



# SørlandSPORTEN







**Juletreffest på Arendal trafikkstasjon, Stoa 10. januar:**

## **Julenissen kommer (på traktor!) i år også**

Bedriftsidrettslaget inviterer til juletreffest i år også, men på grunn av byggearbeidene på Skarpnes legges årets fest til trafikkstasjonen på Stoa, forteller juletreffestsjef John Einar Myhren.

Festen begynner kl. 15,30 og følger tradisjonelt opplegg med servering av julekaker, kaffe m.m., tale og sang ved Frelsesarmeen og et stort gavelotteri. Høydepunktet er julenissens ankomst på nissens egen traktor, med utdeling av gaveposer. Traktoren, som bare har denne ene jobben hele året, hentes for anledningen opp fra Skarpnes, forteller Myhren.



## **Sørlandsporten**

Bedriftsavis for Statens vegvesen Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret,  
Postboks 173,  
4801 Arendal

Redaktør:  
Inger Sigridnes

Redaksjonsutvalg:  
Harald Heggland,  
Lars Espeland og John  
Einar Myhren.

Reportasjer, redigering,  
lay out, og ombrekking:  
Ottar Johansen

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

Opplag: 900

Trykk: Mæland  
Offset a.s.

*FORSIDEN: Sommerhjelpene gjør en god innsats for å holde vegvesenets grøntanlegg i god stand. Her arbeider Stine Dalsøren og Katrine Kristiansen ved Langsæ, under faglig oppsyn av formann og gartner Jon Furre.*

(foto: Ottar Johansen)



## **Jul i endringens tid**

Vi er inne i en tid med store endringer for vegvesenet. Det startet med Krøsus i 1994 før vi fikk den store omorganiseringen i 1995. Siden er Krøsus blitt til Økosys og vi har fått et nytt budsjettssystem. For tiden legges det ned mye arbeid med spesialisering fylkene imellom for myndighetsavdelingene. Ser vi imidlertid på andre statsetater, finner vi at de har opplevd langt mer gjennomgående endringer.

På produksjonsavdelingen arbeider vi, i likhet med de andre avdelingene, med å tilpasse oss disse endringene. Vi legger samtidig ned store ressurser i å utvikle avdelingen for å møte fremtidens utfordringer.

Vi skal hele tiden fremstå som en effektiv, fleksibel og konkurransedyktig organisasjon som utfører de prosjektene vi tar på oss til riktig tid, pris og kvalitet. For å greie dette, er det nødvendig at vi kontinuerlig vurderer vår organisasjon og måten vi løser oppgavene på. Vi må være våkne for ny teknologi og stadig forbedrede prosedyrer og arbeidsmåter. Dette er en utfordring for den enkelte, men som samtidig også kan gjøre arbeidet mer interessant. De beste forslagene til forbedringer og utvikling kommer ofte fra dem som utfører arbeidsoppgavene i praksis. Kreativitet og engasjement hos alle medarbeidere er derfor høyt verdsatt.

Statens vegvesen skal være en trygg arbeidsplass for våre ansatte. Nødvendige tilpasninger av arbeidsstyrken skal gjennomføres uten oppsigelser. For at dette skal kunne fungere i praksis, stilles det krav til oss som arbeidstakere om å bidra med velvilje ovenfor nye arbeidsoppgaver. Dette kan bety tilbud om opplæring og etterutdanning, men det kan også bety tilbud om arbeidsoppgaver andre steder enn i dag – f. eks. i andre fylker.

Samarbeid over fylkesgrensene blir stadig viktigere i et vegvesen hvor de økonomiske rammene blir mindre og varierer fra år til år, bl.a. fordi en betydelig del av investeringsmidlene prioriteres på tross av uavhengig av fylkesgrenser. Produksjon møter denne situasjonen bl.a. ved at vi arbeider aktivt med å utvikle det regionale samarbeidet for å få tilgang på et mer stabilt marked over tid. Vi må også se utover regionen når det er hensiktsmessig.

Å arbeide med ressurstilpassing slik vi har gjort og slik vi må fortsette med i det nye året, kan for enkelte virke negativt og demotiverende. Det er imidlertid helt nødvendig for å sikre produksjons fremtid som et verdsatt medlem av vegvesenfamilien. Det er vår innstilling og omstillingsevne som avgjør om vi klarer å gjennomføre de nødvendige tiltakene på en måte som ivaretar den enkelte medarbeider på den gode måte. La oss derfor gjøre jobben sammen med positiv innstilling og tro på fremtiden.

God jul!  
Produksjonssjef Jens G. Andersen





*Vegsjef Olav Ellevset ble mottatt av de ansatte i kantina. Det var velkomsthilsener fra hovedtillitsmann Jens Magnar Lindland, hoverdverneombudf Knut Hagelia og fungerende vegsjef Gunnar Lien.*

## Varm velkomst for ny vegsjef

Vår nye vegsjef, Olav Ellevset, og hans kone Anne Lise, fikk en varm velkomst da han ankom til sin første arbeidsdag på vegkontoret. Ved inngangen ble de motatt med blomster av fungerende vegsjef Gunnar Lien og adm. sjef Anne Sofie Samuelsen. Et par timer senere var det velkomstmotivering i kantina med hilsener fra de ansatte.

Hovedtillitsmann Jens Magnar Lindland viste til at den nye vegsjefen med dagens økonomiske innstramminger måtte være forberedt på en tøff jobb. Han overrakte en foldekniv med påskrift fra Norsk Arbeidsmannsforbunds 100-årsjubileum, til hjelp ved nødvendige kutt.

Verneleder Knut Hagelia talte på vegne av alle ansatte og overrakte den nye vegsjefen nødvendig verneutstyr: hjelm, vernesko og vest, med ønske om at Ellevset skulle føle seg sikker i jobben, ta godt vare på sin fysiske helse, og gå foran med et godt eksempel ved bruk av korrekt verneutstyr når han ferdes ute på arbeidsstedene. Hagelia håpte at vegsjefen ville bli ofte å se på de steder der veg bygges, drives og vedlikeholdes.

Fungerende vegsjef Gunnar Lien viste til at ny vegsjef innebærer en endring av tidsregningen for ansatte i vegvesenet:

– Olav, vi ønsker deg med dette velkommen til Aust-Agder!

– Vi er blant de små fylker i landet, men du skal snart få erfare mange gode grunner for spørsmålet: "Hvorfor være stor, når du er lykkelig som liten. Lien ga en kort orientering om fylket med de fem kystbyene, en avstand fra kysten til Hovden på 25–26 mil, et riksvegnett på ca. 890 og et enda lenger fylkesvegnett.





- Du vil overta ansvaret for et vegnett som relativt sett er godt vedlikeholdt, selv om økonomien på den fronten blir stadig mer trengt. Det gjenstår imidlertid mange utbyggingsoppgaver, g/s-veger medregnet, stamvegutbygging og mulighet for bompengefinansiering blir tunge arbeidsoppgaver. Selv om antall ulykker har gått ned så langt i år, har vi hatt mange, stygge dødsulykker.

Som du skjønner vil du møte kjente utfordringer også her i fylket. Nasjonal transportplan 2002-2011 skal for øvrig beskrive en del av disse.

- Arbeidsstyrken - som er på ca. 300 i hele fylket - er god. Du møter mange her nå, de andre på den besøksrunden vi har lagt opp til.

### **SOM SOPP I SKOGEN**

- Inspirert av gårsdagens tur i soppskogen har jeg våget meg på å beskrive oss som ja, nett opp, sopp - mangfoldige i form og farge, men alle hører vi til de spiselige, tro meg!

- en og annen piggsopp vil du finne, men etter "stell" er den meget spiselig, som kjent

- en og annen skrubbe har vi også, men skrubben er god, bare den blir kokt skikkelig

- smørsopper har vi flere av!

- også mange steinsopp - skulle bare mangle...

- Vi skal ikke utelukke at du kan komme over en fårete sopp, litt tam i smaken er den, men tar igjen i kvantitet!

- og så er vi noen røysopper da, ok, bare alderen er passe, slik at vi ikke støver for mye

- Noen "championer" vet jeg at du vil finne...

- Og flere er der sikkert, men som sagt: Alle er spiselige.

Eneste problemet kan være at du ikke helt vet hvor i skogen de finner det for godt å dukke opp...

Problemet minker for øvrig, etter hvert som du blir kjent i skogen.

Ellevset kvitterte for gode ord og gaver, før han forsynte kona og seg selv av den kjempestore velkomstkaka.

På annet sted i bladet redegjør den nye vegsjefens for sitt syn på vegvesenets framtidige arbeidsoppgaver og organisering.

## **Sekretær for fire vegsjefer**

- Med Irgens var det ingen tvil om at vi skulle være "De's". Haugmoen innførte du-formen. Gjerstad ville helst tiltales med fornavn, men det fikk jeg meg aldri til. Kanskje blir det lettere å bruke Olav om vår nye vegsjef. Men så er Ellevset også den første vegsjefen som er yngre enn meg, sier sekretæren for fire vegsjefer, Turid Hartvigsen.

Som den perfekte sekretær liker hun å være anonym og nesten usynlig, samtidig som hun kan holde orden på alt og alle, og kanskje trekke i noen tråder hist og her, uten at noen merker det.

Hun er ikke den eneste som har tjent fire vegsjefer på vegkontoret. Da hun begynte i 1971, var det kombinert skrivestue og sentralbord som også fungerte som forværelse og sekretariat for vegsjefen. Her arbeidet også Ingeborg Vehus, som hadde begynt tre år tidligere. Der var også fru Berit Smith. De tre alternerte med en uke hver som vegsjefens sekretær.

Etter flyttingen til Skydebanen ble fellestjenesten delt opp. Vegsjefens sekretær fikk eget kontor og en større del av arbeidstida gikk med til sekretærtjenestene.

Hartvigsen fungerer også, sammen med Line Knutsen, som en siste rest av skrivestua.

Vehus arbeider nå som kjent i arkivet.

Den nye vegsjefen er imidlertid fullt oppdatert på bruk av PC, og foretrekker å skrive selv, mens renskriving av mer eller mindre lesbare håndskrevne kladder var en viktig del av jobben for de tre forgjengerne.

Vi får ikke lurt Turid Hartvigsen til å avsløre ufordelaktige særtrekk ved de fire vegsjefene.

- Irgens var kjempegrei, vi visste alltid hvor vi hadde han. Han fikk kaffe servert på et brett på sitt kontor hver dag presis kl. 11,30. De andre har også vært greie, mindre formelle og mer omgjengelige. Jeg hadde et godt forhold til Gjerstad.

- Det er vel gjerne slik at en dyktig sekretær skal holde styr på sjefen, passe på at han husker avtaler og hindre at det oppstår pinlige situasjoner?

- Det greide Gjerstad selv. Han var nøye med å føre møtebok og huske avtaler. Nå føres jo alt inn i Scheduler, slik at jeg kan holde styr på hvor alle er til enhver tid, en viktig del av min jobb. Ellers er det mange telefoner og forespørsler.

Vegsjefens sekretær tilhører fellestjenesten og har ansvar for innkjøp av rekvisita. Dessuten passer hun nøye på at alle som fyller 50 og 60 år får den oppmerksomhet fra arbeidsgiveren som de har krav på.



*Turid Hartvigsen og Ingeborg Vehus har arbeidet for fire vegsjefer.*

Ny vegsjef vil ha firefelts E 18 gjennom Aust-Agder

# - Vi må utforske nye mulige markeder

**- Få med at det er viktig at vi klarer å ta vare på de ansattes omsorg for vegen og trafikken. Vi tilhører en etat som har en utpreget lagånd, en sjel. Når en ansatt ser at det ligger en stein i vegen når han er ute og kjører på fritid, så stopper han og rydder opp, sier vegsjef Olav Ellevset i forbifarten i kantina på vegkontoret. Det har gått et par dager siden vi møttes i fred og ro for å høre den nye vegsjefens visjoner for utviklingen av Statens vegvesen i vårt fylke.**

*Vegsjef Olav Ellevset med påbudt verneutstyr: Hjelm, refleksvest og vernesko, samt kniv til å skjære gjennom og foreta nødvendige kutt. Alt sammen gaver fra de ansatte da han tiltrådte i den nye stillingen.*

Det har vært travle dager og uker siden han begynte i den nye jobben.

- Jeg har vært altfor lite på kontoret. Hittil har mye tid gått med til å gjøre seg kjent i fylket, og til møter i forbindelse med enkelte viktige vegsaker.

Han er godt i gang med en besøksrunde til samtlige av fylkets kommuner. Han har også besøkt alle arbeidsstedene i vegvesenet i fylket, men har ennå ikke truffet hver enkelt av de ansatte. Når han ser gule biler og folk ute på vegen, tar han seg ofte tid til en stans og en prat. Da ifører han seg korrekt verneutstyr, hjelm og refleksvekst, noe som blir verdsatt.

- Jeg har blitt godt mottatt over alt. Det har bare vært behagelig. Jeg trives godt og har fått en jobb som er interessant og utfordrende.

Vegsjefen har forberedt seg til intervjuet, og kikker på sine notater på den hypermoderne mini-pc-en. Intervjueren slipper knapt til med et spørsmål, og når jeg planlegger neste oppfølgingsspørsmål, så fortsetter Ellevset uten pause:

## HOVEDUTFORDRINGEN

- Hovedutfordringen er vår etats situasjon i Aust-Agder. Med det bevilgningsgrunnlag vi er stilt i utsikt den nærmeste framtid, er vi nok noe for store. I denne situasjonen må vi vurdere hvordan vi kan få en mindre kostnad-







skrevende organisasjon, fortrinnsvis uten noen særlig nedbemanning.

– Men vi må samtidig se på hvordan vi kan øke omsetningen uavhengig av de sentrale bevilgningene vi kan regne med. Vi må utforske mulige nye markeder, særlig på offentlig sektor. Lokale finansieringsbidrag i form av bompenger og annet kan styrke aktiviteten og gi en raske utbygging av E 18, og rom for en mer fornuftig tilpassing av vegvesenets kapasitet.

Statens vegvesen har stor kompetanse og kapasitet innenfor planlegging, stikking, og byggeledelse av store prosjekter som det er stort behov for i samfunnet. Ellevset tenker her først og fremst på kommunesektoren og den øvrige offentlige sektor.

– Statens vegvesen er også tillagt rollen som koordinator for Nasjonal transportplan 2002–2011. Dersom vi kan løse dette på en god måte, og slik at andre aktører på transportsektoren ser seg tjent med det, kan det være muligheter for at vegvesenet kan fungere som et koordinerende ledd på transportsektoren også i framtida.

– Vegvesenet er en stor og tung etat, en maktfaktor. En sånn rolle krever ærefrykt overfor oppgaven og at vi viser evne til en helhetlig vurdering. Her vil vi få en god trening gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan. Det er utviklende for alle å se seg sjøl i sammenheng.

#### VEGTRANSPORT

– Vegtransporten har vært på sterk frammarsj de siste tiår, på bekostning av andre og mer miljøvennlige transportmåter. Hva sier du til det?

