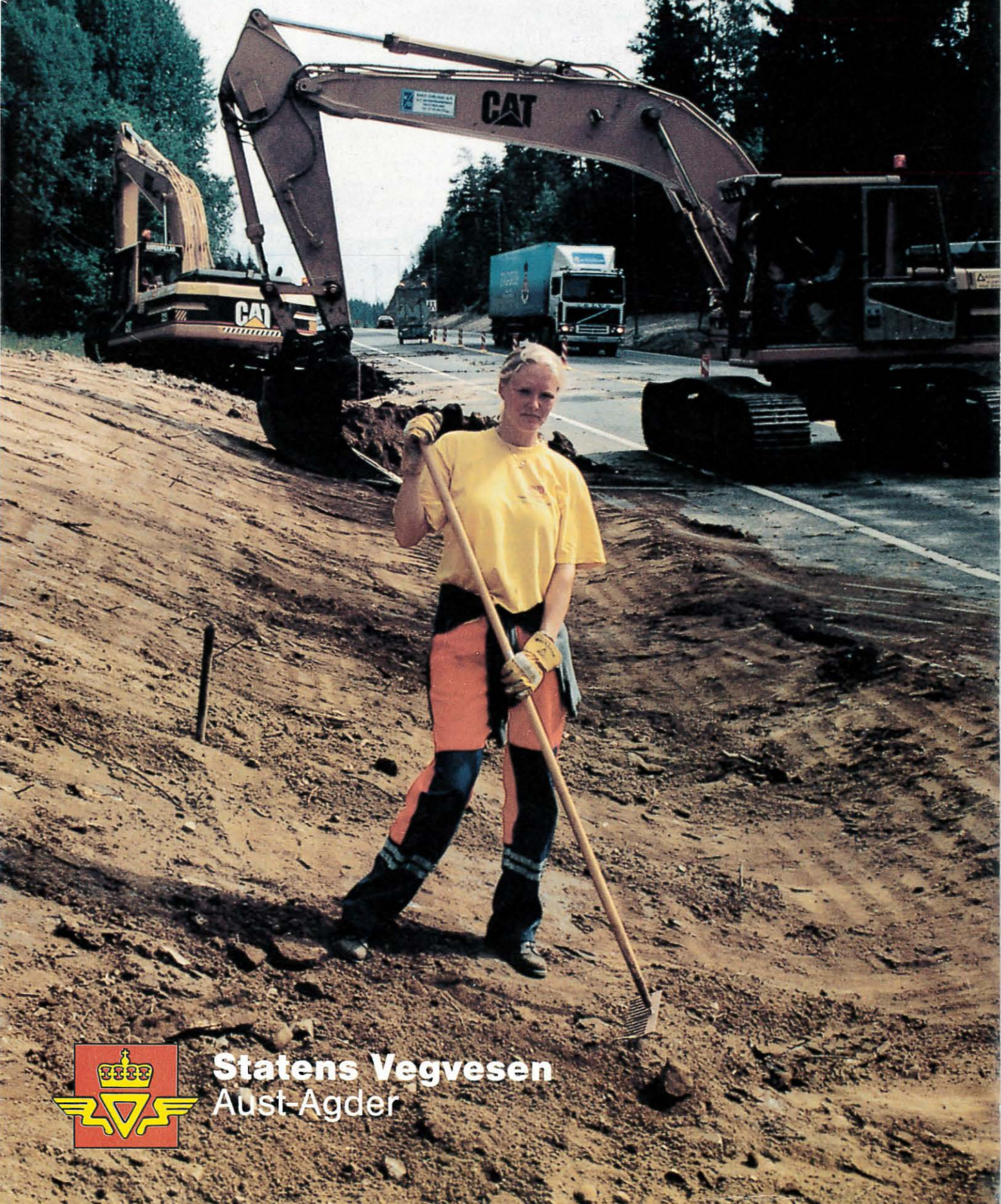


BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN
AUST-AGDER nr. 1 -1996

Sørlandsporten



Statens Vegvesen
Aust-Agder



NVVP-høring: Ønske om forsert utbygging av E 18

Vegdirektoratets forslag til strategi for stamveger og vegsjefens forslag til strategi for øvrige riksveger har vært til høring. Det er innkommet 22 uttalelser fra fylkesmannen, fylkeskommunen, berørte kommuner og organisasjoner. Vegsjefen oversendte 1. juli uttalelsene til Vegdirektoratet med sine kommentarer.

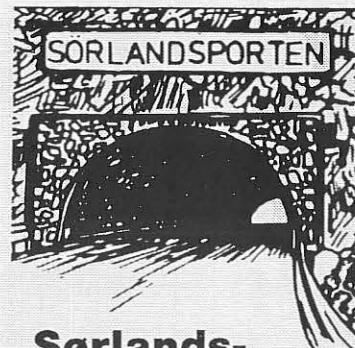
Vegsjefen noterer med tilfredshet at de fleste høringsinstanser er tilfreds med vegplanprosessen. Flere av uttalelsene ønsker en forsert utbygging av E 18 til motorvegstandard gjennom hele fylket innen år 2005.

Fylkestinget behandlet vegplanforslaget i sitt møte 11.-14. juni og gikk i sin uttalelse inn for at E 18 bygges ut til motorveg innen år 2005, i samsvar med fylkesplanen. For å oppnå dette, må budsjettene heves ut over høy ramme.

Fylkestinget ønsket også en jevnere utbygging av stamvegnettet i fylket for å sikre en jevn sysselsetting og en raskest mulig utbygging av E 18. For å oppnå dette, ønsket fylkestinget vurdering av bompenger og ulike alternativer for vegprising for en forsert utbygging av motorvegen. Fylkestinget ønsket til sist at Rv. 39 gjennom Setesdal må oppjusteres til stamveg i løpet av planperioden.

Fylkesmannen er også misfornøyd med utbyggingstakten av E 18 som planforslaget legger opp til, og viser til fylkesplanens målsetting.

- Økt aktivitet i fylket avhenger av høy E 18-standard. Det er vanskelig å se andre prosjekter regionalt av samme størrelse som har større betydning for Sørlandet, uttaler fylkesmannen bl.a. Miljøorganisasjoner og interesseorganisasjoner for syklende ønsker redusert utbyggingstakt for veier og mer penger til gang- og sykkelveier og kollektivtrafikk.



Sørlandsporten

Bedriftsavis for Statens vegvesen Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret,
Postboks 173,
4801 Arendal

Redaktør: Inger Sigríðnes

Redaksjonsutvalg:
Sigmund Baasland,
Marianne G. Bakkegaard,
Tormod Frøysnes og Kjell
S. Birkeland.

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:

*Bedre her enn i butikk,
sier Monica Bjørklund,
som har sommerjobb
på E 18-anlegget på
Østerholt.*

*- Jeg har ikke noe i mot
å slite og svette litt,
legger hun til, jenter må
vise at de duger!*

(foto: Ottar Johansen)

Telemarksvegen manglar ein god rasteplass

Rv. 41 frå Timenes til Brunkeberg i Kviteseid kommune i Telemark fekk ved ein åpningsseremoni 17. juni namnet Telemarksvegen. Den offisielle åpninga av dette reiselivs- og næringsutviklingsprosjektet blei gjort av fylkesordførarane i Telemark og Aust-Agder, Adreas Kjær og Jon Fløistad. Bak prosjektet Telemarksvegen står kommunane Kviteseid, Nissedal, Åmli, Froland og Birkenes og Telemark og Aust-Agder fylkeskommune og Statens vegvesen i Aust-Agder og Telemark. Seinare har også Kristiansand kommune og reiselivsselskapet Syd-Norge slutta seg til prosjektet.

Prosjektet har kome i stand for å marknadsføre vegen som ei opplevingsreise gjennom vakker natur frå kyst til fjell med vatn og vassdrag og eit varierende skogsbilde og med lokal kunst og handverkskultur. Informasjonstavler skal gjere vegfarande kjent med dei mange kultur attraksjonane langs vegen. Som eit symbol på den rike folkekunsten i regionen har ein nytta høge "Telemarksstavar", med motiv frå folkekunsten i Agder og Telemark, i grupper på tre, og i fargar som skiftar frå kysten til innlandet.

Det er utarbeidd og distribuert ei brosjyre som på norsk, tysk og engelsk fortel om tilbod for vegfarande langs vegen.

– Målet med prosjektet er å auke trafikken på vegen som grunnlag for utvikling av næringsaktivitetar i distriktet ved å synleggjere natur-, kultur-, og og handverkstilbod langs vegen, seier formann i styringsgruppa bak prosjektet, tiltaksleiar Tarjei Retterholt i Åmli kommune.

– Er prosjektet nøgd med standarden på sjøve vegen og på rasteplassane?

– Vi er ikkje nøgd med vegstandarden frå Hynnekleiv til Birkeland. Vi er kjent med at m.a. turistbussar er atterhaldne med å kjøre denne vegen til Gautefall vinterstid. Her bør Statens vegvesen auke innsatsen, utan at det går ut over opplevingskvalitetane langs vegen. Det er vi trygge for at vegvesenet kan greie.

Når det gjeld rasteplassar, så er det for det fyrste ikkje så mange, og standarden på dei som er, bør betrast. Tre studentar ved lina for landskapsteknikk, Avdeling for miljø- og naturforvaltning ved Høgskolen i Agder, har på oppdrag frå prosjektet og vegvesenet laga ei hovudoppgåve om rasteplassar på Telemarksvegen. Dei har utarbeidd planforslag i tre alternativ til ein rasteplass, med toalett, på Søre Here-

foss og framlegg til plassering av tre rasteplassar i Telemark. Vi håper at dette arbeidet kan leggest til grunn for utbygging av rasteplassane.

I prosjektet er vi elles sterkt oppteken av at det vi presenterar under namnet Telemarksvegen skal vere av høg kvalitet, understrekar Retterholt.

Seksjonsleiar for "andre riksvegar og fylkesvegar", Reimund Nielsen, har delteke i styringsgruppa for Statens vegvesen Aust-Agder. Han fortel at parallelt med dette arbeidet, har det i Vegdirektoratet vore arbeid med eit reiselivsprosjekt for utvikling og profilering av turistvegar. Telemarksvegen er ikkje med i dette. Det



er mange stader ønske om spesiell profilering med tanke på reiseliv og næringsutvikling, men det fins ennå ikkje retningsliner for korleis dette skal handterast av vegstyresmaktene. Det er kome delrapportar frå det sentrale reiselivsprosjektet, men ei samla utgreiing ligg ennå ikkje føre.

– Alle vegar kan ikkje profilerast som turistvegar. Når det gjeld Telemarksvegen, er det ein nydeleg vegstrekning med spesielt mykje elvar og vatn. Bortsett frå einskilde parti er vegen av god standard. Rasteplassar er det lite av og standarden er ikkje god nok. Det er ingen rasteplassar med toalett. Studentane frå HiA har vist korleis det kan gjerast, men det er eit spørsmål om pengar når det kan realiserast. På den andre sida er det ingen mangel på stader der bilistar kan stanse og raste i naturen, seier Nielsen, som etterlyser sentrale retningsliner for profileringsprosjekt som dette.

På Søre Herefoss rasteplass er det sett opp store Telemarksstavar og informasjonstavle. Rasteplassen er noko gamaldags utstyrt, og manglar toalettanlegg.

Vegkontoret etter år 2002:

Etter som leieavtalen for det nåværende vegkontoret ved Skydebanen utløper i år 2002, har Statens vegvesen i en periode arbeidet med spørsmålet om lokaliteter for vegkontoret inn i det neste århundre.

– Vi har kontaktet Statsbygg og fått klar-signal til å arbeide videre med saken. Trond Talseth hos arkitekt Einar Myraker har med bidrag

Blir vegkontoret fortsatt på Skydebanen etter år 2002?



Nybygg, flytting til annet bygg – eller fortsatt på Skydebanen?

fra avdelingene utarbeidet romprogram for det nye vegkontoret. Dette er sendt Statsbygg for godkjenning før vi kan gå videre med saken, sier Magne Rike, leder av arbeidsgruppen som utreder det framtidige vegkontoret.

Romprogrammet, sammen med beskrivelse av standard på kontorene skal nå sendes

ut til aktuelle private og offentlige eiere av kontorlokaler i arendalsdistriktet med anmodning om pristilbud.

– Vi er åpne for utspill, men må stille visse krav til lokalisering, Det er en forutsetning at vegkontoret fortsatt får en sentral beliggenhet i Arendal.

Arendal trafikkstasjon ferdig sommeren -97

Byggingen av Arendal trafikkstasjon på Stoa startet 15. april og skal være ferdig til St. Hans neste år, med innflytting på høstparten, forteller overingeniør Magne Rike i byggherreseksjonen.

Arendal trafikkstasjon skal inneholde trafikkavdelingens biltilsynstjenester og myndighetsdel. Trafikkstasjonen får en kontordel og tre inspeksjonshaller med en bygningsmasse på 2040 kvm samt tekniske rom.

Utgiftene til den nye trafikkstasjonen blir omkring 40 millioner. Dette omfatter grunnarbeider for det ca. 30 mål store tomteområdet.

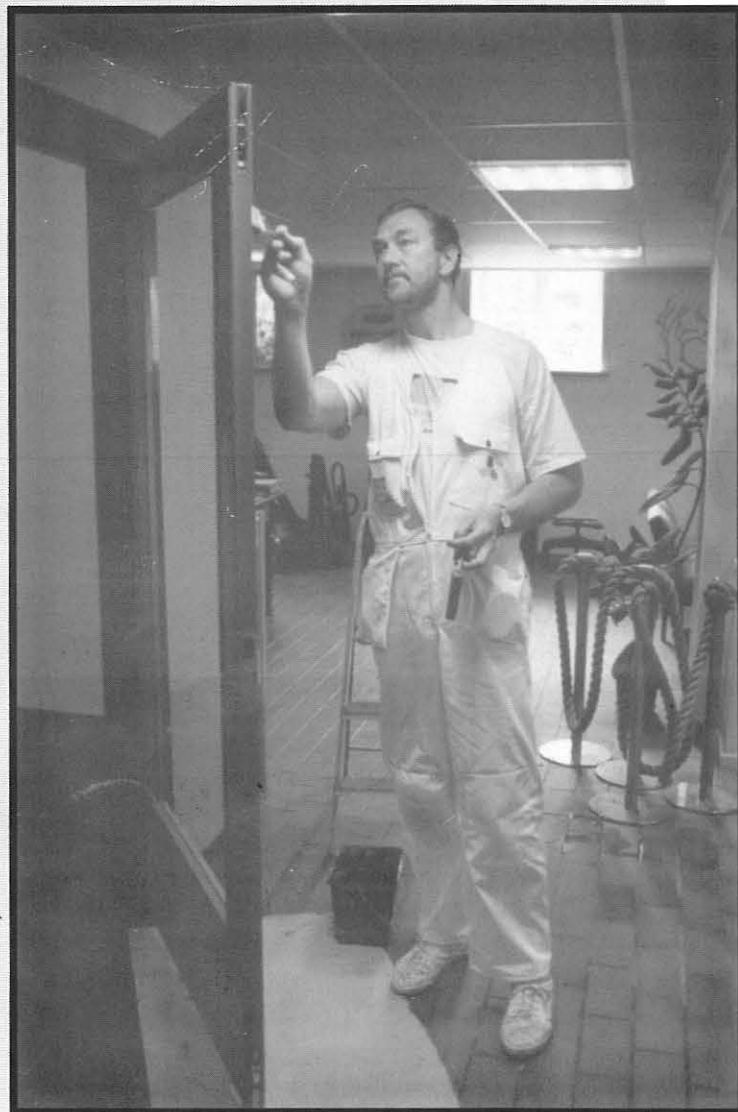
Opprinnelig var det planen at også Arendal produksjonsområde skulle legges til Stoa, men under om-

organiseringen ble det bestemt at dette skal legges til vegvesenets anlegg på Skarpnes for å ta vare på de eksisterende bygninger med verksteder, lager m.m. Tomteområdet som er opparbeidet på Stoa er dermed betydelig større enn det som er nødvendig for den aktuelle trafikkstasjonen. En arbeidsgruppe under ledelse av Magne Rike, med John Einar Myhren, Anne Sofie Samuelsen, Øystein Lien, Kjell Pedersen og Grete Paulsen har stått for planleggingen.

Det er ennå ikke satt i gang planlegging av ombyggingen på Skarpnes til base for Arendal produksjonsområde. Det er store bygningsarealer, men kontorkapasiteten må utvides.



Oppussing på vegkontoret



Samtlige kontorer i alle etasjer får etter hvert besøk av maleren.

For første gang siden lokalene ble tatt i bruk i 1979 gjennomgår vegkontoret nå en sterkt tiltrengt oppussing. De første resultatene kan allerede beundres: Resepsjonen har fått nye, lyse farger og trappeoppgangen framstår nå i friskt gult og grønt. Hver etasje vil få en grundig behandling med malerkosten etter et bestemt fargeskjema, forteller John Einar Myhren, leder for vegkontorets fellestjeneste. Fargene er valgt ut av interiørarkitekt Mona Rist. Veggene males i lyse farger, mens endevegger i kontorer, dører og belistning får sterkere farger i avstemte kombinasjoner. I underetasjen blir det varme gultoner, første etasje går i grønnlige og blå fargetoner. Andre etasje preges av gulbrune farger og i tredje etasje går blåfarger og gråblått igjen. Det er også gitt farger for tekstiler i hver av etasjene. Oppussingsarbeidene vil koste omkring 250.000 kr. Den innvendige ansiktsløftningen kommer i tillegg til oppussing utenfor vegkontoret.

