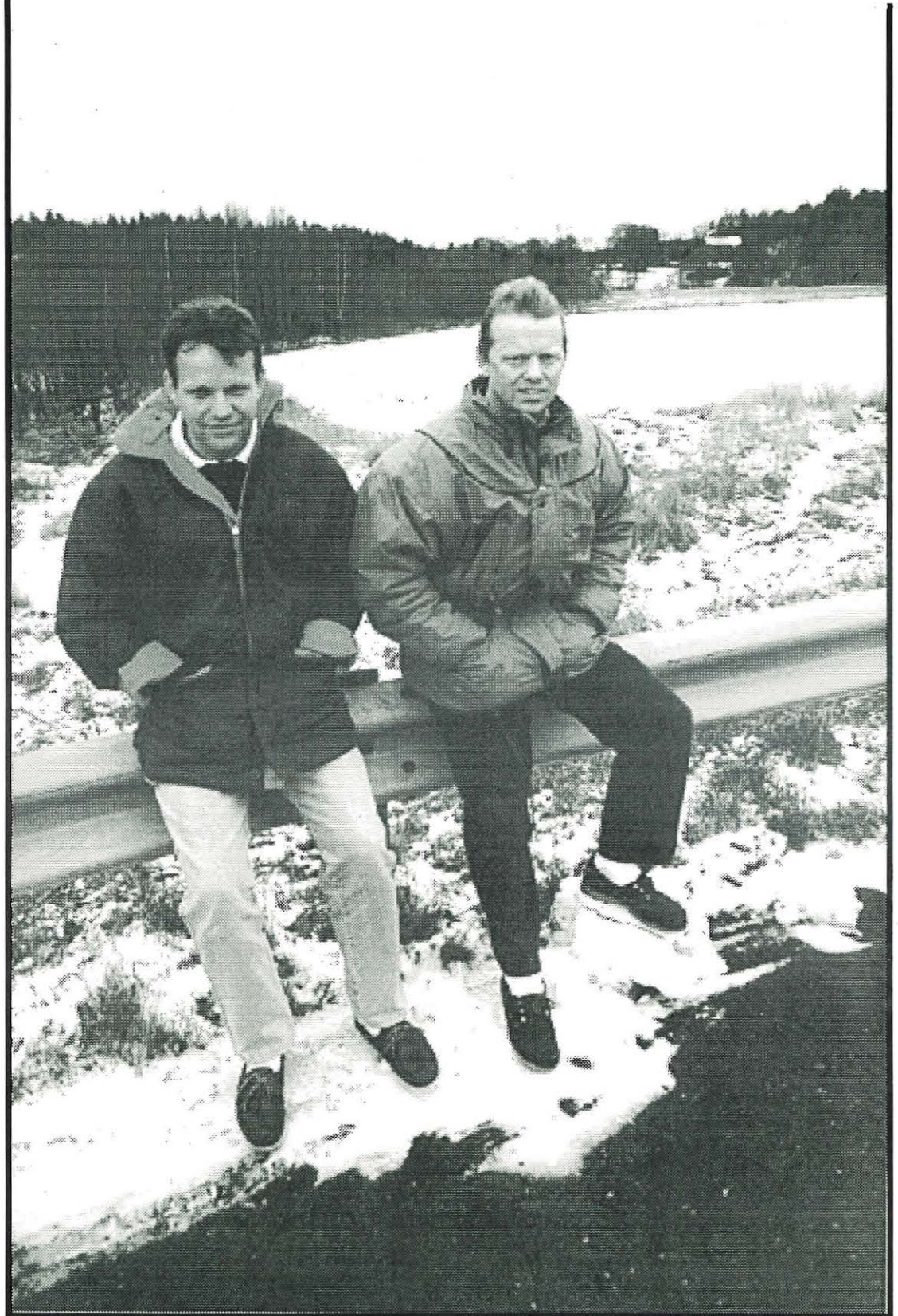
BEDRE KVALITET

Disse tiltakene vil totalt forbedre vegens kvalitet, og kan også forsvares ut fra nyttekost-hensyn, selv om vilttunnelen vil gi en merkostnad på 15 mill. kr.

Kryssingen av Nidelva ved Rannekleiv i en 220 m lang bru blir også et stort byggverk til en kostnad av 23 mill. Anlegget kan ellers by på mange geotekniske utfordringer, med bl.a. strekninger med kvikkleire. Disse problemene skal løses i byggeplanfasen.

TILTAK FOR FRILUFTSLIVET

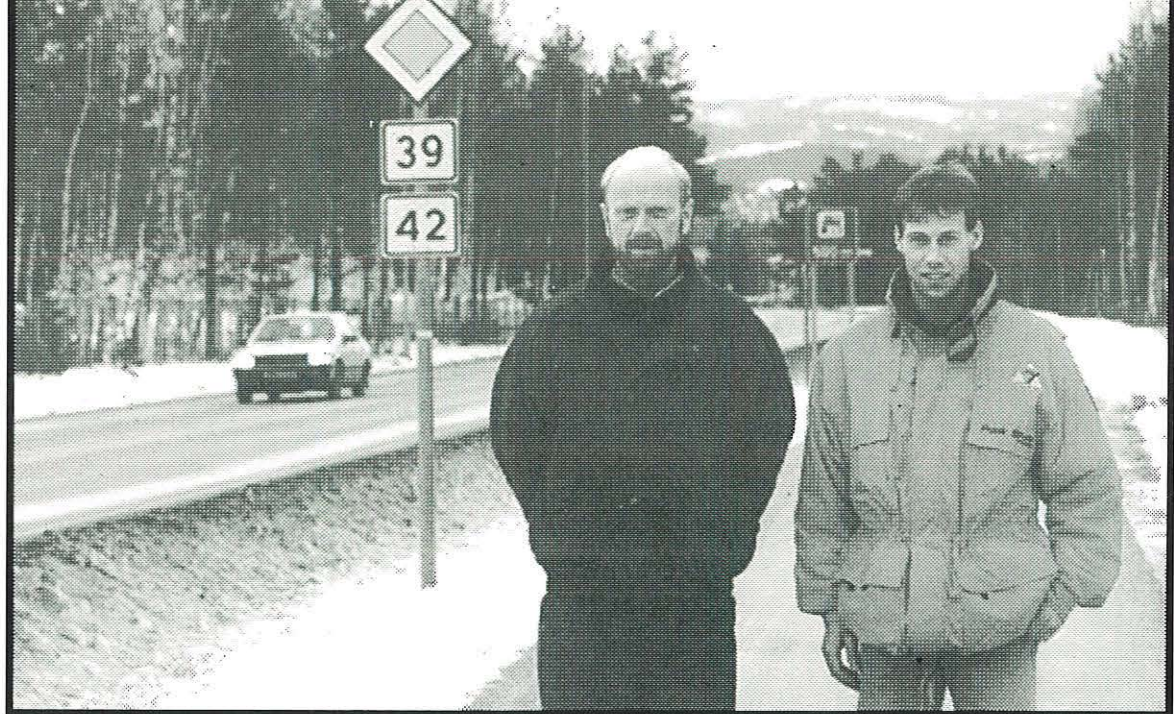
I tillegg til vilt-tunnelen vil Statens vegvesen bidra til å finansiere en rekke tiltak til fordel for friluftslivet på begge sider av kommunegrensen



mellom Arendal og Grimstad. Tiltakene omfatter en turløype i Nedenesåsen, rideløype med lys i Linneheia, lysløype i Liaskogen, badeplass ved Huselandstjønna og parkeringsplass ved vegen til boligfeltet ved Huselandstjønna. Det kan påregnes støtte fra STUI med en tredjedel av kostnadene til tiltakene. Statens vegvesen har sagt seg villig til å dekke resten, ca. 1 mill. kr.

Bilde: Utyggingssjef Finn Ole Jørgensen og prosjektleder Harald Tobiassen venter på penger for å sette i gang byggingen av Rannekleiv-Temse.

Distriktsleder for Setesdal trafikkdistrikt, Sigurd Kløvfjell og oppsynsmann Sigurd Wiberg har ansvaret for de viktige riksvegene 39 og 42.



Lederen for Setesdal trafikkdistrikt:

– Trafikkstasjonen burde vært prioritert med biltilsynsstillinger

Vegstasjon står det på skiltet. Evje vegstasjon står det på bygningen. Er alt ved det gamle ved en av største forandringene i Det nye Vegvesenet i Aust-Agder?

– Vi venter på at Profileringsrådet for Statens Vegvesen skal komme med retningslinjer for skilting og markering. Inntil videre beholder vi de gamle skiltene, sier lederen for det nye trafikkdistrikt, Sigurd Kløvfjell, høvelig antrukket i fin setesdalskuffte.

Stasjonen på Evje heter nå Setesdal veg- og trafikkstasjon. Det betyr at den har bemanning både fra trafikkavdelingen og produksjonsavdelingen. En vegstasjon har nå bare produksjonsfunksjoner. Mens Kløvfjell styrer trafikkdistriktet, har tidligere vegmester på Evje, Torbjørn Borgi ansvaret for produksjonsdistriktet.

Har oppgaver, mangler midler til å gjennomføre dem, uttalte Kløvfjell i et tidligere nummer av Sørlandsporten. Dette står han fortsatt ved, og fyrer av et par dynamittgubber til:

– Når Det nye Vegvesenet har satsset på å etablere et eget trafikkdistrikt for Setesdal som en av de store nyhetene i omorganiseringen, burde bemanningen av dette ha vært prioritert!

Kløvfjell skjønner godt problemet: stillinger ved trafikkstasjonen går over administrasjonsavdelingens budsjett, som ikke har budsjetttrammer til

nyansettelser. Setesdal trafikkstasjon mangler to viktige stillinger for at stasjonen kan yte fullgode trafikk tjenester: en bilsakkyndig og en kontorfullmektig til å ta seg av de kontormessige sidene ved usteding av førerkort, vognkort m.m.

Inntil disse stillingene er besatt, forsøker Setesdal trafikkstasjon å gjøre det beste ut av situasjonen. To av produksjonsavdelingens verkstedfolk skal få opplæring slik at de kan utføre kjøretøykontroll. Hver onsdag kommer folk fra Arendal trafikkstasjon for å yte biltilsynstjenester.

Trafikkstasjonen på Evje er i tillegg til lederen bemannet med to oppsynsmenn, Pål Arnfinn Haugen, tidligere vegmester i Valle, og nyansatte Sigurd Wiberg. Kontorbetjeningen Aslaug Fosberg og Jon Kjelleberg deler trafikk med produksjon.

KJØPER TJENESTER AV PRODUKSJON

– Hvordan foregår fordelingen av oppgaver mellom trafikk og produksjon i det nye Setesdal distrikt?

– Trafikkavdelingen – eller utbyggingsavdelingen finner ut hva som skal gjøres med vegen, og ber deretter produksjonsavdelingen gi tilbud og utføre jobben. Når det gjelder trafikk, er det vår oppgave å beskrive arbeidet når det gjelder vedlikehold og drift og inngå avtale med produksjon om utførelsen. Vi vil inngå avtaler for et år om gangen.

Det er videre vår oppgave å sikre at arbeidet blir utført ut fra gjeldende standarder og retningslinjer. Produksjon skal kalkulere kostnadene ved arbeidet og sende faktura til trafikk. Om de har vært gode til å kalkulere, vil de få sine utgifter dekket.

Produksjon har ikke eget budsjett, og får sine inntekter ved salg av tjenester til trafikk og utbygging. Setesdal produksjonsdistrikt har sin egen organisasjon med leder, tre oppsynsmenn og seks vegarbeidere som skal lede og utføre det daglige arbeidet på veggen.

Trafikkavdelingen arbeider nå med "bestillingen" av arbeid fra produksjon for 1997. For å kunne levere en korrekt bestilling, må trafikk skaffe seg kunnskaper om vegens tilstand. Dette blir en hovedoppgave framover. Det skal gjøres ved hjelp av bærbare datamaskiner og dataprogrammet Nordic. Basert på vegens kilometermerking registreres alle forhold som har betydning for vegarbeidet. Dette arbeidet må ajourføres etter hvert som arbeid utføres på veggen. Vegene i distriktet har f.eks. ca. 3000 stikkrenner. Deres beliggenhet og tilstand skal registreres i dataregisteret sammen med opplysninger om nødvendige arbeider på dem.