– Mange mener vegtrafikken har fått en for sterk rolle. I Aust-Agder er imidlertid konkurranseflatene til vegtrafikk begrenset. Det er klart at jernbanen kan spille en større rolle når det gjelder transport til Oslo, men det betinger nytt togmateriell og infrastrukturiltak. Fly spiller allerede en rolle. Men både fly og jernbane gjelder likevel bare en begrenset del av transportvolumet. I et fylke som Aust-Agder vil den største delen av transporten foregå på veg.

Innenfor Agderbyen er det imidlertid gode muligheter for en utbygging av et effektivt kollektivtrafikksystem basert på buss og terminaler.

– Hvordan vurderer du standarden på vegnettet i fylket?

– Jeg har kjørt mesteparten av riksvegnettet, som er i god forfatning når det gjelder dekkestandard og bæreevne. Fylkets topografi gjør at kurvaturen ikke er fullt så

*(forts. neste side)*



## ..vi må ha lokaler som er tilpasset til hvordan vi ønsker å organisere arbeidet

god. Men selv om standarden er bra, er det ingen grunn til å hvile på laurbærene. Trenden i framtidig transport går i retning av større enheter. Det har vi bare sett forsmaken på. EU-vogn-toget på vel 25 m vil gi problemer med vegbredde og kurvatur på en del av fylkets veier. Framkommelighet for store transportvogner kan bli neste store utfordring for vårt vegnett, etter at E 18 er utbygd til motorvegstandard gjennom fylket.

### DYNAMISK ORGANISASJON

– Du vil snakke om å utvikle en dynamisk organisasjon. Hva legger du i dette begrepet?

– Skal vi få til et produkt, forutsetter det en kjede av handlinger. Skal vi bygge en E 18-parsell, må vi gjennom en lang prosess der en rekke av ulike fagressurser må settes inn. Jeg tror vår organisasjon kan bli ytterligere effektivisert om vi fokuserer mindre på den formelle linjeorganisasjonen med avdelinger og seksjoner.

Vi må heller rette oppmerksomheten mot prosessen som kreves for å skape et produkt. Her kan det være mest tjenlig med arbeidsgrupper og prosjektorganisering på tvers av etablerte enheter, og der enkeltpersoner deltar i flere oppgaver parallelt. Få fylker har begynt å jobbe med dette. Vi bør satse på å være i fremste linje.

– Du har også vært inne på at disse organisasjonsprinsippene bør ligge til grunn for utformingen av det nye vegkontoret?

– Lokaliteter og kontorforhold må tilpasses til den arbeidsform som skal praktiseres der. Det er to sider av samme sak. Arbeidslokalene må få en større åpenhet enn det vi har i dag. De må være fleksible. Jeg sier ikke at alle skal sitte i et kontorlandskap. Men vi må ha lokaler som er tilpasset til hvordan vi ønsker å organisere arbeidet. Lokalene må være fleksible, og kunne tilpasses en organisasjon som endrer seg hele tida, uten at den formelle organisasjonen trenger endre seg noe særlig.

Vegsjefen ønsker å studere brukerundersøkelsen nærmere før det tas stilling til lokalisering av det nye vegkontoret.

– Om det vil være mulig å oppnå en nødvendig fleksibilitet ved ombygging av de nåværende lokalene, har jeg ikke klart for meg. Det ville i tilfelle være nødvendig å rive noen vegger. Jeg ser for meg at det kan være lettere i et nybygg med større avstand mellom ytter- og innervegger. Men når vi ser på kantine-etasjen, så ser det ut til å være muligheter. Den sentrale beliggenheten i Arendal er absolutt en fordel. Kan vi få hus-

eieren til å bearbeide sitt prosjekt dithen at det blir godt tjenlig til vårt formål, er det ikke uaktuelt å fortsette på Skydebanen.

– Hva med vegvesenets bygningsmasse ellers i fylket?

– Vi er blant de fylkene i landet som har høyest husleieutgifter i forhold til omsetning og trafikk. Vi kommer til et punkt der vi må gjøre fornuftige vurderinger og utvikle lokalisering og bygningsmasse slik at vi kan være godt tjent. Vi vurderer å selge Birkeland vegstasjon, og undersøker hva markedet er villig til å betale. Vi ser på hvordan vi kan få en enda bedre og mer rasjonell lokalisering i Lillesand- Birkeland- området.

Når et gjelder Evje veg- og trafikkstasjon, er utbyggingsplanene stanset sentralt ved en midlertidig byggestopp for trafikkstasjoner. Problemet er at vi ikke har råd til å påta oss økte faste kostnader.

### FIRE FELT PÅ E 18

– Det vakte oppsikt at du under samferdselskomiteens besøk i fylket i høst tok til orde for at E 18 gjennom fylket bør bygges ut med fire felt. Er ikke det optimistisk når det viser seg meget vanskelig å finansiere bygging av en tofelts motorveg innen overskuelig framtid?

– Hele E 18 gjennom fylket vil i løpet av den planhorisont vi opererer med få så stor trafikk at det vil være behov for firefelts veg, ikke minst med tanke på trafikksikkerheten. Jeg tror for min del at hvis vi tilrettelegger for dette fra starten av, så vil ikke kostnadene bli uoverkommelige. Med den reduserte motorvegstandard som nå er aktuell, er det indikasjon på at kostnadsøkningen i forhold til tofelts veg med forbikjøringsfelt, altså for en stor del tre felts veg, vil bli bare 15–20 pst.

Dette er vi imidlertid nødt til å se i sammenheng med et lokalt finansieringsbidrag i form av bompenger. De sentrale myndigheter har stor respekt for lokale politiske vurderinger. Dersom det er lokal politisk enighet om viktigheten av en firefelts stamveg gjennom fylket, tror jeg vi kan få det, men det må være vilje til et lokalt bidrag. Vi kan kanskje si det slik at fylkets innbyggere må være villig til å betale det fjerde feltet. I tillegg vil et lokalt bidrag medvirke til en raskere framdrift.

– Du går også inn for at den videre utbygging av E 18 gjennom fylket skal anses som ett prosjekt?

– En slik løsning kan gi mange fordeler. Jeg ønsker å gå gjennom et driftsopplegg med å se hele strekningen under ett og sammenlikne kostnadene med en videre parsellvis utbygging. Jeg tror det vil være mulig å få ned meterprisen



ved å se hele strekningen under ett og vurdere hva vi trenger å gjøre helt ferdig før trafikk settes på. Med en rasjonell anleggsdrift basert på bompengefinansiering og en viss opplåning i tillegg til statlige bevilgninger, kunne vi få raskere åpning av vegen, noe som vil gi store samfunnsmessige gevinster.

Med en firefelts E 18 kunne vi unngå de fleste dødsulykkene, med all den menneskelige lidelse de innebærer. Vi vet også at samfunnets kostnader i forbindelse med dødsulykker er meget store. Vi regner med at en dødsulykke medfører en samfunnskostnad på nærmere 20 mill. kr. Hittil i år, med 21 dødsofre, har dødsulykkene påført samfunnet en kostnad på 400 mill. kr.

Det er ikke vanskelig å legge fram regnestykker som viser en stor samfunnsmessig gevinst ved å bygge ut stamvegen gjennom fylket. Dette er en viktig del av vår argumentasjon for å vinne aksept for en offensiv tenkning omkring utbyggingen av E 18 i Aust-Agder. Dette er tanker som støttes ellers i fylket.

#### **NOK OPPGAVER FOR PRODUKSJON**

– Hvordan ser du på framtida for produksjonsavdelingen i Aust-Agder?

– Det er blir neppe noen organisatorisk endring med det første. Retningsgivende er at produksjonsavdelingen fortsatt skal være en avdeling i vegvesenet i Aust-Agder. Men det vil bli behov for et større arbeidsmarked innenfor regionen som omfatter Aust-Agder, Vest-Agder, Telemark og Vestfold. For øyeblikket er det stor byggevirk-somhet og stort behov for arbeidskraft i Vestfold.

Deretter må vi regne med at de kommer i gang igjen i Vest-Agder. Ser vi på arbeidsoppgaver i regionen totalt med nyanlegg, drift og vedlikehold – vil det være store nok arbeidsoppgaver. Spørsmålet er bare om vi klarer å være fleksible nok.

I den forbindelse må produksjonsavdelingen jobbe med seg selv og redusere sine faste utgifter. Maskiner og utstyr som det ikke er nok arbeid for, bør vi kvitte oss med. Vi må rette oppmerksomheten mer mot å gjøre arbeidet på en mer rasjonell og mindre kostnadskrevenende måte og med bedre innkjøp, enn på nedbemanning.

Og hvis vi kan klare å få et visst innpass i andre markeder, vil det få direkte betydning for avdelingens egen bemanning. Men det som vil bety mest for oss, er at vi kan komme fort i gang med E 18 utbygging og at vi kan få anledning til å drive rasjonelt og kontinuerlig.

Vi påviste for samferdselskomiteen at samfunnet vil tape 40–50 mill. kr. om vi må utsette åpning

av E 18 Rannekleiv–Tømse i ett år. Nå håper vi på en ekstra bevilgning slik at vi kan åpne i år 2000, men i verste fall kan det bli 2001.

– "Arendalsringen" er en noe verre nøtt, siden bystyret har sagt nei til utredning av saken. Det kan derfor være aktuelt å se på E 18-finansiering isolert, med muligheter til knytte på andre finansieringsordninger hvis det seinere skulle bli politisk vilje til det.

– Du har i flere perioder arbeidet i Afrika. Hva lærte du der – som vi kan bruke her?

– Som regional vegsjef i Tanzania var jeg vant til at bevilgningene mot slutten av hvert år ikke ble frigitt. Når vi ikke hadde mer penger å arbeide for, drev vi som entreprenører og tjente penger som gikk til å finansiere andre oppgaver. Vi utførte bl.a. vegbygging for landbruksdepartementet og søret for brukbar inndekning. Hadde vi fått lov, kunne vi gjort noe tilsvarende her om vi hadde ledig kapasitet.

– Hva venter du av de ansatte?

– Jeg venter åpenhet – og registrerer motivasjon for å tenke nytt og dynamisk. Jeg har fått et svært positivt inntrykk av de ansatte, og har fått et klart inntrykk av stor motivasjon utvikle etaten.

– Ellers vil jeg gjerne framheve betydningen av sikkerhet. Vi har en jobb å gjøre når det gjelder å forebygge arbeidsulykker. Det er også viktig at vi tar vare på de psykososiale forhold i organisasjonen.

– Som en toneangivende del av offentlig sektor har vi et stort ansvar for å utvikle vår teknologi og sørge for at våre byggemetoder er så rasjonelle som mulig. Slik vi har bygd hittil, har det gått forholdsvis lang tid før vi har kunnet ta ut nytten av investeringene. For at nytteverdien raskere kan realiseres, kan det være aktuelt å vurdere å ta i bruk anlegg før de er helt ferdig. Vi kan f.eks. vente med de siste asfaltlagene, eller med det avsluttende gartnerarbeidet, eller enkelte kryss.

– Det er helt klart at vi skal yte service til samfunnet. Våre kunder er trafikanter, naboer og beslutningssystem på alle nivåer. Det er viktig at vi er de rollene bevisst, sier den nye vegsjefen i Aust-Agder.

## **Med en firefelts E 18 kunne vi unngå de fleste dødsulykkene.**



# Krafttak mot trafikkdød

**Krafttak mot trafikkdød er motto, minst 50 pst. reduksjon av antall drepte i trafikken neste år i forhold til 1998 er målet for trafikavdelingens offensiv mot trafikkulykker som planlegges for neste år.**

– Jeg har fulgt utviklingen gjennom året med uro. Da jeg kom hjem fra en reise og hørte at det hadde vært enda to dødsulykker, reagerte jeg spontant og følelsesbasert: Nå er grensa nådd. Noe måtte gjøres, sier trafikksjef Gunnar Lien.

– Jeg sendte ut melding til alle i avdelingen og ba om å få forslag, ideer og innspill til tiltak som kan føre til en vesentlig nedgang i antall alvorlige trafikkulykker. Responsen har vært veldig positiv – jeg har allerede mottatt mange interessante forslag.

– Noen vil si at det godt kan hende vi får målet oppfylt uten at vi gjør noe som helst, og at det høye antall ulykker i år skyldes en tilfeldig variasjon. Men det kan vi ikke ta det for gitt. Vi må være mer offensive, og gå ut og forsøke å påvirke folks holdninger. Vi kan ikke sitte rolig og se på at antall dødsulykker er fordoblet på ett år.

Vi har valgt å fokusere på dødsulykkene, men er klar over at det bare er toppen av isfjellet. Med ved å rette oppmerksomheten mot dødsulykkene, regner vi med at det vil få en virkning også på trafikkulykkene som ikke medfører tap av menneskeliv. Hittil i 1998 har det totale antall ulykker gått noe ned i forhold til 1997, men inntil 1. desember var det 21 drepte, mot 11 i hele 1997.

– Vi har derfor besluttet å ta et krafttak i 1999. I denne omgang satser vi på en konsentrert innsats neste år. Hva som skal skje videre, har vi ikke tenkt på ennå.

Dette er en ny måte for oss å arbeide på. Vi har valgt et dristig og målformulert utspill. Vi har ingen garanti for at vi vil lykkes, men vi kan ikke tape annet enn ansikt.

## INGEN EKSTRABEVILGNING

Vi har ingen ekstra penger til denne satsingen, noe som ikke gjør jobben enklere. Vi må skaffe midler ved omprioritering på en rekke områder der vi fra før av allerede er presset. Her må vi bl.a. se om vi kan oppnå noe ved å vri litt på den innsatsen vi ellers gjør: kan vi strø, brøyte, rydde sikt som har bedre effekt på trafikkikkerheten.

Vi er i det hele tatt ute etter smarte ideer og enkle ting som vi kan gjøre i 1999 uten at det krever store investeringer. Her vil vi også utfordre våre samarbeidspartnere. Skal vi oppnå resultater, må alle legge noe i skåla.

Prosjektet er diskutert i ledergruppa og det er besluttet at trafikavdelingen skal sette i gang. Vegsjefen støtter prosjektet fullt ut.

Det er nedsatt en prosjektgruppe med trafikavdelingens leder for trafikkikkerhetsarbeid, Svein Harald Sondenaa som leder. Kjell Pedersen er sekretær. Medlemmer er Bjørn Olstad, Nils Magne Rakvåg og Jan Otto Askeland.

Gruppas hovedoppgave blir å drive fram ideer, systematisere, prioritere og planlegge. En viktig oppgave blir å samarbeide med samarbeidspartnerne i politiet, fylkeskommunen, skole, helsesektoren, ulike brukerorganisasjoner Trygg Trafikk m.m.

– Jeg har personlig engasjert meg sterkt i dette, sier Lien. Gjennomføring av tiltak skal foregå gjennom linjeorganisasjonen og gjennom spesielle prosjekter.

– For å oppnå resultater, må vi sørge for mest mulig "støy" omkring trafikkikkerhetsproblematikken og passe på temaet stadig holdes varmt.

## MER KONTROLL

– Kan du gi noen eksempler på aktuelle tiltak?

– Ett av forslagene som er kommet inn, er å bygge ut hele E 18 til firefelts veg. Det kan vi selvsagt ikke greie i 1999. Tiltak som vi kan sette i gang, er økt kontroll av kjøreatferd, bruk av bilbelte, hastighet m.m. Her er det viktig å få politiet med i kon-



trollvirksomhet. Kontroll som er synlig for bilistene, er et godt virkemiddel. Her kan det være en ide å legge mer av kontrollvirksomheten til vegen, og satse mindre på hallkontroller.