- Resultatet kan godt bli at vi fortsatt blir på Skydebanen. I romprogrammet legger vi til grunn at vi trenger mer folk etter 2002. For å dekke dette behovet, må det eventuelt bygges på bygningene på Skydebanen. Her blir det opp til huseieren å skreddersy et tilbud. I dag leier vi av to eiere. Vi ønsker å kunne forholde oss til kun en eier, og forutsetter at de eventuelt kan inngå et samarbeid.

Romprogrammet tar utgangspunkt i en bemanning på 125- 130, mot nå drøyt 100. Netto kontorareal blir etter dette ca. 2500 kvm. I tillegg kommer gangareal og trafikkareal.

- Vi går nå ut og innhenter priser fra interesserte. Vi har en ambisiøs framdriftsplan og vil sende ut forespørsel 1. november med svarfrist 1. desember i år. Statsbygg og vegdirektoratet bør ha tatt stilling til saken innen juni neste år. Grunnen til at vi forserer saken, er at det skal bli tid til å bygge nybygg dersom Statsbygg finner det regningssvarende, sier Magne Rike.

Det er mange fordeler med den nåværende lokalisering ved Skydebanen 14. Beliggenheten er sentral, det er en stor parkeringsplass (selv om den alltid er full), det er pene omgivelser og grøntarealer, og byens kanskje fineste utsikt over fjorden. En betydelig ulempe er imidlertid prisen, en årlig husleie på hele 3,4 mill. kr.

Blant aktuelle alternativer for lokalisering av nytt vegkontor er et nytt byggetrinn ved Fylkeshuset. Frittstående nybygg f.eks. på Stoa eller andre steder i byens nærmeste omegn vil bli vurdert om Statsbygg finner det lønnsomt å satse på nybygg.

Byggearbeidene på Arendal trafikkstasjon begynte i april.





Ny etappe av E 18 åpnet på Østerholtheia

E 18-ANLEGGET PÅ ØSTERHOLTHEIA sydet av travelhet i dagene før ferien: asfaltbilene gikk i skytteltrafikk og vegvalsene glattet ut den svarte massen slik at alt skulle være klart til å slippe sommertrafikken på andre etappe av den nye motorvegen. Strekningen Sandnes bru – Østerholt ble åpnet i fjor, nå er det klart for nye 1400 m fra Sandnes bru til Stenvass bru. Dermed blir det jevn stigning og tre felt i den lange bakken opp fra Østerholt. Etter dette gjenstår ca. 3 km av den totalt ca. 5 km lange motorvegsparsellen, forteller oppsynsmann Magnar Ellefsen.

Samtidig pågikk finpuss av skråningene langs den tidligere E 18 som nå blir omkjøringsveg, før de kan sprøytesås med frøblanding den første uka i fellesferien og forhåpentlig være fine og grønne etter ferien.

KLAR I SISTE ØYEBLIKK

– Vi blir vel klar til å slippe på trafikken like før ferien, det er akkurat som det pleier, sier anleggsleder Helge Knutsen Asdal. Etter

fullført asfaltering hadde han bare 3–4 dager igjen til maling, som avhenger av godvær.

43 MILIONER I ÅR

Ved byggemøtet onsdag 27. juni var det gått med 13,8 mill. til arbeider utført av Produksjonsavdelingen. I tillegg ble det før ferien asfaltert for ca. 4 millioner kr. Etter planen har Produksjon kontrakt på arbeider til en verdi av totalt 29. mill. i år, mens Utbyggingsavdelingens prosjektleder, Harald Tobiassen, totalt har 43 mill. til disposisjon for anlegget i 1996.

– For oss fungerer det nye vegvesenet greit p.g.a. god anleggsledelse og fordi vi arbeider på et storanlegg. Det er vel vi som driver anlegg som dette som merker minst av omorganisering av

vegvesenet. Vi sender faktura til Utbyggingsavdelingen hver måned for det vi har produsert. Forskjellen er at det er blitt mer som å jobbe for et firma.

Før asfalteringen, den store jobben før ferien, ble det arbeidet fra først i mai med oppretting av ca. 50.000 kvm. med høvel. Til asfalteringen medgikk ca. 10.000 tonn asfalt.

RASTEPLASSENE FERDIG I HØST

Etter ferien blir byggingen av den tosidige rasteplassen en av hovedoppgavene. Produksjonsavdelingen står for grovplaneringen, som skal være ferdig før ferien. Grøntarbeidene skal starte først i august. Det er nettopp klart at entreprisen på dette er gått til Landskapsentreprenørene

og Knut Oveland, begge gamle bekjenskaper av vegvesenet.

Etter ferien skal det arbeides med steinsetting. Det meste av grøntarealene må være ferdig i løpet av høsten, slik at de kan sås til og spire før vinteren.

Rasteplassene får 39 bord- og benkegrupper, noe mindre enn først planlagt, hver seksjon på 9 kvm. med skiferheller i mørtel med omramming i storgatestein – bord og benker får ben i store, råkilte granittblokker, og bordplater i 2 x 5 toms eikeplank. Det må sies å være gedigen og meget solid kvalitet. Prisen for hver seksjon blir 20.000 kr.

På rasteplassene skal et eksisterende tjern bevares. I tillegg skal det graves ut et nytt tjern som skal utstyres som en badekulp med opppygde strender med hvit sand, omkranset av mur og beplantning. På begge sider av motorvegen blir det toalettanlegg. Alt skal være tilrettelagt for rullestolbrukere.

Vinteren kan komme tidlig på Østerholtheia, så anleggslederen våger ikke å spare store arbeider til våren. Slutt pussingen kan ikke gjennomføres som vinterarbeid, sier han.

Det ligger dermed an til at det kan bli en forholdsvis rolig periode på anlegget i vinter, med problemer med fornuftig sysselsetting av Produksjonsavdelingens mannskaper som nå arbeider på anlegget.

NYE MASKINER

Produksjonsavdelingen har kjøpt inn flere nye maskiner som er i full drift på Østerholtheia. En ny selvgående vegvals ført av Lloyd Eriksen går fra morgen til kveld for å komprimere det nye vegdekket til ønsket standard. På anlegget går også en ny gravemaskin med Arnfinn Andersen som fører – og Arild Sagmoen har endelig fått en ny bor-

vogn. Samtlige maskiner gjør god nytte for seg på anlegget, sier Knutsen Asdal. Det er kjøpt nye maskiner til en verdi av ca. 5 mill. kr. til anlegget.

Seksjon for spesialproduksjon er ferdig med støpingen av den tidligere omtalte elgbrua. Den skal senere få sitt elgvennlige dekke av jord og gress.

De resterende 2,2 km fram til Telemark grense skal asfalteres i høst med de to nederste bærelagene. Høgstli bru skal bygges til høsten. Et par uker etter ferien skal trafikken ledes inn på den nye lokalvegen som nå bygges, mens nåværende E 18 skal bygges ut til motorvegstandard.

ÅPNING FØR FERIE NESTE ÅR

Sluttåpning av den nye E 18-parsellen blir før fellesferien –97. For at gressarealene skal få etablert seg, er det viktig å få sådd allerede i høst. Vinteren blir en stille fase i anlegget, stille før stormen, før de aller siste arbeidene må skje i løpet av noen hektiske uker til våren. På Østerholtheia er det tele i bakken til rundt påsketider.

– Vi er derfor avhengig

av god framdrift i høst for å få det levelig til våren, sier anleggslederen.

Før fellesferien var det omkring 30 personer i arbeid på anlegget, ca. halvparten vegvesenets egne folk, resten fra private entreprenører.

– Framdriften ligger akkurat der den skal – vi arbeider med ryggen mot vegg og skal gjerne rekke litt mer. Det er viktig å få flyt i arbeidet og unngå unødige flytting av masser. Det er greit at vi får tatt i bruk en ny strekning før ferien, så får det ligge slik til Arvid Vindholmen kommer med veterambilen neste år!

BILDER: Like før fellesferien var det travel aktivitet på Østerholtheia med asfaltering og finpuss av vegskråninger. Den spesielle elgbrua er ferdig støpt, og står som en triumfbue i landskapet før den har fått på det elgvennlige dekket.



Effektiv og komfortabel vegvals



– MASKINEN VEIER 14,5 tonn og banker med en kraft på 25 tonn med en effekt som går 1,30 m ned i bakken, sier maskinfører Lloyd Eriksen, som før ferien kjørte Produksjonsavdelings nye vegvals under de store asfalteringsarbeidene.

Han er meget godt fornøyd med sin nye arbeidsplass med navnet Hamm 5011. Maskinen har et komfortabelt førermiljø. Om maskinen banker med 25 tonns trykk, merkes det ikke i setet, som ellers er dreibart i alle retninger.

Maskinen har godt varmeapparat, men det kan bli svært varmt i førerhuset. Det vurderes derfor å montere air condition-anlegg.

Maskinen har selvsagt radio med øretelefoner. Den er utstyrt med avanserte instrumenter for å måle komprimeringsgraden av vegbanen og dermed sikre jevn og god kvalitet på arbeidet, forteller føreren av vegvesenets første selvgående vegvals i vårt fylke.

Eriksen er forberedt på å måtte reise land og strand rundt med vegvalsen der det måtte være behov for en maskin som dette.

God attest fra Anleggslederskolen

E 18-anlegget på Østerholtheia hadde to uker i vår besøk av tre studenter fra Anleggslederskolen som har gått organiseringen av anleggsdriften nærmere etter i sømmene. De har levert en 58 siders rapport som hovedoppgave for Anleggslederskolen. I oppsummeringen gir de anleggsledelsen den beste attest:

Bemanningen på anlegget er riktig med hensyn til antall personer, med unntak av stikningsleder og kontorhjelpe (som mangler). I praksis virker det som om ansvarsområdene er godt ivaretatt. Samarbeidet mellom de forskjellige avdelinger fungerer på en god måte. De forskjellige jobbene blir fortløpende diskutert og planlagt i fellesskap.

Det virker som om intensjonene til det nye vegvesenet er ivaretatt mht. at det ikke er oppbygd dobbelt kontrollapparat. Det bør likevel være en viss kontroll. Prosjektleder og anleggsleder legger opp til å:

- ha alle med
- jobbe mot felles mål
- utnytte ressurser best mulig
- prioritering og framtidsperspektiver

Start på Rannekleiv – Temse ved årsskiftet –97 –98

Byggingen av neste E 18-parsell, Rannekleiv – Temse vil starte ved årsskiftet 1997–98, forteller utbyggingsjef Finn Ole Jørgensen. Nåværende vegplanperiode utløper i 1997 med sluttfinansiering av E 18-parsellen på Østerholtheia. Resten av disponible midler skal brukes til igangsetting av Rannekleiv – Temse, men dette rekker neppe lenger enn til grunnerverv for den nye E 18-strekningen. Prosjektledelsen med Harald Tobiassen og Geir Vidar Olsen samarbeider nå med vegkontorets eiendomsseksjon om grunnervervene. Samtidig arbeider prosjektledelsen med byggeplanlegging for det nye anlegget.

Dersom det kommer mer midler enn ventet til E 18-utbygging i 1997, vil dette bli brukt til tidligere start av Rannekleiv – Temse. Som det nå ser ut, er dette imidlertid lite sannsynlig, og byggestart blir årsskiftet –97–98 med åpning av den nye vegen på høsten i år 2000.

Dette forutsetter et høyt utbyggingstempo i tre år, avhengig av bevilgninger tilsvarende bevilgninger det som er ført opp i neste vegplan, som vedtas av Stortinget. Totale kostnader for Rannekleiv – Temse blir 195 millioner kroner fordelt på de tre årene.

– Rannekleiv – Temse er det viktigste E 18-prosjektet. Det største trafikkarbeidet i fylket foregår i Arendal – Grimstad-regionen og Rannekleiv – Temse er den siste lenken i en sammenhengende motorveg fra Arendal til Grimstad. Det vil gi uttelling for mye av det andre som regionen til nå og gi ringvirkninger for det øvrige vegnettet i regionen. Det er derfor et samfunnsøkonomisk meget godt prosjekt, understreker utbyggingsjefen.

Utbyggingsavdelingen har ennå ikke tatt stilling til hvor mye av byggearbeidet som skal utføres av Statens vegvesen i egen regi. Deler av strekningen vil bli satt ut på delentrepriser. Det er av stor interesse for Utbyggingsavdelingen at vegvesenet og private utfører sammenliknbare deler av anlegget. Dette vil gi en reell dokumentasjon av vegvesenets konkurranseevne.

– Ellers er plansituasjonen for E 18 nå meget god, vi kan nærmest ta i mot ubegrensede penger, sier utbyggingsjefen, som ser med spenning på Stortingets behandling av handlingsprogram for stamveger og hva det vil føre til av bevilgninger til E 18 i Aust-Agder for neste vegplanperiode.

– Ut fra de foreløpige rammer for perioden 1998 – 2007 kan vi få noen år rundt tusenårsskiftet med lav utbyggingsaktivitet. Men når det gjelder planer, som er den første forutsetningen for å få bevilgninger, ligger vi godt an.

De neste parsellene er Brokelandsheia – Akland, Rømyr – Haslestad og Haslestad – Stølen.

For Haslestad – Stølen er Fylkesmannens innsigelse mot den planlagte kryssingen av Molandsvannet nå til behandling i Miljøverndepartementet. Representanter for Miljøverndepartementet og Samferdselsdepartementet, Direktoratet for naturforvaltning, Vegdirektoratet og Fylkesmannen var i mai på befarings på stedet. Vi håper på svar over sommeren på hvilket alternativ som skal velges. Når det er klart, kan arbeidet med reguleringsplan starte.

Det som da gjenstår er E 18 i vestre del fylket. Her har vi begynt på reguleringsplan for strekningen Moholtmoen – Nørholmen. For Nørholmen – Dyreparken er det gitt melding om konsekvensutredning med høringsfrist som nå er utløpt.

– Fylkespolitikkerne ønsker bompengefinansiering for å forsere E 18-utbyggingen. Er det aktuelt?

– Bommen i Kristiansand vil trolig fortsette, mens bommene i Telemark og Drammen vil bli avviklet omkring 2001 –2002. Det er grunn til å tro at de sentrale vegmyndigheter vil akseptere en ny bom for E 18 i nordre Vestfold for å få til en firefeltsløsning, begrunnet med den alvorlige ulykkessituasjonen og den store trafikkmengden. Dette vil sannsynligvis bli prioritert foran en bom i Aust-Agder.

Dersom dette blir resultatet, ligger det samtidig i kortene at Aust-Agder uten bom vil stå sterkt ved tildelingen av ordinære bevilgninger.

Hva er en motorveg – og hvorfor må vi ha den?

– Vi snakker i Norge om tofelts og firefelts motorveger. Fra Vestfold og sørover er det bare aktuelt med tofelts motorveg, supplert noen steder med et tredje felt for å bedre forbikjøringsmulighetene, sier utbyggingsjef Finn Ole Jørgensen.

– En motorveg er en veg uten direkte avkjørsler og uten gang- og sykkeltrafikk eller landbrukstrafikk. Alle tilknytninger skal skje via toplanskryss. Vi er dermed avhengig av et parallellvegsystem som betjener grupper som ikke kan bruke E 18 og som kan betjene lokalsamfunnet. En tofelts motorveg har en bredde på 10 m, to kjørefelt på 3,5 m og 1,5 m skulder på hver side. I Norge er det ikke tillatt å kjøre ut på vegskulderen for å slippe forbi innhentende trafikk. I stedet velger vi å bygge tre felt på noen steder for å bedre forbikjøringsmulighetene.

Med en årsgjennsnitttrafikk på E 18 mellom 5- og 10.000 biler og en standard som skifter fra motorveg til boliggate, med fjerntrafikk og lokaltrafikk, synes jeg det er riktig å løfte hele strekningen av en landets mest trafikerte veger til motorvegstandard, sier utbyggingsjefen.

Vi tenkte oss en uformell sommerprat med vegsjefen over en øl på en av Arendals utallige nye fortausrestauranter, fjernt fra tallkolonner, budsjetter, NVVP og saksdokumenter, om tunneler, kanaler, bompenger osv, med håp om flere friske utspill. Mens vegsjefen tidligere kunne oppfattes som en tanke grå og forsiktig når han uttalte seg offentlig, står han nå på førstesidene i prangende oppslag og stiller til fotografering slik fotografene vil ha det. Vi har fått det nye vegvesenet. Har vi også fått en ny vegsjef?

Mener vegsjefen virkelig det som sto i avisa, at vegvesenet kan grave opp kanalene i Arendal, eller var det bare noe journalistene hadde diktet opp?

- Vi kan bidra til å dempe trafikken og bedre miljøet i Arendal sentrum

- Jo, det passer fint, skal vi si over middag i dag, sier vegsjefen, og tar enda en utfordring på sparket. Men i det vi ankommer, har Gjerstad brukt noen minutter på å forberede seg. Han har bunker med dokumenter å støtte seg til, og en oversiktlig, blyantskrevet liste med punkter som han mener det kan være aktuelt å ta opp.

- Hva betyr sommeren for deg, forsøker vi.

- Jeg ventet meg det spørsmålet, sier Gjerstad med et lite smil, og titter raskt ned på lista. Jo, han venter besøk av barn og svigerbarn. Så skal han arrangere slektstevne. Deretter blir det fjorten fredelige dager på hytta alene med kona. Så 60-årsfeiring for en venn av kona, med tilhørende fjelltur og vandring over Besseggen.

- Våren og forsommeren liker jeg best å jobbe med jorda og se at det spirer og gror. Men i juni og juli, fra St. Hans og utover, er det befriende å være på sjøen. På hytta har vi en 15 fots båt. Jeg kunne tenke meg å ha en båt her også, sier Gjerstad, og antyder at det

kanskje ikke er så langt unna. Båtplass har han, og han vet hvilken båt han vil ha, en 20 fots sjekte, nærmere bestemt en Saga 20.