KONKURRANSEDYKTIG

- I avtalene med produksjon tas det også hensyn til rutinemessig vedlikehold, som snøbrøyting og sandstrøing og oppgaver som ikke kan forutses på forhånd. Trafikk skal ikke detaljstyre arbeidet som utføres av produksjon, men gjennomføre stikkprøvekontroll og registrere avvik fra standarden. Produksjon skal også vise at arbeidet utføres til en kostnad som er konkurransedyktig med markedspris.

- Jeg tror vi her er inne på det rette. Det stilles krav til at produksjon kan dokumentere sin konkurransevne ut fra nærmere beskrevne standarder og arbeidsoppgaver. Dermed vil vi få en bedre styring med bruken av midler, sier Kløvfjell.

For noen kan det nye systemet virke tungvint. Det stiller større krav til planlegging. Det er ikke dermed sagt at ting som ikke kan planlegges et år i forvegen, ikke vil bli gjort. Slike oppgaver skal inkluderes i avtalene.

OVERGANGSPERIODE

Det første halvår har vært en overgangsperiode midt i et budsjettår der begge avdelinger har tatt med seg sine budsjetter og uten at produksjon har vært nødt til å sende regning til trafikk.

- I 1996 blir den nye ordningen delvis gjennomført. Men jeg regner ikke med at Det nye Vegvesenet vil være i full funksjon før i 1998. Vi må bruke et par år på å prøve oss fram. Ennå er det

mange ting som ikke er avklart, bl.a. hvordan faktureringen mellom de to avdelingene skal foregå.

NYE LOKALER

Setesdal veg- og trafikkstasjon holder til i lokalene til den gamle vegstasjonen på Evje, som har fått de seks hybelbrakkene fra Skarpnes skjøtet på. Innvendig er lokalene førsteklasses, men eksteriøret vil neppe tilfredsstillende Profileringsrådet. Det er et spørsmål om ikke den nye stasjonen må tilpasses Setesdals byggeskikk med lafting i grovt tømmer!

- Noe må gjøres. De nåværende brakkene brukes på dispensasjon fra arbeidstilsynet. Kontrollhall for biltilsynet hører også med til en trafikkstasjon, understreker Kløvfjell, selv om han er klar over at Setesdal er blant de minste, kanskje den aller minste, i landet.

- Den nye organisasjonen krever omstilling fra alle i vegvesenet. Det burde vært lettere å skru om bryteren og finne de nye rollene. Det er viktig at jeg ikke fortaper meg i detaljer som er "naboens" oppgaver, på den andre siden er det viktig at vi tar vare på det gode samarbeidet i vegvesenet, sier Kløvfjell, som imidlertid ikke ser bort fra at produksjon vil holde kortene noe tettere til brystet enn ellers om det blir snakk om åpne entrepriser på tradisjonelle vegvesen-oppgaver.

UNG OPPSYNSMANN

Sigurd Wiberg, 27 år, er nylig ansatt som oppsynsmann ved trafikkavdelingen på Evje. Han ble plukket ut blant nærmere 60 søkere og er glad for å ha fått en sikker jobb på hjemstedet. Han er ingeniør av utdanning og har variert praksis fra større konsulentfirmaer før han kom til vegvesenet.

Han skal arbeide med budsjett, trafikkaker, avtaler, registrering av vegnettet og saksbehandling i forbindelse med avkjørselssøknader o.l.

- Jeg ser for meg en lang karriere i vegvesenet. Det er ikke noe som er bedre enn å få en slik jobb så nær hjemstedet, sier Wiberg som bor på Hornes.





- Mer papir i det nye vegvesenet

Formann Reinert Lislevatn på Setesdal vegstasjon hadde 7. desember sin siste arbeidsdag i Statens vegvesen. Han fyller 64 år 14. april og kan se tilbake på hele 46 år i vegvesenet. Han begynte som vegvokter på rv. 42 og fikk senere Evje Vegstasjon som arbeidssted. Han har kjørt både høvel og shoveldozer og ble formann for 5-6 år siden.

- Riksvegene får det beste stedet, men vi forsømmer heller ikke fylkesvegene, som har fått store utbedringer i senere år. Klager folk, er de for godt vant!

Lislevatn har mange minner fra arbeidet på vegen, men det han husker best, er vinteren 50-51:

- Da skuffet vi snø for hånd hele vinteren på rv. 42. Vi var 10-12 mann som måtte snø hver dag til etter påske. Vi måtte spa unna snøen for at brøytebilen kunne komme fram. Tre militærbiler var koblet sammen og skjøv ploget foran seg. Likevel var det store problemer med å komme fram. Det snødde hele vinteren. Den siste snøfonna på Tveit forsvant ikke før 17. juni.

Som vegvokter brukte han sykkel som fram-

komstmiddel og utførte grøftingsarbeid med hakke og spade. Biler ble etter hvert tatt i bruk, bl.a. ved sandstrøing:

- Jeg sto på lastelemmen og spredde ut sanden med spade. Så fant jeg på å binde en stor eimer etter bilen. Da kunne jeg bare kaste sanden på den, og sanden ble passelig spredd. Senere laget vi en kasse med hjul og piggkjetting slik at sanden ble ristet ut.

I år har Lislevatn forsøkt piggfrie dekk på sin forhjulsdrevne Volkswagen pickup.

- Så langt har det ikke vært noen problemer. Det er vanlige vinterdekk, men uten pigger. På snøføre får dekkene godt tak, men på tynn is er det nok en fordel med pigger som kan streke litt.

- Hva synes du om Det nye Vegvesenet?

- For min del har jeg ikke merket så store forandringer. Om det blir triveligere, skal være usagt. Det som er sikkert, er at det blir mer papir!

Lislevatn har kjøpt seg et gårdsbruk med et skogstykke og regner med å få nok å stille med etter at han har gått av med pensjon.

Bilde: Piggfritt er greit, sier Reinert Lislevatn, som gikk av med pensjon 7. desember.

Arbeider i produksjon i Setesdal: Merker lite til det nye vegvesenet

- Vi merker ikke stort til det nye vegvesenet, sier maskinfører Albert Klungland og fagarbeider og skytebas Odd Omland, som arbeider i Setesdal produksjonsdistrikt.

- Forandringene er nok større for dem som arbeider på kontoret. Tanken på at vi skal selge våre tjenester til trafikk er noe uvant og vi regner med at det på sikt blir mer konkurranse med private. For at vi kan konkurrere med de private, må vi ha gode maskiner. Men at private vil konkurrere på vanlig vegvedlikehold som høvling, lapping av asfalt, søppeltømming osv. er vel heller tvilsomt.

Nytt for oss som arbeider i Setesdal er at folk fra Valle vegstasjon og Evje nå skal ses under ett og kan settes til arbeid i hele dalen. Før var det en klar grense mellom Evje og Valle vegstasjon.

Til første uke i desember var vinteren mild også i Setesdal, men lite brøyting og lite strøing. Så langt hadde de arbeidet mest med å forberede vinteren med supplering av brøytestikk.

- I Setesdal strør vi med saltblandet sand, som blir godt motatt av publikum. Det blir langt mindre salt enn det som brukes ved kysten, men så har vi heller ikke så ofte temperaturer omkring null.

Omland har kanskje den flotteste barten i Statens vegvesen i Aust-Agder.

- Den fine fasongen får jeg ved å bruke syltetøy i uka og bartevoks i helgene, ser han med et lurt blunk.

- Jeg tar bare ei god skive med jordbærsyltetøy. Da legger barten seg godt nedi. Det virker ypperlig. Det eneste problemet er hveps og bier i sommermå-

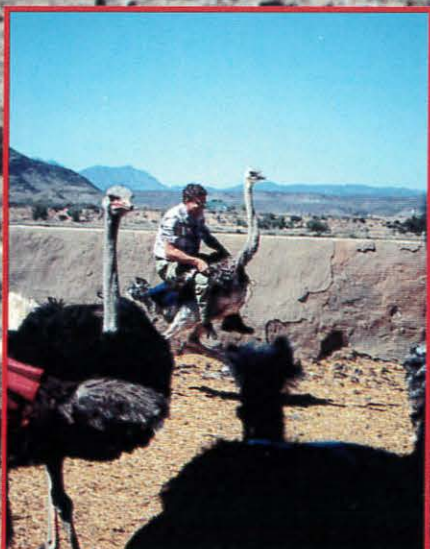
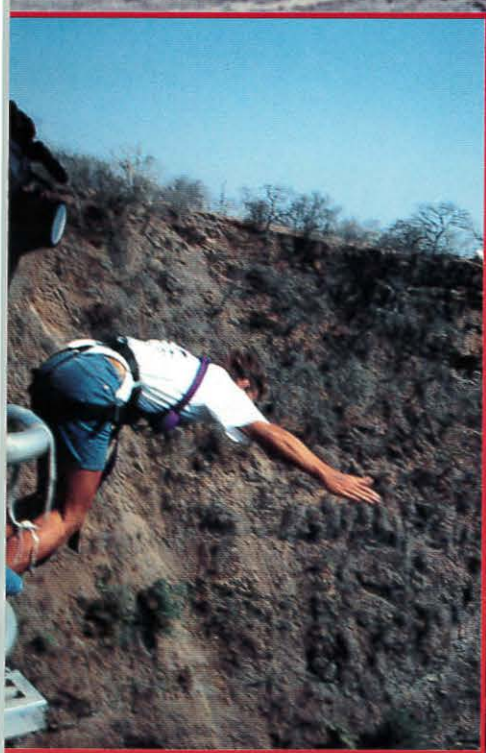
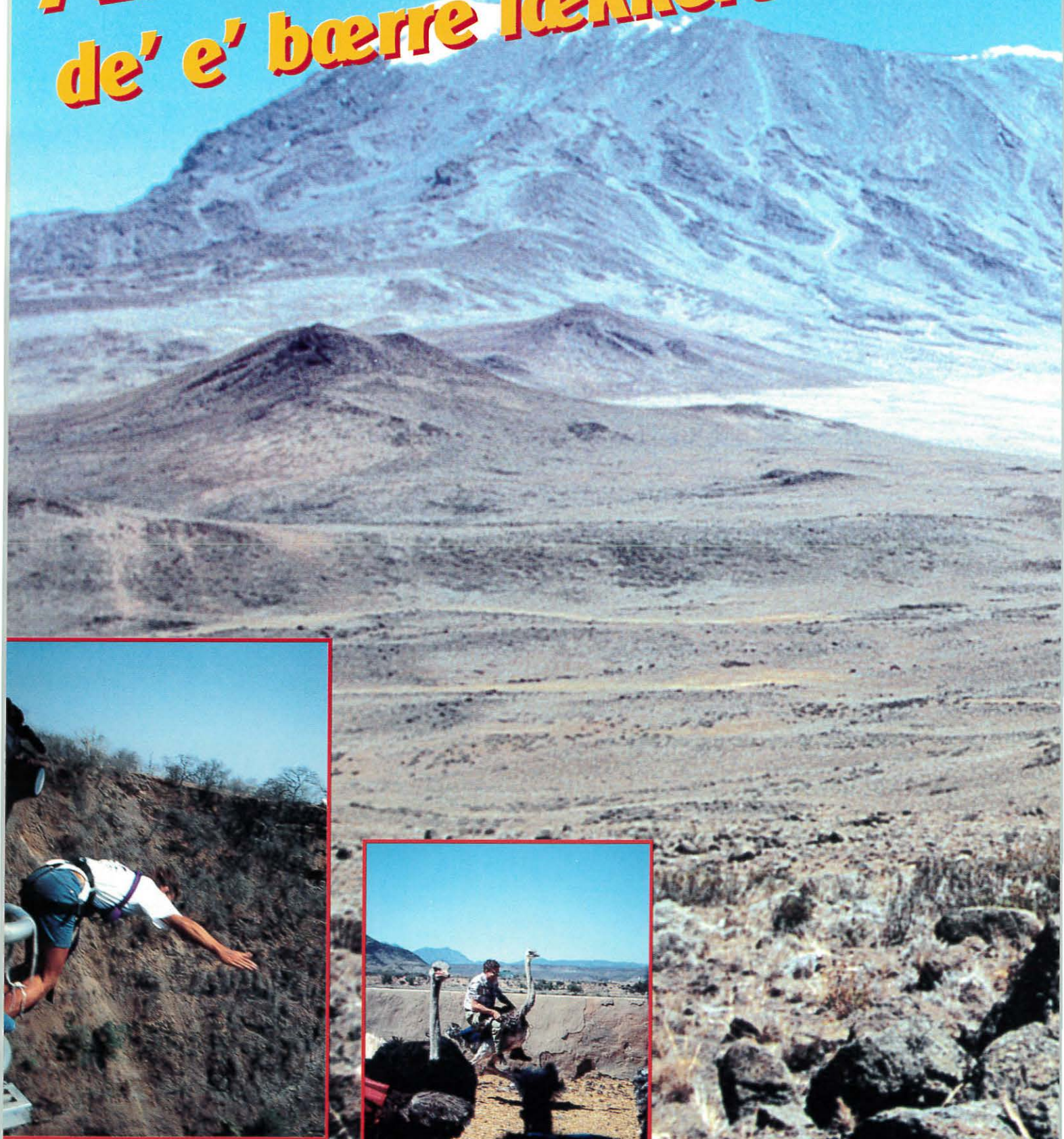
nedene, men det går stort sett greit, sier Omland.