Mer automatisk trafikk kontroll er også blant forslagene, men dette krever en del penger. Vi kan også gjøre noe med veggrofter og vegkanter slik at det blir mindre skader ved en utforkjøring.

Oppklærings tiltak er også nevnt. Kjøreopplæringen begrenses nå til 16–18-åringer, og til oppfriskningskurs for eldre bilførere. Vi kan tenke oss liknende tilbud til andre grupper, som f. eks. firmabilsjåførere.

Et hovedpoeng er at vi må drive kontinuerlig informasjon slik at vi greier å holde på folks oppmerksomhet.

## DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Vi vil se nøye på om det er noe vi kan gjøre på drifts- og vedlikeholdssida. Vi har allerede innskjerpet beredskapen med strøing og salting i overgangsperiodene. Vi må forsøke å bli enda flinkere ved temperatur- og værromslag. Ved asfaltarbeid, må vi se om det er noe vi kan gjøre med uheldig tverrfall i svinger, strekninger som er utsatt for vannansamling i kjørebanelen m.m. Vi må også arbeide mer med siktforholdene langs vegen. Dette er av stor betydning ved kjøring i høy hastighet.

Ute på vegen kan vi legge opp til mer kontroll av lasting av tunge kjøretøyer, og til teknisk kontroll. – Alt i alt er det en utfordring for avdelingen å finne fram til spenstige og utradisjonelle og smarte ideer som også går ut over det vi vanligvis holder på med. Vi har satt i gang en prosess som skal stimulere til dette.

## UOPPMERKSOMHET

– Er det noen felles trekk ved de mange dødsulykkene i år?

– Det kan virke som om mange ulykker skyldes en generell uoppmærksomhet. En del bilførere fomler med et eller annet i bilen, mister kontrollen, og kommer over i møtende kjørebane, eller kjører av vegen. Noen er så slitne at de faller i søvn ved rattet.

Vi ser også at når det først skjer noe, så er bilbeltet av avgjørende betydning. Beltet har en stor skadereduserende virkning.

– Et problem er også at svært mye av markedsføringen knyttet til bil spiller på sterk motor og høye hastigheter. Dette går igjen i film og tv, der vi får inntrykk av at vanlig "sportslig" kjøring innebærer sladding rundt hver eneste sving. Det er "tøft" å kjøre på grensa av det bilen kan greie, bilbelte kalles i noen ungdomsmiljøer for "pysesroppen". Det er sterke krefter i samfunnet som støtter slike oppfatninger.

Ungdommen sørger og gir uttrykk for det når en venn omkommer i en trafikkulykke. Spørsmålet er om de tar konsekvensen av det i sin egen kjøreatferd.

– De fleste føler seg vel ganske trygge når de setter seg inn i bilen og kjører av sted?

– Statistikken viser at hver fjerde austegd i løpet av et gjennomsnittlig liv på 75 år vil oppleve at de selv eller en nær slektning blir skadet i en bilulykke.

– Det stilles strenge krav for å bære skytevåpen. Misbruk av motorkjøretøy er like farlig. Må vi skjerpe kravene for å få førerkort?

– Det kan være grunn til å se på den siden også, men det kan ikke være et lokalt tiltak.

Kampanjen begynner i januar, og trafikksjefen forutser en spennende og krevende oppgave:

– Vi er jo ikke uten arbeid fra før, vi er presset både på bemanning og penger. Jeg tror vi må begynne å se på trafikksikkerhet som et HMS(helse, miljø, sikkerhet)-tiltak. Det kan være et godt utgangspunkt.

## Mange dødsulykker på E 18 og rv 42

Av de 21 dødsulykkene før redaksjonsslutt i begynnelsen av desember, har 10 skjedd på E 18. Flertallet av disse er møteulykker der et kjøretøy er kommet over i feil kjørebane. Fire av de omkomne kjørte motorsykkel. Mange av ofrene var mellom 20 og 30 år. Store vogntog var involvert i noen av ulykkene. Seks av dødsulykkene skjedde på rv 42 i Arendal eller Froland. I noen av ulykkene er det registrert høy hastighet. Noen av dødsopfrene brukte ikke bilbelte.

14. februar: Mann 20 år, passasjer, utforkjøring i høyrekurve på E 18 ved Vestre Vallesverd.

5. mars: Mann 37 år, øst for Sørlandsporten på E 18.

12. april: Kvinne 32 år, Front mot front-kollisjon på E 18 ved fylkesgrensa mot Telemark.

7. mai: Mann 47 år, kollisjon med møtende vogntog på E 18 øst for Haslestad.

10. juni: Mann 26 år, MC-fører, kollisjon med møtende buss i høyrekurve.

13. juni: Mann 23 år, lastebilsjåfør, kolliderte med møtende vogntog på E 18 ved Rannekleiv.

16. juni: Mann 27 år, MC-fører, kollisjon med elg på rv 42 i Birkenes.

23. juni: Mann 26 år, MC-fører utforkjøring i sving ved Svenes.

28. juni: Kvinne 74, passasjer i bil som kom over i motgående kjørefelt på E 18 ved Haslestad. Kvinne 34 år, i møtende bil.

5. juli: Mann 80 år, syklist, påkjørt bakfra på rv 42 i Arendal.

27. juli: Mann, MC-fører kolliderte med møtende campingbil.

12. september: Jente 16 år, passasjer, ble kastet ut da bilen gikk rundt ved Vik i Grimstad.

12. september: Mann 18 år, passasjer på rv 402 mellom Lillesand og Birkeland.

13. september: Jente 23 år, passasjer kollisjon ved Frivoll i Grimstad.

21. oktober: Kvinne 60 år, fører, og passasjer, mann 30 år omkom. Kolliderte på rv 42 ved Mjåvatn på glatt føre.

30. oktober: Mann 60 år, passasjer. Bilen, med tilhenger, skrenset inn i fronten på møtende bil. Føreren, kvinne 60 år, ble alvorlig skadet.

10. november: Mann 27 år, fikk skrens og ble kastet ut av bilen på rv 42 nord for Frolands verk, Brukte ikke bilbelte.

17. november: Mann, syklist påkjørt av bil ved Norton i Lillesand

1. desember: Mann 36 år, kjørte av vegen ved Stoa på E 18.

(Statistikk fra Paal Sodefjed, Trygg Trafikk)



## Rannekleiv-Temse åpnes i år 2000 - eller 2001?

På Rannekleiv-Temse-anlegget har det vært stor aktivitet i høst. Vegdekke a.s. er ennå ikke ferdig med sin entrepris for strekningen Konnestad-Temse, inkludert Temse-tunnelen, men har tatt pause for vinteren. En god del arbeid gjenstår, bl.a. oppussing av tipper, og utforming av Temsekrysset. Muring og oppfylling ved tunnelporten ble utført før vinteren kom, forteller prosjektleder Harald Tobiassen. Vegdekke har fått frist til 1. juni med å fullføre sitt arbeid.

Den store jobben senhøstes har vært entreprisen for peling i elvebredden og ute i elva ved Rannekleiv til en kostnad av 7 mill. kr. Arbeidet utføres av Kynningsrud a.s., som satte inn en stor, ny spesialmaskin i jobben med å banke de store pilarene ned i grunnen. Denne maskinen knakk regelrett sammen to ganger, og måtte skiftes ut med en annen maskin før arbeidet kunne komme skikkelig i gang.

Det skal settes ned 13 peler med lengde på inn til 40 m, og diameter som varierer fra 1,20 m til 8,8 m. På landsida ved Rannekleiv ble det først satt ned ytterror. Deretter ble leiren inni fjernet med grabb og til sist ble det satt peler inni. Disse pelene skal bære Nidelv-brua. Arbeidet startet i oktober, men uhellene

førte til stillstand i tre uker. Nå er en del av den tapte tiden tatt inn, men arbeidet vil likevel bli noe forsinket, og pågå til ut i januar.

### FYLKESVEG I REKORDTEMPO

Med rekordfart er det besluttet å utbedre fylkesveg 51 fra Birketveit til Kvikshaug. Kostnaden er 5 mill. Fylkeskommunen yter 3 mill. og resten dekkes av E 18-anlegget. Denne jobben kunne gjøres svært rimelig i forbindelse med E 18-anlegget, der det var disponible overskuddsmasser. Normalt legges slike masser til fylling i nærmeste passende dal - og dekkes til med jordmasser, mens de her kom til nytte i en ny veg. Arbeidet ventes fullført ved juletid. Her har både planlegging, godkjenning av reguleringsplan, og bygging gått i rekordfart. En liten, dårlig og krokete bygdeveg gjennom flere gårdstun, blir nå erstattet av en moderne veg.

- Vi har hentet masse fra E 18-linja og også drevet en del på selve E 18-parsellen. Vi skal drive fortløpende fra Birketveit til Konnestad der vi møter entreprisen. Hovedjobben i vinter blir grovplanering på denne strekningen. Framdriften her vil avhenge av budsjett-situasjonen i Stortinget.



## HÅPER PÅ ÅPNING I ÅR 2000

– Vi trenger ca. 15 mill. ekstra i tillegg til stortingsproposisjonen for statsbudsjettet for 1999 for å klare å åpne den nye E 18-parsellen som planlagt i år 2000. Dette under forutsetning at vi får fullfinansiert resten på budsjettet for år 2000. Dersom bevilgningsramma blir som proposisjonen, må vi vente til 2001 før vi kan åpne. Hittil har vi drevet bra anleggsdrift. Får vi ikke de ekstra millionene, må vi bare gi ned og akseptere at det ikke kan bli åpning for 2001. Ennå har vi imidlertid ikke forandret åpningsdatoen på skiltene på E 18, så vi håper på det beste,

Vi fikk anledning til å legge saken fram da Stortingets samferdselskomite var på besøk, og vegsjefen går sterkt inn for at vi skal få til en ordning.

Optimalt burde vi ha fått bevilgning slik at vi kunne ha åpnet i 1999. Med en byggetid på fire år, kanskje fem, blir anleggsdriften mindre effektiv og mer kostbar. Vi snakker om beløp på i hvert fall 10 mill i året. Itillegg kommer renteutgifter og de samfunnsmessige tap ved at investeringene ikke kommer til nytte. Vi har derfor presentert et regnestykke som viser et tap på 40–50 mill. pr. år åpningen blir utsatt.

## NIDELV BRU MÅ VENTE PÅ PENGER

– Personlig er jeg litt mer optimist nå enn i sommer. Da så det mørkt ut, og det var frustrerende å tenke på vi skulle vente enda et år på å åpne parsellen. Vi har allerede asfaltert en del strekninger, og føler at vi er nær målet.

Vegsjefen har imidlertid signalisert at vi må forsøke å få til åpning i år 2000 på en eller annen måte, f. eks. ved å redusere noe på standard, vente med å gjøre ferdig Nedenes kryss, legge tynnere asfalt. Dette er ting som eventuelt kan gjøres i ettertid. Men vi vil nok likevel være avhengig av å få noe mer penger i –99 enn det som først ble foreslått.

Den store oppgaven som gjenstår på E 18-parsellen er byggingen av Nidelv bru. Når dette arbeidet kan påbegynnes, avhenger av om det bevilges ekstra penger. Kommer det penger, kan arbeidet påbegynnes neste vår, kommer det ikke, må brubyggingen vente til neste år.

– Dette er proppen i framdriften for hele anlegget. Vi sitter og venter på at det kan tas en beslutning, slik at vi kan å gjøre klar anbudspapirene.

## BRUBYGGING I EGEN REGI?

– Det har vært antydning at brua kan bygges i egen regi av produksjonsavdelingen?

– I utgangspunktet var det bestemt at den skulle bygges på entrepris. Men produksjonsavdelingene i region Sør, Vest-Agder, Aust-Agder, Telemark og Vestfold, presser på for at arbeidet skal utføres i egen regi som et regionalt prosjekt.

Personlig er jeg ikke overbevist om at denne oppgaven er velegnet for et slikt opplegg. Produksjonsavdelingene i regionene ønsker primært mer betongarbeid, mens det her vesentlig er snakk om en stålkonstruksjon som skal bygges på et mekanisk verksted og monteres her. Det som er av betongarbeid, er bare et tynt betongdekke, og støping rundt søylene som skal bære brua.

Seksjon for spesialproduksjon i Aust-Agder har verken kapasitet eller erfaring til å påta seg opp-

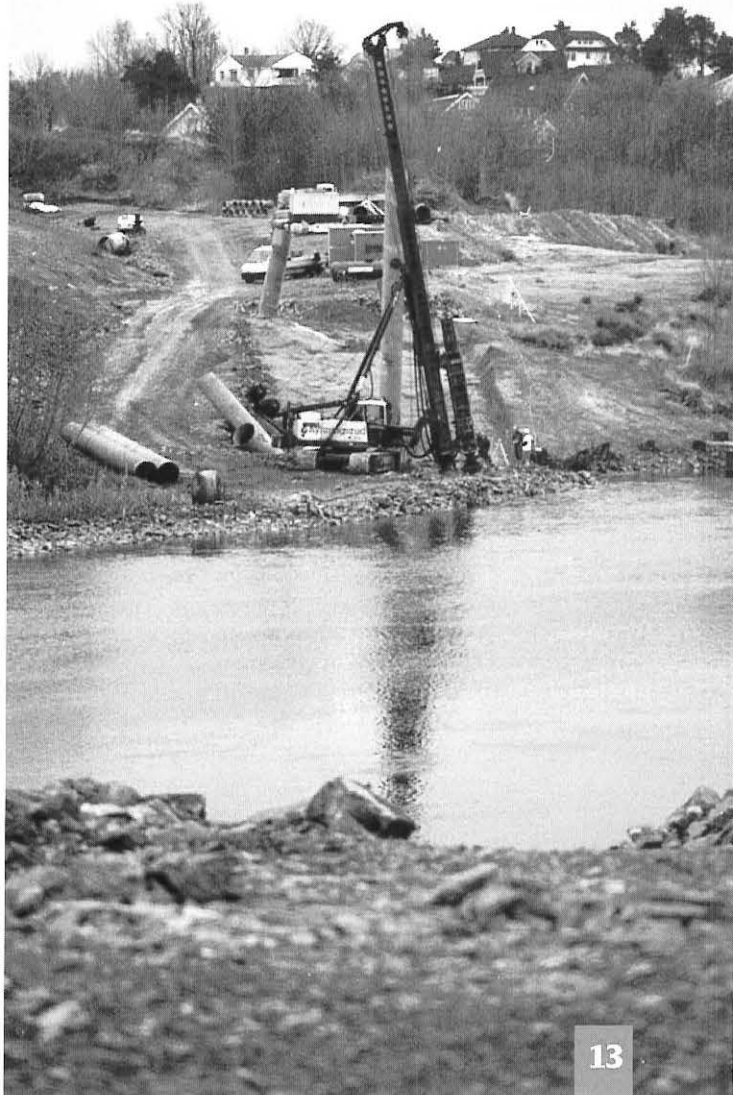
gave som dette. Den er i tillegg fullt sysselsatt i –99 med andre oppgaver. I Aust-Agder er det bare en liten bemanning i spesialproduksjon. Telemark har flere folk og liten aktivitet for tida. Men i nordre Vestfold skal det i de nærmeste 2–3 år bygges veg for 2 milliarder. Bare ved Holmestrand skal det bygges for 500 mill.