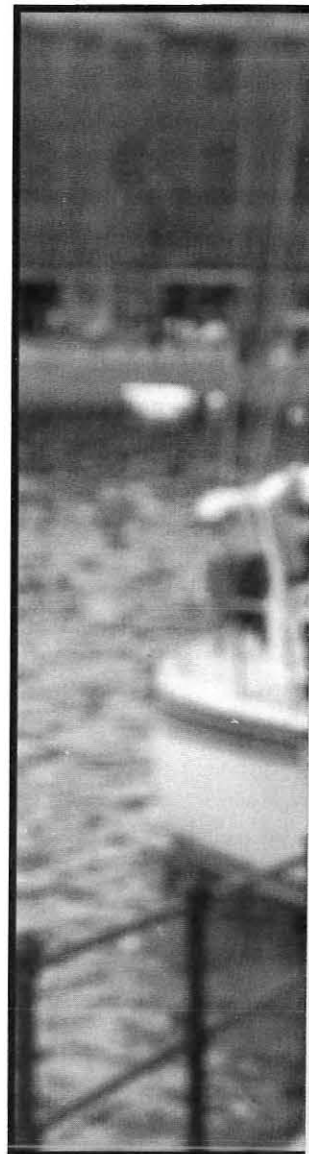
Før ferien kunne Gjerstad nyte noen forholdsvis rolige dager på kontoret etter en langvarig og intens arbeidsperiode:

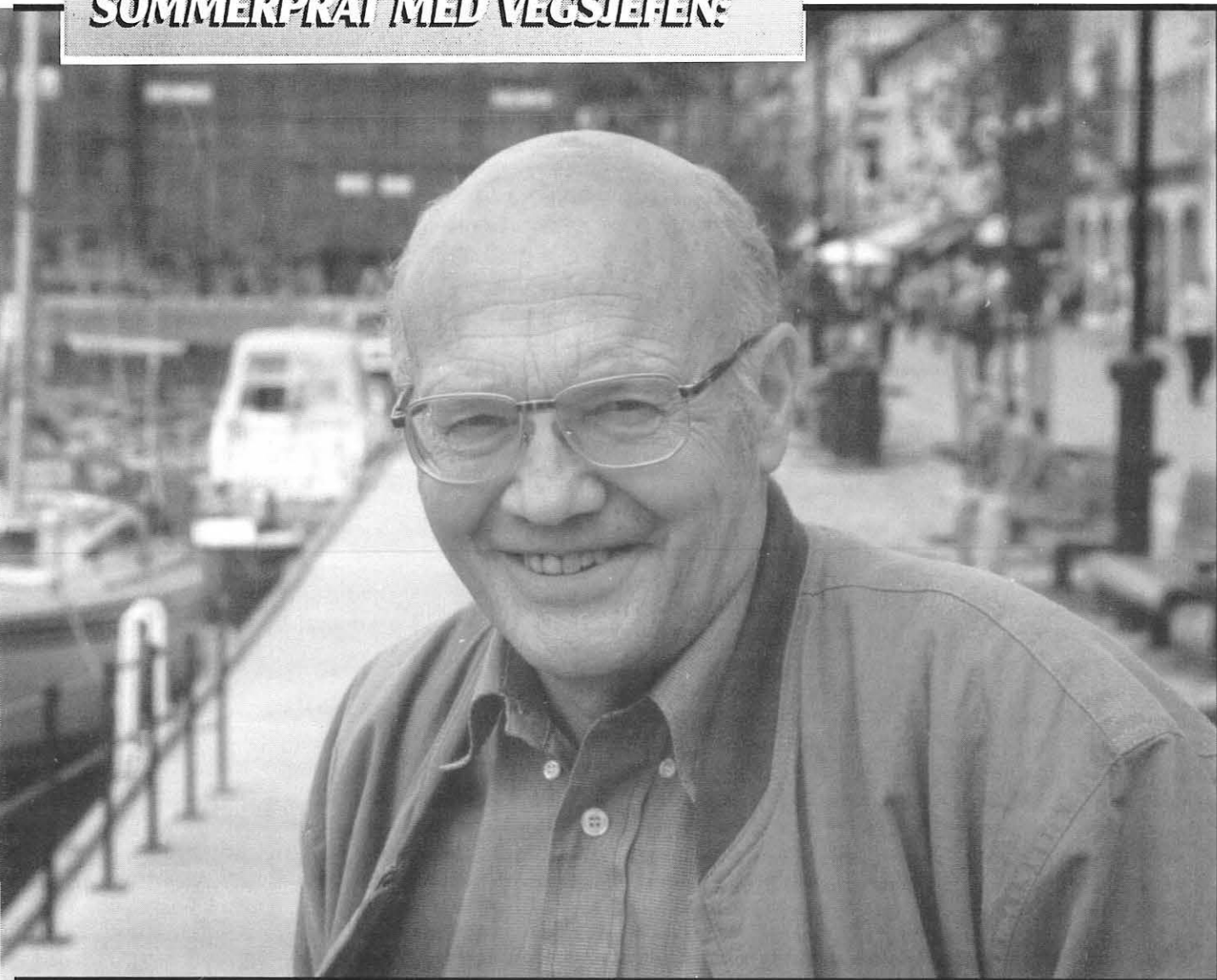
- Omorganiseringen og innkjøringen av det nye vegvesenet gjorde 1994 og -95 til særdeles travle. Siden kom statsbudsjettet og deretter Norsk veg- og vegtrafikkplan for neste periode, fra 1998 til år 2008. Fristen for vårt forslag var 1. mars. Siden fulgte behandling i fylkestinget.

MØTE MED VEGDIREKTORATET

- 17. juni stilte vår ledergruppe i målstyringsmøte med Vegdirektoratet og Vegdirektøren. Der gikk vi igjennom en rekke saker av stor betydning for det videre arbeid for Statens vegvesen i Aust-Agder. Vi la fram tertærapport for -96, budsjett for -97 og forslaget til vegplan for neste periode.

Møtet ga oss også anledning til å ta opp





spesielle saker med vegdirektøren og hans lederteam. Blant de viktige sakene vi tok opp, var spørsmålet om et eventuelt nytt vegkontor i Arendal. Vi har utarbeidet en tidsplan for dette og fått et gjennomarbeidet forslag til romprogram fra arkitekt Myraker. I løpet av neste år må vi ta standpunkt til hvordan saken skal løses. I år 2002 utløper leiekontrakten for våre nåværende lokaler. På møtet fikk vi klarsignal til å arbeide videre med saken etter de retningslinjer vi har lagt opp.

Vi drøftet også spørsmålet om hva som skal skje med våre driftsbygninger i distriktene. Etter omorganiseringen har vi overskudd av bygninger noen steder, mens vi må bygge ut distriktsstasjonene for trafikk og produksjon for kystområdet og for Setesdal.

Hovedanlegget for Setesdal for både Trafikk og Produksjon samles på Evje. For kystområdet er det nå klart at Trafikk skal legges til den nye trafikkstasjonen på Stoa, mens Produksjon legges til Skarpnes. Disse anleggene må videreutvikles, mens vi kan få overflødige anlegg andre steder.

Når det gjelder neste vegplanperiode, påpekte vi at fylket får en nedgang i utbyggingen av E 18 rundt århundreskiftet, for så å øke igjen mot slutten av vegplanperioden. Dette vil resultere i problemer med sysselsetting av våre ansatte. Det kan i denne perioden bli aktuelt å avgi folk til utbygging i andre fylker. Vegdirektoratet gir tilbakemelding fra målstyrimøtet i form av et møtereferat.

KVALITETSSIKRING

To dager i midten av juni var det seminar om kvalitetsutvikling for 20-30 personer fra vegkontoret. I løpet av 1997 skal samtlige vegkontorer ha utarbeidet et system for kvalitetssikring.

- Hensikten er at de erfaringer vi får etter hvert skal settes inn i et system slik at vi bommer mindre og gjør færre feil i framtida. Dette vil få stor økonomisk betydning og bidra til at vi kan opprettholde vår konkurranseevne.

(forts. neste side)



- Hva sier du om det nye vegvesenet - et år etter omorganiseringen?

- Det organisasjonsmessige var på plass fra starten av. Så kom innkjøringsperioden. Det virker nå som om folk ute i avdelingene har mye å gjøre med å få i stand avtaler mellom myndighetsdelen og produksjon. Trafikk og Utbygging skal opprette avtaler med Produksjon om de oppgavene som skal utføres på en så lite ressurskrevende måte som mulig. Her foregår det også et omfattende regionalt samarbeid fra Vestfold i øst til Rogaland og Sogn- og Fjordane i vest. Dette samarbeidet tegner meget bra.

Mange medarbeidere er også opptatt med Økosys - et nytt budsjettssystem som skal være i drift fra 1.1.- 98.

KANALER - PÅ VISSE VILKÅR

- Når vil vegvesenet sette i gang med å grave opp kanalene i Arendal?

- Vi hadde invitert til pressekonferanse om vegplanen samme dag som Arendals rådmann hadde avgitt sin innsstilling om å begrave kanalsaken for godt.

Da pressen ankom vår pressekonferanse, var det bare kanalsaken som sto i hodet på journalistene. De lurte på om vi hadde noen kommentarer i den forbindelse.

Jeg svarte da at vi har noen sekkeposter i

byområdene ved å avlaste sentrum for biltrafikk dersom det var politisk ønske om det.

Jeg ble provosert til å stille opp til fotografering på kanalplassen med en spade, og tenkte at pytt, pytt, hvorfor ikke.

Personlig finner jeg tanken om gjenåpning av kanalene svært tiltalende, men tror ikke tiden ennå er helt moden. Før vi eventuelt kan gjøre noe slik i byen, må en rekke forutsetninger være oppfylt: det må f.eks. være ordnet med parkering for vestre deler av byen, trafikktilførsel til Tyholmen må være tatt vare på m.m.

Statens vegvesen kan neppe gå inn og investere i selve kanalene, men vi kan muligens være med på å realisere tiltak som kan bedre miljøet ved å dempe trafikkbelastningen på riksvegnettet. Trafikken på Vesterveien - Vestregate er altfor stor. Dette kan kanskje løses ved en ny tunnel fra Myrene fram til et parkeringsanlegg i fjell for Arendal vest.

SENTRUM OG STOA

- Hva med stengingen av Langbrygga, som hevdes å kvele detaljomsetningen i sentrum?

- Her har jeg et liberalt syn. Jeg ser ikke noe til hinder for at den holdes åpen envegskjørt i vinterhalvåret, og at den holdes åpen for trafikk bortsett fra de travelste timene på dagen i sommermånedene.

Vi skal være forsiktig med å legge deler av byen helt død. I tider på året og døgnet med liten trafikk kan det være en fordel med litt bevegelse i form av biler.

- Hvordan er du fornøyd med den nye utformingen av Arendal sentrum?

- Jeg synes kommunen har gjort en meget god jobb, men det ville være synd om det fører til uttynning av byens handelstilbud ved at flere forretninger flytter til Stoa. På den annen side tror jeg vi må se Stoa og sentrumsområdet i sammenheng. For at de to delene kan fungere som en helhet, er det viktig at vi får bygd en god forbindelse fra Myrene til Stoa. Slik kan de to bydelene utfylle hverandre. Det er også en forutsetning for at vi kan få til et godt kollektivsystem mellom de to bydelene. Dette bør også byens handelsstand utnytte.

Jeg har også tro på at Barbuområdet etter hvert kan bli en fin sak. Fjernes gjennomgangstrafikken fra sjøkanten, kan bl.a. vi få meget fine boligområder her. Dette kan løses ved en ny tunnel i fortsettelsen av Blødekjærtunnelen og østover til Songeområdet, sier vegsjefen.

Tar et tak for kana

Men rådmannen vil gravlegge hele prosjektet

■ ■ ■ Vegsjef Harald Gjerstad i Aust-Agder er klar til å ta et tak for kanalplanene i Arendal.

■ ■ ■ Rådmann Arild Watne vil gravlegge kanalen for evig og alltid.

■ ■ ■ Vegsjefen er åpen for å støtte kanalprosjektet både med penger og teknisk kompetanse.

■ ■ ■ Rådmannen uttrykker misnøye med flere sider i kanalprosjektet, og utfra flere punkter betviler han troverdigheten i hele prosjektet.

SIDE 11

Vi har allerede brukt over tre millioner kroner på uttak for å forbedre bomiljøet i Arendal sentrum. Om vi skal følge opp er avhengig av de politiske signaler vi får, sier vegsjef Harald Gjerstad. (Foto: Stein Harald Øigård)



Fikk ja på direkten

Rettene

vegplanen og at eventuelle tiltak i forbindelse med gjenåpning av kanalen måtte komme inn under disse. I den forbindelse utelukket jeg ikke at Statens vegvesen kunne komme inn med noen midler til videreutvikling av



MED BILTILSYNET PÅ BILBELTEKONTROLL

Reaksjonene var svært ulike blant trafikantene da de ble stanset av biltilsynet for å ha kjørt uten bilbelte.

■ ■ En ble så nervøs og forvirret at han kolliderte med et vegskilt.

■ ■ En eldre dame gjorde uttrykkelig oppmerksom på at hennes sønn var politi i byen, men slapp likevel ikke unna gebyret.

■ ■ Dagens uheldigste var vel karen som med en times mellomrom klarte å pådra seg to gebyrer.

24. april gjennomførte Statens vegvesen en landsomfattende bilbeltekontroll. Fra Vegdirektoratet var tidspunkt fastlagt og våre kollegaer på His ble også pålagt å legge kontrollstedet innenfor tettbygde strøk, hvor det syndes mest mot bilbeltepåbudet.

I Aust-Agder ble kontrollstedet lagt til Solborg, som ligger mellom Arendal sentrum og Stoa. På forposten satt Harald Solberg-Jacobsen, som med et meget årvåkent blikk registrerte hvem som kom

kjørende med og uten bilbelte.

–"Rød Saab, passasjer uten", "Blå Volvo, fører og passasjer uten" Meldingene fra Solberg-Jacobsen på sambandet gjorde det lett for

Morris Kjølleberg å plukke ut "synderene", og la øvrige trafikanter passere. Og "syndere" var det mange av.

I tillegg til Harald Jacobsen og Morris Kjølleberg var også Nils Magne Rakvåg, Roar Dypvik, Nils Marcussen og Ola Senum også med på kontrollen denne dagen.

Jeg oppdager tidlig at folks opptreden varierer veldig. Noen er ordknappe, tar i mot gebyret med en litt oppgitt mine og kjører raskt videre. Andre holder lengre foredrag og hvorfor de ikke benyttet bilbelt under akkurat denne korte turen, men at de ellers alltid bruker det.

En eldre dame blir vinket inn, men hevder at hun har legeerklæring, og derfor ikke trenger å bruke bilbelte. Ola Senum ber da om å få se legeerklæringen, og damen leter vel og lenge rundt i veske, lommer, bildører og hanskrom, mens hun hele tiden forsikrer at hun altså har legeerklæring.

Ola venter tålmodig. Legeerklæringen er imidlertid ikke å finne, og damen bedyrer da at den ligger hjemme. Da må jeg desverre skrive ut et gebyr, sier Ola vennlig, men legger raskt til at dersom damen finner legeerklæringen sin skal hun ta den og gebyret med på stasjonen på His, så vil de makulere gebyret.

Men da får damen et oppgitt drag over



ansiktet og gjør ettertrykkelig oppmerksom på at hun faktisk er mor til en av byens politimenn, og hun ber derfor om en "smule fleksibilitet". Men på kjøreturen videre får hun likevel et gebyr pålydende 500 kroner.

Så kommer det en eldre Volvo, jeg merker meg bilen fordi skiltet er nærmest uleselig. Jeg spør Morris om hvordan de reagerer på slikt, men Morris rister litt oppgitt på hodet, mens han kikker rundt seg på den overfylte plassen på Solborg og minner meg om at i dag er tema bilbelte.

Men like etterpå må likevel Rakvåg omgjøre tema for kontrollen, for inn ruller en eldre Ford Taunus, som sjåføren åpenbart har store problemer med å få stanset. Bilen har nærmest ikke bremses, kontrollørene skriker til hverandre, og klarer å komme seg unna og i sikkerhet, før Ford'n omsider får stanset. En ung jente er sjåfør og en 15-årig venninne er passasjer. Ingen av dem har benyttet bilbelte, og ingen av dem har legetimasjon. Bilen har tre piggdekk og et sommerdekk på strien. Rakvåg får et noe fortvilet drag over ansiktet, før han altså endrer tema til teknisk kontroll.

Hvite og grønne tjenestebiler, vistnok tilhørende et større Tele-firma blir stadig vinket inn, før det avtar helt. Etter en stund opplyser en bilist at ved Telenors bygning 200 meter før forposten er det satt opp advarselsskilt mot kontrollen.

Jeg og Morris drar ned for å se, og ganske riktig – like utenfor bygningen til Telenor er det satt opp en større plate, hvor det med fete typer står at det er bilbeltekontroll 200 meter lenger fremme. Kommunikasjon – er Telenors spesialfelt. Ingen vet imidlertid hvem som har satt opp skiltet, men jeg kan i alle fall med sikkerhet si at Morris fjernet det.

Tilbake på kontrollstedet blir en ung gutt i en omtrent like gammel bil vinket inn. Gutten virker usikker, og det topper seg helt da han skal kjøre ut og forlate kontrollstedet. Gutten setter bilen i revers, rygger rett i skiltet som står langs vegkanten og vi hører alle smellet. Skiltstolpen står imidlertid fortsatt greit, det gikk verre med bilen. Gutten kikker enda mer usikker på Morris, som om han frykter nytt gebyr for kollisjonen med vegskiltet. Vi har alle problemer med å holde latteren tilbake, men gjør tapre forsøk inntil gutten omsider har kommet seg videre.