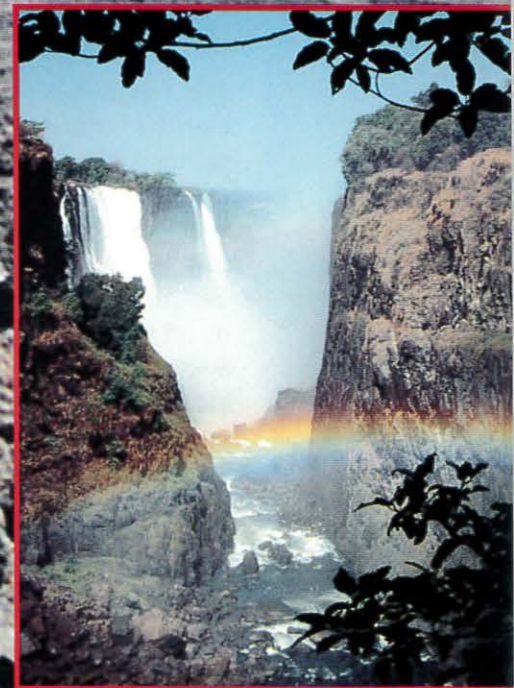
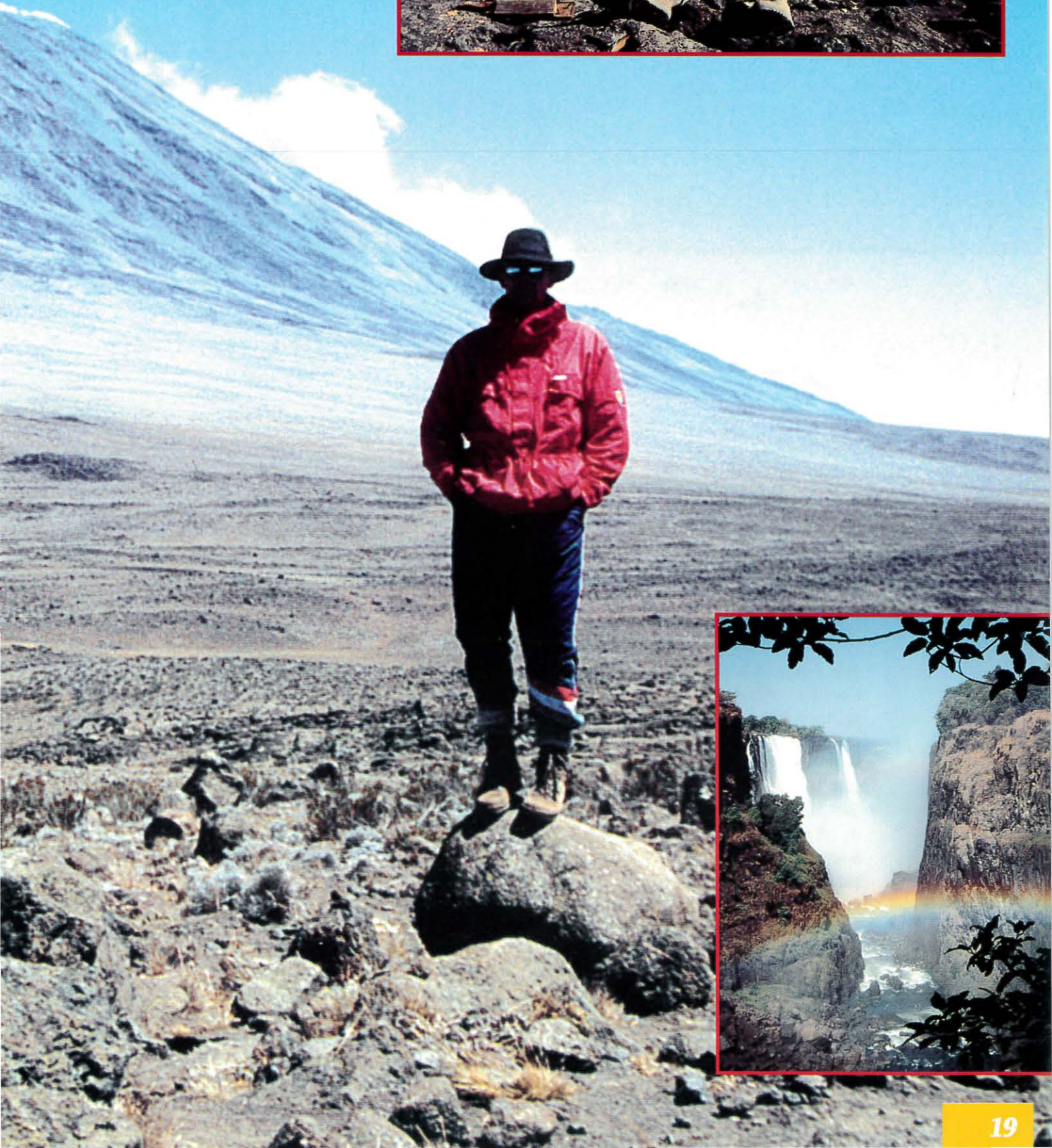
Bilde: Fagarbeider og skytebas Odd Omland og maskinfører Albert Klungland.



**Trønderen Knut Johansen på 11 ukers safari fra
Kenya til Cape Town:**

AFRIKA - de' e' bærre lækkert det!







Den 1500 mil lange turen gjennom Afrika gikk med lastebil. Vegene varierte fra elendig til motorveier av topp kvalitet.

1500 mil og 11 uker på lastebil fra Nairobi til Cape Town:

Et annerledes Afrika enn det jeg hadde ventet

Etter lengre tids planlegging var det endelig klart for tur til Afrika 18. august i år. Det manglet ikke på advarsler når det gjaldt malaria, dysenteri, Ebola, slanger, tse-tse fluer, vold, kriminalitet, AIDS, matforgiftning og det som verre er. Jeg har alltid vært veldig fascinert av Afrika, og når mine overordnede var velvillige og lot meg få permisjon fra NVVP, var alt klart til å reise.

Jeg dro fra Arendal til Oslo med tog, og endte opp i Nairobi i Kenya etter en flytur via London sent en lørdags kveld. Turen kunne ha fått en bedre start; da jeg gikk av flyet i Nairobi, fikk jeg høre at ryggsekken min var igjen i London, og at den ikke kunne komme før om tidligst 2 dager (kanskje). Dette medførte at deler av søndagen gikk med til å kjøpe noen klær og tannbørste.

BLANT LØVER, ELEFANTER OG KROKODILLER

Heldigvis kom sekken min til Nairobi mandag morgen.

Mandag morgen la vi avgårde sørover fra Nairobi i en ombygd Bedford lastebil. Denne skulle vi sitte og humpe i hele veien ned til Harare i Zimbabwe. Ombord på lastebilen var 22 personer fra hele verden. Kjønnfordelingen var gunstig; 14 jenter og 8 gutter...

Overnattingene underveis skjedde i telt, i bushen eller på camping. Etterhvert flyttet jeg ut av teltet, og tilbrakte de fleste nettene under åpen himmel med mosquito-nett over meg. Maten laget vi selv, og den var fersk og god. En dag i Malawi hadde vi kylling til middag. Ved lunsjtid samme dag sto de samme kyllingene bundet fast til et bord og kaklet. Den første uken av turen tilbrakte vi i Serengeti

Nasjonalpark og i Ngorongoro-krateret i Tanzania. Vegene i dette området var vanvittig dårlige med store hull i vegbanen. Hver dag dro vi på safari med lastebilen både ved soloppgang og solnedgang og så på nært hold utrolig mange ville dyr; elefanter, løver, geparder, sjiraffer, sebraer, neshorn, flodhester, krokodiller osv. Jeg tok veldig mange bilder i denne perioden. Om nettene lå vi og lyttet på løvebrøl.

TIL TOPPEN AV KILIMANJARO

Etter Ngorongoro var det klart for en av turens høydepunkter i dobbelt forstand; Mt. Kilimanjaro i Tanzania, Afrikas høyeste fjell. Jeg trodde det skulle bli slitsomt, men det ble mye verre enn jeg trodde pga. høydesyke. De første to og en halv dagene gikk det veldig greit. Problemet var faktisk å gå sakte nok slik at kroppen rakk å venne seg til høyden. På slutten av tredje dag kom vi til Kibo Hut på 4700 m, og da hadde jeg fått forferdelig hodepine og hele kroppen var uvel.

Kl. 0030 natt til fjerde dag lå vi avgårde mot toppen. Kledd som noen polfarere (-20 grader C) lå vi i vei på den siste etappen opp mot toppen. På vår veg opp møtte vi flere folk som ble båret ned, og det tok nesten motet fra oss. Ved hjelp av sterk vilje og 6 hodepinetabletter nådde jeg første topp, Gilman's Point 5685 m, ved soloppgang kl. 0630. En og en halv time senere nådde jeg Afrikas høyeste punkt, Uhuru Peak 5895 m. Fantastisk opplevelse. Glemt var hodepine og hjertebank!

FRA DAR ES SALAAM TIL ZANZIBAR

Fra Kili gikk ferden videre til Svein Haralds og Odds Dar es Salaam. På kjøreturen fra Moshi skjønte jeg at Svein Harald ennå har mye ugjort innen trafiksikkerhet i Tanzania. Vi var vitne til mye vill kjøring, og det lå bilvrak overalt utenfor vegen. Dar var ikke noe blivende sted, og vi tok første hydrofoil ut til Zanzibar. Der bodde vi på hotell, slappet av på stranden og spiste på restaurant. På Zanzibar blir strømmen kuttet i en time mellom klokken 20 og 21 hver kveld, og to kvelder på rad ble vi sittende og spise middag på restaurant til bråket fra et diesellaggregat. Ellers anbefales solnedgang sett fra balkongen på Africa House. Ta med myggmiddel!

Vi dro videre sørover i Tanzania på gode u-hjelpsfinansierte veier og inn i Malawi. Her tilbragte vi en uke med badeliv og avslapping under palmene ved Malawi-sjøen.

Etter Malawi gikk ferden i transitt på humpete veier gjennom Zambia. Korrupsjon og vanstyre har gjort dette i utgangspunktet rike landet til et av de fattigste landene i Afrika. Vi krysset grensen

til Zimbabwe ved Kariba Dam, og dro på tur med en stor husbåt på Lake Kariba med innlagte kanoturer og svømmeturer blant flodhester, krokodiller og vannbøfler. På husbåten var det boblebad, solsenger og egen bar.

RAFTING OG STRIKKHOPP VED VICTORIA FALLS

Så fulgte et annet av turens høydepunkt, Victoria Falls på grensen mellom Zimbabwe og Zambia. Fossen i seg selv var litt skuffende da vi var der i slutten av tørketida, men det var mulighet for mange spennende aktiviteter der. Jeg prøvde verdens høyeste strikkhopp (111 m) fra brua over Zambezi. Dagen etter prøvde jeg verdens mest krevende rafting på Zambezi – elven med 19 grad 5 stryk, som hadde navn som Overland Truck Eater, Terminator, Devils Toilet Boil, Stairway to Heaven, Highway to Hell osv. 80 prosent av flåtene velter under raftingen på Zambezi. Det holdt på å gå galt i stryk nr. 18 hvor vi veltet, og jeg krøp på land på zambisk side av Zambezi (uten pass) etter å ha vært under noen ganger.