## BURDE VÆRT 4-FELTS

– Det snakkes for tida mye om firefelts E 18 gjennom fylket. Bygger vi gårstdagens vegstandard på Rannekleiv–Temse?

– Vi bygger ny E 18 for trafikkikkerhet. Jeg håper vi vil lykkes med det. Men etter prognosene vil hele strekningen fra Rømyr og vestover ligge innenfor det foreslåtte kravet på ADT 10.000 for at det kan bygges firefelts veg.

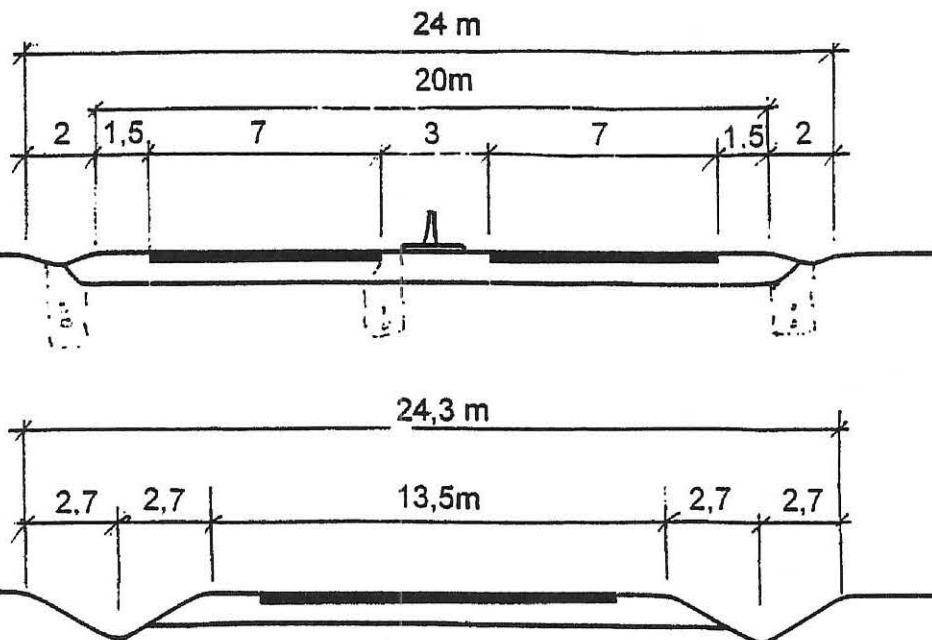
Vi har fått aksept for å øke til trefelts veg for 4 km av totalt 8,5 km. Når vegsjefen nå signaliserer at vi bør satse på firefelts veg på alle videre parseller av E 18, er det ingen tvil om at vi burde hatt det også på Rannekleiv–Temse. Det er garantert den mest trafikkbelastede strekningen i hele fylket, og jeg er bekymret over at vi hele tida skal ligge et hakk bak utviklinga. Vi burde i hvert fall sprenge ut for en framtidig firefelts veg. Det vil bli svært kostbart å gå i gang med en slik utvidelse på et senere tidspunkt. Det er ikke morsomt å åpne en trefelts veg når vi egentlig burde ha hatt firefelts veg. Vi får håpe at det vi nå bygger, ikke skal bli en ny ulykkesstrekning med mange front til front-kollisjoner.



I høringsutkastet om standard på stamveger er det foreslått at det på veger i ÅDT-intervallet 10 – 20 000 skal velges en smal firefelts veg. Som skissen viser, vil terrennginngrepet for en slik veg ikke bli større enn for en veg med tre kjørefelt (2+1) og åpen drenering.

En veg med fire felt bør bygges med lukket drenering. Det gir følgende fordeler:

Mer trafiksikker utforming av sideområdet som reduserer faren for utforkjøringsulykker  
Mindre belastningsskader på vegkroppen  
Mindre terrennginngrep



## Ny stamvegstandard kan gi firefelts E 18 i Aust-Agder

Vegsjefen i Aust-Agder har gitt sin uttalelse til vegdirektoratets høringsutkast om standard på stamvegnettet, og bifalt forslaget om at det kan bygges "smal motorveg" på strekninger med ÅDT på 10.000– 20.000 kjøretøyer.

– Ved vegkontoret er vi generelt meget godt fornøyd med høringsutkastet, og spesielt er vi glad for at det kan bli åpning for muligheten til å bygge smal firefelts veg, sier Øystein Lien, saksbehandler for høringen – og prosjektleder for E 18-utbyggingen gjennom fylket.

– Vegsjefen går sterkt inn for at videre utbygging av E 18 skal følge den nye standarden med fire felt. Vi håper nå at vi vil få bevilgninger som gjør dette mulig.

– Vil vi nå få en ny, ujevn standard på E 18, med stykkevis tofelt, stykkevis firefelt? Det hevdes at ujevn vegstandard gir økt fare for ulykker?

– Jeg kan ikke se at dette er noe vesentlig problem. De parsellene som gjenstår, er ganske lange, så det vil ikke oppleves som en stadig veksling av standard. Dersom vi får penger til å bygge ut E 18 innen overskuelig framtid, må vi være fornøyd. Det vil allikevel være langt fram til utbyggingen kan være fullført.

– Det eneste som er helt sikkert, er at til nå har traff økningen vært meget sterk. Ved vårt målepunkt for vestre del av E 18 mellom Grimstad og Lillesand økte biltrafikken fra 1980 til 1997 økte med hele 76 prosent.

– Hittil har vi planlagt E 18 med to felt og med nødvendige forbikjøringsfelt. Tidlig i januar skal vi i Vegdirektoratet for å forsøke å få en avklaring hvilken standard vi kan legge til grunn på de parseller vi skal fremme i tida som kommer. Vi vil gå inn for at

disse skal bygges etter den foreslåtte standard smal motorveg med fire felt.

– Ved årsskiftet vil vi være ferdig med reguleringsplan for parsellen Brokelandsheia – Akland. Andre parseller er i reguleringsplanfasen. For E 18 gjennom Lillesand har vi ferdig kommunedelplan. Ved alle prosjektene vil det være fullt mulig å velge smal motorveg som standard uten at det vil medføre store vanskeligheter eller store ekstrakostnader. For E 18 gjennom Lillesand har vi valgt en gjennomgående trefelts veg, med forbikjøringsmulighet på vekselside.

Bakgrunnen for forslaget om ny standard for stamveger er hensynet til trafikkulykkene, som forekommer hyppigere og får et mer alvorlig utfall på en tofelts veg.

Jeg vil ikke si bygger en usikker veg når vi bygger motorveg kl B. Men dersom vi skal nærme oss 0-visjonen, dvs. ingen dødsulykker eller ingen alvorlige personskader, så er et fysisk skille mellom kjørefeltene eneste utveg, mener Lien.

Det som har vakt størst oppmerksomhet i høringsutkastet om standard på stamvegnettet, er forslaget om en ny breddeklasse, smal firefelts stamveg, der hensynet til trafiksikkerhet tilsier det. Denne bør ha en vegbredde på minimum 20 m og normalt anvendes ved ÅDT mellom 10.000 og 20.000 kjøretøyer. Utenfor tettbygd strøk kan denne skilles som motorveg A. Samtidig foreslås det at 13/13,5 m vegbredde utgår som egen vegbredde i trafikkintervallet ÅDT 10–15.000. Men 13,5 m vegbredde (2+1) kan anvendes for å tilfredsstille kravene til forbikjøringsmuligheter på parseller der vegnormalene krever 10 m vegbredde og det er høy helgetrafikk eller sommerdøgntrafikk.



# - Nå har vi fått godt tak på byggingen

*Feil på arkitekttegning skapte hodebry for betonggjengen*



**- Nå har vi fått et godt tak på det, og vil ha hele bygget under tak før jul, sier formann Vidar Hansen i seksjon for spesialproduksjon, som er i full gang med bygging av kontorlokaler til Arendal produksjonsområde, Arendal vegstasjon, på Skarpnes.**

Arbeidet har bydd på en del uforutsette problemer, og forskalingsnekkernes møte med husbygging og tømmerfaget førte med seg en god del uforstående kløing i hodet. Som kjent er det snakk om et tilbygg til kontorfløyen på Skarpnes, som forbindes med den gamle bygningen ved et mellombygg i 45 graders vinkel. Dette mellombygget er 70 cm smalere enn resten av tilbygget, og da snekkerne skulle bygge taket på de to fløyene, viste det seg at det ikke var mulig å få de to mønene, i 45 graders vinkel på hverandre, til å møttes på samme sted!

Arkitekten ble tilkalt, og måtte beskjemmet innrømme at han hadde gjort en tabbe!

Det er improvisert fram en løsning, og arbeidet går nå greit unna, selv om snekkerne er noe irritert på arkitekten. De ser også for seg at feilen kan medføre noen problemer når ventilasjonsanlegg m.m. skal installeres.

Tilbygget bygges i tre, med en brytning i mur. Bygget blir på ca. 270 kvm. Det bygges også et mindre tilbygg, en "vortesom snekkerne kaller det, på utsiden av maskinhallene. Dette blir kontor for verksmesteren.

I desember var seks mann fra betonggjengen i sving med byggearbeidet på Skarpnes: Oddbjørn Osmundsen, Øystein Larsen,

Kjell Steinar Heiland, Halvor Abusland og Vidar Hansen.

Etter at utbyggingen er ferdig, skal hele produksjonsavdelingen i Arendal produksjonsområde ha faste lokaler på Skarpnes. Også seksjon for spesialproduksjon som nå holder til på Mørlandsmoen, skal flyttes til Skarpnes.

Byggearbeidene er kostnadsberegnet til 7,7 mill kr. Det er imidlertid valgt noen enklere løsninger slik at kostnadene kan bli noe lavere i forhold til det som opprinnelig var planlagt. Bl.a. vil den planlagte ombyggingen av den gamle kontorfløyen ikke bli gjennomført i denne omgangen.

... og fortsatte med vegger og tak fram mot jul

Betonggjengen begynte i høst med støping av såle



# Stortingets samferdselskomite på E 18 gjennom Aust-Agder

Stortingets samferdselskomite besøkte Aust-Agder 21. og 22. oktober for å bli orientert om aktuelle samferdselsspørsmål, bl.a. med tanke på behandlingen av Nasjonal transportplan i slutten av stortingsperioden.

– Jeg fikk inntrykk av at de var godt fornøyd med befaringen. Programmet for befaringen var lagt opp av vegvesenet, og vi fikk bra tilbakemelding fra komiteemedlemmene. Sammen med lokale politikere og myndigheter fikk vi god anledning til å informere om situasjonen i fylket og det var også anledning til å snakke med komiteemedlemmene mellom de formelle slag, sier utbyggingssjef Finn Ole Jørgensen.

Befaringen begynte på Østerholtheia, der komiteen ble mottatt på fylkesgrensa. Første møte-sted var Lyngrillen, der fylkesmann Hjalmar Sund ønsket velkommen. Ordføreren i Gjerstad, Jan Olav Olsen, orienterte om sammenkopling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen og knutepunkt på Brokelandsheia. Ordføreren i Risør, Lars Lauvhjell, og utbyggingssjef Finn Ole Jørgensen orienterte om E 18-parsellen Brokelandsheia – Vinterkjær.

*Prominente gjester på Arebdal trafikkstasjon: leder av Stortingets samferdselskomite, Oddvard Nilsen.*

Neste dag begynte med møte på Fylkeshuset i Arendal med innslag av fylkesordfører Jon Floistad, ass. fylkesmann Svein Åril, og vegsjef Olav Ellevset. Regionsjef Jon Ole Grinde redegjorde for utfordringer på jernbanesektoren, NHO-regiondirektør Holger Gramstad så transportsektoren fra næringslivets synsvinkel og kystdirektør Øyvind Gustavsen og kystdistriktssjef Torleiv Pundsnes orienterte om kystsektorens virksomhet og utfordringer.

Neste stopp var Stoa, der transportutfordringer og aktuelle vegprosjekter i Arendal var tema. Her orienterte ordfører Sigurd Ledaal og Finn Ole Jørgensen. Halvard

Mo fra Stoa interesseforening gikk sterkt mot tanken om bompengefinansiering av den planlagte forbindelsen fra Myrene til Stoa.

Befaringen i Aust-Agder ble avsluttet i Lillesand med orientering om E 18-prosjektet i Lille-

sand ved ordfører Kristian Sundtoft og prosjektleder Thor Inge Nilsen, Statens vegvesen.

## UNØVENDIG KRITIKK

– Enkelte kommentarer fra to av fylkets ordførere framført i Agderposten, som fant befaringen lite nyttig, og representanten fra en næringsorganisasjon som mente det var satt av for mye tid til middager og bespisning av komiteemedlemmene, ble registrert av stortingsrepresentantene. Slike kommentarer kan rive ned like mye som vi ellers forsøkte å bygge opp ved komitebefaringen.

Komiteen kom midt i en hektisk budsjettinnspurt for å bli raskt og greit informert om hovedsakene på transportsektoren i fylket. De var innstilt på å motta vel tilrettelagt informasjon, og stille spørsmål til de lokale representantene, men ønsket ikke å gi utdypende kommentarer eller løfter om bevilgninger.

## HÅP OM PÅPLUSSING TIL RANNEKLEIV-TEMSE

Ved befaringen var et to saker som vakte spesiell oppmerksomhet. Den første var framdriften på E 18 Rannekleiv-Temse, der åpningen kan bli utsatt et år dersom det ikke gis en bevilgning på 20 mill. kr. ut over det opprinnelige budsjettforslaget for 1999.

Her ble det påvist at den samfunnsmessige gevinst ved å åpne i år 2000 i forhold til å vente enda et år, beløper seg til 40–50 mill. kr. Jeg håper vi greide å overbevise dem om at denne investeringen er fornuftig, og at våre lokale stortingspolitikere forfølger saken i Stortinget.