Det var som sagt svært mange som ble vinket inn, det viste seg også senere at Aust-Agder lå langt over landsgjennomsnittet. Etter en av kontrollørene gikk etterhvert tom for ark i gebyrblokken, og det ble bestemt å ta en pause på His, hvor de også måtte hente flere gebyrblokker.

På His oppsummeres aksjonen så langt, og det blir bestemt å bytte kontrollsted til Havstad, like øst for Arendal sentrum. Her er trafikken tett, nå skal folk hjem fra jobb.

Kort tid etter at vi har begynt å vinke inn biler kommer Volvoen med de uleselige skiltene igjen. Jeg gjenkjenner straks bilen og syntes et øyeblikk litt synd på den unge karen. Han innrømmer at joda, det var han som ble stanset på Solborg. Han sier også at dette vil svi i lommeboken hans – 1000 kroner er mye penger. Men ingen sure miner, han innser at han kun har seg selv å laste.

Sure miner gir imidlertid en annen kar klart uttrykk for da Ola Senum skriver ut gebyret. Jeg mener bestemt å gjenkjenne karen, uten at jeg vil nærme meg før Ola har gjort sitt. Etterhvert oppdager jeg at karen er rasende, han skjeller ut Ola, Statens vegvesen og norske myndigheter generelt.

"Ikke snakk til meg", freser han til Ola, "bare skriv ut den forbanna boten litt kvikt" Ola ser ingen grunn til å diskutere med karen, gebyret blir raskt skrevet ut og han vinkes videre. Jeg nærmer meg forsiktig, og spør min venn hva som er galt.

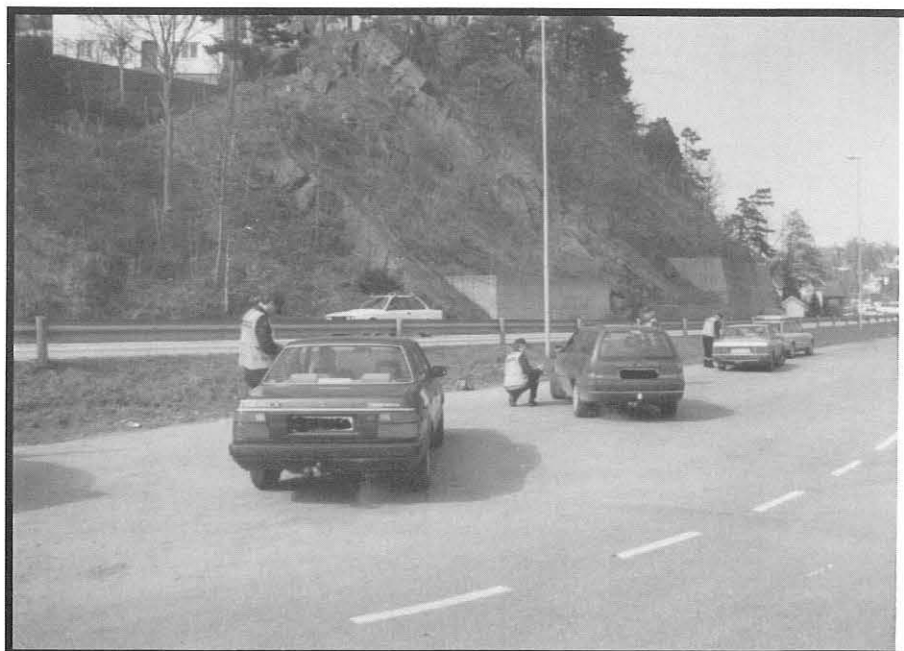
"Nei, jeg blir bare så forbanna", sier han.

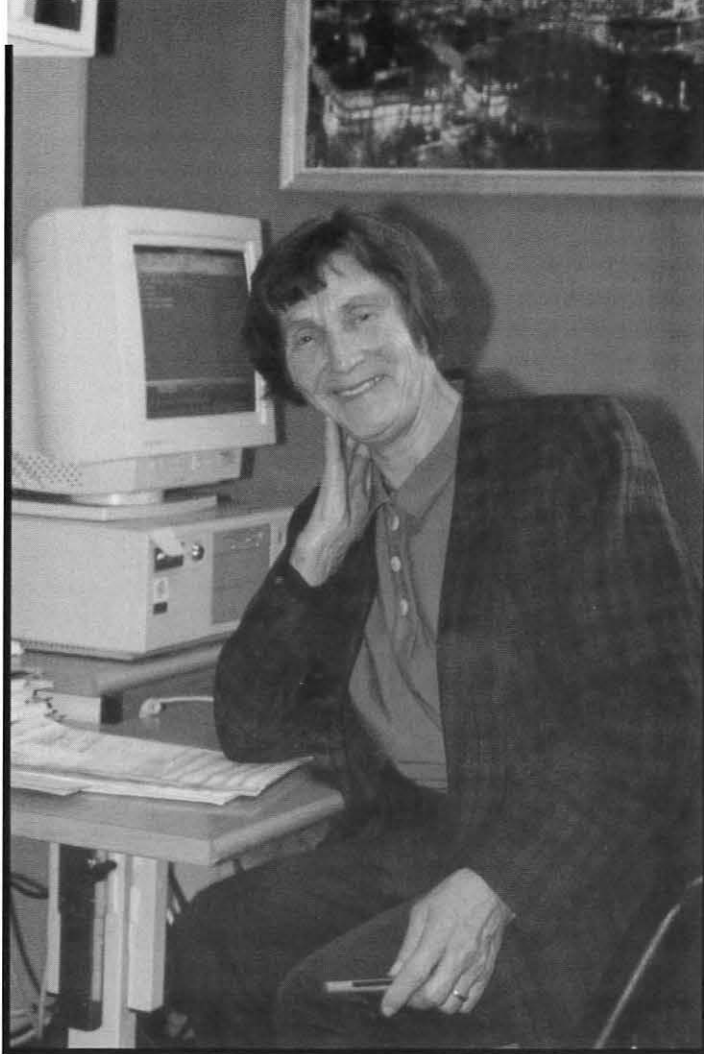
"Her kommer jeg kjørende innen fartsgrensen og alt, og så får jeg bot for å ha kjørt uten bilbelte. Er ikke det min sak da?"

"Jeg skader ingen ved å kjøre uten bilbelte? Dette er typisk Norge, altså Bøter, avgifter, gebyr, skatt – og faens oldemor. Vi blir jo flådd. Har ikke disse idiotene annet å gjøre? Herrgud".

Jeg innser raskt at Ola vurderte situasjonen korrekt. Ingen diskusjon med denne karen i dag. Jeg vet at fyren mildt sagt er svært godt økonomisk stilt, og kunne betalt hundrevis av bøter, uten å merket det i lommeboken. Tankene går tilbake til unggutten i den gamle Volvoen, som innrømmet at gebyrene ville skape økonomiske problemer for han.

Folk er rare.





- Kan godt være kasserer også i mitt neste liv!

HUN BEGYNTE I STATENS VEGVESEN 25. juni 1956 – og kan altså se tilbake på drøyt 40 år i etaten, 25 år i en nøkkelstilling som vegkontorets kasserer. Hun har tall på det meste, men når hun tenker på alle millionene hun har hatt ansvaret for opp gjennom årene, kan hun ikke si annet enn at det dreier seg om svimlende beløp.

– Da jeg begynte i Vesterveien, var det bare ca. 20 ansatte på hele vegkontoret med stort og smått, sjefer, ingeniører og kontorfolk. Nå er det rundt hundre. Det var vel nesten like mange veger, men standarden var selvsagt en helt annen enn nå. Svarte asfaltdekker var et sjelden syn.

Hun startet som vikar på skrivestua – men flyttet etter kort tid over i regnskapsavdelingen. Hun hadde fra før av erfaring fra kontor og butikk.

– Jeg var fornøyd med å ha kommet inn i vegvesenet. Jeg søkte på stillingen som var ledig, og fikk den. Lønna var bra, jeg så etter i papirene og fant at i 1958 hadde jeg 641 kr. i måneden. Så vidt jeg kan huske var begynnerlønna 541 kr. Det blir, skal vi se, sier Aina og taster raskt på regnemaskinen, en årslønn på kr. 6492. Etter to år var den steget til kr. 9950. Det var bra lønn den gangen. Så kom det litt overtid i tillegg.

29. mai fylte hun 67, egentlig altfor sprek til å gå av med pensjon. Men hun regner ikke med å få fritidsproblemer med hus og hage og mange interesser.

– Vegkontoret har vært en trivelig arbeidsplass. Jeg har arbeidet for fire vegsjefer, den første riktig nok konstituert. Alle har vært greie. At Irgens var en streng og krevende sjef gjorde ikke meg noe. Tidene forandrer seg, også sjefers væremåte.

Som kasserer har hun hatt sitt eget arbeidsområde – med regnskapssjefen som nærmeste overordnede.

– Jeg har fått mange gode gode venner på vegkontoret, at det har vært noe mannsdominert, har ikke plaget meg. Jeg er ikke så opptatt at det skal være hundre prosent likestilling i alle forhold, men det kan du ikke skrive, sier Aina med en truende pekefinger. I det hele tatt er det mye hun kunne si, men som hun ikke vil ha på trykk. Sånn sett er det ikke helt lett for intervjueren. Hun forlanger å lese gjennom manuskriptet før bladet går i trykken, og truer med at det meste skal strykes.

– Det var mye moro den gangen det bare var noen få ansatte på vegkontoret. Det var stadig noen som fant på skøyestreker og spilte hverandre et puss. En gang var det noen som tømte en hullmaskin i paraplyen til en annen. Jeg skal si det ble rengvær da han slo opp paraplyen. En annen gang puttet de svovel fra fyrstikker i tobakken til en kollega. Jeg skal si det ble fult da han tente seg ei pipe. Sånn drev de på hele tida.

– Er det ikke det som kalles mobbing?

– Nei, mobbing var det ikke, det var bare uskyldig og godmodig moro.

– Faktisk kunne jeg godt tenke meg å jobbe her også i mitt neste liv! Jeg kunne gjerne vært kasserer en gang til – hvis forholdene skulle ligge til rette for det, ville jeg nok i ungdommen sørget for å skaffe meg noen flere eksamenspapirer å vifte med ved passende anledninger.

Hun vikariererte noen ganger som lønnsutbetaler, og kjørte rundt med lønningsposer til folk ute på arbeidsplassene. Det var en morsom jobb. Senere har hun hatt mest kon-

Drømmebilen som tjenestebil

Inspektør Roald Dypvik og hans kollega Nils Marcussen har nå skiftet ut sin 1988 modell Volvo med over 300.000 km på speedometeret med en ny Audi A6 med grønne skilt.

– Vi er meget glad for at ledelsen både i Trafikkavdelingen og på vegkontoret gikk med på å kjøpe en bil som dette. Også andre mindre eksklusive merker ble vurdert, men det viste seg vanskelig å få en tilsvarende bil i varebilutførelse. Det var dermed lite å vinne økonomisk på å velge en annen bil.

Audien er utstyrt med 2,5 l turbodiesel og har massevis av krefter. Den har også moderne sikkerhetsutstyr. Videre er den utstyrt med datamaskin og telefon som gir forbindelse med Autosys-registeret. Dermed er det mulig å skaffe alle tilgjengelige opplysninger om et kjøretøy også ute på landevegen.

– Bilen passer meget godt til vår jobb, sier Dypvik, som ikke legger skjul på at han har fått drømmebilen som tjenestebil.

Dypvåg og Marcussen driver brukskontroll av tunge kjøretøyer over hele fylket og tilbakelegger årlig ca. 40.000 km i bilen. En god bil er derfor av stor betydning for trivselen i jobben. Når de ikke er ute og kjører, er de å finne på Haslestad vektstasjon, der de driver vekt- og kjøretidskontroll.

Dypvig har nå hatt denne tjenesten i 25 år, de siste ti år med Marcussen som fast partner.



takt med folk på vegkontoret, som titt og ofte har hatt et ærend inn på kassa.

– Å være kasserer er ikke bare å få kassa til stemme – inn- og utbetalinger er den minste jobben. Jeg har arbeidet med tre regnskapssystemer. Til å begynne med førte vi regnskap manuelt i en kassabok. Senere fikk vi det første edb-systemet, så Krøsus/Økosys. Nå foregår alt på skjermen, som vi er blitt helt avhengig av. Det har vært mye nytt å sette seg inn i, men jeg har fått regnskapet til å stemme, selv om jeg sikkert ikke har tatt alt det nye like raskt som de unge.

Blant interessene hun nå skal dyrke, er orienteringsløp. Hun er aktivt med i arrangementskomiteen for vegmesterskapet, og regner selv med å stille til start sammen med en stor flokk kolleger. Ellers løper hun treningsløp og bedriftsløp og er klar til start i Sørlandsgaloppen.

– Jeg drev en del mer orientering i ungdommen, så begynte jeg igjen på 80-tallet. I mellomtida hadde jeg spilt mye Volleyball for Vardild, der jeg fortsatt er medlem. Vi spilte i NM flere ganger. Men den gangen var det få med, alle som ville kunne delta.

Aina er også kjent som aktivt medlem i Bølingen, en gruppe voksne damer som herjet rundt i den norske fjellheimen for noen år siden, på sykkelturn i Danmark m.m. Nå har de holdt fred et par år. men nye turer kan bli aktuelt.

– Kan vegkontoret greie seg uten den som har passet på pengesekken i 25 år?

– Ja! Riktig nok skal jeg vikariere noen uker inntil Lisbet Birkeland er klar til å overta. Deretter overlater jeg jobben til henne med den beste samvittighet. Det er sånn med meg som med den som selger et hus eller en bil og vil at den nye eieren skal stelle pent med det du har hatt. Jeg vet at med Lisbet som kasserer, er kassa i de beste hender.

– Hva kreves av en god kasserer?

– Nøyaktighet, orden og ærlighet er hovedsaken. Pirkete? Det får andre uttale seg om!

– Har du planer for pensjonistlivet?

– Folk ler når jeg sier jeg får god tid. Jeg har ikke tenkt så mye på det, men tror ikke jeg skal bli arbeidsledig – jeg har hus og hage, jeg skal fortsette med orientering – og jeg liker å gå tur i skog og mark.

Jeg er vant til å ha det travelt, og tror ikke jeg skal få fritidsproblemer heretter heller. Jeg håper det blir mye molter i år – jeg vet om mange moltemyrer i hjemstraktene på Selåsvatn. Jeg har bodd i byen siden –55 – men må stadig en tur til mine barndomstrakter.

– Skal du være aktiv i pensjonistforeningen?

– Hvis det blir noen fine turer, blir jeg gjerne med. Jeg har jo arbeidet sammen med de fleste av dem, sier Aina, som hadde sin siste ordinære arbeidsdag 28. juni.

AKSJON MOT
Sommer'96
KOLLISJON

Aksjon mot kollisjon

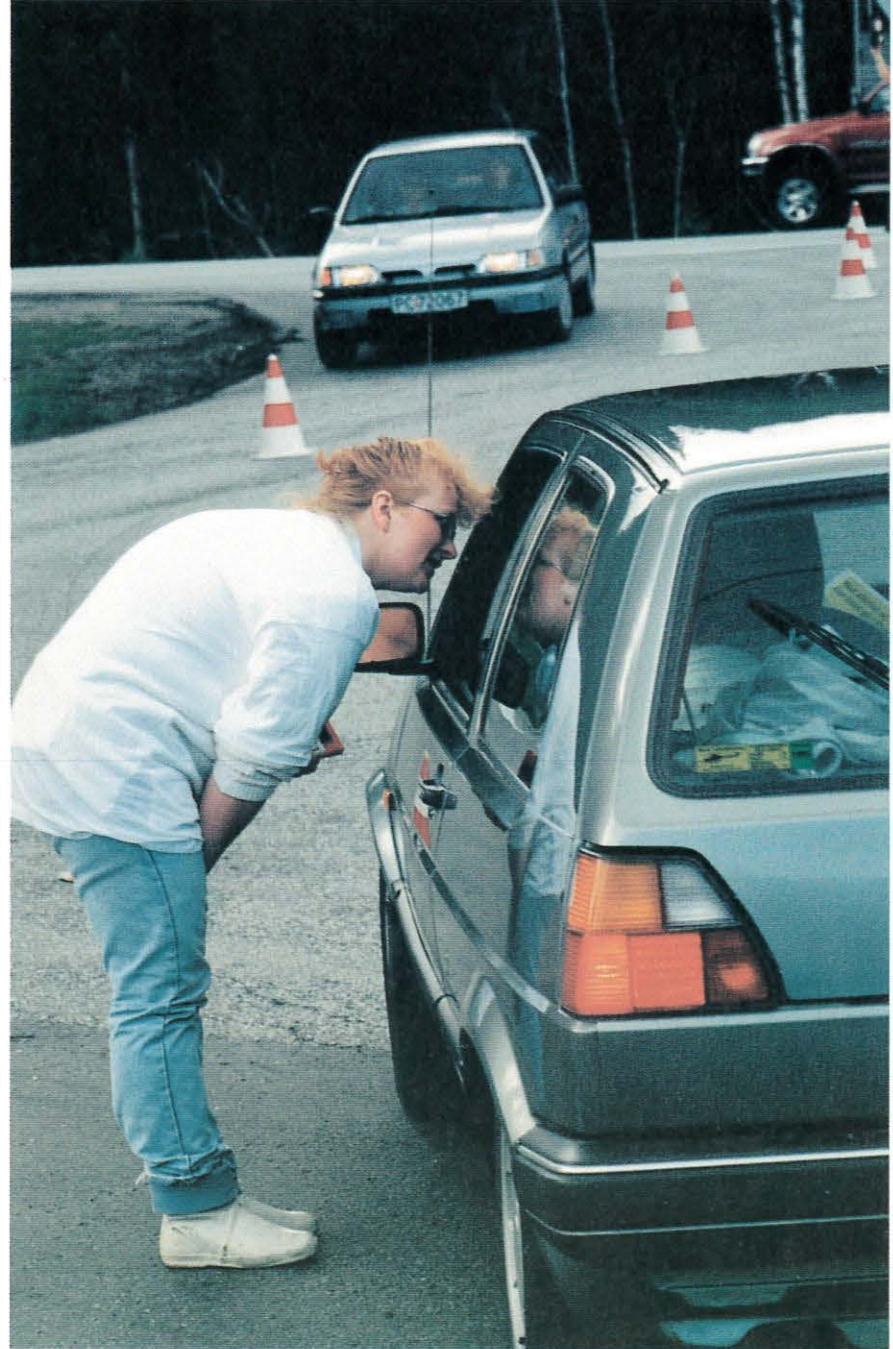


Alle sommerulykkene ku

Fakta: Det skjer flere ulykker om sommeren
På tofelts veger skjer det mange front
De fleste sommerulykkene skjer på e
Alle ulykker kunne vært unngått

Slik tar du ansvar:

- Sørg for hvile under veis
- Bruk rasteplassene
- Vær edru og uthvilt etter festen
- Husk at noen medisiner kan virke sløvende



ne vært unngått

nn ellers i året
ollisjoner når trafikken er tett
rmiddagen i helgene

Hold deg godt unna den gule midtlinjen
Du som er passasjer har også ansvar-
si fra når du føler deg utrygg
Ta initiativ til pause og sjåførskitte
Bruk bilbelte !