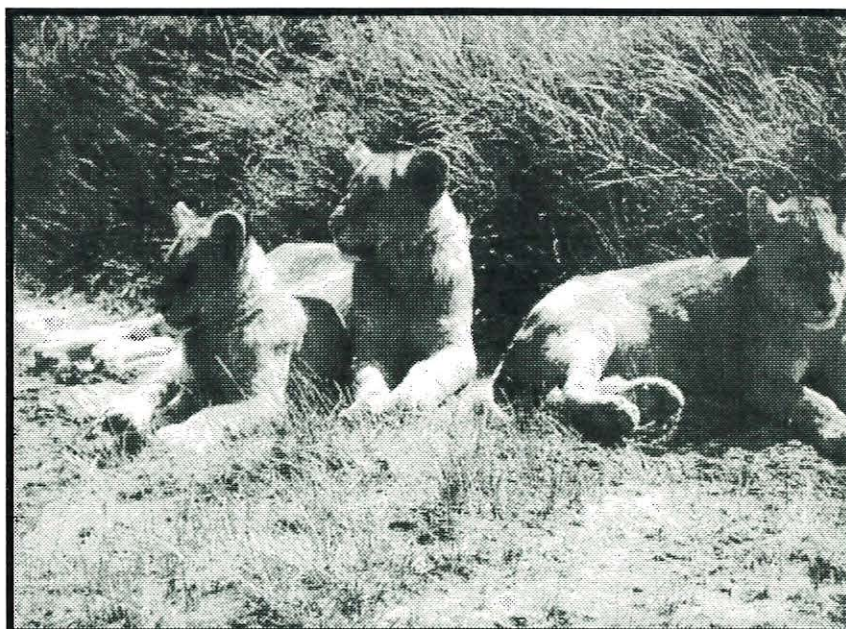
Ellers tilbrakte vi tiden i Vic Falls med natt-safari, booze-cruise, disco og vandring i nasjonalpark.

MED STOKKEBÅT I OKAVANGO

Neste land på programmet var Botswana, og vi besøkte Chobe Nasjonalpark hvor det er ca. 60.000 elefanter. Jeg fikk besøk av en av dem da jeg skulle legge meg og sove en kveld. Videre dro vi på 3-dagers tur i uthulet trestokk i Okavango-deltaet med egen guide til å stake. I

(forts. neste side)

Elefanter, krokodiller, løver, neshorn, flodhester m.m. lot seg villig fotografere i Serengeti Nasjonalpark.



deltaet var det fryktelig varmt (45 oC), og midt på dagen var det eneste fornuftige man kunne gjøre å ligge og sove i skyggen. Bade kunne vi ikke pga. flodhester og krokodiller.

Deretter fulgte nok en uke i Zimbabwe hvor vi bl.a. var på "drive-in" kino med lastebilen i Bulawayo og så "Casper - the Friendly Ghost". Tilslutt endte vi opp i Harare hvor det ble et trist farvel med 16 av de 22 som var med på lastebilen. Bare 6 personer skulle videre til Cape Town. Vi som skulle videre, byttet til en større og mindre ukomfortabel Mercedes lastebil, hilste på de nye passasjerene, og la avgårde mot Sør-Afrika.

SØR-AFRIKAS "HOMELANDS"

Gjennom flott landskap nord i Transvaal gikk turen inn i Kruger Nasjonalpark. I Kruger slo været om fra 40oC til 15 oC, og det ble kaldt å ferdes i den trekkfulle lastebilen. Enda kaldere ble det oppe i fjellene i Swaziland hvor vi i tillegg fikk forferdelig regnvær og hagl. Klær, telt og sovepose ble bløte. Videre gikk turen ned til kysten i KwaZulu-Natal hvor vi bl.a. drev med body-surfing i bølgene på stranden i Durban.

Etter 2 dager i Durban dro vi til Royal Natal Nasjonalpark, hvor vi hadde et par dager til rådighet til fotturer i fantastisk fjellterreng. Derfra kjørte vi gjennom Transkei og Ciskei; såkalte homelands. Homelands er fattige, utarmede provinser midt inne i det rike Sør-Afrika som det tidligere apartheid-regimet ikke ville godkjenne som en del av Sør-Afrika.

Sør-Afrika var et veldig fascinerende land å reise i.

Kontrastene var enorme både når det gjaldt rikdom, natur og klima.

Det var positivt at de fleste av de vi ble kjent med, både svarte og hvite, hadde tro på den politiske prosessen som foregår i

Sør-Afrika nå, og de så lyst på

framtiden. Apartheid-lovene er opphevet nå, men det er fremdeles økonomisk apartheid mellom de svarte og de hvite. I storbyene bodde mange svarte i bølgeblikkskur i "township" i utkanten av byen, mens de hvite kjørte rundt i sine Mercedeser og BMWer i sine boligområder.

Vegene i Sør-Afrika var veldig gode. Det var gigantiske motorveganlegg, og flotte

fjelloverganger. Noen steder hadde det tatt overhånd, og motorvegssystemet midt inne i sentrum av storbyen Port Elizabeth må være verdens verste eksempel på spaghetti-kruss. På slutten av turen begynte jeg å bli sliten og lei, og stemningen på lastebilen var ikke den beste. Når man lever så tett innpå hverandre over lang tid, har selv den minste detalj tendens til å bli en stor sak. Det er viktig at man har respekt for hverandre og tar hensyn, og ikke alle hadde skjønt det.

STRUTSERIDNING OG VINSMAKING

Videre på vegen til Cape Town besøkte vi bl.a. en strutsefarm hvor jeg prøvde strutseridning. Det var verre enn å hoppe i strikk. Vi besøkte Cape Agulhas, Afrikas sydlige punkt, var på vinsmaking i vinbyen Stellenbosch, før vi kjørte inn i Cape Town en kald og regntung morgen. I Stellenbosch traff jeg forresten tilfeldig ei jente fra Sør-Afrika som jeg reiste rundt i USA med i fjor. Verden er ikke stor...

Endelig var vi framme i Cape Town etter nesten 1500 mil ristende i lastebil. Cape Town er den flotteste byen jeg har vært i, og vi var på seiltur ut til Robben Island, kjørte ut til Cape of Good Hope, og tok taubane opp til Table Mountain. Været var veldig skiftende i Cape Town, innbyggerne påstår at de kan ha alle fire årstider på en dag. Etter 5 dager i Cape Town, fløy jeg hjem via London. En del fattigere, men mange venner, erfaringer og opplevelser rikere.

Det viktigste jeg lærte på turen var at jeg hadde tatt helt feil av Afrika. Jeg var vel som de fleste andre her hjemme formet av medias dekning av Afrika; sult, elendighet, sykdom, korrupsjon og vold. Dette stemte overhodet ikke med det Afrika som møtte meg. Jeg har aldri noen steder møtt så gjestfrie og livsglade folk som jeg gjorde i disse 11 ukene i Afrika.

Ellers følte jeg meg aldri truet og opplevde aldri noe kriminelt i løpet av turen. Jeg ble heller aldri syk, og sto ikke over et eneste måltid. Ikke alle var så heldige. 2 fikk malaria, 3 fikk bilharzia og en fikk dysenteri. Jeg tok veldig sterke tabletter mot malaria, og hver natt etter at jeg tok en tablett (en gang i uka) hadde jeg mareritt og skrek i søvne. Ellers har jeg mistet noe hår, fått grått hår og dårligere syn. Jeg håper det er forbigående, hvis da ikke NVVP gir meg enda mer grå hår...

På gjensyn, Afrika!

Knut



Flodhester i Serengeti Nasjonalpark

MALEBILEN OMBYGGES TIL VARMPLAST

Maskinavdelingens kantmalebil ga Statens vegvesen mye negativ PR Agderposten i sommer karakteriserte det som en skandale at bilen, innkjøp for 4 mill. kr. ikke var i bruk. – Det er bestemt at bilen skal bygges om i Østfold, som bygde sin egen bil og er kompetansesenter for vegmerkingmaskiner. Bilen vil nå bli utstyrt for legging av kantstriper i varmplast, som er den nye standarden for dette. Vegdirektoratet har forbudt bruk av løsemiddelholdig kantmaling fra 1996 og kaldplasten som ble utviklet til de nye merkebilene så ut til å være løsningen. Etter en tid viste det seg imidlertid at kaldplaststripene skallet av. Leverandøren av kaldplasten, Jotun, har ennå ikke klart å levere et produkt som holder mål. Det er derfor bestemt å bygge om bilen til legging av varmplast, sier Andersen, som bebuder flere opplysninger om malebilen i det Sørlandsposten går i trykken.

JULETRÉ- FESTEN

**på Vegsentra-
len, Skarpnes,
blir arrangert**

**SØNDAG 14.
JANUAR 1996
kl. 15,30**

Minneord om Jørgen Hushovd

Det var med sorg vi mottok budskapet om at Jørgen var gått bort. Selv om vi visste at han var svært dårlig og at det gikk mot slutten, var meldingen like trist å motta. Jørgen, som var født 21. oktober 1930, ble 65 år gammel.

I 1947 begynte Jørgen som praktikant i vegvesenet sammen med sin far. I 1952 tok han eksamen ved elementærteknikken i Oslo. I tiden etter, med unntak av et par perioder ved Vestfold vegvesen og ved Ulla-Førre Kraftanlegg, hadde han sitt virke ved Statens vegvesen Aust-Agder, og de siste 30 årene som oppsynsmann.

I 1969 begynte han som oppsynsmann på forskjellige bruianlegg, et fagområde han fortsatte med helt til han gikk av etter oppnådd aldersgrense høsten 1994.

Jørgen var en trofast, ansvarsbevisst og dyktig medarbeider. Han utviste stor interesse for sitt fagområde, sammen med en allsidig dyktighet innen det meste av anleggsarbeid. Han arbeidet systematisk og nøyaktig, og vi har mer enn en gang måttet gå gjennom hans arkiver for å finne forskjellige data vi har hatt bruk for. Det er et betydelig antall bruer han har hatt ansvaret for over hele Aust-Agder fylke.

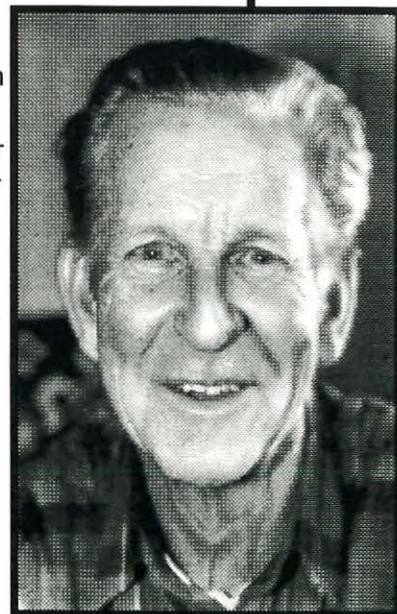
Han var stille i sin framferd og snakket ikke i tide og utide, men når han tok til orde for noe, visste vi at det var noe vi burde lytte til og legge oss på minnet.

Han hadde alltid stor omtanke for sine medarbeideres ve og vel, og påså at de fikk en rettferdig behandling. Ved besøk hos ham en av de siste dagene han levde, var han fortsatt svært interessert i hvordan det gikk med den enkelte og hva de gjorde.

Av de interesser Jørgen hadde på sin fritid, og som han likte å fortelle om, var fisketurene sammen med kamerater på heia – eller turer i skog og mark på fine høstdager. Han la heller ikke skjul på av likte svært godt å stelle med blomster og trær i hagen sin, noe som kom tydelig fram ved besøk på hans eiendom på Flaten. Dessverre fikk han altfor kort tid til å kose seg med sine interesser som pensjonist, noe vi visste han hadde sett fram til.