## FIRE FELTS E 18 VEG FOR FRAMTIDA

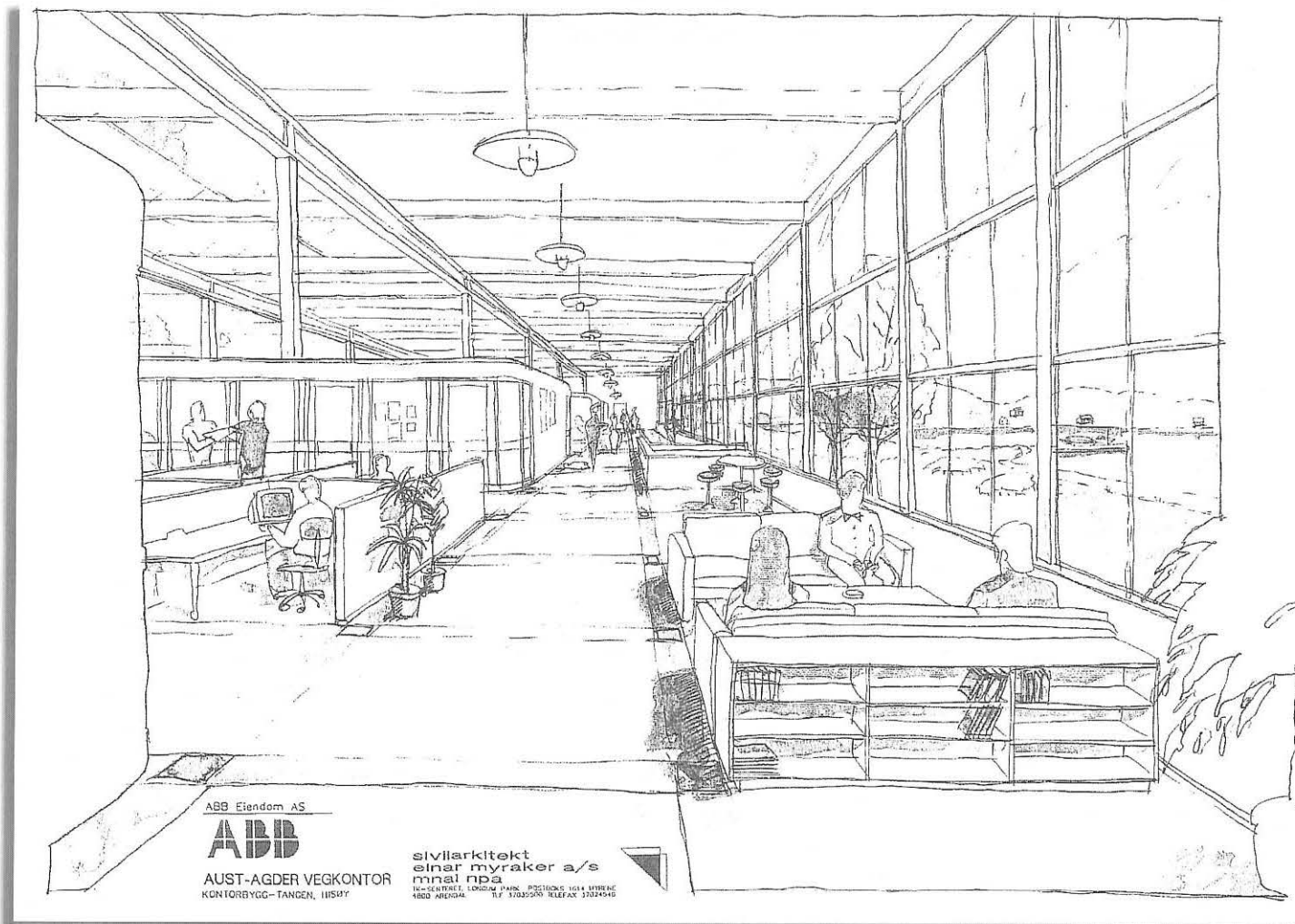
Den andre saken som vakte berettiget oppsikt, var at vegsjefen gikk inn for at videre utbygging av E 18 i fylket skal følge den foreslåtte nye vegnormalen for stamveger, såkalt smal motorveg med fire felt, som nå er på høring.

– Ut fra de foreslåtte kriteriene for smal motorveg vil hele E 18 gjennom fylket kunne bygges etter den nye standarden. Tidligere hadde vi ikke drømt om at dette kunne være mulig. Det har vært vanskelig nok å få penger til en tofelts motorveg. Nå ser vi muligheten til at vi kan få en 20 m bred fire felts motorveg gjennom fylket.

– Det er åpenbart at når vi bygger en tofelts motorveg, selv med mange forbikjøringsfelt, så bygger vi en veg for gårdsdagens behov. En fire felts veg vil være en veg for framtida.







## Flere nye tilbud for nytt vegkontor

Etter en ny tilbudsrunde for nytt vegkontor, er det kommet inn flere interessante tilbud både i eksisterende bygg og i nybygg, med lokalisering som varierer fra midt i Arendal sentrum, til sentrale tomter i varierende nærhet til byen.

Tilbudene som nå gjelder er følgende:

- Skydebanen 14, ombygging og tilbygg -
- Longum Park, nybygg - tilbud fra Sparebanken Sør
- Plankemyra - nybygg - tilbud fra Kruse Smith as
- Stoa - på vegvesenets tomt ved trafikkstasjonen - tilbud fra Kruse Smith as
- Stoa - sør-øst for trafikkstasjonen - tilbud fra Kruse Smith as
- Sanden, Arendal sentrum - nybygg - tilbud fra Johnny Sørboe
- Stømsbusletta/Gåsåsen - nybygg - tilbud fra Odd Aarak
- Harebakken - eksisterende bygg - tilbud fra Storebrand
- Tangen, Hisøy - del av eksisterende Ericsson-bygg - tilbud fra ABB eiendom

De nye tilbudene innebærer at vi har fått flere reelle valg, sier adm. sjef Anne Sofie Samuelsen. Tilbudet fra Johnny Sørboe gjelder en del av hans

planlagte sentrumsbygg. Det forutsetter godkjenning fra Arendal kommune. Hittil foreligger ikke forslag til utforming av et eventuelt vegkontor i dette bygget.

Storebrand har tidligere tilbudt lokaler i sin eiendom på Harebakken. Det første forslaget oppfylte ikke vegkontorets krav til areal. Det nye tilbudet omfatter en større del av bygget, slik at det nå kan realitetsbehandles på linje med de andre tilbudene.

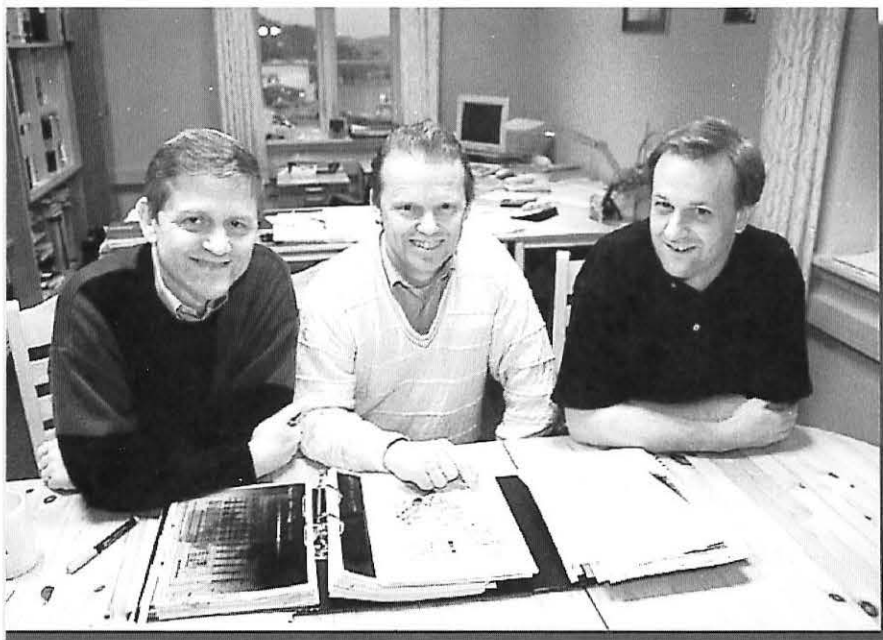
De to nye tilbudene fra Kruse Smith tar utgangspunkt i et bygg som tilsvarer det første tilbudet på Plankemyra, men med lokalisering enten på vegvesenets eiendom på Stoa, der MC-banen nå ligger, eller på en tomt som grenser til trafikkstasjonen mot sør-øst.

Tilbudet fra ABB eiendom omfatter en del av Ericsson-anleggene på Tangen. Her foreligger skisser fra arkitekt Einar Myraker. Vegkontoret er her tenkt som en gate med fasade og utsikt mot Hollen.

- Tilbyderne har vedståelsesfrist til 1. februar i år. Det er derfor viktig at vi så snart som mulig kommer fram til en avklaring når det gjelder lokalisering. Huskomiteen har nå utarbeidet en framdriftsplan. Vi har ikke lenger så god tid på oss, det er snart bare tida og vege, sier Samuelsen. I tillegg til beliggenhet vil det bli tatt hensyn til bygningsmessig- og teknisk utforming, muligheter for energiøkonomisering og driftsutgifter, og totale leiekostnader.

# Utfordringsdokument til Nasjonal transportplan levert

Arbeidet med Nasjonal transportplan er i full gang, med et omfattende forarbeid før saken kan presenteres som stortingsmelding i mars år 2000, om alt går som planlagt. Med leveringsfrist 15. desember er det i høst utarbeidet fylkesvise utfordringsdokument. Allerede 1. februar skal det sentrale utfordringsdokument foreligge, og innen 15. februar skal det lokale dokumentet være behandlet fylkespolitisk. Videre skal det foretas en utredning av de ulike transportkorridorene. Et felles plandokument for etatene skal sendes til fylkesvis høring 1. september neste år. Deretter skal stortingsmeldingen utarbeides i løpet av det neste halvåret.



Harald Heggland, Finn Ole Jørgensen og Henrik Duus, som har arbeidet med utfordringsdokumentet for Nasjonal transportplan.

Utfordringsdokumentet for fylket skal beskrive og analysere de problemer som vil oppstå på transportsektoren om det ikke foretas investeringer etter år 2002 og i det følgende tiår. Vi skal også forsøke å se enda lenger fram, i et 25-årsperspektiv. Dokumentet skal peke på hvilke utfordringer vi står foran på transportsektoren, og vise hva må gjøres for å unngå eller løse problemene, sier utbyggingssjef Finn Ole Jørgensen, leder for prosjektgruppa som har utarbeidet utfordringsdokumentet. Prosjektgruppa består ellers av representanter for Fylkesmannen, Aust-Agder fylkeskommune, Jernbaneverket, Kystverket og Luftfartsverket. Fra Statens vegvesen deltar også Harald Heggland og Henrik Duus.

Prosjektgruppa styres av en styringsgruppe med fylkesmann Hjalmar I. Sunde, fylkesrådmann Arild Eielsen, Torleiv Pundsnes fra Kystverket, Helge Tunheim fra Jernbaneverket, Per Bergan fra Luftfartsverket og med vegsjef Olav Ellevset som leder.

Sekretariatet er lagt til Statens vegvesen.

– Som eksempler på utfordringer vi har arbeidet med i prosjektgruppa, kan nevnes en bærekraftig utvikling, bedre framkommelighet, reduksjon av trafikkulykker og bedre kobling av "Agderbyen" (Kyststrekningen Mandal – Arendal) til Setesdal og Aust-Agders østregion, sier Finn Ole Jørgensen.

Videre utfordringer omfatter samordning av areal- og transportplanleggingen og styrking av kollektivtrafikken, for å ha nevnt noen eksempler.

Eksempler på aktuelle virkemidler kan være bedre standard på transportkorridorene til knutepunktet Kristiansand, etablering av regional kysthavn i Aust-Agder, bedring av adkomsten til Kjevik lufthavn, sammenkopling mellom Sorlandsbanen og Vestfoldbanen, godsterminal i Arendal, opprusting av banelegemet på jernbanen, innføring av krengetog og utbygging av E 18 til motorvegstandard. Aktuelle tiltak kan også være utbedring av det regionale hovedvegnettet med rv 9, rv 41 og rv 42 og det øvrige regionale vegnettet. Videre virkemidler kan være tilrettelegging av knutepunkt for overføring av person- og godstrafikk fra veg til bane og sjø, bygging av sammenhengende gang- og sykkelvegnett, støyskjermingstiltak og bygging av Sorlandsbanen om Brokelandsheia.

– Siden dette skal danne grunnlag for en nasjonal plan, må både utfordringer og virkemidler beskrives på et overordnet, generelt nivå. I det sentrale utfordringsdokumentet vil kanskje bare E 18 og de største jernbaneprosjektene, som sammenkobling med Vestfoldbanen bli nevnt ved navn.

Selv om fylkets utfordringsdokument skal holdes på et overordnet nivå, ligger det et grundig arbeid bak. Agderforskning har bidradd med en beskrivelse av dagens situasjon, befolkningsutvikling og historikk, mens Asplan Viak har stått for presentasjon, trykking og noe skrivning.

For Statens vegvesen er det en utfordring å ha fått lederansvaret for arbeidet med landets første plan for alle transporttjenester sett under ett.

– Det betyr at vi skriver det meste av innholdet og supplerer med innspill fra møtene med de andre etatene. Stort sett har det vært enighet. Det ligger ikke an til store konfrontasjoner i vårt fylke. Vegtrafikk er nærmest enerådende på intern kommunikasjon i fylket. Konkurranseflatene mellom etatene ligger på langdistansene, eksempelvis til og fra Oslo.

Når det gjelder luftfart og sjøfart, ligger det ikke an til store investeringer i den aktuelle perioden. I forhold til trafikken innenfor fylket, er trafikken ut av fylket forholdsvis marginal, fordelt med daglig ca. 300 reisende på jernbane, og et tilsvarende antall med fly og buss.

– Utvikling av jernbaneforbindelsen til Oslo vil kreve store investeringer med en eventuell sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sorlandsbanen, som igjen avhenger av dobbelspor i store deler av



Vestfold, og av Eidangertunnelen. Før det kan bli aktuelt med en sammenkobling, må det investeres flere milliarder i de nevnte tiltak. Sammenkoplingen vil koste ca. 4 milliarder. Dette ligger ikke inne i planperioden.

- Da står vi igjen med utbygging av E 18?

- E 18 har topp prioritet i alle instanser. Skal vi fortsette utbyggingen i samsvar med den bevilgningstakten vi har i dag til drift, vedlikehold og investeringer, blir det ikke stort mer enn penger til et par gang- og sykkelveger i året og et E 18-anlegg som "putrer og går". I utgangspunktet bevilges det altfor lite penger til vegutbygging. Dersom sjøfart, luftfart og jernbane skal ta midler fra vegsektoren, blir det lite igjen til veg. I en situasjon der vegtransport i realiteten er alfa og omega for fylket, ser jeg det som en umulighet.

- Det snakkes om bompengefinansiering og lokale bidrag?

- Konklusjonen er at vi får en svært liten handlefrihet med de økonomiske rammer vi forespeiles. Utfordringen er å presentere en overbevisende dokumentasjon for at Aust-Agder bør få større sentrale bevilgninger. Vi tror imidlertid ikke det vil være nok til å få til en fornuftig utbygging. Vi må tenke på andre finansieringsformer som bompenger i en eller annen form. Vi har et fylkestingsvedtak på at vi skal ha en bom på E 18 i Lillesand-Grimstad-distriktet.

Her kan det imidlertid bli aktuelt med andre former for innkreving ved hjelp av ny teknologi som vi kan vente om et par år. Med et betalingssystem basert på en elektronisk brikke i frontvinduet, vil det bli mulig å innkreve bomavgift f. eks. med kvartalsvis avregning for mange forskjellige bompengeselskaper.

- Vi må imidlertid ha i tankene at det vil være en tålegrense for hvor mye vegskatt som kan legges på befolkningen. Her vil vi sannsynligvis møte en smertegrense. Folk vil ha vege, men de vil ikke legge tusenlapper på bordet. Skulle befolkningen betale for hele utbyggingen av E 18, måtte hver av fylkets innbyggere betale 20.000 kr. Det kan vi selvsagt ikke regne med.