Samarbeidspartnere i sommeraksjonen mot ulykker: Fylkeslege Svein Tore Kveim, Statens vegvesen ved informasjonskonsulent Inger Sigrindnes og Trygg Trafikk ved fylkessekretær Paal Sodefjed.



Aksjon mot kollisjon på E 18 og E 6

Dødsulykkene på E 18 i Vestfold i fjor sommer og tidligere i år utløste krav om tiltak. Statens vegvesen Vestfold analyserte ulykkesituasjonen på europavegen grundig og la fram forslag til en omfattende sommertrafikk-kampanje for Vegdirektoratet. Direktoratet fant forslaget så interessant at det ble bestemt å utvide kampanjen til hele E 18 og til E 6 på strekningen Svinesund – Oslo.

Det ble nedsatt en prosjektgruppe for de berørte vegkontorer til å gjennomføre kampanjen sammen med initiativtakerne i Vestfold. Fra Aust-Agder deltok informasjonskonsulent Inger Sigrindnes, som også er ansvarlig for den lokale kampanjen som ble innledet i Aust-Agder 21. juni under mottoet "Aksjon mot kollisjon – Sommer 96".

ALKOHOL, NARKOTIKA OG MEDIKAMENTER

På den første aksjonsdagen var temaet meget aktuelt: Det er dessverre en klar sammenheng mellom trafikkulykker og bruk av alkohol, andre rusmidler eller beroligende medikamenter. Det er kjent at en betydelig del av beolkningen bruker beroligende medikamenter. Flere av disse kjører likevel bil.

Iført aksjonens egen T-skjorte deltok der-

for også fylkeslege Svein Tore Kveim på den første aksjonsdagen, sammen med vår lokale aksjonsleder, Pål Sodefjed i Trygg Trafikk og tre betjenter fra Utrykningspolitiet.

Kontrollpost ble etablert på Haslestad vektstasjon. Sommerens første turister i god blanding med lokaltrafikk ble resolutt vinket inn av utrykningspolitiet, som også sto for alkotest. Deretter ble bilistene geleidet videre til fylkeslegen, informasjonskonsulenten eller Trygg Trafikk-sekretæren, som minnet om faren ved å kjøre bil i påvirket tilstand, delte ut flygeblad og sendte bilistene videre med et muntert ønske om god tur videre – og en tellebok for barn, utarbeidet spesielt for aksjonen.

Aksjonen fortsetter hver fredag i juli med temaene "Behov for hvile", "Passasjeransvar" og "Oppmerksomhet om kjøringen". I tillegg til aksjonsdagene ute på vegen, sendes det også korte reklameinnslag på radio P4.

BRUK RASTEPLASSENE

– Sommertrafikken adskiller seg en god del fra trafikken ellers i året, sier Inger Sigrindnes.

– Trafikken er ofte mye større enn ellers i året. I ferietida er det mange som avviker fra sin vante døgnrytme. Det medfører risiko for at de kan bli søvnige og uoppmerksomme på tider av

døgnet de ikke er vant til. Feriebilisten kan bl.a. være utsatt for stress, høy temperatur og uro i bilen. Middelet mot dette er å ta en rast med hyppige mellomrom.

Det behøver ikke bare være på bensinstasjoner for å kjøpe ting, men kan like gjerne være på en av våre romslige rasteplasser, der både barn og voksne kan leke f.eks. med en ball.

Fest og alkohol hører også med til ferielivet. Bilister bør være oppmerksom på at "dagen derpå" kan bety ekstra risiko for å bli søvning eller uoppmerksom, selv om promillen er ute av blodet.

UOPPMERKSOMHET OG STOR TRAFIKK

Ulykkesutviklingen på E 18 har vist en nedadgående tendens de seneste år. Til tross for en trafikkøkning på ca. 30 prosent siden 1985, er antall ulykker redusert med omlag 30 prosent. Men selv om ulykkesfrekvensen har gått ned, skjer det likevel en del svært alvorlige ulykker på denne vegen.

75 prosent av de alvorligste ulykkene er møte- og utforkjøringsulykker. I sommermånedene mai til august er det 35 prosent høyere trafikk på E 18 enn ellers i året, og flesteparten av ulykkene skjer i helgene. I fjor sommer opplevde vi tre dødsulykker i løpet av fire dager på E 18 like nord for Holmestrand. Flere personer har måttet bote med livet på samme sted i år. Disse ulykkene betegnes ofte som uforklarlige møteulykker. Også E 6 har vært preget av både trafikkvekst og alvorlige ulykker. Særlig har det vært en del ulykker forbundet med tungtrafikk på denne strekningen.

Hva kan gjøres?

Både Politiet og Statens vegvesen har tatt tak i problemet med de alvorlige ulykkene. Større insats på vegene, i form av mer synlig politi og flere kontroller, vil trolig bedre situasjonen. Dette vil bli gjennomført i alle fylker på den aktuelle vegstrekningen.

I Vestfold, som har vært rammet av de mest dramatiske ulykkene, er fartsgrensen på enkelte strekninger redusert. Hastighetskontrollene er intensivert ved hjelp av automatisk trafikkkontroll, fartsmåling fra helikopter og ordinære kontroller. Det er malt "romlefelt" langs veggkanten, ulykkesstrekningene er skiltet, og det er satt opp nye skilt som bl.a. oppfordrer bilistene til å hvile undervegs.

BEVISSTGJØRING

Skal man gjøre sommertrafikken tryggere for alle, må hver enkelt trafikant bevisstgjøres sitt ansvar i trafikken. Nesten alle ulykkene skyldes menneskelige feil, og det er ikke bare "bilbøllene" som begår disse feilene. Et lite øyeblikk uten at bilføreren er konsentrert om kjøringen, kan få katastrofale følger.

Gjennom utdeling av flygeblad, utdeling av tellebøker til barna, aksjoner på rasteplassene, radioreklame og bevisstgjøring gjennom presse og media ønsker man å unngå de alvorlige sommerulykkene. Det er ikke bare bilføreren som har ansvar, passasjerene må si fra når de føler seg utrygge eller når det er på tide med en pause. Bile krever hvile, og dette gjelder ikke minst i sommertrafikken.

UP på E 18 med og uten uniform

- Trafikken øker, helgetrafikken er formidabel i sommermånedene, sier UP-betjent Oddmund Jensen som på forsommeren tjenestegjorde i UP-distrikt 6, fra Risør i øst til Haugesund i vest. Sammen med partneren Arild Stifoss kjørte han UPs uniformerte bil. De to samarbeidet også mye med Sven Bjørk som kjørte sivil bil med videokamera fast montert bak frontruta. Trioen tok seg av det politimessige da sommerens trafikkampanje ble innledet i juni.

UP driver rutinemessig kontrollvirksomhet og bistår lokale politi- og lensmannsfolk etter behov. Ikke sjelden må de være med på å rydde opp i ulykkesituasjoner.

- Dagen derpå er skummel. Mange ulykker skjer på morgenvaksten. Virkningen av alkohol slitter lenger i enn mange beregner. Vi kontrollerte en bilist som ga tydelig utslag på alkotesten. Passasjereren ville overta rattet, men da forlangte vi at også han skulle blåse. Også han fikk tydelig utslag! Det er ikke bare ungdom som blir tatt med promille, også respektable borgere i fine biler blir tatt.

- Hva med narotika og medisin?

- Det forekommer nok i større utstrekning enn det vi kan dokumentere. Ved uhell ber vi om utvidet blodprøve dersom vi finner grunn til det ut fra opptreden og kjøreatferd.

- Ellers ser vi mye fin kjøring. Men det er ingen grunn til å legge skjul på at vi opplever dramatiske forbikjøringer. Når det er lange køer, er det helt nytteløst å forsøke å tråkle seg fram, sier up-betjenten.



Ny Snarsund bru – med miljøfinish

Nye Snarsund bru fra fastlandet og over til Borøya og Sandøya i Tvedestrand var ferdig til å tas i bruk til ferien. Brua er forbindelsen til et av fylkets vakreste og mest brukte sommerområder, og har fått en utførelse som tar sikte på å bidra positivt til omgivelsene.

Brua er bygd med en teknisk løsning som ikke har vært forsøkt i fylket tidligere, forteller seksjonsleder for spesialproduksjon, Åvald Bakken. Etter vurdering av flere alternativer ble det i stedet for et støpt brudekke, betongbjelker med påstøp, valgt å bygge brua med prefabrikerte, langsgående I-bjelker. Asphalt er lagt direkte på bjelkelaget. Denne løsningen ble valgt fordi det ga en fin dimensjonering og tilstrekkelig styrke i to spenn på 22 m med pillarer på midten. Kostnadmessig er denne løsningen på linje med tradisjonell brustøyping.

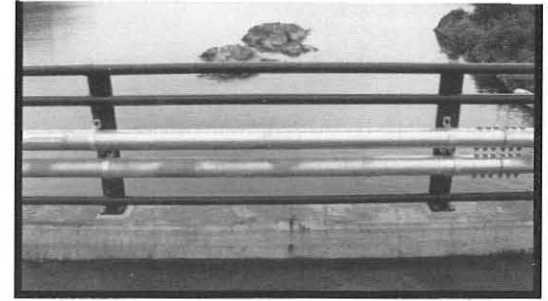
Arbeidene på den nye brua ble påbegynt i oktober i fjor med undervannsarbeider og støping av landkar. Det ble støpt føringskanter på hver side av brudekket. I vinter var det pause i arbeidet på brua i påvente av levering av bjelkene, som kom ved påsketid.

I tillegg til selve bruarbeidet er det også lagt en del arbeid i steinskråningen ned mot sjøen der det også er anlagt en brygge for ilanstigning. Parkeringsmulighetene i bruområdet er også forbedret. Brurekkverket har også fått en spesiell utforming i grønnlakkert rør og med langsgående galvaniserte rør i stedet for vanlig guardrail. Den spesielle finishen er utarbeidet av landskapsarkitekt Gullik Gulliksen og i samråd med Tvedestrand kommune. Dette har medført en del ekstra kostnader, som må skrives på kontoen for stedets spesielle miljøkvaliteter.

Den nye brua har en lengde på 44 m og er 6 m bred, med to kjørefelt. Den gamle brua med bare et kjørefelt var i dårlig forfatning og svarte ikke til dagens krav til vegstandard.

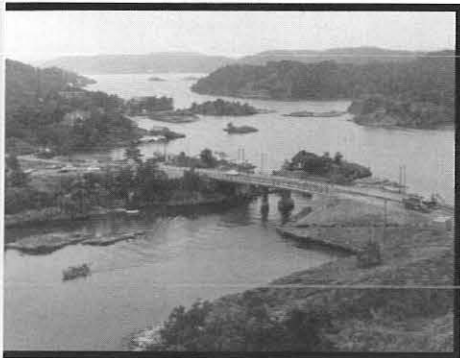
– Arbeidene har gått greit etter planen og uten uhell. Den nye brua koster ca. 2,4 mill kr. I tillegg kommer riving av den gamle brua, som skal gjøres etter ferien.

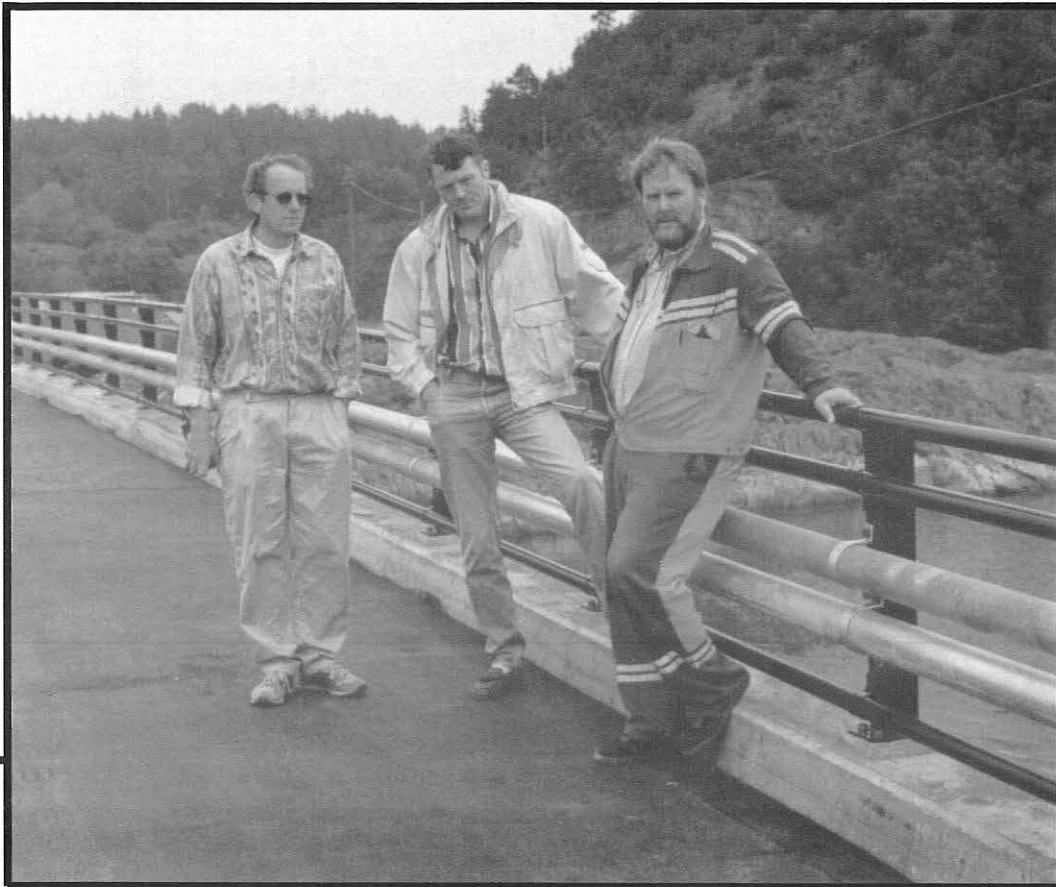
I tillegg til selve bruprojektet er det også utført utbedringsarbeider på strekningen Eidbokrysset – Snarsund på Fv 109 samt omlegging av vegen på begge sider av brua i henhold



til reguleringsplan. Disse arbeidene er utført av Produksjonsavdelingen.

– Med den gode kvaliteten på den nye brua og på den omlagte vegen på begge sider av brua, ønsket vi også å oppruste vegen fra Eidbokrysset og fram til brua, sier lederen for Arendal produksjonsområde, Rolf Tidemann. Det ble skaffet penger til forsterkningsarbeider som snart er fullført før den store sommertrafikken. Den tidligere så smale og svingete vegen er forsterket utvidet på flere steder og veggrøftene er forbedret. Med forholdsvis små midler har det lyktes å få til betydelige forbedringer for trafikantene. Disse arbeidene har kostet ca. 3 mill. kr., sier Tidemann.





Bilde: Magne Rike fra Utbyggingsavdelingens byggherreseksjon, Åvald Bakken fra Produksjonsavdelingens seksjon for spesialproduksjon og oppsynsmann Thor Bjørklund i Arendal produksjonsområde inspiserer nye Strømsund bru. Ved utformingen av den nye brua er det lagt ekstra arbeid i tilpassing til stedets spesielle miljø.





Deltakerne på røykeavvenningskurset fikk diplom, kake og kaffe ved avslutningen.

- Vi har holdt opp å røyke

De har holdt opp å røyke. De vil ikke si de har sluttet, for all framtid. De har holdt opp, en stund, så får vi se åssen det går. De fleste har holdt opp før, med vekslende hell.

Bjarne Solberg er kjent som en av vegvesenets innbarka røykere, med 52 år som nikotinslave. Også han har holdt opp før. Det fortelles at han holdt opp en gang under asfaltering av en av fylkets veger. Han la sneipen i sigarett holderen på dashbordet. Han kjøpte ny bil, men da asfaltmannskapet kom til den samme vegstrekningen igjen et par år senere, tok Bjarne den samme gamle sneipen igjen, tente, og trakk noen velbehagelige drag. Siden har han røykt. Men i vinter var det stopp - igjen.