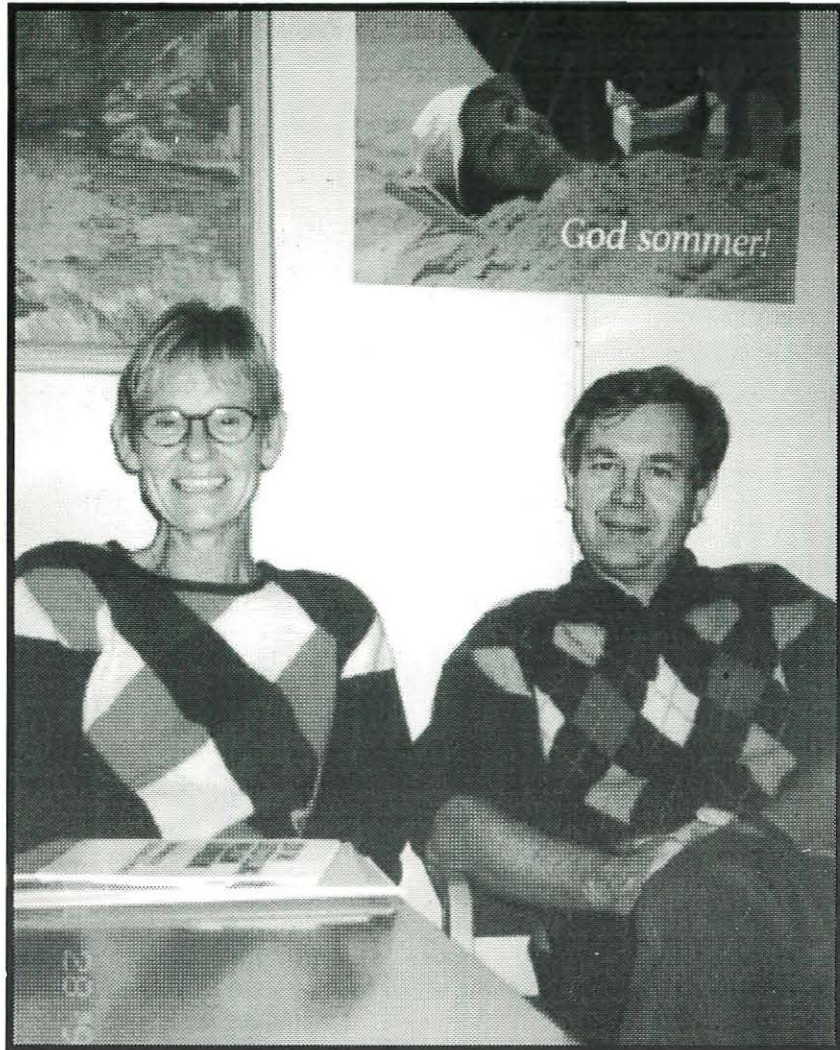
Vi takker Jørgen for de årene vi fikk glede av hans kunnskaper og arbeidsinnsats og minnes en god medarbeider, kollega og arbeidskamerat.

Åvald Bakken



■ ■ Anne Sofie Samuelsen og Øystein Tobiassen i likesetillingsutvalget innrømmer at Statens vegvesen ligger langt etter på dette området og at dersom vi fortsetter likestillingsarbeidet med dagens tempo og virkemidler vil vi ikke oppnå reell likestilling før om ca 100 år.

■ ■ Skal vi få ansatt et tilstrekkelig antall kvinner i utedriften, må det åpnes adgang til å benytte radikal kjønnskotering.



Likestillingsarbeidet i stampe?

Statens vegvesen får stadig skryt for å være den beste eleven i "Opseths klasse".

Etaten har klare målsettinger, og gode resultater.

Også når det gjelder likestilling har etaten klare målsettinger.

Men dessverre har vi ingen grunn til å skryte tilsvarende av de resultatene.

Jeg sitter sammen med medlem av det sentrale likestillingsutvalget, Anne Sofie Samuelsen og lederen av vårt lokale likestillingsutvalg, Øystein Tobiassen.

For øvrig har likestillingsutvalget i vårt fylke følgende sammensetning: Trine Conradi, Kjell Birkeland, Nina R. Kjemperud, Ole Selås og Ingeborg Vehus.

- Hvilken funksjon har likestillingsutvalget, Anne Sofie?

- Likestillingsutvalget skal fungere som et støtledd og være rådgiver og pådriver i arbeidet for

reell likestilling i etaten. Husk at det er linjeledelsen som har det reelle ansvaret.

Og hun forteller at målet for likestillingsarbeidet er tredelt:

- * rekruttere flere kvinner inn i tradisjonelt mannsdominerte stillingsgrupper
- * videreutvikle allerede tilsatte kvinner
- * øke andelen kvinnelige ledere i etaten

- Statens vegvesen er da ellers så flinke til å nå de måltall de setter seg, hvorfor har ikke dette vært mulig for likestillingsarbeidet?

- Ja, hadde vi hatt alle fasisvarene på dette, kunne kanskje mye vært gjort bedre, innrømmer de to.

- Er det viljen eller evnen det skorter på hos ledelsen vår, spør jeg videre, pinlig klar over at nå provoserer jeg. Og det synes da også på ansiktsuttrykkene til de to.

- Det er ikke så enkelt som bare å knipse i fingrene og så har vi full likestilling i organisasjonen, dette må bygges sten for sten og slikt tar tid, sier Anne Sofie.

Hun vil ikke uten videre være med på at ledelsen har sviktet fullstendig.

- Men husker du ikke de klare målene ledelsen i Vegdirektoratet gikk ut med for å få flere kvinnelige avdelingsledere i forbindelse med omorganiseringsprosessen?

Anne Sofie innrømmer at ledelsen i den forbindelsen brukte store ord og at forventningene derfor ble skrudd høyere enn det senere viste seg å være grunnlag for.

Og jo... hun ble skuffet.

Anne Sofie har arbeidet for likestilling i Statens vegvesen i mange år. I en periode har hun også vært leder for det sentrale likestillingsutvalget.

Hun innrømmer gjerne at det er et tidkrevende arbeid, som krever tålmodighet hva resultater angår. Dette handler mye om å endre holdninger, sier hun.

- Føler du at likestillingsarbeidet har full aksept hos ledelsen, har de egentlig skjont vit-sen?

- Moderat kjønnskvoltering er det absolutt aksept for, og jeg tror ikke noen er uenig i de mål vi har satt for likestillingsarbeidet. Spørsmålet er imidlertid om vi burde vurdere mer drastiske virkemidler for å oppnå bedre resultat. F.eks. er jeg av den oppfatning at dersom vi f.eks. skal få ansatt et tilstrekkelig antall kvinner i utedriften, må det åpnes adgang til å benytte radikal kjønnskvoltering, hvilket det ikke er adgang til i dag.

- Når tror dere vi oppnår reell likestilling i Statens vegvesen?

Anne Sofie og Øystein innrømmer at Statens vegvesen ligger langt etter på dette området og at dersom vi fortsetter likestillingsarbeidet med dagens tempo og virkemidler vil vi ikke oppnå reell likestilling før om ca 100 år.

Anne Sofie og Øystein begynner imidlertid nå å bli ganske oppgitte over min provoserende og negative innfallsvinkel og ber om at jeg heller koncentrerer meg om den innsatsen som faktisk gjøres og de muligheter som finnes for de kvinnelige ansatte.

Og så forteller de at de nylig har gjennomgått sammensetningen i de mange råd/utvalg for om mulig å bedre kvinneandelen i disse, men at dette var til dels vanskelig fordi representasjonen ofte var knyttet til ulike stillingstyper, som igjen var besatt av menn.

- Dette virker da temmelig håpløst, bryter jeg inn.

Men det vil ingen av dem høre snakk om. Og de fortsetter ivrig og nevner det særskilte utdanningsstipend for kvinner, som etaten tilbyr. Dette stipendet har økt i omfang, og kvinner kan nå

søke lønnet permisjon for å ta flerårig utdanning.

Dette er tilbud de nå ønsker å gjøre bedre kjent blant kvinnene i etaten.

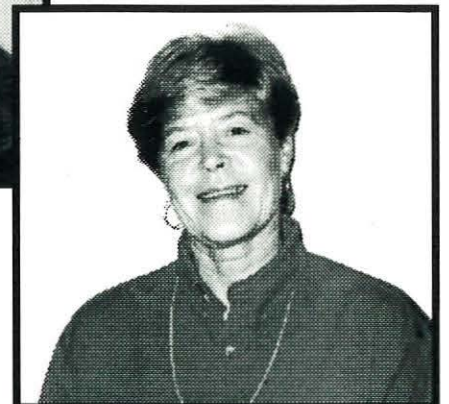
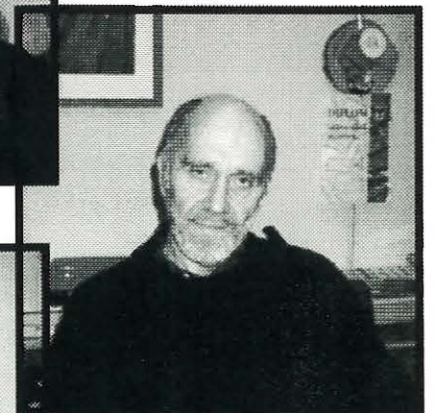
- Vi tilbyr kvinnene en mulighet, de må gripe sjansen og så kan vi etter hvert få til noe...

- Men; sier de begge nærmest i kor - er det noen som har gode ideer til hvordan vi kan få forgang og fremskritt i likestillingsarbeidet, tar vi mer enn gjerne imot gode råd.

De er bl.a. svært interessert i innspill til nytanking på hvilke områder vi tar inn lærlinger.

Og Anne Sofie og Øystein er begge optimister, de viser bl.a. til at flere og flere kvinner tar utdanning ved de skolene vi tradisjonelt rekrutterer våre ansatte fra.

De minner meg om at Roma ikke ble bygd på en dag og at arbeidet tross alt går fremover.





Vegmesteren på Evje som ble klokkemaker

Hva driver pensjonistene med? Vi har hørt historier om noen som har så mye å gjøre at de lurar på om de må ansette folk. Vi hører om vegbygging, vedhogst, husbygging og hobbyvirksomhet. Redaksjonen ville vite mer. Vi har besøkt Jon Høgevold på Evje, pensjonert vegmester. Kanskje blir dette første kapittel i en serie.

– Jeg kjøpte tre kubikkmeter bjørketømmer og fikk dem skåret, forteller Høgevold.

– Folk trodde jeg var gal.

Nå ligger det bare noen få bjørkeplanker igjen i kjelleren, han må snart få tak i flere. Bjørkestokkene har Høgevold gjort om til fint utskårne veggklokker, 130 stykker i tallet. Mange har han gitt bort, som fine gaver til venner og slekninger, andre har han solgt.

– Det er jo bare en hobby, sier Høgevold. Han bruker gjerne 20–30 timer på å skjære ut ei

klokke, og tar seg ofte en tur i det velutstyrte verkstedet i kjelleren i huset på Dåsmoen. Noen dager kan det bli både fem og seks timer, andre dager bare en time eller to.

– Jeg har likt å drive med snekring i alle år, og helt siden jeg var guttunge har jeg brukt tollekniven, forteller Høgevold. I 1990 gikk han av med pensjon. Året før hadde han gjennomgått en stor hjerteoperasjon i London. Operasjonen var vellykket, og om ikke lenge trengte han noe å henge fingrene i.

Høsten 1990 ringte svigersønnen fra Herefoss og sa at de manglet en mann for å få i gang et treskjæringskurs. Høgevold ble med på kurset, og siden har han skåret ut klokker. Han har også vært med på knivkurs på vegsentralen. Når tida byr seg, hender det også at han lager noen kniver, men som oftest har han fullt opp å gjøre med klokkene.

Modeller til klokkene finner han på ulike steder. Noen ganger får han låne tegninger, andre



stasjon på Herefoss. På Herefoss var det omkring 20 mann i vedlikeholdet. I 1968 ble han vegmester på Evje. Der var det den gang 32 mann. Nå er det seks som arbeider med vedlikehold.

– Jeg var godt fornøyd med vegvesenet som arbeidsplass, men jeg kan ikke si jeg savner jobben. Tidligere var jeg ofte innom vegstasjonen, men nå går det lenge mellom hver gang. Det er også sjelden han treffer gamle arbeidskamerater. Men da han traff sin gamle sjef, tidligere vegsjef Bjarne Haugmoen, på et møte i pensjonistforeningen, ble han invitert med hjem for å se på Haugmoens treskjæringsarbeider. Høgevold ble imponert over Haugmoens gedigne golvklokker og kroskap.

– Selv har jeg ikke våget meg på så store arbeider, sier Høgebald, som er fornøyd med å lage veggklokker. I tillegg kan han vise en pen knivsamling – og noen svære trefat, skåret ut av noen kjempesvære furuknuter som han fant på noen trær ved hytta i Bykle. Han fikk tak i ei motorsag, og sikret seg knutene, uten å si det til noen.