- Et grovt regnestykke viser at vegtrafikken årlig betaler inn 25 milliarder kroner til staten i form av vegavgift, bilavgift og drivstoffavgift. Da holdes moms på biler og drivstoff utenom. Bare 40 prosent, ca 10 milliarder, føres tilbake til vegsektoren til drift, vedlikehold og utbygging.

Dette må vi ta i betraktning når vi planlegger bompengefinansiering av utbyggingsprosjekter. En bom på E 18 vil gi begrensede midler og kan ikke forventes å dekke mer enn en del av motorvegutbyggingen. Det er urealistisk å tenke seg at en slik bom vil gi ekstra midler som kan brukes til utvikling av jernbane og annen kollektivtrafikk. Da må vi inn med et større antall bomber.

Når Nasjonal transportplan er ferdig behandlet i Stortinget i år 2000, vil det være klart hvilke bevilgningsrammer Aust-Agder vil få på de forskjellige transportsektorer i kommende tiårsperiode. På grunnlag av dette vil det så bli utarbeidet handlingsprogram på prosjektnivå. Først da vet vi hvor hvilke beløp vi kan vente til vegutbygging i fylket.

## Godt håp om fortsatt laboratorievirksomhet

- Vi regner nå med at det vil være mulig å opprettholde analysevirksomheten, og dermed vår fagkompetanse, på det nåværende nivå ved laboratoriet på Skarpnes, sier seksjonsleder for laboratorieseksjonen, Karl Sigurd Fredriksen.

I regionen er det bestemt at det regionale laboratoriet skal ligge i Telemark, og har det faglige og styringsmessige ansvaret for laboratorietjenestene i regionen. Men det er også akseptert at personalansvaret for de ansatte i laboratorietjenesten skal ligge ved det enkelte vegkontor. I regionen er det også akseptert for at fagkompetanse og effektivitet i analysearbeidet ikke skal reduseres.

- Ved laboratoriet på Skarpnes er det åpenbart at enhver reduksjon av virksomheten vil gå ut over både fagkompetanse og effektivitet. Vi er allerede nede på et minimum når det gjelder bemanning for å opprettholde den kompetansen vi må ha for å drive en fornuftig virksomhet. Dersom vi skal være i stand til å opprettholde vår fagkompetanse, er vi også avhengig av å beholde de arbeidsoppgavene vi har hatt hittil, sier Fredriksen.

- På bakgrunn av dette har vi god tro på at vi kan fortsette laboratorievirksomheten på Skarpnes. En forutsetning er imidlertid at vi kan holde et kostnadsnivå på nivå med det regionale laboratoriet. Vi mener vårt laboratorium driver svært kostnadseffektivt, men har ennå ikke fått oppgitt priser fra regionlaboratoriet.

Nødvendig investering i moderne analyseutstyr for asfaltanalyse kan imidlertid bli en avgjørende faktor for Skarpnes-laboratoriets framtid. Nøkkelpersonen i dette arbeidet har utviklet allergi mot det løsemiddelbaserte utstyret som har vært i bruk til nå. For å drive virksomheten videre, må det investeres 160.000 kr i nytt, moderne analyseutstyr. Slikt utstyr er nå standard på vegvesenets laboratorier, og ligger inne på budsjettet for neste år, men er ennå ikke endelig vedtatt, sier Fredriksen.

### Tynt asfaltdekke forsøkt på Herefoss og i Risør

Laboratorieseksjonen har i en tid arbeidet får å få gjennomført et forsøk med tynnere asfaltlag på et steinunderlag av bedre kvalitet enn det som har vært vanlig standard for vegbygging i senere år. Et slikt forsøk er planlagt på E 18 Rannekleiv-Temse, men ennå ikke gjennomført.

De nye prinsippene for asfaltdekke er imidlertid forsøkt på to vegstrekninger i år: Kranvegen i Risør og den nye vegen utenom Herefoss sentrum, forteller leder for laboratorieseksjonen, Karl Sigurd Fredriksen.

- På Herefoss har vi hatt anledning til nøye oppfølging av asfaltleggingen. Her er det lagt 40 mm asfaltdekke, mot 90 mm som har vært standard til nå. Dermed er utgiftene til asfalt halvert. Forutsetningen er at dette ikke skal gå ut over kvaliteten på vegdekke og at det ikke skal medføre høyere utgifter til vedlikehold og reparasjon av skader. Det vil nå vise seg i praktisk bruk om dette holder stikk, og åpne for store besparelser ved legging av asfaltdekke på vegene i fylket.

# NATTSKIFT- ARBEIDER...



Av Inger Sigridnes

**Det er natt til fredag 25. september. Klokken er rundt midnatt, og som vanlig går jeg på badet, pusser tennene og slukker alle lys etter meg. I stedet for å legge meg i en varm vannseng, så låser jeg huset og setter meg i bilen.**

**Til tross for at lønningen min ikke alltid strekker helt til, så har jeg ikke tenkt meg ut på nattlig tyveritokt.**

**Godt utrustet med røyk, fotoapparat og notisblokk er jeg på vei ut i natten.**

## Verdifull last

På Haslestad kontrollstasjon har Roald Dypvik og Ola Senum fra Arendal trafikkstasjon og Jan Helgeland og Bjørn Grongstad fra UP's miljøpoliti allerede vært i sving i flere timer med å kontrollere tungtransporten.

Jeg har avtalt med dem at jeg skal komme opp rundt midnatt, og ta pulsen på stemningen i natten.

Når jeg kommer opp på stasjonen til dem, oppdager jeg at Ola ikke er der. Roald forteller at en tungtransportsjåfør tipset dem om en personbil med henger – helt uten lys. Han hadde selv hatt problemer med å se hengeren i mørket. Ola har lagt seg på hjul for å stanse den.

De viste seg å være to biler i følge. Begge med hengere de ikke burde kjørt med. Den ene har Ola

avskiltet på stedet. Den andre er han på vei inn med. Hengeren skal nærmere undersøkes på Haslestad.

Sammen med Ola kommer det en slukøret mann inn på stasjonen. Overlast på hengeren. Ikke lys. Mannen vil være anonym, men innrømmer at situasjonen er vanskelig. Jeg må være i Tønsberg med dette flyttelasset i morgen, sier han.

– Hva har du på hengeren, spør jeg.

– Flyttelass for firmaet mitt, sier han.

Han får kjøreforbud. Hengeren må stå igjen.

Mannen er fortvilet.

– Faen.

– ?

– Ja, jeg tør ikke la hengeren stå her, sier mannen

– ???????

– På hengeren har jeg verdier for.....nei jeg tør ikke si det, avslutter han.

## Biltilsynet er død – lenge leve biltilsynet

På Haslestad kontrollstasjon er det mannfolka som regjerer. Praten går. Om bl.a. biltilsynet. Men dere jobber da ikke i biltilsynet lenger, prøver jeg meg.

– Nå må **du** slappe av, sier Roald.

Han liker ikke at de mistet betegnelsen biltilsynet. Det var så mye enklere å presentere seg fra biltilsynet, forklarer han. "Publikum forstod hvem vi var".

– Når jeg nå stanser trafikkanter langs veien,



presenterer meg og sier jeg kommer fra Statens vegvesen, så ser de rart på meg, sier Roald. Flere betviler vår hjemmel til f. eks. å utstede gebyr, sier Roald.

– Og dessuten har vi vært for lite flinke til å informere om navneskiftet, sier Roald og ser på meg med et skrått blikk.

– Ja, jeg undres stadig over at avisen refererer til biltilsynet når noen av dere er blitt intervjuet, repliserer jeg.

I mellomtiden er Mangfred Nygård (kollega av oss i produksjonsavdelingen) og en kamerat kommet opp til stasjonen. De er ute og "myser" i natten og vil hilse på.

– Nei, nå skal jeg si hva vi skal gjøre med uniformene i vegvesenet, sier Mangfred og er straks på offensiven.

– Alle bør gå i gul uniform. Kontrollører, gartnere og vegarbeidere, fortsetter han. "Tenk hvilken forebyggende effekt det ville ha. Når trafikkanten ser en "gul mann" i vegkanten, vet han ikke om det er en gartner eller en kontrollør". Mangfred ser utfordrende på meg og Roald.

Nå er Roald helt på bristepunktet. Han vil gå i blå uniform og han ville helst beholdt betegnelsen biltilsynet.

Ja, og med så mange stjerner som mulig, mobber jeg.

– Klart det, det må du også forstå, jente. Nå er Roald lei. Mobilten ringer, det er en damestemme i andre enden. Roald forsvinner inn på et siderom. Blid som ei sol. Når Roald kommer inn igjen, så kan jeg ikke dy meg.

Nå, Roald, jeg håper det var en dame som **forstår**. Jeg og Roald har alltid skøyet. Vi liker å mobbe hverandre litt.

### Kontrollen går sin gang

Vogntog, semitrailere og lastebiler eller hva de nå heter alle sammen ruller inn. Det er skiltet for østgående trafikk om at det er kontroll. Alle biler på mer enn 3,5 tonn er da forpliktet til å kjøre inn til vektkontroll.

– Kjører alle inn da, spør jeg.

Ja, det går stort sett fint, forteller de. Alle bilene må på vekta. De fleste får grønt lys og kjører videre. Noen blir målt. 19,5 meter er lengst tillatte lengde for et vogntog. Det er riktignok andre regler for semitrailere, blir jeg forklart.

Noen får gebyr for overvekt. Dersom saken er graverende, blir den anmeldt til politiet. Utover natten stülner det. Trafikken avtar.

### Et historisk sus

Mens Jan Helgeland sitter og blar i gamle protokoller, forteller han at han startet sin yrkeskarriere som sjåfør. I natt har han for øvrig sin siste vakt i UP's miljøpoliti. I morgen er det tilbake til ordinær polititjeneste ved Kristiansand politikammer.

Plutselig braser han ut i latter og sender protokollen over til Roald.

– Ja, se her du, sier Roald og flirer.

I protokollen står det at de den 20.2. 1973 stanset den samme Jan Helgeland, og bötela han med 200 kroner for overlast på Biltilsynet på His. Helgeland blir litt nostalgisk i blikket. Han husker

godt den gamle lastebilen han kjørte for sin far.

– Ja, det var tider det.

Men dette må du selvsagt ikke skrive om, får Sorlandsportens utsendte beskjed om. Det er både Helgeland og Roald Dypvik skjont enige om.

### Få kvinner

Det er få kvinner ved Arendal trafikkstasjon som deltar i tekniske kontroller, jeg spør Helgeland om det er flere kvinner i UP's miljøpoliti.

–Jaaaa, men.....

– Er de ikke no' greie å arbeide sammen med?

– Joooda, men så blir de gravide.....

???

– Ja, og så har de gjerne funnet en mann som også arbeider i politiet, og som på toppen av det hele også skal ha pappa-permisjon. Det blir jo bare styr.....

Helgeland sniper leppene sammen og rister på hodet.

Nå ler vi godt alle sammen. Det er ikke enkelt, nei.....

### Trafikken avtar

Kl. er 0206 og Ola har nå beveget seg ut på E 18, hvor han vinker inn alt som kommer kjørende. Både østgående og vestgående trafikk. Personbiler også. Ola forklarer at de primært skal kontrollere tungtransporten, men når det er så stille så vinker de inn det som kommer. Han ser bl.a. på dekk, lys osv.

Bjørn Grongstad kommer også opp til E 18. Han tenker også på promille, førerkort og vognkort. En liten lastebil har blitt vinket inn, føreren er mørkhudet, og snakker dårlig norsk. Jeg skjønner umiddelbart at Grongstad kjenner til mannen.

– Nå, har du fått satt skive i bilen, da, spør Grongstad.

Føreren vrir seg.

– Neeei, jai haj ikke det.

Men nå har jeg snakket til deg flere ganger, du er pliktig til å ha skive i denne bilen, vet du.

– Jaaaa. Jai vet. Føreren ser usikker på Grongstad.

Grongstad gir han beskjed om å kjøre ned til stasjonen.

Trolig vil han bli anmeldt. Jeg ser på Ola.

Har vi vært flinke nok med informasjon ovenfor denne gruppen, tro? Dersom en snakker dårlig norsk, så er det sikkert ikke lettere å lese norsk.

Våre brosjyrer og informasjon er jo naturlig nok på norsk. Grongstad forklarer at denne karen i alle fall er klar over reglene.

Grongstad har selv forklart han dem flere ganger. Det er både surt og kaldt ute. Det er lite trafikk, og timene blir lange. Men gutta holder ut. Det skal stå her til kl. 0600.

Jeg er glad jeg ikke skal stå her til morgenen.

Jeg er glad jeg ikke er en innvandrer som sliter med norsk språk og lowerk.

Jeg er forresten også glad for at jeg ikke er gravid med en kollega og skal be om fødselspermisjon.

Jeg er i hele tatt glad for at jeg nå kan reise hjem og legge meg i en varm vannseng.