Andel røykere på vegkontoret sank fra 26 til 17 pst!

Røyking har vært et hett tema på vegkontoret i det siste. Innskjerpingen av røykeloven har falt noen tungt for brystet. De føler seg provosert av den slags barnepikementaltet, og kan på ingen måte tenke seg å "holde opp" av den grunn.

Men likevel var det 17 som meldte seg på da Arbeidsmiljøutvalget inviterte til røykavvenningskurs i vinter under ledelse av bedriftssykepleier Ingeborg Skretting. Av disse var det 11 som gjennomførte kurset.

I fjor var det ca. 26 pst av de ansatte ved vegkontoret som røykte. Etter røykavvenningskurset var andelen røykere sunket til ca. 17 prosent, går det fram av en uformell opptelling. Andel røykere har dermed sunket enda lenger under landsgjennomsnittet.

Det var administrasjonssjef Anne Sofie Samuelsen som ba AMUs kontaktperson med bedriftshelsetjenesten invitere til røykavvenningskurs. Kurset gikk over seks ukentlige samlinger.

Sørlandspolitiens medarbeider fikk være med på et par av samlingene. Alle metoder var tillatt for å holde nikotinsuget på avstand. Noen brukte plaster, noen tygde tyggegummi som besatt, mens atter andre satset på rå viljestyrke, samt inspirasjon og støtte fra kursleder og lidelsesfeller.

Kurslederen var meget forståelsesfull og unngikk alt som kunne smake av moralisme og pekefingermentalitet. Derimot kunne hun peke på svært mange fordeler med et liv uten nikotin: tusenvis av kroner spart, bedre kondisjon, bedre hjerterytme, bedre reaksjonsevne, friskere pust, hvitere tenner, sunnere hud osv. i bortimot det uendelige! Smak – og luktesansen vender tilbake og røykhosten forsvinner. Barn og ektefeller blir ikke lenger utsatt for passiv røyking.

I tillegg til psykologi, hadde kurslederen også tatt i bruk rent videnskapelige metoder: på hver samling måtte kursdeltakerne puste inn i et CO-måleapparat. Resultatene ble notert – og sammenliknet. Målingene viste at deltakerne har gått fra ganske sterkt forurensede lunger til tilnærmet ren pust.

Felles støtte og inspirasjon var et av kursets hovedelementer. Deltakerne måtte hver gang fortelle om sin kamp mot nikotinen. Det var hardt, men de fleste hadde greid det, om vi ser bort fra enkelte små sprekk. Lidelseshistoriene for-

telles med en stor porsjon humor og selvironi.

Røykestopp kan gi mange problemer: Folk kan bli fortvilet og deprimert, hissig og ukontrollert, få lyst til å isolere seg, de kan miste matlysten, de kan få følelsen av å stå på siden av seg selv, de kan føle sug og lengsel. Andre får økt appetitt og legger på seg. Samtlige symptomer var registrert av deltakerne på kurset. Døsighet, hodepine og fordøyelsesbesvær hører også med til plagene for de ny-røykfrie.

– Det er hardt, sier Bjarne. Jeg har lyst på røyk. Det er det første jeg tenker på hver dag når jeg våkner. Jeg vet at dette må jeg leve med etter 52 år som storøyker.

Tormod Frøysnes tyr til en lignelse:

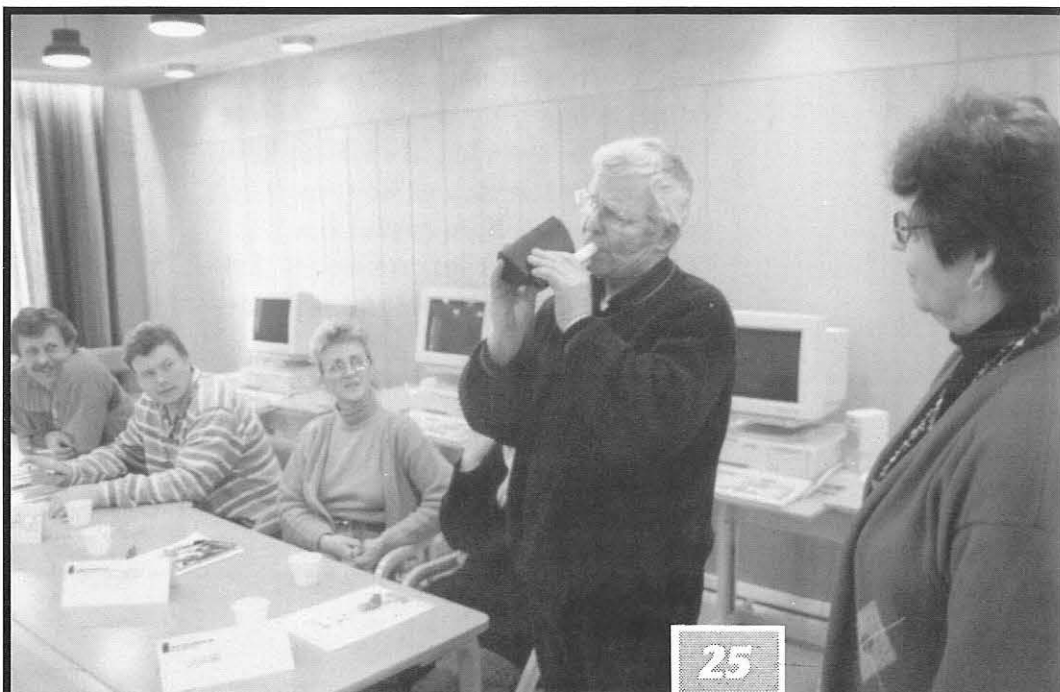
– Det var i gamle dager da kondomer bare kunne kjøpes på apoteket. En Evje-mann kom på apoteket og ba om en kondom. Etter en tid kom han tilbake, i samme ærend. Da dette gjentok seg enda en gang, sa apotekeren diskret at han heller kunne kjøpe pakninger med flere i.

– Jeg vet godt at dere har større pakninger, det er bare det at jeg forsøker å slutte, sa mannen.

Bjørn: – Jeg har mine tunge stunder. Badevekta har jeg gitt vekk. Jeg er blitt grumsete i halsen, men jeg vil holde opp så lenge jeg kan, så får det være med det...

Noen har ektefeller som fortsatt røyker. Det gjør ikke saken bedre, men noen drar også fordel av dette. I vinter viste det seg av Bjarne var spesielt ivrig med snøskuffa. Og særlig fint ble det skuffet like ved ventilatorvifta på kjøkkenet, der kona satt inne og røykte!

Bjarne tester pusten under fagkyndig ledelse av bedriftssykepleier Ingeborg Skretting.



INNSPILL TIL RØYKEDEBATTEN

Tekst: Berit fra Stavanger, en sviresøster av Sigmund
Melodi: Bjørn Eidsvåg (« Skyfri Himmel»)

Det einaste hu ønskte seg
va ein god sigar
Milde himmel!
Ei problemfri ti' med lange magadrag
Syndig men svimmel
Svimmel av glede få røyka ifre'
Men loven den vil ikkje tillate det
Og hu vett – det ska' noge te'
Bryta loven har' kje hu noge med.

Det va' kje sånn det sko' ver
Det va' kje sånn det sko' bli
Hu drømte at samfunnet såg på
einkver som fri
Hu drømte om tillatte plasser å ver'
Kor røyken ga frihet og ikkje besvær
Men – det blei aldri sånn
Hu e' uønska med røyken i hånd.

Dagen blei lang og hu va' aleina igjen
Då røyken forsvant va' hu uten ein jysla god venn
Det va' kje alltid liga kjekt å ver'
på byen med pils og uten røyken der
Det va' kje sånn det sko' ver'
Men loven har et grådig begjær



Røyking - et lovlig, men ikke akseptert nytelsesmiddel

Sørlandsporten har ikke akkurat vært kjent som ei avis der frimodige ytringer har oversvømt spaltene, derfor syns jeg at røyking kunne være et tema som er kontroversielt nok å ta opp. Som røyker har jeg dessuten alt for lenge satt på side-linjen og bare fulgt med i røyke-debatten.

Det fins mange aktører i denne debatten, men de som er mest høylytte og mest gjennomslagskraftige, er de jeg vil kalle for anti-røykfundamentalistene. Det karakteristiske med fundamentalister er deres ubendige trang til å fortelle sine medmennesker hva som er best for dem. Det er heldigvis ikke mange som klarer å opp-

heve demokratiske tradisjoner, men denne gruppen har snart klart det igjen. Jeg sier igjen fordi historien viser at denne gruppen mennesker med ujevne mellomrom klarer å hjernevaske og manipulere opinionen og dermed politikerne, altså våre lovgivere, til å foreta valg de ellers ikke ville gjort. Det historisk viktigste eksempelet i denne sammenheng er alkohol-lovgivningen i den såkalte forbudstiden. Dette førte til – ja dere vet svaret selv. Anti-røykerne har ennå ikke klart å få til et forbud, men jeg ser tydelig at dette er målsettingen.

Litt filosofi. Filosofi kan defineres som en samling av spørsmål, med få, om ingen svar, altså en livsanskuelse der ydmykhet og forståelse er det gjennomgående. Altså det motsatte av hva de mest fundamentalistiske anti-røykerne står for. Anti-røykerne forbeholder seg retten til å fortelle meg hva som er best for meg, nemlig avholdenhet. Hovedargumentene som går igjen: Du blir syk av røyk, det er for dyrt for deg å røyke, tenk på alt du kunne hatt råd til. Akkurat som jeg ikke har fått informasjon nok om skadevirkningene og kostnadene, denne »informasjonen« er jeg blitt flaska opp med siden jeg ble hekta på stoffet for 30 år siden. Jeg vet hvor mye ei pakke tobakk koster, jeg vet at jeg kan bli syk, men jeg vet også hvor god «morrarøyken» er, og hvor godt «rulingsen» smaker sammen med en halvliter. Moral: En dose filosofi kan kanskje være bra for noen og enhver?

I den grad dere lesere syns det er noen moral i dette så må det være at jeg som det lastefulle menneske jeg er, selv må bestemme hvordan jeg vil leve. Velger jeg å slutte så vil det skje på mine premisser, ved hjelp av den viljestyrke jeg måtte ha og uten hjelp av kommersielle hjelpemidler slik som plaster, tyggummi eller dyre avvenningskurs. Mennesker som ønsker å leve et mer asketisk liv, f.eks. legge seg kl. ni hver kveld og innta sin kveldsmat med gulrotsaft til og har som hovedmål å bli eldst i landet, skal garantert ikke bli trakassert av meg, men jeg forventer derimot en smule respekt tilbake.

Bare for å ha sagt det, disse relativt frimodige ytringene er ikke direkte rettet mot bedriften vår. Statens Vegvesen, Aust-Agder har som de fleste bedrifter tolket røykeloven slik at man er 100% sikker på at lovens intensjon når det gjelder å ta vare på ikke-røykerne blir ivaretatt. Mitt råd (bønn) til ledelsen: Prisverdig nok så blir mye krefter brukt for å ivareta arbeidsmiljø for grupper og enkeltpersoner i etaten: Likestilling, likestillingsutvalg – arbeidsmiljø, arbeidsmiljøutvalg – omplassering med egne dyre og tomme lokaliteter til disposisjon, omplasseringsutvalg – helse og miljø – HMS utvalg, osv. Bruk sunn fornuft, tenk på at røykerne er en relativt stor gruppe som har krav på respekt og hvor trivselsfaktoren er like viktig som for andre grupper og enkeltmennesker.

Malebilen ombygd og legger plastmasse

Malebilen som ble innkjøpt i 1992 og brukt til vegmerking i Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland i -93 og -94 med et nytt, miljøvennlig tokomponents plastmateriale, er nå på vegen igjen, men i helt ny skikkelse og med varmplast som "maling".

Bilen har gjennomgått en omfattende ombygging ved vegvesenets verksted på Rakkestad, forteller seksjonsleder for spesialproduksjon, Åvald Bakken.

Bilen ble tatt i bruk i mai og har etter en kort opplæringsperiode for bemanningen gått i Aust-Agder og Telemark med tilfredsstillende resultat. Kvaliteten på merkingen er god.

Bilen eies av produksjonsavdelingen i Aust-Agder og har sin faste base på Vegsentralen og Mørlandsmoen.

Det inngås nå avtaler med produksjonsavdelingene i Telemark, Vest-Agder og Rogaland – i tillegg til eget fylke, om bruk av bilen. Regnskapet vil vise om bilen kan drives lønnsomt, men Bakken tror det nå ligger godt til rette for regningsvarende drift.

MISLYKKET FORSØKSPROSJEKT

Som kjent ble den kostbare malebilen tatt ut av drift etter to sesonger etter at det viste seg at plastmalingen ble sprø og flasset av etter kort tid. I pressen ble dette betegnet som en skandale.

Produksjonssjef Jens G. Andersen sendte da ut en pressemelding der det ble orientert om at det var besluttet å bygge malebilen om til ny standard. Det ble også opplyst at bilen var en del av et forsknings- og utviklingsprosjekt satt i gang av Statens vegvesen Aust-Agder i samarbeid med sentrale myndigheter. Kostnadene til dette, 1,1 mill. kr. er avskrevet før bilen ble levert til ombygging.

– Vi må bare konstatere at vår satsing på dette FOU-prosjektet dessverre ikke førte fram, sa produksjonssjefen i pressemeldingen. Tradisjonell vegoppmerking har foregått med løsemiddelbasert maling som avgir flyktige gasser. Disse gassene anses som miljøskadelige og Statens vegvesen hadde satt seg som mål å stanse bruken av det miljøskadelige merkematerialet i 1997. Som et av flere tiltak ble det i 1992 inngått en FOU-avtale med Jotun Fabrikker om utvikling av et miljøvennlig merkemateriale. Jotun skulle utvikle materialet, mens Statens vegvesen skulle utvikle utstyr for utlegging og testing på vegen. Forsøkene viste at kvaliteten på materialet ikke var tilfredsstillende og prosjektet måtte oppgis. Videre forsøk på å forbedre merkematerialet har ikke ført fram, og

bilen ble tatt ut av bruk etter 94-sesongen. Statens vegvesen har nå bestemt at oppvarmet plastmasse, som var ett av FOU-prosjektene, skal være vegvesenets nye standard for vegoppmerking.

MED MALEBILEN FRA MAI TIL OKTOBER

Mekaniker Kristian Høgseth og sveise- og platarbeider Asbjørn Førland har fått jobben som fast mannskap på malebilen. De arbeidet tidligere på vegsentralen.

Vi møtte dem på en snartur innom Mørlandsmoen, klar til å

legge striper på noen mindre strekninger på Tromøya, før de hastet videre til Vest-Agder.

Før de kan sette i gang, må plastmassen varmes opp av kraftige oljebrennere.

Plasten kommer i 10 kg. blokker som også er til-

satt hvite perler. Hvite perler sprøytes også som et sukkerdryss over massen i det den legges ut. En egen følgebil sørger for

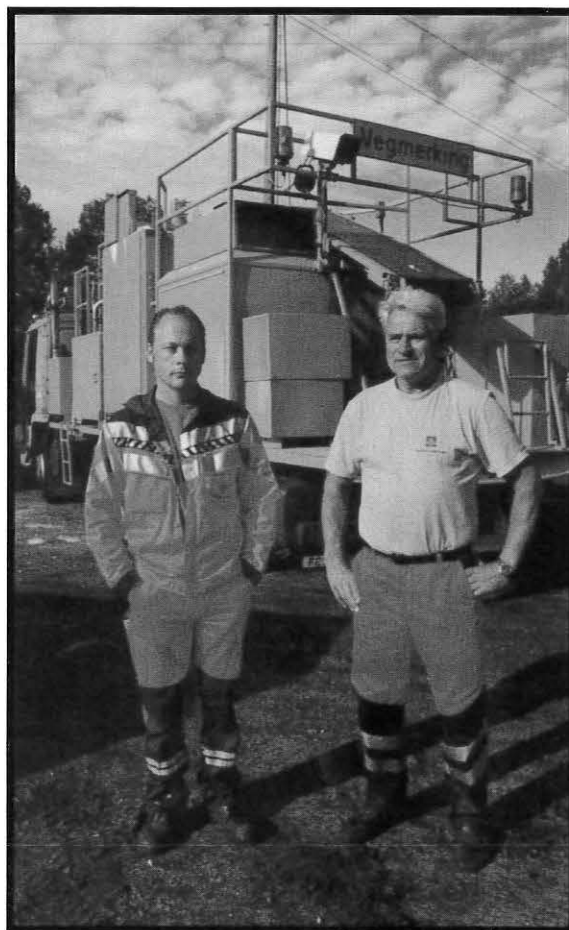
kontinuerlig forsyning av plast. Massen må opp i 200 grader før den kan sprayes på asfalten, forteller Førland.

Bilen må kjøres med en jevn hastighet på 12–13 kmt. for at malingen skal bli jevn og pen. Et digitalt speedometer er her et nødvendig hjelpemiddel.

Massen legges i en tykkelse på 1 til 1,5 mm og tørker på 15 sekunder etter at den er lagt. På en god dag kan bilen legge ut 5–8 tonn.

Årsprogrammet omfatter legging av 210 tonn striper. Malebilen skal gå fram til første oktober.

– Når det er godt vær, blir det lange dager. I regnvær kan vi ikke legge striper, sier Førland, som er "farende fant" sammen med sin kollega i hele sommer med oppdrag i Telemark, Agder-fylkene og Rogaland.



Bilde: Kristian Høgseth og Asbjørn Førland er fornøyd med malebilen etter ombyggingen.