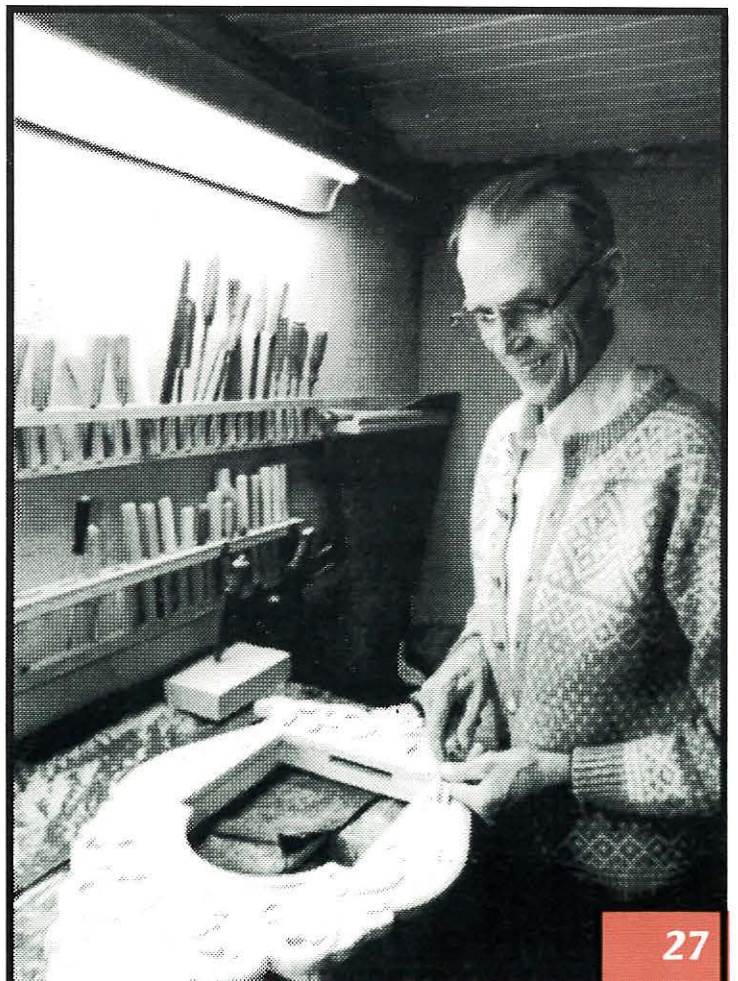
– Jeg trives som pensjonist, sier Høgevold, mens fru Ingebjørg serverer kaffe og fersk julebakst.

ganger låner han ei klokke og tegner av. Noen modeller har han fått fra gamle kolleger i vegvesenet, Finn Fjermeros og Magne Bakken på Iveland. Han har også flere naboer som driver med treskjæring og låner bort tegninger.

Mønsteret er det viktigste for at ei klokke skal bli fin, men materialene har også stor betydning, understreker Høgevold. Beste liker han å arbeide med bjørk, men andre lauvtreslag kan også gå an.

– I grunnen er det enkelt, det er bare å sette i gang, så kan alle gjøre det!

Høgevold begynte i vegvesenet i 1943, tre måneder før han fylte 17 år. I 1951 tok han elementærteknisk skole og etter noen år ble han oppsynsmann i vedlikeholdsavdelingen med



Vegsjefen
taler til Det
nye
Vegvesenet.



DnV-markering, en gang for alle

Vegsjefen inviterte, slik han aldri har gjort før. For kostet gjorde det, mer enn noengang. Og alle ansatte var invitert, for første gang. Men stemningen var også deretter – helt topp. I forbindelse med overgangen til Det nye Vegvesenet (DnV) ønsket ledelsen en markering, slik Vegdirektoratet hadde tillatt, og flere vegkontor allerede hadde hatt.

DnV trådte i kraft 1. juli 1995, men da var arbeidssituasjonen på vegkontoret så stor at ledelsen hverken turde, kunne eller ville be noen ta ansvar for også å arrangere en slik tilstelning.

Men så – når tingene fikk roet seg litt utpå høsten, ble ideen hentet frem igjen, arrangements-

komité nedsatt, rammene vedtatt og pengene bevilget.

De ansatte fikk tilbud om skyss – noen i privatbil, andre i taxi og busser ble også satt opp.

De fra Valle og Evje fikk også tilbud om overnatting.

Det ble servert rikelig med mat og drikke og topp underholdning var også leid inn.

Og jeg fastholder, mer kunne vel ikke vært gjort for virkelig å skape en trivelig kveld.

Og de kom – fra Valle i nord til Vegsentralen i sør, og det var en skikkelig fest-stemt forsamling som ankom Strand Hotell på Fevik i sju-tiden fredag 10. november.

Tørstein Nilsen ønsket velkommen til bords og overlot så ordet til kveldens kjøg – John Geir Smealand, som loset oss gjennom middagen med den ene historien bedre enn den andre.

Særlig fikk Gjerstad (bygda) gjennomå, og det var tydelig at kjøg – det hadde han vært før.

Vegsjef Harald Gjerstad og hovedtillitsmann Jens Magnar Lindland ble gitt ordet, og ønsket etaten tillykke og ga oss noen ord med på ferden inn i vår nye tilværelse i DnV.

Spesielt invitert var selvsagt vår tidligere prosjektleder, som på en meget tilfredstillende måte loset oss alle gjennom omorganiseringen, tidligere assisterende vegsjef Harbo Colbjørnsen. Jens Magnar ba Harbo komme frem og motta en spesiell takk fra arbeidsmannsforbundet – et barometer



innfeldt i en stenplate – fra Sulitjelma, eller Sulis som stedet kalles.

Vi ble servert en meget spesiell middag, med vegsjefens skattekiste til forrett, rallarens livrett med krøsusgratinerte poteter og økosaus til hovedrett, og nystrødd vinterføre til dessert.

Tone Straume fikk så ordet, og takket for maten på en meget treffende måte, og jeg tror alle var vél forsynt da gjøgleren fra Bryne, Steinar Lyse entret podiet.

Og han kom med gode historier om både Finn Ole Jørgensen (let i skog og mark og finn Ole) og Gunnar Liens besøk i Rom.

Samt en rekke andre mer eller mindre pene historier, som gjorde at stemningen ble ekstra god før musikken spilte opp og dansen åpnet.

Men jeg ble både sjokkert og skuffet da det ble ropt at bussene var klar for avgang, klokken var allerede blitt halv to. Jeg syntes jeg nettopp hadde forlatt bordet.

Tiden fløy bare så alt for fort, men det var da også det eneste skår i gleden den kvelden....



Minneord om Olav Evensen

Brått og uventet mottok vi den triste meldingen om at Olav Evensen var gått bort, bare kort tid etter at han var blitt pensjonist.

Olav begynte sitt arbeid i vegvesenet i 1959, og fikk jobben som oppsynsmann fra 1. januar 1966. Tidligere hadde han arbeidet i 15 år som snekker og snekekrformann hos Høyer Ellefsen.

For Olav var det svært viktig, i tillegg til det å bygge veg, å ta vare på det sosiale i arbeidssituasjonen. Det var lett å stikke innom brakka til Olav for å diskutere dagens gjøremål. Olav tok seg alltid tid.

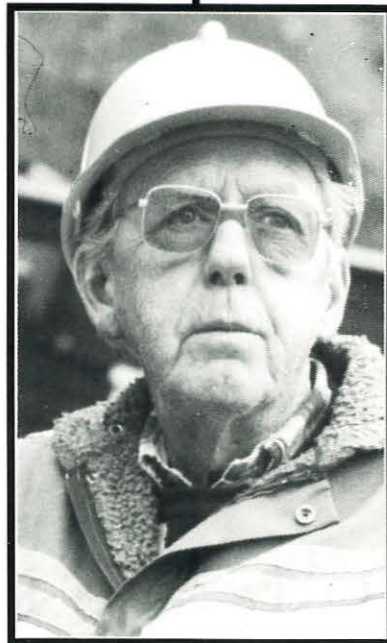
Om morgenen og i middagspausene var han alltid sammen med de andre ansatte. Selv etter at han sluttet i sitt arbeid i vegvesenet, var han stadig på farten i sin Opel Kadett, "Rakellen", for å hilse på tidligere kolleger i etaten.

Selv hevdet Olav at han bare hadde arbeidet sammen med greie folk. Grunnen til at han opplevde det slik, var nok at han selv var en kjernekar og meget godt likt av alle.

Familien, og ikke minst barnebarna, stod sentralt i Olavs tilværelse. I fritiden dyrken han sin store hobby, fiske. Han var stadig å finne i sjekta si utenfor Møkkalasset, som som vinter. Videre var han meget musikalsk, og spilte alt fra munnsspill til mandolin og fiolin. Som oftest gikk det i gammel dansemusikk. Det gjør vondt å tenke på at hans tid som pensjonist skulle bli så altfor kort.

Minnene om Olav som en hederskar, meget god kollega og arbeidskamerat, vil alltid leve videre i oss, og vi sender våre tanker til familien som har mistet sin kjære.

Kjell, Alfred, Eldar





Pensjonistene i historisk sus på Gotland

Årets pensjonisttur gikk til Gotland. Tungt lastet med "svenske pesetas" startet vi fra Arendal 14. august. Reisen gikk over Horten-Moss, videre til E 18 med overnatting i Ørebro.

I denne byen er det bl.a. et stilig slott fra middelalderen. Slottet er i bruk til forskjellige ting, bl.a. har fylkesadministrasjonen hatt kontorer der, og landshøvdingen (fylkesmannen), forøvrig en kvinnelig sådan, har leilighet der. Det spøker på slottet, og landshøvdingens mann synes visst dette var noe skummelt. Den kjente frihetshelten Engelbrecht Engelbrechtson bodde på slottet fra 1434 til han ble myrdet i 1436.

Fra Nyneshavn går fergen til Visby på Gotland. Turen tok vel 5 timer. I det strålende sommerværet ble tiden stort sett tilbrakt på dekk. Vi bodde to dager på Suderby herregård, som ligger noen kilometer fra Visby i svært landlige omgivelser. Vi inntok våre måltider på selve herregården, mens rommene lå for seg, i et bygg som

hadde vært i bruk på Lillehammer under OL. Det var ikke noe å utsette på standarden! Hotellet hadde kjøpt denne enheten da OL-landsbyen ble avviklet.

TRODDE DET VAR KOR

Om kveldene presenterte pensjonistene vakker korsang. Betjeningen på hotellet var så imponert at de spurte om det var et sangkor som var på tur! Ragnhild Beisland spilte piano, og fortalte historier, og Johan Beisland sang solo.

Det har bodd folk på Gotland i ca. 8-9000 år etter at isen smeltet bort. I 1953 ble det i nærheten av Stenkyrka funnet en grav med et velbevart skelett datert til ca. 7000 år f. Kr.

For vel 400 millioner år siden var Østersjøen et tropisk hav. En mengde små organismer levde i dette havet, og avleiret seg som kalkstein. Kalksteinen varierte i hardhet og mostandskraft mot forvitring og erosjon. Følgen av dette er de såkalte rauker, et gotlandsk ord for steinpeler. Disse steinstøttene har noen fantastiske former, og minner om lavafigu- rene som vi finner på Island, særlig i Myvatn-om-

rådet på nordøya. I Lickershamn finner vi den kjente rauken Jungfrun.

HANDELSSENTER

Gotland er ei øy som på flere måter ikke er typisk svensk. Den har aldri hatt noen adel, noe vi forbinder med det "storsvenske". I riktig gammel tid var øya en slags bonderepublikk der bøndene sjøl styrte. Øya har hatt et samarbeid med de gamle Hansa-byene, og var et senter for handel i Østersjøen. Rike sølvfunn fra vikingtiden viser at det foregikk handel mellom Norden og landene i Midt-Østen. Etter at danskene under ledelse av kong Valdemar Atterdag erobret Gotland i 1361, lå øya noen hundre år under Danmark. Men ved freden i Brømsebro i 1645 ble Gotland svensk, og det har den vært siden. Språket på øya skal visst også være noe spesielt.

Klimaet på Gotland er også noe for seg. Kalksteinen som øya er oppbygd av, "lagrer" solvarmen, og danner et slags lokk over øya. En følge av dette er at nedbøren på øya er svært liten. Øya kan ha noen kraftige tordenvær, men uten at det regner. I sin tid hadde Gotland en del større innsjøer, men da gotlenderne ønsket seg mer dyrket mark, drenererte de ut de fleste innsjøene, delvis med hjelp fra tyske eksperter på denslags arbeid. Dette har de nok angret noe på fordi det kan være for lite vann å finne på øya. Når grunnvannet tar slutt, kopler de inn en av innsjøene som ennå er igjen. Den andre dagen på øya ble benyttet til en befaring. Guiden vår, Kristina Bodin, hadde store kunnskaper om Gotland, og gjorde en god jobb. Hun kunne fortelle at på 1100 og 1200-tallet tjente Gotland store penger som et viktig knutepunkt for Østersjø-handelen.