**"Ein framifrå fin veg..."**



**V**  
De  
ne  
as  
H  
kv  
m  
fl



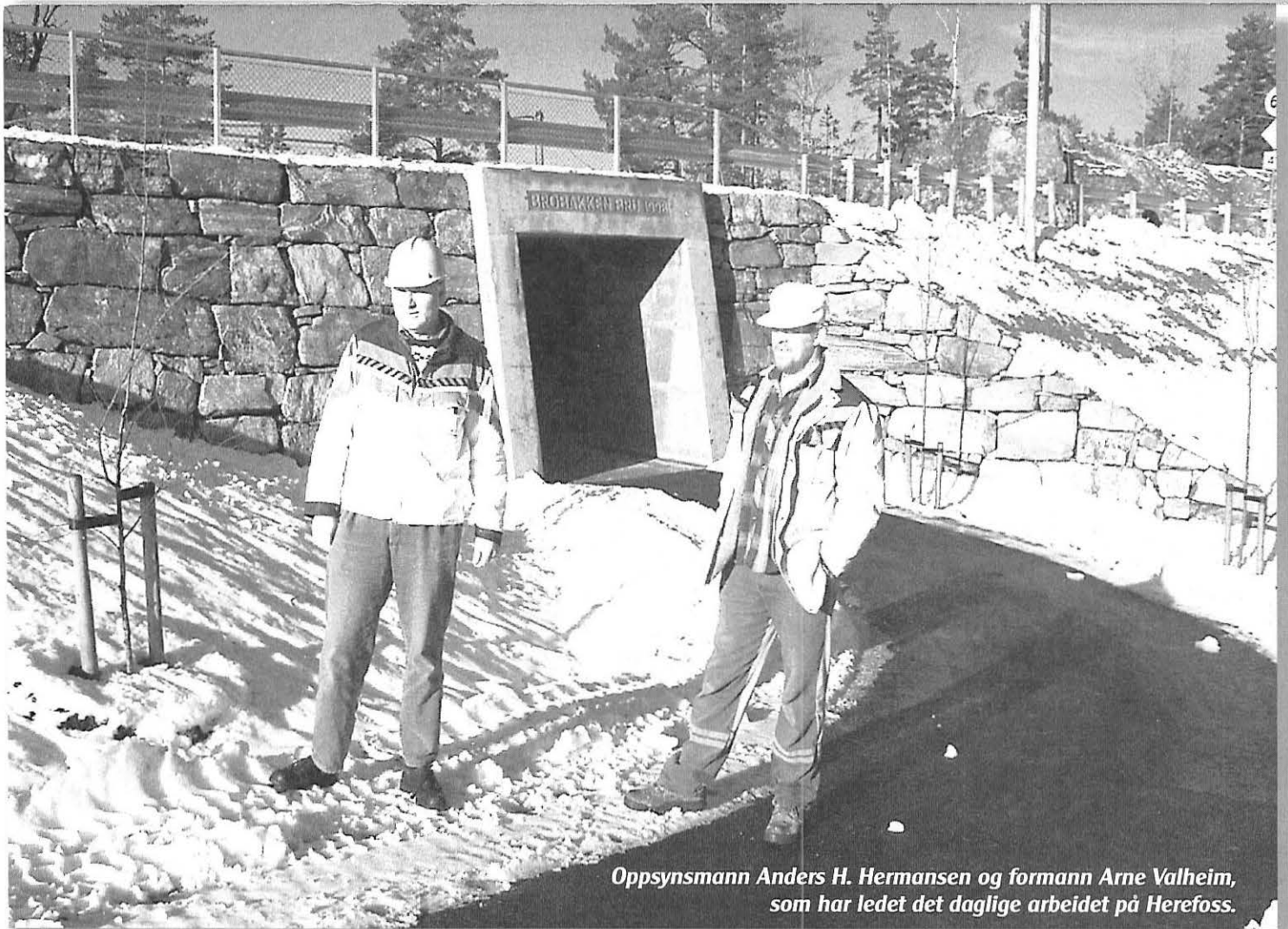


## **vegåpning på Herefoss ble folkefest**

**n nye parsellen av rv 41 forbi Herefoss ble høytidelig åpnet 11. november av ordfører i tidligere Herefoss kommune, Andreas Holm, godt assistert av to veg-veteraner, Torgeir Ulldal og Arnfinn Heia. Herefossingene gikk mann av huse for å bivåne åpningen, som var lagt til heldstid slik at alle skulle få anledning til å delta. Birkeland sikkorps sørget for hornmusikk og bidro til at begivenheten ble like stort som en E 18-åpning i hundremillionersklassen.**

**(Forts. neste side)**





*Oppsynsmann Anders H. Hermansen og formann Arne Valheim, som har ledet det daglige arbeidet på Herefoss.*

Bygdefolk gikk mann av huse på vegåpning:

## ***Ny veg har gjort Herefoss vakrere***

Den nye parsellen av rv 41 forbi Herefoss ble høytidelig åpnet 11. november av ordfører i tidligere Herefoss kommune, Andreas Holm, godt assistert av to veg-veteraner, Torgeir Uildal og Arnfinn Heia. Herefossingene gikk mann av huse for å bivåne åpningen, som var lagt til kveldstid slik at alle skulle få anledning til å delta. Birkeland musikkorps sørget for hornmusikk og bidro til at begivenheten ble like flott som en E 18-åpning i hundremillionersklassen.

Etter åpningen inviterte Birkenes kommune og vegvesenet til bygdefest i grendehuset, som ble fylt til siste plass av 170 gjester, både unge og gamle, med lokalbefolkningen som vertskap.

– Dette har vært en spennende periode i vår bygd, sa Kristen Rosåsen, på vegne av bygdefolket.

– For snaut et år siden begynte vegvesenet på den nye vegen. Litt senere begynte kommunen på det nye vann- og kloakkanlegget. Vi hadde full tillit til at vi skulle få en bra veg. Men det vi kan se i dag, er helt fantastisk. For å ta vegvesenet først, så kan jeg ikke sa annet enn at det har vært et rent mønsterbruk. Kommunen har på sin side sørget for at vi nå får rent vann i kranene, renseanlegget blir ferdig noe senere.

– Det sies at Herefoss er blitt forandret. Det må vi se som positivt. Bygda er blitt mye penere. Aldri tidligere er det lagt ned så mye penger i vår bygd. I tillegg kan vi invitere til festbord på stasens – og kommunens regning.

Etter at alle hadde forsynt seg fra et rikholdig koldtbord, gikk ordet til seksjonsleder for andre riks- og fylkesveger, Reimund Nielsen, som gjorde rede for bakgrunnen for prosjektet. Det var den gamle vegmannen på Herefoss, Tellef Rislå,



som viste i terrenget hvor vegen skulle gå.

## HEIAGJENG

– Men Ting Tar Tid, prosjektet måtte vente på penger, selv om standarden på den gamle vegen var svært dårlig. Da vi endelig kom i gang med byggingen, ble vi møtt med stor varme fra herefossingene, dette var en veg de virkelig ønsket seg. Arbeidet ble fulgt av en heiagjeng, noe som er godt for alt lagarbeid. Da det var klart for vann- og vegfest, på kveldstid, regnet vi ikke med at så mange av våre folk ville møte fram. Det viste seg at over 20 mann kom på festen. Det viser at her var det gildt å jobbe.

Etter min oppfatning har vi her gjort et flott arbeid og bygd en pen bit veg som kan hjelpe til å gi bygda et løft framover.

John Baasland fra byggherreseksjonen fulgte opp med anleggets klare fakta: 2130 m veg, 880 m gang- og sykkelveg, to kulverter for gang- og sykkelvegen, en vannkulvert. Total kostnad 12,3 mill. kr. eller en enhetspris på kr. 5800 pr.m.

Deretter fulgte gratulasjoner og blomsterhilsen fra ordføreren i Birkenes, Harald Vestøl.

Tidligere ordfører i Herefoss kommune, Andreas Holm, kåserte om vegforbindelsen i Herefoss gjennom det siste hundreåret. Den første kjørevegen ble bygd over Øynaheia og var ferdig i 1881, til en kostnad av 52.000 kr. Senere kom det veg fra Rore til søre Herefoss og videre langs Herefossfjorden til Herefoss i 1926 og til Gauslå og Hynnekleiv i 1936.

## "FRAMIFRÅ FIN"

– Den nye vegen er gjort på ein framifrå fin måte, det er vanskelig å finne en veg som er bygd finere, sa gamleordføreren.

Også lensmannen i Birkenes, Ole Gustav Henriksen, fikk ordet, og understreket den nye vegens betydning for trafikksikkerheten, ikke minst for barna. Men han benyttet også anledningen til å advare mot å la seg friste av den gode vegen til å sette opp farten. Husk at det er forskjell på 80 og 60, formante lensmannen, og så ikke bort fra at det kunne bli aktuelt med fartskontroller på den nye vegen.

Bygdekvalden fortsatte med et lysbildeprogram av Torgeir Ulldal. Gjennom sine år i vegvesenet hadde han brukt kameraet flittig, og kunne vise fine bilder av vegarbeid og vegfolk i arbeid både sommer og vinter. Helt til slutt kom et teaterinnslag fra den tid da den første kjørevegen til Herefoss ble bygd.

Arbeidet med den nye vegen pågikk helt fram til åpningen. Den siste finpussen med asfaltering, påfylling av jord, planting av trær m.m. var såvidt ferdig da den første snøen kom. Den fine finishen på hele anlegget vil dermed først komme til sin rett når snøen går til våren. Området ved Herefoss butikksenter er spesielt tilrettelagt, med ordnede parkeringsplasser og beplantning.

*Denne prologen ble lest opp av Jan Kvernmo på bygdefesten på Herefoss:*

## Alle er på veg

*Hipp, hipp hurra for Herefoss  
som har fått vann og veg  
Det fosser friskt fra kran og dusj  
og gata er blitt brei*

*Det smalt, de grov og åt seg fram  
i urer, fjell og myr  
Nei, har du sett sa folk til folk  
Nå er de helt på styr*

*Og hvordan skal det bli til slutt  
På leirsuppa dei så  
For rundt omkring i bygda vår  
lå steinen stygg og grå*

*Nei se, sa folk, se Statens menn,  
de kler jo fjell med jord!  
Nei se, sa folk, se hva de gjør,  
de legger vann i fjord.*

*Det er blitt grønt i høstens tid,  
på fyllingene stor  
For de har alle fått en dasj  
av fruktbar moder jord.*

*Nå er det slutt på å bli brun  
badekar med Lundtveitvann  
Nå må vi dra på sydentur  
og slikke sol på strand.*

*For intet er så klart som vann  
fra brønnene på Nes  
Og ingenting er nå så rent  
som en herefossings fjes.*

*De gjør så god en jobb, ble sagt  
Se Minste blir en pryd  
Vegens menn, kommunens folk  
de fortjener jammen skryt*

*Vi er så glad i bygda vår  
for alt i pluss som skjer  
Det gode liv i Herefoss  
er framtiden vi ser.*

*Et motto er: Vi vil bli fler  
Det kan skje i en fei  
Nå jubles det i vilden sky  
– Tenk alle er på veg!*

Jan Kvernmo

# Norsk delegasjon på GPS-konferanse i Nashville

Statens vegvesen har i flere år utnyttet GPS-systemet til rene landmålingsoppgaver. I en tid har det også pågått prosjektarbeid med sikte på å utnytte det satellittbaserte verdensomspennende posisjoneringssystemet for bruk i vegvesenets kjøretøyer. Dette systemet kan gi en rask og sikker stedsbestemmelse som kan utnyttes til mange formål. Lars Espeland i trafikkavdelingens vegseksjon driver dette prosjektet i samarbeid med Asbjørn Eilefsen i Vegdirektoratet.

Landets ledende ekspertise innenfor bruk av GPS-systemer i vegvesenet deltok i høst på ION GPS-98, det 11. internasjonale møtet i regi av Institute of Navigations satellitt-divisjon i Nashville i USA. I tillegg til de to som allerede er nevnt, reiste også Harald Wethall fra Vegdirektoratet og Trond Hovland fra Hordaland vegkontor.

– Formålet med studieturen var å få oppdaterte kunnskaper om bruk av GPS-systemet i andre land. møte folk som arbeider med tilsvarende spørsmål ute i verden, og gjøre oss kjent med det siste på markedet når det gjelder utstyr, sier Espeland.

Arrangementet var lagt opp med møter som tok opp en rekke tekniske emner. For å få med seg mest mulig nyttig informasjon, måtte de fire nordmennene velge ut hver sine møter. Også ved de omfattende demonstrasjonene av utstyr måtte gruppa dele seg for å få med seg mest mulig. Espeland har nå en svær bærepose full av informasjonsmaterieil som med tid og stunder skal fordøyes.

– Vi fikk en god del ideer og fikk se det siste av utstyr. Det viste seg imidlertid at de fleste land har valgt løsninger som ligger opp til det vi driver forsøk med her hjemme. Ennå må vi sette sammen enkeltkomponenter fra forskjellige leverandører. Vi ser etter hvert for oss enheter der de forskjellige delene leveres i en hendigere "pakke" med ferdig utviklet programvare som er enkel å bruke.

Det er for tide en rivende utvikling i Europa når det gjelder bruk av GPS-baserte systemer i personbiler i form av elektroniske bilkart o.l. Disse kan ha en nøyaktighet på ned til en meter, som er godt nok til mange formål.

Til nå har vegvesenets system for stedsbestemmelse langs vegnettet tatt utgangspunkt i et fast punkt med måling i meterverdier ut fra dette. Dette gir dagens kilometreringssystem.

– I framtida tenker vi oss dette supplert, og senere kanskje avløst av et koordinatsystem basert på GPS-systemet. Dette kan gi en mer nøyaktig registrering av vegnettet og det kan bli lettere å finne igjen data.

– Aktuell bruk kan f.eks. være ved vintervedlikehold: Det vil være enkelt å finne fram til en tilfrossen grøft og stikkrenne. GPS i bil kan benyttes av brann- og utrykningskjøretøyer, og av brøyte- og strøbiler ute på veien, f.eks. i høyfjellet.

– Mener du at brøytebilen kan kjøre på "instrumenter", som flyene, om sikten blir dårlig i snøfokk?

– Nei, det er nok for drøyt, smiler Espeland, men det vil være mulig å vite nøyaktig hvor de befinner seg, og dirigere dem til steder der det er behov. Det vil også være av betydning for sikkerheten, vet at vi kan vite nøyaktig hvor en bil befinner seg når det er behov for hjelp etter et uhell. Det er nesten ingen grenser for hvor vi kan ha nytte av GPS-posisjonering.

– Dessverre er det ennå en del svakheter med bruk av GPS. I et land som Norge, med høye fjell og tunneler kan det være umulig å ta inn satellittsignalene. Vi prøver ut en del hjelpesystemer som kan eliminere noen av problemer. Siden GPS er et amerikansk militærsystem er det også lagt inn en viss forvrenging som vi kan korrigere på forskjellige måter.

Aust-Agder har vært tidlig ute til å ta i bruk GPS. All landmåling utnytter dette systemet. Ved anlegg brukes GPS både i planlegging og i byggefasen.

I prinsippet kan det samme utstyret som brukes til landmåling også brukes i bil. Men bruk i bil byr på en del ekstra problemer. Aktuell GPS-utstyr varierer fra håndholdte apparater til 2–3000 kr, til det mest avanserte til en pris av 3–400.000. Det billigste utstyret har en nøyaktighet ned til 5–6 m, det dyreste ned til noen cm. I bil under fart kan det med det beste utstyret og under gunstige forhold oppnås en nøyaktighet på under halvmeteren.





## Fine feriedager i "den ville vesten"

– Turen til USA var en fin inspirasjon. Det er trivelig å jobbe i en etat som tillater slike studiereiser, sier Espeland.