Plan for sammenhengende sykkelveger i Arendal

ARENDALE HAR FÅTT sin første plan for sammenhengende sykkelvegnett som en delutredning av Areal og transportplan for Arendal kommune. Planen skal være nøktern og omfatter bare det aller mest nødvendige, men beskriver likevel tiltak til en kostnad av 100 mill. kr. Med dagens investeringstempo på denne sektoren, vil det gå 20 år før tiltakene er gjennomført. Planen må derfor oppfattes som et oppslagsverk der vi har definert det som vi mener bør skje på dette området i kommunen, sier forfatteren av planen, Henrik Duus i Trafikkavdelingens trafiksikkerhetsseksjon.

Tilsvarende planer forberedes nå også for Grimstad og Lillesand for å unngå skjev fordeling av bevilgninger, samt for Evje, som har forholdsvis stor sykkeltrafikk, og usedvanlig gode muligheter for økt bruk av sykkel.

"Man behøver ikke være syklist for å lage en sykkelplan, men det hjelper", uttaler Duus i forordet til sykkelvegplanen, en bok på over 70 sider. Selv sykler han til jobben så ofte som han kan.

– Men jeg er ingen fanatisk syklist. Den store styrkeprøven frister ikke. Alle kjører ikke bil som Martin Schancke.

Jeg sykler så ofte det lar seg gjøre, men er ikke like hissig på å sykle om vinteren, selv om det går fint om føreforholdene tillater det. Arbeidsvegen i bil er 10 km. Når jeg sykler kan jeg spare 2,5 km ved å ta snarveger. I bilen bruker jeg 12–13 minutter, på sykkel 18 minutter, en differanse på bare seks minutter. Det har jeg som regel tid til.

Syklingen er den trimmen jeg får – en nytelse og en halvtimes daglig rekreasjon der jeg kan la tankene svive og ta i mot naturinntrykk under vegg.

Det er mange gode, anonyme syklistere i vegvesenet – jeg synes generelt vi har en sporty ånd – med positiv innstilling til all form for fysisk aktivitet, sier Duus.

Han er mest opptatt av å legge til rette for sikrere sykkeltrafikk for barn:

– Dagens teorier og vegtekniske løsninger er i stor grad rettet mot transportsyklisten, den voksne kvinne og mann. En av hovedmålsettingene med et sammenhengende sykkelvegnett

er å få økt sykkelbruken, og da er det hos de voksne det er noe å hente, barn sykler jo likevel.

Men om det i planen er valgt en løsning som vi mener prioriterer barns sikkerhet framfor den voksne (racer-)sykklists framkommelighet, ber vi om forståelse for dette. Planen forsøker å legge til rette for et sykkelvegnett som er enhetlig, helhetlig og enkelt og i tillegg gitt optimal sikkerhet og framkommelighet, sier Duus, som er opptatt av å gi barna tilbake noe av sin tapte mobilitet uavhengig av foreldres biltransport.

Duus har beskrevet tre gjennomgående ruter, E 18-ruta, Kystruta og Frolandsruta, regionale ruter fra Stølen til Sentrum, fra Barbu til Myra, Strømsbusletta, Strømmen – Rannekleiv, Tromøyruta, Natvig – Asdal og Langsæ – Myrene samt lokale ruter i tidligere Moland kommune, i tidligere Tromøy kommune, tidligere Hisøy kommune, tidligere Øyestad kommune og i tidligere Arendal kommune, til sammen 152 km. Han har selv syklet samtlige strekninger (på Statens regulativ, kr. 1 pr. km!) og beskrevet hver enkelt i deltall og gitt forslag til tiltak og utbedringer.

Av de 152 km er det anslagsvis 60 km gang- og sykkelveg. Noen steder skal det bare enkle, punktvis forbedringer til før forholdene kan bli tilfredsstillende.

– Graden av nødvendige tiltak avhenger av biltrafikkens tetthet og hastighet. Er bilhastighet så lav som 30 km/t og trafikken liten, går det godt å blande biltrafikk og sykkeltrafikk. Når hastigheten og trafikkmengden øker, blir det nødvendig med spesielle tiltak som egne sykkelveger eller et eget sykkelfelt på begge sider av vegen.

Duus begynte med sykkelvegplanen på vårparten -95 – etter at NVWP hadde tatt opp sammenhengende gang- og sykkelvegnett i byer og tettsteder som et satsingsområde. Han hadde høsten -93 ledet et prosjekt i Vegdirektoratet for tilrettelegging av et framtidig regelverk for planlegging av sykkelvegnett med bl.a. utarbeidelse av en håndbok. Dette arbeidet er ikke blitt videreført, men druknet i omorganiseringen av Statens vegvesen.

– Hva med de mange sykkelulykkene?

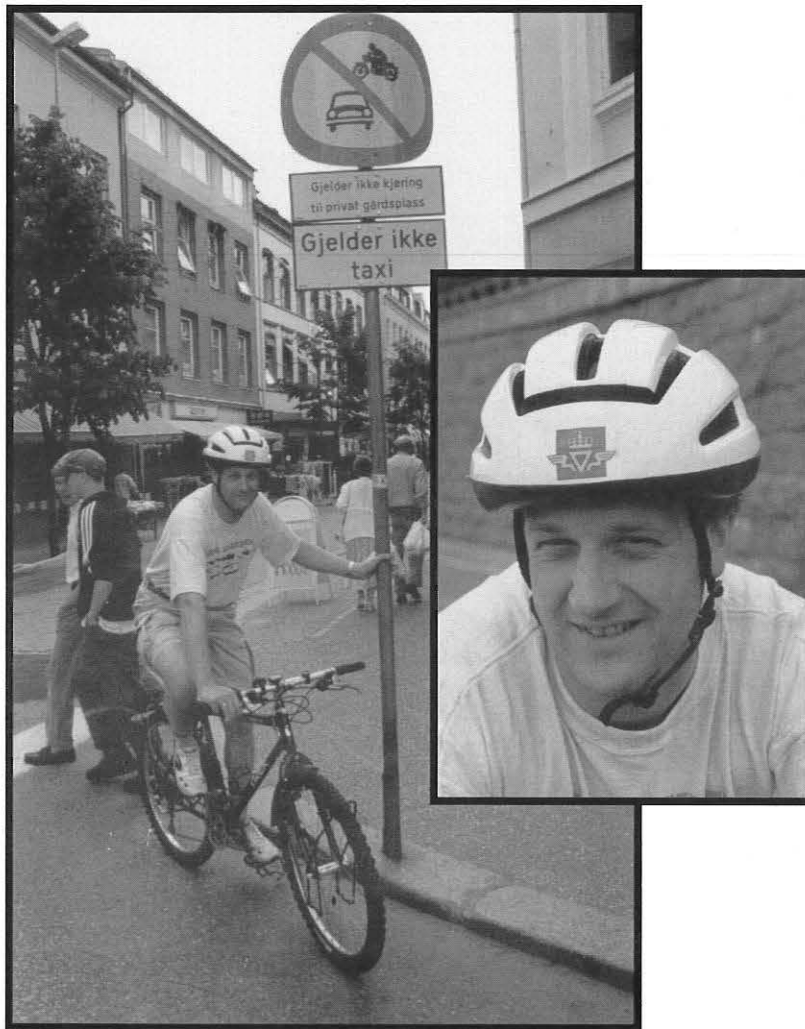
– Sykling er ikke farligere enn det den enkelte gjør det til. Det gjelder å bruke hodet. Det er flere årsaker til at ulykkesfrekvensen for syklist er høyere enn for bilister. En er forståelse av trafikkreglene. Til Vegdirektoratet er det rapportert ulykker som kunne vært unngått med bedre vedlikehold. Vegvesenet har nylig overtatt vedlikeholdet av gang- og sykkelvegnettet langs riksveger og fylkesveger, noe som bør føre til bedret vedlikehold.

– Passer egentlig Arendal for sykkeltrafikk med sine mange bratte bakker?

– Det er riktig at vi har mye bakker, men det går jo an å gå av sykkelen å trille den opp. Ellers er det jo en fordel at en bakke som går opp

den ene vegen, går ned den andre vegen.

Trondheim har fått sin sykkelheis. Noe slikt har jeg ikke foreslått i Arendal, men det kunne vært aktuelt enkelte steder. Vi har nettopp bygd Hansebakken bru ved Jernbanestasjonen. Her kunne vi fortsatt med en sykkelheis opp Hansebakken. Dette ville lettet sykkeladkomsten til det store og folkerike platået enormt. Folk på Fylkeshuset har tydeligvis behov for heis, hva med en sykkelheis opp til Skydebanen, undrer Duus.



Sykkelferiebok for Agder og Telemark

En sykkelferiebok for Agder og Telemark skal foreligge våren 1997. Knut Bjoraa Kristiansen er engasjert som forfatter. Boka skal beskrive 15 forskjellige ruter i både kysten og innlandet i de tre fylkene og er ment som en reisehåndbok og en appetittvekker for sykkelturister. Den forutsetter ikke fysiske tiltak på vegene.

Boka skal også inneholde et sykkelferiekart. Boka kommer i stand som et samarbeid mellom vegvesenet og fylkesmannens miljøvernnavdeling i de tre fylkene og med støtte fra Vegdirektoratets reiselivsprosjekt, forteller Henrik Duus, som representerer vegvesenet i Aust-Agder i sykkelferiebokprosjektet.

Måtte finne på noe da jobben forsvant:

Bestemor ble ingeniør



Bilde: Bjørg Ljøstad trives som ingeniør foran dataskjermen

– Etter flere år som teknisk tegner, med rentegning av planer og kart, teksting m.m. så jeg etter hvert at jobben min var i ferd med å forsvinne. Planleggerne begynte å tegne planer på datamaskin, DAK, kart ble digitalisert, forteller Bjørg Ljøstad.

– De nye arbeidsmåtene gjorde meg både nysgjerrig og interessert, samtidig som jeg begynte å gruble over hva jeg nå skulle finne på. Det ble mindre tegning etter hvert, og mer enkle oppgaver som kopiering og arkivering. Med bare realskole var det ikke lett å finne nye muligheter.

Enkelte ymtet frampå om at jeg skulle forsøke meg på fagskolen i Grimstad. Jeg likte matematikk på realskolen, men det var lenge siden, og jeg hadde liten tro at jeg kunne greie meg på fagskolen.

Men jeg fikk tak i mattebøkene og begynte høsten -91 å lese for meg selv for å se om jeg forsto noe av det. Jeg løste oppgaver og svarene stemte med fasiten. Det var kjempegøy! Etter det begynte jeg å tenke alvorlig på en videregående utdannelse.

Jeg ante ikke om jeg ville få lov – men søkte permisjon, fikk det – og satte i gang. Det var bare positive reaksjoner alle veier – så, etter sommerferien -92 kunne jeg begynne på Sørlandets tekniske fagskole, linje for bygg og anlegg, med landmåling som valgfag. Landmåling og kart har alltid interessert meg. To år senere, i -94, kunne jeg ta avsluttende eksamen, med bra resultater, selv om standpunkt karakterene var bedre enn eksamensresultatet.

PERMISJON MED LØNN

I permisjonstida fikk hun grunnlønn – og måtte tilbake til jobben på vegkontoret i skolens sommerferier. Hun måtte søke for hvert år.

I tillegg til permisjon med lønn fikk hun også tilbud om støtte fra likestillingsmidler til dekning av ekstra utgifter i forbindelse med utdanningen, vesentlig til bøker og skolemateriell. Siden hun kunne bo hjemme, ble det ikke ekstra utgifter til bolig og reiser. Forutsetningen for å motta likestillingsmidler er at mottakeren fortsetter i jobben minst dobbelt så lenge som utdannelsen.

FIKK NY STILLING

– Det var helt fantastisk å gå på skolen igjen og få en helt ny utdannelse. Jeg hadde fått all mulig støtte og oppmuntring på arbeidsplassen, men jeg hadde ingen løfter om en annen jobb enn den jeg hadde fra før. Jeg måtte ta sjansen på at det kunne løse seg etter hvert.

Da jeg kom tilbake til vegkontoret, var det fint å begynne å jobbe igjen. Men det var da midt i de store omkalfatringene i vegvesenet. Mye skulle skje og hver og en hadde nok med å finne seg en plass i det nye vegvesenet. Fra begynnelsen fortsatte jeg omtrent der jeg slapp, med kopiering, arkivering og andre enkle arbeidsoppgaver.

Bla. etter påtrykk fra min fagforening ble det bestemt at min stilling skulle omgjøres til ingeniør uten høgskole fra 24. januar i år.

TAR NYE UTFORDRINGER

– Nå er jeg kjempefornøyd – jeg har fått det jeg ønsket meg – mine anstrengelser hadde gitt resultat. I den nye jobben har jeg fått muligheten til å arbeide med digitale kartdata.

Fortsatt har jeg ansvaret for kartarkivet. Nå kommer de digitale kartene i tillegg til de gamle kartene. Mye av arbeidsdagen sitter jeg foran dataskjermen og digitaliserer kartbiter manuelt. Det stortrives jeg med. Etter hvert har det også blitt konstruksjon og planlegging med datamaskin.

- Landmålingsdelen fra skolen kommer godt med. På skolen hadde jeg også grunnleggende vegplanlegging, men jeg føler meg ikke som noen fullbefaren vegplanlegger. Da måtte jeg hatt mer bakgrunn. Men jeg akter ikke å sitte stille og si at nå er alt greit. Jeg må følge med, og være klar til å ta i mot nye utfordringer. I det siste halvåret har jeg vært veldig fornøyd, og har gledet meg til gå på jobb hver eneste dag.

Bjørn Ljøstad ble fast ansatt som tegner ved planavdelingen 1.1. -89, etter nesten tre år i ulike vikartjenester. Da hadde hun vært hjemmeværende husmor i 15 år. Allerede i 1966 hadde hun imidlertid sin første jobb i Statens vegvesen, ved Telemark vegkontor, der hun arbeidet som tegner i tre år, etter opptaksprøve. Da var Harald Gjerstad plansjef der.

Da hun begynte på STS var hun 48 år. Det var 30 år siden hun sist satt på skolebenken. En måned før hun skulle opp til eksamen, fylte hun 50.

- På skolen var det mange forskjellige fag. De fleste elevene har mange års arbeidserfaring, noen kommer rett fra gymnaset. Vi hadde matematikk, fysikk, mekanikk, kjemi og bygg- og anleggsgag som betong og sprenging. Jeg måtte jobbe for å få med meg alt, men det er gøy når du merker at det er mulig å lære. Kan hende går det tregere, men jeg har i hvert fall bevist at det er mulig å lære selv om jeg er over 50 og er mormor.

Blant elevene på skolen var det stor aldersspredning og bare tre kvinner. Miljøet var første-klasses.

FAMILIEN STØTTET

Familien, mann og tre voksne barn, støttet mamma som ville bli ingeniør:

- Det var egentlig mannen som fikk meg til å forsøke. Han hadde gjort det samme noen år tidligere. Når jeg kunne greie det, så kan du også, sa han. Barna var også positive. Det var morsomt å kunne hjelpe den yngste datteren med skolefagene på videregående skole.

Hun vil ikke innrømme at studiene gikk ut over husmoræren. Det hendte hun var hjemme i friminuttet for å henge opp klesvask. Men hun legger ikke skjul på at skolen gikk foran det meste.

Brukerundersøkelsen: Bra, men kan bli bedre

Den første brukerundersøkelsen etter omorganiseringen av vegvesenet av veg og kjøreforhold vinterstid ble gjennomført 13. mars i år. Karakteren ble ganske bra også denne gangen, men sammenlignet med tidligere, var resultatet nå litt dårligere, sier Tormod Frøysnes i sin oppsummering av undersøkelsen.

- Selv om vi får ganske bra karakter på det arbeidet vi gjør på vegnettet, er det fortsatt ting som kan gjøres bedre, og mer riktig.

Vi kan bli bedre til å salte mer riktig enn det som ble gjort i perioder sist vinter og vi kan skjerpe beredskapen

i overgangsperioden vår/høst. Vi kan bedre koordinering ved brøyting/rydding av vegger og gang og sykkelveger. Til tider var det altfor mye støv som fikk sveve fritt i Blødekjærtunnelen, påpeker Frøysnes i Trafikkavdelingens seksjon for trafikkavvikling.



Joleif og Bjarne på revejakt

Etter utfordring fra Torleiv Haugen Soltun i siste nummer av Sørlandsporten, forteller Tormod Frøysnes her sin favoritt historie fra livet på vegen:

På midten av 60-tallet var anleggsoppsynsmann Joleif Svendsen og assistent Bjarne Solberg på veganlegget Ubergsmoen - Myra på Vegårshei. En dag hadde de et ærend opp til Hov bru. Det var midt i jakttida på høsten, og som vanlig hadde de ivrige jegerne hagla bak i bilen. Da de kom til Hov bru, så de en fin rødrev som satt rolig og solte seg på greit skuddhold.

Joleif stanset bilen, treiv geværet og ga det uten et ord til Bjarne. Bjarne snek seg forsiktig ut, Joleif langet ut en haglpatron fra hanskerommet i bilen. Bjarne la dde, la an an, siktet, og - klikk!

Joleif ut med ny patron, uten et ord, Bjarne ladde, siktet og - klikk! Mens reven fortsatt satt og slikket sol.

Da gikk det opp for de to jegerne at Bjarne i befipelsen og jaktiveren ikke hadde greid å få patronene på plass i børsa. De lå på bakken like foran bena hans. Da miseren var oppdaget og nye patroner langet ut og ladd på skikkelig vis, var reven forlengst borte!

- Det var i grunnen forbaskade godt at vi ikke skaut han, sa Joleif, det der var en tamrev som de hadde i huset.