95 KIRKER

Og gotlenderne viste sin rikdom ved de 95 kirkene de reiste på landsbygda. Av disse er 92 stadig i bruk. Vi fikk anledning til å se nærmere på tre av dem.

I samme periode vokste også Visby fram med bymur, kirker og annen bebyggelse i stein, sentrert om den middelalderse havnen i nåværende Almedalen. Bro kirke var først en stavkirke, så en romansk kirke i stein som så etter hvert også ble preget av gotisk stil.

En interessant sak for oss nordmenn er det forhold at kirken i sin tid hadde Olav den hellige som skytshelgen, noe som for øvrig også var tilfelle med mange andre kirker på Gotland. Sagnet forteller at Olav besøkte Gotland i 1029, året før han falt på Stiklestad.

Elingsheim kirke er en ødekirke, en ruin. Det fortelles at pesten tok både bøndene som eide dem,

og presten. Om sommeren holdes det friluftsgudstjenester her, også med barnedåp.

Stenkyrka er et stort og staselig byggverk med samme stil og utvikling som de andre kirkene. I alteret er innstøpt et relikvie fra den katolske tiden, en flis av Kristi kors.

500.000 TURISTER

I Lummelunda finnes det grotter som vann fra våtmarkene har gravd ut. Disse ble oppdaget så sent som på 1950-tallet. På stedet var det på 1600-tallet jernverk, som visstnok ikke ble noen suksess. En fabrikk produserte på 1700-tallet den blåfargen som karolinerne hadde på sine uniformer. Fargen ble hentet fra planter. Et gammelt kvernhus reklamerte med et digert kvernhjul. I tillegg til jord- og skogbruk som er viktige næringsveger på Gotland, må også nevnes hesteavl. Dette har gotlendingene drevet med helt fra vikingtiden, og i dag har de 16 hesteraser, bl.a. de digre Ardenner-hestene. Ellers har øya en del industri, en større sementfabrikk og en filial av Ericsson. Gotland er et populært reisemål, og årlig besøker ca. en halv million mennesker øya. Det

(forts. neste side)



Elingshem ødekyrka gjorde inntrykk på våre pensjonister. (over) Bymuren rundt Visby er under restaurering og svensk kongen har bedt alle svensker (og turister?) om å gi en krone i støtte til arbeidet.



spesielle ved denne turismen er at den drives av folk fra fastlandet. Når høsten kommer, reiser disse folkene tilbake til fastlandet, og det blir sagt at de også tar med seg pengene!

INNSAMLING FOR BYMUR

I årene 1808 –1809 var det krig mellom Sverige og Russland og russerne besatte da øya en kort tid. Forsvaret av Gotland var dårlig, noe som førte til at svenskene senere har satsset på et godt forsvar. For oss vegfolk var det interessant å se hvor godt svenskene har tatt vare på sine milsteiner. Milsteinene er fra 1782, altså eldre enn 1805-platene langs Vestlandske hovedveg.

Gotland er fortsatt et fristende handelssentrum for norske vikinger!



I hyggelig lag på ferja til Gotland



Vi avsluttet "befaringen" i Visby, og gikk på egen hånd rundt i denne egenartede og hyggelige byen. Visby har en bymur som savner sidestykke i Norden. Den gikk i sin tid rundt hele byen, men nå mangler et stykke ved havneområdet. Muren er delvis i forfall, og det arbeides med restaurering. Dette er et kostbart arbeid, og pengeinnsamling pågår. Den svenske kongen er med på innsamlingen, og ber alle gi en krone!

St. Maria-kirken, som er domkirke, er stor og særpreget. Toppen av de tre tårnene kan minne om kuplene i Kreml. Det er for øvrig en opplevelse å rusle rundt i denne byen som så dyktig har tatt vare på sine bygninger.

På turen fra Visby nyttet vi fergen som går til Oscarshavn. Denne strekningen er noe kortere. Siste overnatting hadde vi i Gøteborg. De sprekeste besøkte Liseberg, og hadde det visst moro, ikke minst i speilsalen. Heimreisen gikk over Strömstad-Hortøn, og restbeholdningen av pesetas ble omsatt.

Under hele turen sørget turkomiteen for hjernetrim. Det var utarbeidet en masse oppgaver av ymse slag, som satte de små grå i sving. Turkomiteen med reiselivsgeneral Kåre i spissen hadde som vanlig gjort et glimrende forarbeid, og skal ha takk for innsatsen. Og takk til Ingeborg som var en ypperlig bussvertinne, og ordnet opp i problemer av forskjellig slag. Åge sørget nok en gang for å få oss trygt tilbake til utgangspunktet, og hadde som vanlig noen gode Gjerstad-historier på lager. Takk for en hyggelig tur alle sammen!

D.

Under opprydding i forbindelse med flytting av kontorer dukket en bunke gulnede papirark opp fra bunnen av en skuff. Det viste seg at dette var et skaldeskrift av uvurderlig historisk verdi. Skriftet er i all hemmelighet brakt til Sørlandsporten. Det er skrevet av nå avdøde Olav T. Bråten i forbindelse med åpningen av vegvesenets hytte på Botne for nøyaktig 25 år siden, og bringes nå fram i lyset for første gang på et kvart decennium, et jubileum som er vel verd en markering! Det vil sannsynligvis vekke sterke minner hos dem som var med.

Så langt vi har greid å tyde runene, er innholdet følgende:

Soga om gildeskålen på Botne

Ein mann heitte Halvdan. Han var herse på Agder og budde vest på Vik.

Endå han lika seg godt der, ville han bygge ein gildeskåle lengst aust på Raet. Han fekk nokre i høvdingeflokken til å bygsle ei tuft på Botnar vest for Skinnfellen. Halvdan hadde mange hæge træljar og sette dei til å reise skålen.

Då dei det hadde gjort, gav han dei fri og dei er no ute av denne soga.

Det var nå heller smått med sylv i kistene og Halvdan la på dei fremste høvdingane ein skatt stor nok til å tjelde gildeskålen.

Så er sagt at høvdingane murra stygt i skjegget, men Halvdan gjekk hardt fram og truga med holmgang og kvinnerov. Med seg hadde han Formanns-Bjarne og Osmund Lovmann.

Då utfallet av ein strid syntes heller uviss, fann høvdingane det best å svaree skatten.

Då det leid til frostnettene, stod skålen ferdig og Halvdan fann det lagelege med eit haustblot.

Han stevnde då til seg menn frå kvar --- og la på dei å skipe til gildet.

Det var Helge Uredd, han som tok på seg å bygge veg gjennom eit fælsleg ulende til borgi åt Ebba Lodden, som då sat som dronning i Kaupangen.

Tormod Frøysgode, sebygge og skald.

Med var og Tor med hammaren ogh Olav Gråtopp, som rista dess runene.

Då det var smått med fleisk og hestekjøtt, påla nemdi dei beste veidemennene i høvdingflokken å skyte saman til ei elgsåddgryte. Dei gjevaste veidemennene sat i plandeildi og her skal nemnast Vrål Veidemann or Austheii, Gunnar Bordende og Kil Plantrasse, ein av dei fremset høvdingan.

Olav Gråtopp væpna seg da vel og rei rundt i Kaupangen og dreiv inn kjøtet. Han sette kona si til åren for å koke sådd. Ho er no ute or soga.

Halvdan sa at så herdebreie karene var, kunne ikkje skålen romme meir enn to tylvter.

Difor måtte nemndsmennene syte ut so mange kvar i si deild at det blei plass rundt bordet. Og, sa han, trælkvinner og friller vil me ikkje ha med, for, sa han, høvdingane er heller grove til å gramse under serkane når dei blir drukne.

Sto då Tormod opp og kvad:

Kaute karar kan
ete elgsådd utan
kvinneglam i koven
Kvinnfolk fær me
fysst heimte med kjeme

Tormod fekk mange lovord for dette kvadet, Tor skok hammaren og Halvdan reiv ein gullring av armen, hogg av ein snabb og gav Tormod.

Ein mann heitte Tore Svartveg. Han kom austfrå Viken, men budde no på Agder. Tore for i viking og sigla heilt til Vinland og henta svart tjøre som han blanda med gråstein og smurde på kongsvegane.

Sist sumar for han i vesterveg og tok i herfang ei mengd sterk drykk som han førde med seg heim til Agder på knarren sin.

Formanns-Bjarne orda frampå om at det kunne vere til stor bate for gildet om Tore blei med.

Mennene reiv seg no laus frå langsynsskåpa sine, væpna seg vel og rei til gildeskålen på Botnar.

Om sjølve gildet tegjer soga.

Mads Krogh til minne

En dyktig medarbeider og en god kollega er gått bort. Selv om vi visste at helsa ikke hadde vært god den siste tida, kom likevel meldingen om Mads Kroghs bortgang uventet. Han var i jobb til det siste og var innstilt på å være yrkesaktiv enda noen år. Han ble 63 år.

Mads begynte i vegvesenet i 1958 og var nå en av veteranene i etaten. Vegvesenet er som kjent inne i en brytningstid. Når eldre medarbeidere slutter eller faller fra, er dette på en vemodig måte med på å illustrere for oss andre at en tidsepoke er slutt.

Mads var som oppsynsmann fra største stund betrodd ansvaret for grunnundersøkelsene. Dette arbeidet skjøttet han på en faglig dytjuig måte og han hadde fulgt utviklingen i faget fra enkle manuelle undersøkelser til dagens

avanserte utstyr og metoder. Han var en systematiker og så verdien i å ta vare på geotekniske data som ble hentet inn fra små og store vegprosjekt. Med dette bygde han opp et arkiv med verdifull informasjon om grunnforholdene i fylket, og kunne dermed hente fram nyttige opplysninger i en tidlig fase i planleggingen av nye prosjekt.

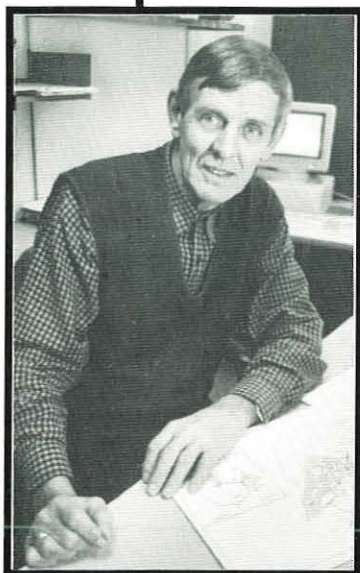
Men Mads engasjerte seg også i aktiviteter som lå utenfor hans faglige gjøremål. Han var interessert i journalistikk, og var fra starten en ivrig bidragsyter til Sørlandsporten. I dag er bedriftsavisen et produkt av flere personers innsats, egne ansatte i tillegg til eksterne, profesjonell hjelp. I

bedriftsavisas barndom og mangeårige oppvekst var Mads redaktør. Sørlandsporten var i disse årene nærmest synonymt med Mads Krogh. Vi våger derfor påstanden at ingen andre enkeltpersoner i tilsvarende grada har hatt betydning for utgivelsen av bedriftsavisen. Den innsatsen ble lagt merke til, og han ble hentet inn som medlem av redaksjonsrådet for "Vegen og Vi", et verv han hadde i flere år.

Bedriftsidrettslaget ble stiftet tidlig på 60-tallet. Mads var sportsinteressert og ble fra starten primus motor i idrettslaget - en som aldri sa nei til å ta et tak når noe skulle gjøres. Det var særlig håndball og fotball som fangede hans interesse. I yngre år vasket han fotballmålene i Grane og Sørfjell og han var målmann på bedriftsfotballaget til femtiårsalderen! Han var samfunnsengasjert og mange foreninger og organisasjoner utenfor etaten nøt godt av hans innsats.

Mads vil bli husket som en dyktig medarbeider og en god lojal kollega.

Rolf Tidenann



Kantine ved vegkontoret vurderes

Sørlandsporten reiste for en tid siden spørsmålet om etablering av kantine ved vegkontoret, noe som er blitt vanlig ved de andre vegkontorene. Det ble bl.a. pekt på at det i vår tid er få som har koner, i den grad folk i det hele tatt har koner lenger, som er villig til å smøre nistepakker.