Tormod Frøysnes utfordrer med dette Bjarne Solberg til å fortelle sin beste historie fra flere tiår på vegene i fylket.



Pensjonisttur til Porsgrunn og Stavern

30. MAI ARRANGERTE vegvesenets pensjonistforening dagstur til Porsgrunn og Stavern. Dette var en av de få stabile godværsdagene vi hadde i mai, og det var strålende solskinn hele dagen. Turkomiteens formann Kåre Møller-Hanssen ønsket velkommen ombord i bussen, og orienterte om opplegget for turer.

Vi fikk en orientering om arbeidene på E 18 Østerholtheia, og planene for videre utbygging av E 18 i Aust-Agder. Vi fikk

også se arbeidet med ny E 18 i Telemark med ny Brevik bru som skal være ferdig til sommerferien.

VÅRT FØRSTE MÅL var Porsgrund Porselænsfabrikk. Der fikk vi omvisning i produksjonslokalene, og en meget inter-

essant innføring i framstilling av porselen. Produktene måtte gjennom mange prosesser med støping, brenning og dekorasjon

før den grå leirklumpen var omdannet til det vakreste porselen. Fabrikken er kjent for høy kvalitet, og mange kjente kunstnere har vært engasjert i produktutviklingen. Fabrikken, som er 90 år, har i dag 370 ansatte. Det meste av salget er for det norske markedet, bare ca. 15 prosent eksporteres. Vi var også innom utsalgene, og mange fikk med seg et minne fra dette interessante besøket.

NESTE STOPP var Stavern. Etter en bedre middag på det gamle Wasilioff hotell, var det omvisning i den gamle militærleiren Fredriksvern. Per Bjørgan, (pensjonert offiser, musiker, revyskuespiller, og far til den ikke ukjente revyskuespiller Mari Bjørgan) var en entusiastisk og kunnskapsrik guide.

STAVERN'S MILITÆRE HISTORIE startet på 1600-tallet da Ulrik Fredrik Gyldenløve anla en festning på noen øyer utenfor Stavern. Til denne festningen hørte også en kommandantbolig, den eies nå av bildende kunstnere. Av kjente kunstnere som



knyttes til Stavern, kan nevnes Jonas Lie, som i sine unge år var kadett der en kort tid, og som er begravd i Stavern, og Herman Wildenvey, som hadde sin villa "Hergisheim" der.

Det ble nødvendig med et verft for å bygge og vedlikeholde marinens fartøyer, og midt på 1700-tallet ble det anlagt et verft på landsiden. Til disse virksomheter ble det bygd smier, snekkerverksteder, sjaluppskur, boliger m.v. Mange av bygningene er fint restaurerte, og nyttes i dag til forskjellige formål. Det flotteste bygget er kommandantboligen som med sine 15-16 rom ga kommandant Herbst en standsmessig residens. Kommandantboligen nyttes fortsatt som bolig for kommandantene. De andre offiserene på Herbst tid måtte nøye seg med noen få rom i mer beskjedne bygg!

FREDRIKSVERN ER, i følge Bjørgan, den eneste militærleir i Norge som har vært benyttet av alle tre forsvarsgrener. Det begynte med Marinen, som hadde Fredriksvern som marinestasjon frem til 1864. Da ble stasjonen og sjøkrigsskolen flyttet til Horten. Det ble nå endel "magre" år til hæren overtok leiren til krigsskole. I sine unge år var kronprins Olav kadett i Stavern. Etter siste verdenskrig overtok så luftforsvaret ved Luftvernartilleriet. Fra 1946 har befalskolen for Luftvernartilleriet vært lagt til leiren.

Det er nå spennende tider både for de militære og sivile i Stavern. Det arbeides med planer om å flytte skolevirksomheten fra Stavern til Kjevik. Hvis dette blir utgangen, vil Fredriksvern igjen gå harde tider i møte! På en liten busstur gjennom den gamle byen Stavern (som ble tvangssammenslått med endel nabokommuner) ble vi orientert om den vakre kirka, som opprinnelig ble bygd for de militære, og om andre bygninger som egentlig var for de militære, men som var plassert utenfor vollgraven som omgir leiren.

Besøket i Stavern ble avsluttet med en tur opp til Sjømennenes minnehall. Dette er et minnesmerke over norske sjøfolk som omkom under første verdenskrig 1914-18. Minnehallen ble åpnet av kong Haakon i 1926. Det er tavler med navn på 1892 omkomne. Det er også tatt med tavler med navn på 3456 omkomne fra annen verdenskrig. Våre sjøfolk gjorde en stor innsats under disse krigenie, og dette kostet mange liv.

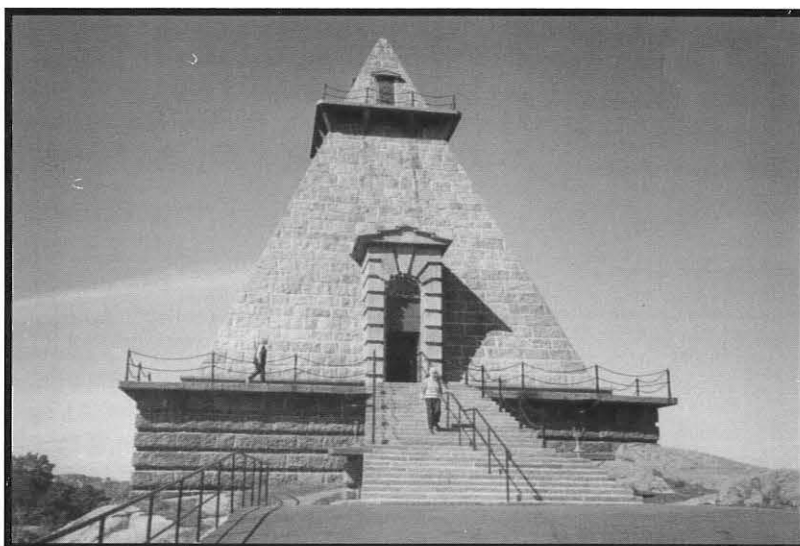
Videre gikk turen gjennom sørvestre del av

Vestfold, og vi var innom Nevlunghavn og Helgeroa, tidligere loshavner og tollsteder. Nå var det fredelig idyll som forberedte seg på storinnrykk når turistseasonen starter.

SISTE POST PÅ TUREN var besøk i Gjerstad med kjøp av den kjente Gjerstad-lefsa. Den var tydelig populær blant deltakerne, og lageret ble tømt for tidlig.

Så var turen over. Vår utmerkede sjåfør fra RTB, Åge Ausland, fikk ros for dyktig kjøring og guiding, og det var populært at han også skal være sjåfør på høstens langtur til Rosendal. Turkomiteen har all ære av opplegget og gjennomføringen av turen, og vi var alle godt fornøyd med denne årets første pensjonisttur.

HC/D





God innsats – med seier, uavgjort og tap

7.-9. juni i år var det igjen klart for "sommerens vakreste eventyr"; VM (vegvesenmesterskapet) i fotball. Mesterskapet var denne gang lagt til Trondheim og vi bodde på Royal Garden Hotel. Endelig skulle vi få vise hva vi var gode for etter lengre tids hard trening.

Vi stilte i år med to lag. Et damelag kalt Agder, sammensatt av spillere fra Aust- og Vest-Agder, og eget herrelag. Jentene spilte med 7

spillere på hvert lag, mens guttene spilte 11-manns fotball. Begge lag kom i tøffe puljer på fire lag, og skulle således spille tre innledende kamper før eventuell semifinale og finale. Kampoppsettet for de to lagene var uheldig, og to av tre kamper på hvert lag gikk parallelle. Det gjorde at vi ikke fikk heiet på hverandre slik vi hadde håpet på.

Kampene begynte på Lade fredag ettermiddag. Jentene begynte mot Møre og Romsdal i første kamp, og spilte 0-0 i en kamp som bar preg av å være en åpningskamp i en stor turnering. For guttene gikk det ikke så bra. Etter en jevn og tøff batalje mot Telemark, måtte de gå av banen med et 0-2 tap. Fotball er ikke bestandig rettfærdig. Senere på kvelden møtte damela-

get Finnmark, og godt støttet av et saklig og fotballkyndig herrelag på sidelinjen, hadde Agder full kontroll og vant fortjent 2-1. Scoringene ble laget av Sissel Innhaug og Tora Straume.

Senere på kvelden ble det litt tid til å se på Trondheim.

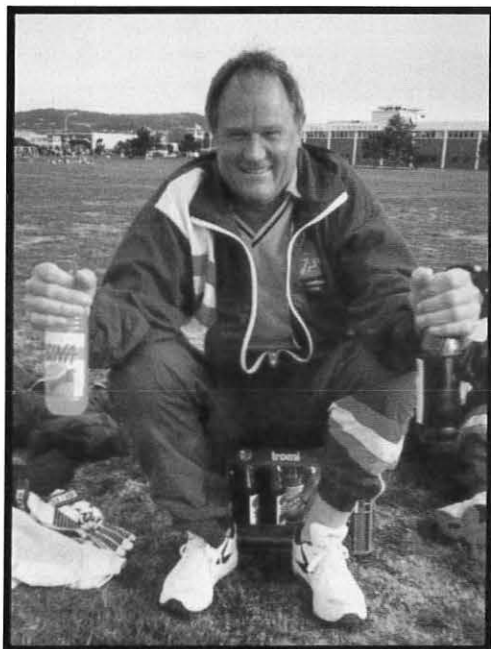
Neste dag hadde herrelaget en "nattkamp" kl. 0900 mot Oppland. På sidelinjen sto et entusiastisk damelag og viftet med fotballsokkene sine. Kampen mot Oppland ble nok en jevn og tøff kamp, hvor Oppland tok ledelsen 1-0. Guttene viste at de aldri gir opp og utlignet til 1-1 ved Are Wroldsen. Scoringen førte til elle vill jubel blant "sokke-damene". Kampen endte 1-1.

Jentenes siste kamp var mot Akershus. Akershus tok ledelsen 1-0, men Agder kom sterkt tilbake og utlignet ved Nina Kjemperud. Akershus scoret en gang til og vant kampen 2-1, og senere hele turneringen. Dermed var eventyret over for i år for damelaget. Herrelaget hadde siste kamp mot Hedmark, og vant 3-0 etter tre mål av Pål Endresen. Tre vakre mål, selv om ingen av de kunne måle seg med Jan Ove Staves spektakulære "heading" i vegcupen i fjor.

Lagene leverte god innsats og innkasserte hver en sier, en uavgjort og et tap. Herrelaget hadde dog bedre målforskjell enn damelaget. Akershus vant turneringen for damelag, og Nordland vant herreklassen.

På lørdagskvelden var det bankett og begge lag viste at de også var gode uten ball.

Knut



get Finnmark, og godt støttet av et saklig og fotballkyndig herrelag på sidelinjen, hadde Agder full kontroll og vant fortjent 2-1. Scoringene ble laget av Sissel Innhaug og Tora Straume.

Aust-Agder vil forsvare medaljer

Lørdag 14. og søndag 15. september er det klart for VM i orientering med start på Vegårshei skisenter, forteller formannen i arrangementskomiteen, Wilfred Ånonsen. Foreløpig påmelding fra fylkene viser at interessen for mesterskapet er stor. Det ser ut til at mesterskapet blir det største hittil med ca. 130 deltakere, ca. 100 i herreklassen, 30 i dameklassen, 30 herrestafettlag og seks damestafettlag.

Arrangementskomiteen har valgt å sette bort den sportslige delen av arrangementet til Vegårshei idrettslags dyktige arrangørstab. Dermed kan også løpere fra vertsfylket stille til start og forsvare sterke prestasjoner fra tidligere mesterskap, sier Ånonsen, som regner med at vårt fylke vil stille med det største laget, på 10-15 løpere.

Løpet går i det samme terrenget som ble brukt til NM i orientering i 1991. Det regnes som forholdsvis lettløpt og ikke fullt så småkupert som terrenget nærmere kysten.

Mens Vegårshei i.l. tar seg av de sportslige sidene ved arrangementet, er det likevel mange oppgaver igjen til arrangørklubben. Finn Ole Jørgensen er valgt til løpsansvarlig, Anders Noddeland er programansvarlig, Svein Harald Søndena har ansvar for transport, Øystein Bedford Pedersen for innkvartering, Øystein Lien for premier, Aina Franksson for informasjon på løpsarenaen og John Einar Myhren for regnskap.

- Våre løpere får neppe noen fordeler av å løpe på hjemmebane. De fleste har nok løpt i terrenget noen ganger, men området er forholdsvis lite brukt.

Vegårshei vil stille med en arrangørstab på 10-12 mann og har påtatt seg oppgaven til en overkommelig pris. Arbeidet omfatter setting av løyper og poster, trykking av kart, tidtaking og resultatservice og rydding av poster etter løpet. Jobben gjøres under streng kontroll av folk fra arrangørfylket som er ansvarlig for mesterskapet.

- I tillegg til det sportslige er det en rekke ting som må ordnes, forteller Ånonsen. Løperne skal innkvarteres på Phoenix hotell i Arendal. Det er bestilt 50 dobbeltrom og 10-15 enkeltrom. To busser er leid for å transportere løperne til og fra løpsarenaen. Det vil også bli satt opp egen buss fra Kjevik flyplass og returbuss til Kjevik fra Vegårshei etter premieutdeling for stafetten på søndagen.

- Vi får også tid til et par sosiale innslag. Lørdag formiddag skal vi invitere gjestene til

byvandring i Arendal. Og etter den individuelle konkurransen blir det bankett på hotellet med kulturinnslag eventuelt av egne krefter.

MEDALJER SKAL FORSVARES

- Aust-Agder har mye å forsvare - hvordan er formkurven?

- Vi har markert oss bra flere ganger. Vi har neppe så mye å hente i de yngste klassene, her stiller andre fylker med løpere på toppnivå. Men i klassen 45 til 54 har vi flere sterke løpere. Finn Ole Jørgensen har fra før både gull og sølv, og er klar til ny dyst selv om satsingen nok ikke er fullt så sterk som tidligere. Han har også vært noe plaget av skader. Men jeg regner med at han skal være i brukbar form til mesterskapet. Siste gang han deltok ble det sølv etter sekundstrid med den hardeste konkurrenten. Nå ønsker han nok revansj.

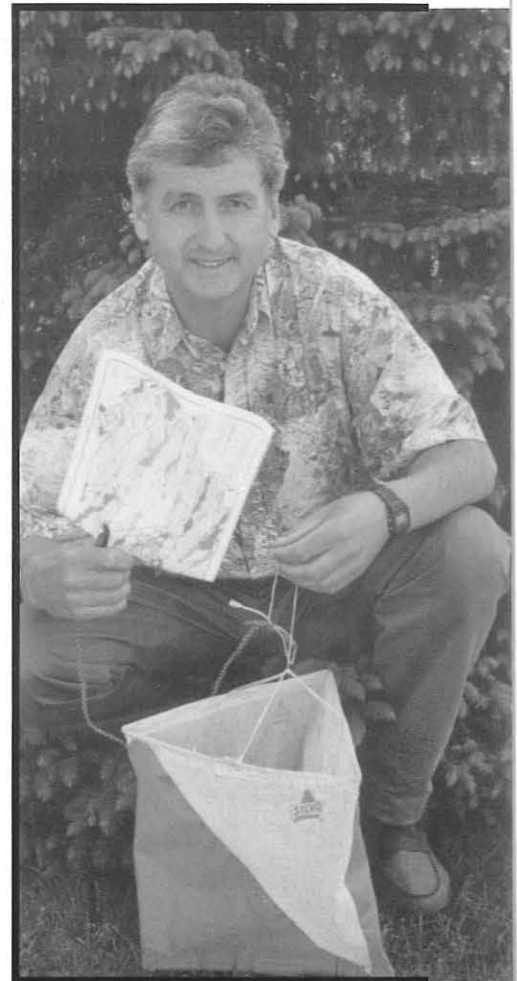
Ellers går jeg ut fra at den som skal slå Kjell Birkeland i klassen over 55 år må løpe meget fort. I dameklassene er konkurransen noe mindre, og vi regner med topp innsats fra bl.a. Aina Franksson i eldste klasse.

Stafetten har vært Aust-Agders paradegren, med god muligheter til en ny seier. Det blir hard kamp om hvem som kommer på laget sammen med Finn Ole. Det blir amerikansk uttaking - de beste fra individuelt får løpe. Kampen vil trolig stå mellom Ragnar Fremmerlid, Kjell Birkeland og forhåpentligvis undertegnede.

Wilfred håper ellers på en stor heiagjeng fra Aust-Agder, i tillegg til en del nødvendige funksjonærer. Det satses på premier med lokalt særpreg. Her er det håp om å kunne spe på med litt sponsorinntekter.

- Interessen for mesterskapet så langt tyder på at orienteringsinteresserte vegfolk gjerne legger turen til Sørlandet i høst. Det er bare et år til verdensmesterskapet i orientering går i Grimstad, og entusiastene vil nok gjerne ta en kikk på O-mulighetene i distriktet et år før det store mesterskapet.

De største troppene er påmeldt fra Rogaland og Akershus med 12-15 løpere. Hordaland kommer med ca. ti løpere.





Vær edru og uthvilt etter festen!

Å være ansatt i vegvesenet fritar ikke for kontroll. Da sommerens trafikkaksjon ble innledet 22. juni, var oppsynsmann Tor Bjørklund blant dem som ble vinket inn. han måtte blåse i alkotesten - og så ut til å være svært spent på resultatet (bildet). Men han ble raskt vinket videre til velmente formaninger om å holde seg borte fra det sterke, såvel som narkotika og medisiner, i forbindelse med bilkjøring. Se ellers reportasje fra «Aksjon mot kollisjon» på midtsidene.

(Foto: Ottar Johansen)