Ledelsen har etter dette fått flere henvendelser om kantine, og administrasjonen vi nå ta opp saken, lover administrasjonssjefen:

- I årsplanen for neste år sier vi at spørsmålet om etablering av kantine skal utredes, slik at saken kan vurderes innen 1. mars.

Samuelson frykter for at hensynet til hygiene kan medføre krav om en større ombygging av vegkontorets spiserom. Dersom det viser seg at en kostbar ombygging blir nødvendig, kan det bli vanskelig å løse saken.

Utredningen av kantinesaken skal utføres av administrasjonsavdelingens seksjon for feljestjenester under ledelse av Jon Einar Myhren.

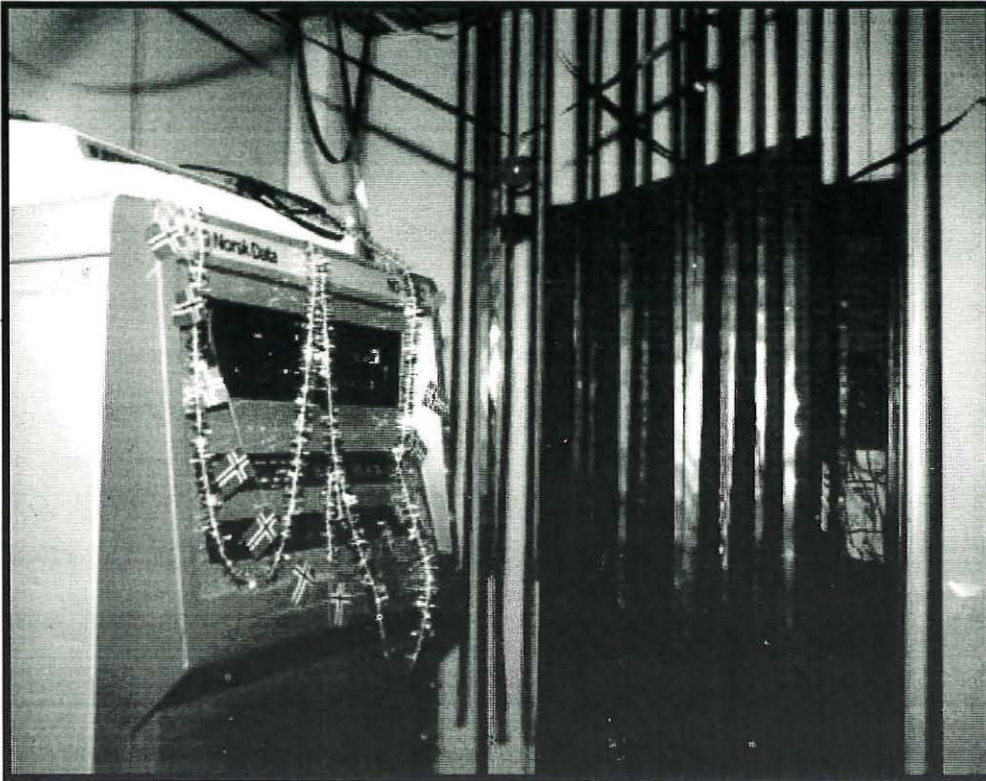
- Dersom det viser seg at saken kan løses med enkle midler, ser jeg ingen grunn til at vi ikke kan starte kantinedrift ved vegkontoret, sier adm.sjefen.

- Men jeg må understreke at det er en klar forutsetning at kantinedriften må være fullt ut selvfinansierende. Administrasjonen har ingen muligheter til å gå inn og subsidiere lønn eller andre utgifter i forbindelse med en eventuell kantinedrift. Så vidt jeg vet, har vi fått henvendelser fra firma som er interessert i å stå for drift av kantine ved vegkontoret.

- Tilhengere av kantine har pekt på at besøkende fra andre vegkontorer, som er vant til kantine, ikke får mat når de kommer til Aust-Agder?

- Ved planlagte besøk har vi gode rutiner på dette, men ved besøk på kortere varsel, kan det kanskje bli problemer. De kan løses med en tur til Barbu. Med kantine kan vi kanskje spare en del turer til Barbu i arbeidstida, sier administrasjonssjefen, som personlig sverger til selvmurt nistepakke, men ikke forlanger at alle skal være av samme mening.

- Får vi til en kantine som fungerer, ville det være veldig hyggelig, avslutter hun.

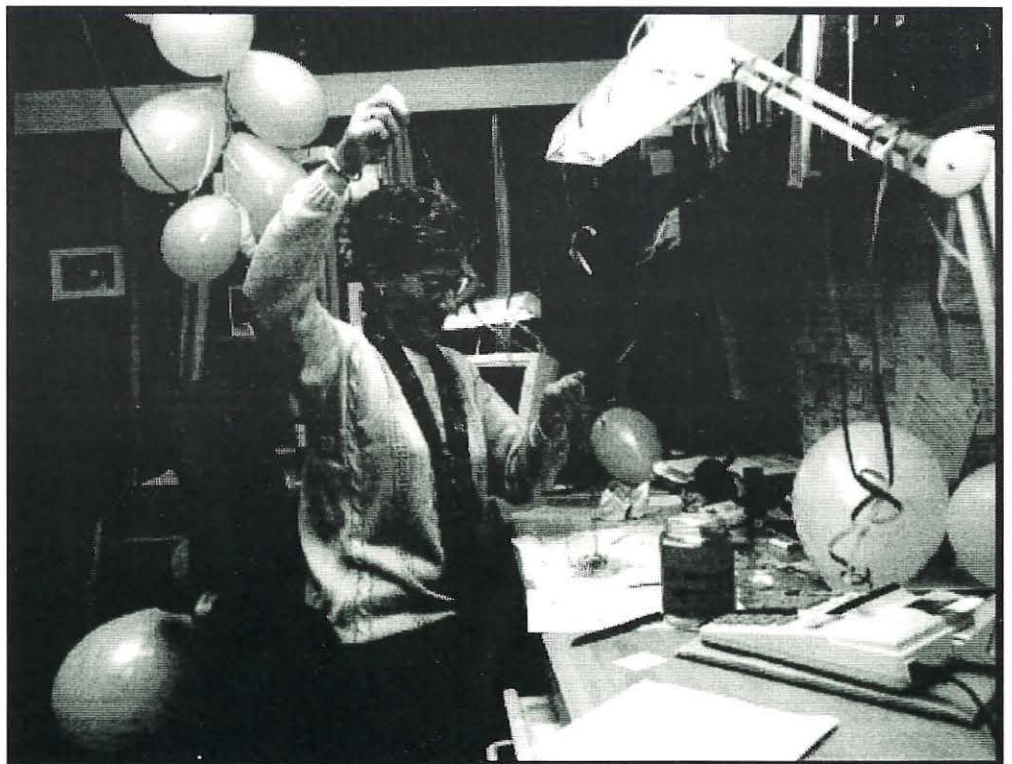


NY JOBB MED GLITTER OG STAS

Marianne Bakkegård har sluttet i edb-avdelingen og tatt i plass i utbyggingsjefens stab. Da hun skulle ta sitt nye kontor i bruk, ble hun møtt av et forferdelig syn: vegkontorets mest museale ND-data-maskin var båret opp fra kjellerens dyp og pyntet med juletrepynt, mens remser med data-tape flagret fra taket. Ikke mye moderne data der i gården, nei.

50-ÅRING FEIRET MED BALLONGER

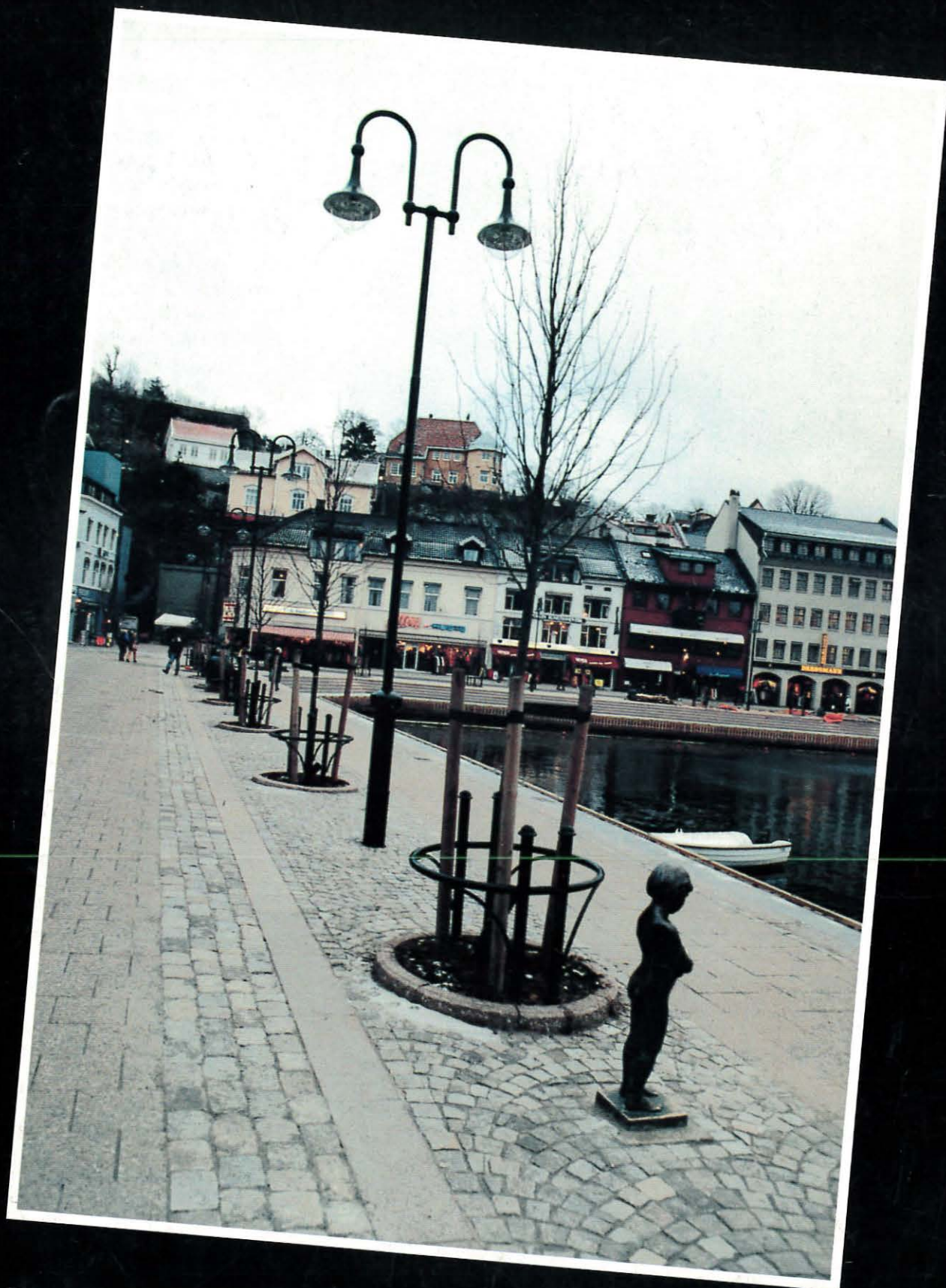
Else Marit Larsen fylte 50 år 16.10. og trodde vel hun drømte da hun åpnet kontordøra om morgenen. Muntre kolleger mente 50-åringen trengte litt stas i anledning dagen, og hadde fylt kontoret til trengsel med gule ballonger.



TAUSHETSPLIKT

I Valle Sparebank var det de rikeste bøndene som satt i styret. Dette var et verv de var veldig stolte av. En gang de hadde styremøte, var det et av styremedlemmene som måtte ut og lufte sege litt. Da kom en turist forbi og spurte:

- Unnskyld, men kan De si meg når banken er åpen, er De snill?
 - Å nai, det kan eg nog inkje, for eg sit i styre så eg hev teieplikt!
- Innsendt av Torleiv Haugen Soltun, som utfordrer Tormod Frøysnes.



NYE GÅGATER I ARENDAL

Etter at Blødekjærtunnelen ble åpnet, har Arendal kommune gjennomført gatebruksplanen for sentrum, godt assistert, faglig og økonomisk, av Statens vegvesen. Gjennomgangstrafikken er borte fra sentrum, og Kirkegaten er blitt en populær gågate.

(Foto: Ottar Johansen)