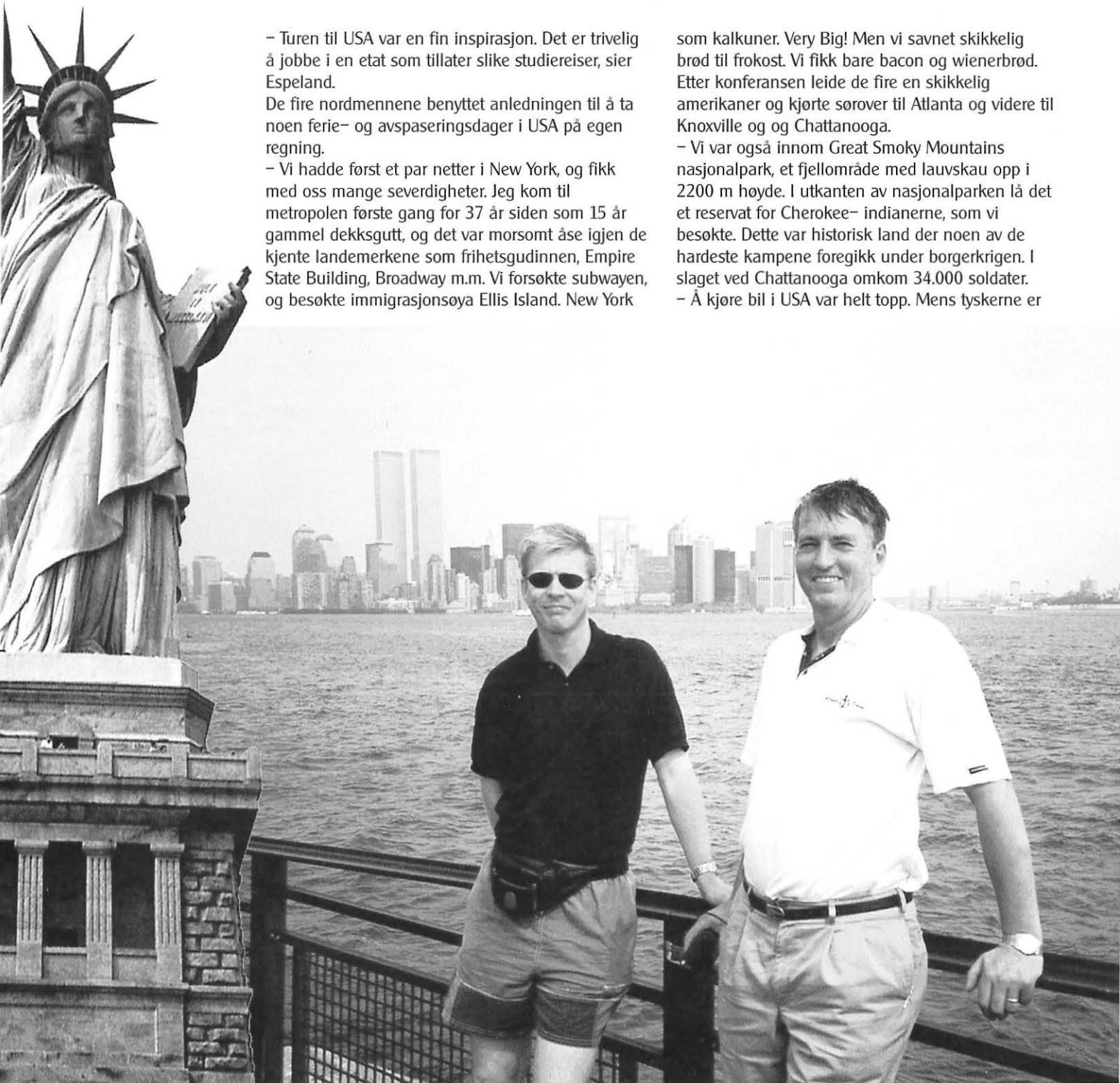
De fire nordmennene benyttet anledningen til å ta noen ferie- og avspaseringsdager i USA på egen regning.

– Vi hadde først et par netter i New York, og fikk med oss mange severdigheter. Jeg kom til metropolen første gang for 37 år siden som 15 år gammel dekksgutt, og det var morsomt å se igjen de kjente landemerkene som frihetsgudinnen, Empire State Building, Broadway m.m. Vi forsøkte subwayen, og besøkte immigrasjonsoya Ellis Island. New York

som kalkuner. Very Big! Men vi savnet skikkelig brød til frokost. Vi fikk bare bacon og wienerbrød. Etter konferansen leide de fire en skikkelig amerikaner og kjørte sørover til Atlanta og videre til Knoxville og og Chattanooga.

– Vi var også innom Great Smoky Mountains nasjonalpark, et fjellområde med lauvskau opp i 2200 m høyde. I utkanten av nasjonalparken lå det et reservat for Cherokee- indianerne, som vi besøkte. Dette var historisk land der noen av de hardeste kampene foregikk under borgerkrigen. I slaget ved Chattanooga omkom 34.000 soldater.

– Å kjøre bil i USA var helt topp. Mens tyskerne er



var en trivelig by med hyggelige mennesker.

– Videre til Nashville i Tennessee reiste vi med fly. Her var vi midt i det ville vesten med contrymusikk på hvert gatehjørne.

Bebyggelsen var en blanding av gamle bygninger som fra en cowboyfilm med en bakgrunn av skyskrapere.

Den norske delegasjonen var ute på byen og

hørte på kjente artister. Det amerikanske kjøkkenet imponerte med digre porsjoner.

Kyllingene var store

opptatt av forurensning fra biler, snakker amerikanerne bare om forurensning fra andre kilder. Vegstandarden er god med store "interstate"-veger. Normalt er det to felt i hver retning, men inn til byene kan det være langt mer. Mer lokale vegar har omtrent samme standard som vår E 18. Bilistene tar hensyn og det er lite råkjøring. Vegtrafikken kontrolleres av en stor politistyrke. Kjøkjøring opplevde vi lite av, vegnettet er dimensjonert for biltrafikken.

# AKAN – arbeidslivets tilbud til ansatte med rusproblemer

For tida er det ingen aktive AKAN-avtaler mellom ansatte og arbeidsgiver i Statens vegvesen Aust-Agder. Det har heller ikke tidligere vært mange som har tatt kontakt med AKAN i forbindelse med et rusproblem. Dette kan ha forskjellige årsaker, fra at det er få rusproblemer på arbeidsplassen, eller at rusproblemer holdes skjult, til at AKAN-tilbudet er ukjent blant de ansatte, forteller Trine Conradi, leder av AKAN-utvalget, som er et underutvalg av AMU-utvalget.

AKAN-utvalget består, foruten lederen, av Kåre Aasen fra bedriftshelsetjenesten, to hovedkontakter for AKAN-ordningen: hovedverneombud og representant for de ansatte i utedriften, Olav Fidje og Bente Kjenndalen, representant for de ansatte ved vegkontoret og på Arendal trafikkstasjon, og verneleder Knut Hagelia.

Informasjon er hovedoppgaven for AKAN-utvalget i tida som kommer, understreker lederen, som 20. oktober innledet dette arbeidet med en temadag om rusmidler i arbeidslivet for alle ledere, fra vegsjefen til oppsynsmenn, representanter for tjenestemannsorganisasjonene, og medlemmer av AMU og AKAN-utvalget.

## FROKOST-TEATER

Temadagen startet med en solid hovedrett allerede til frokost: Marjateatrets forestilling "Hvem narrer hvem" av Knut Nordby, med skuespillerne Liselotte Holmene og Torhild Strand imponerende opplagt i første økt.

– Når et rusmisbruk først er synlig på arbeidsplassen, har det allerede pågått i lang tid. Resultatet er sykefravær, irritasjon og konflikter. Det er ressurskrevende, både menneskelig og økonomisk. Det handler ikke om åsladre, det handler om å bry seg. Kanskje noen bryr seg med meg hvis jeg kommer i en lignende situasjon. Jeg håper "Hvem narrer hvem" vil inspirere ledere og medarbeidere til å utarbeide en klar rusmiddelpolitikk på arbeidsplassen, sier Liselotte Holmene.

Tilhørerne ble trukket med i handlingen, og måtte ta stilling til aktuelle spørsmål: hva skal arbeidskameraten gjøre når en nær kollega og venn uteblir gjentatte ganger på grunn av rusproblemer: a: Ingen ting, b: Ta saken opp med vedkommende først c: Ta saken opp med ledelsen.





Flertallet valgte å snakke med rusmisbrukeren først, men måtte innrømme at i praksis er det vanlig at ingen ting blir gjort.

#### HANDLINGSPLAN

AKAN-utvalget skal nå utarbeide en handlingsplan for sitt arbeid. Denne må ta opp forholdene i bedriften og gi retningslinjer for de ansattes bruk av rusmidler som angår arbeidssituasjonen.

Ingvild Sundrønning fra AKANs sentrale sekretariat orienterte kort om organisasjonen og understrekte at AKAN ikke er en avholds- og moral-organisasjon.

Det er kjent at ca 2 pst. av befolkningen har alkoholproblemer som kan berøre arbeidssituasjonen. 1-10 pst. står i faresonen for å utvikle slik problemer. Ved Statens vegvesen Aust-Agder kan det ut fra dette være ca. seks personer som er i berørt.

- AKAN i deres bedrift blir hva dere gjør det til. Det kan synes overdrevent å sette inn et stort apparat for å hjelpe en liten håndfull personer. I AKAN snakker vi gjerne om rød sone, de som har utviklet et rusproblem. De aller fleste befinner seg i grønn sone uten rusproblemer. Men vi snakker også om gul sone, med folk som kan være i faresonen. Her det viktig å være på banen og markere holdninger, slik at også disse kan komme over i grønn sone.

#### GRÅSONER

Her spiller "fuktighetsnivået" i bedriften en rolle. Hvordan stiller vi oss til folk som kommer direkte på jobb etter en festlig helg på danskebåten? Hva med julebord, kurs og konferanser, tjenestereiser m.m.

- Skjer det en gang i året, tar jeg vedkommende for meg og sier at i dag får du passe deg, repliserte oppsynsmann Thor Bjørklund.

- Skjer det hver mandag, stiller det seg annerledes. Da har vedkommende et problem som vi må gripe fatt i.

#### HVA ER AKAN?

Forkortelsen AKAN står for Arbeidslivets komitee mot alkoholisme og Narkomani. Komiteen ble etablert av hovedorganisasjonene i arbeidslivet, LO og NAF i 1963. Senere er også Staten kommet med i komiteen. AKAN har et sentralt sekretariat som driver informasjon og støtter AKAN-arbeidet ved bedriftene.

De fleste norske arbeidsplasser godtar ikke bruk at medarbeidere møter beruset eller i bakrus på jobben, eller bruk av rusmidler i arbeidstida. Å møte beruset på jobb, kan være oppsigelsesgrunn.



## Retningslinjer for AKAN i vegvesenet

Statens vegvesen Aust-Agder har utarbeidet retningslinjer for sitt AKAN-utvalg. Reglene er meget strenge - gjentatt rusmisbruk kan få svært alvorlige konsekvenser for den enkelte arbeidstaker. I retningslinjene heter det at den som møter på arbeid påvirket, eller nyter rusmiddel i arbeidstida, omgående skal vises bort fra arbeidsplassen. Ved første gangs forseelse skal arbeidstakeren få en muntlig advarsel, og få en orientering om vegvesenets AKAN-tilbud. Det skal også gis beskjed til hovedkontakten for AKAN-ordningen, som igjen skal orientere bedriftshelsetjenesten.

Ved andre gangs forseelse skal vegsjefen gi skriftlig advarsel med påbud om å søke kontakt med hovedkontakten og bedriftshelsetjenesten. Gjenpart skal sendes til tillitsmann. Hovedkontakten og bedriftshelsetjenesten utarbeider i samarbeid med ar-

beidstakeren et behandlingsopplegg.

Ved tredje gangs forseelse gis nok en skriftlig advarsel. Saken drøftes videre av hovedkontakten, bedriftshelsetjenesten og nærmeste overordnede. Finner disse at behandlingsopplegget ikke er effektivt, eller at det ikke har ført til bedring i arbeidssituasjonen, skal AKAN-utvalget vurdere om behandlingen skal fortsette, eller om saken skal overlates til ledelsen som personalsak. Dersom det går mer enn to år etter siste forseelse, anses samtlige advarsler som bortfalt.

Et AKAN-tilbud kan omfatte alt fra samtaler og motivering, etablering av personkontakter som står for støtte eller en enkel kontroll, til kontakt med hjemmet m.m. Tilbudet kan også omfatte medisinsk behandling, fra konsultasjon hos bedriftslegen eller privatlege, til spesialist eller behandlingsinstitusjon.

# Per Barstad med på stor test av målebiler:



Det norske laget med Per Barstad, Torleif Haugodegård fra Vegdirektoratet og Inge Eriksen fra leverandøren av måleutstyret.

## Aust-Agders målebil fullt på høyde med Europas beste

I regi av av den europeiske samarbeidsorganisasjonen for vegforskningslaboratorier, FEHRL, ble det i september gjennomført en omfattende test av måleutstyr for spor og jevnhet i Nederland og Tyskland. En av Norges fremste eksperter på området, formann Per Barstad i Trafikkavdelingens seksjon for veg, var på plass med sin målebil som gjør tjeneste i Aust-Agder og Telemark med målesystemet ALFRED. Ca. 35 målebiler fra de fleste europeiske land deltok.

Formålet med samlingen var å sammenlikne måleutstyret som brukes i forskjellige land og komme fram til felles standarder for beregningsmetoder og målesystem for detaljerte

vegdekkeprofiler i lengde- og tverretning, forteller Barstad.

– Det var mye rart utstyr å se. Noen av målebilene var overlesset med måleutstyr og så ut som de reneste juletrær, mens en liten Skoda fra Tsjekia valgte oppsikt. Det var intet synlig utstyr å se, bortsett fra et par tilkoblingsledninger som stakk ut fra motorrommet! Såvidt jeg vet, var det ingen som fikk kikke under panseret. Det skal bli spennende å se hvordan resultatene fra denne tilsynelatende meget enkle målebilene er i forhold til målebiler til en pris av 2,5 – 3 mill kr. som blir brukt i de fleste andre land.

– I prinsippet var utstyret som ble brukt i de andre målebilene ganske likt det vi bruker i vårt ALFRED-system. Mye av utstyr og komponenter



er det samme, men kunne være sammensatt på forskjellige måter.

Såvidt jeg kunne bedømme, var vårt system fullt på høyde med det som brukes ute i verden. Spesielt interessant er det at vårt utstyr har en meget konkurransedyktig pris. Vår bil koster fullt utstyrt ca 1,5 mill. kr. De aller fleste andre passerte 2,5 og 3 mill. kr. De mest avanserte og kostbare systemene var basert på laserteknologi, som er mye dyrere enn ultralyd som vi bruker.

Om vi kan gjøre den samme jobben med ultralyd som de andre med utstyr som koster et par millioner mer, så er det jo bra. I den forbindelse må det understrekes at vårt utstyr er i daglig drift og utfører målinger hvert år, mens mange av de systemene som ble testet denne gangen hadde mer karakter av forsøksprosjekter.

Barstad reiste sammen med Torleif Haugødegård fra Vegdirektoratet og Inge Eriksen fra leverandøren av utstyret, Datainstrument.

- Vi tok ferga til Danmark og kjørte til Eindhoven i Nederland der alle målebilene ble samlet. Dagen etter var det et forferdelig regnvær og flom. På TV så vi druknede kuer.

- I Nederland var det lagt opp tre målestrekninger, en på testbanen til DAF lastebilfabrikk, to på motorveg. Vi kjørte flere utvalgte målestrekninger i begge retninger med tre forskjellige hastigheter, 60, 80 og 90 km/t. Ved måling hjemme kjører jeg vanligvis i 50 km/t.

Et tilsvarende måleprogram ble kjørt på Autobahn i Tyskland uka etter. Totalt målte vi 200 mil veg, og kunne registrere hele 36 grensepasseringer mellom Nederland og Tyskland. Under testene var bilene fordelt på forskjellige strekninger, men da vi kjørte ut fra DAF-området, kjørte vi over 30 målebiler i kolonne med politieskorte som stanset all øvrig trafikk.

Samtlige måleresultater, i form av ca. 3400 datafiler, ble sendt til Norge for databehandling i Vegdirektoratet i samarbeid med Datainstrument og Sintef, og senere til Frankrike for videre behandling. På nyåret kommer de endelige resultatene av testen. Disse skal presenteres på en ny konferanse i Kuala Lumpur i oktober -99.

- Dit reiser du vel?

- Det hadde ikke vært meg i mot, men ennå er det ikke bestemt noe om dette.



- Hvordan var vegstandarden på vegene dere målte?

- Jeg var skuffet over standarden på Autobahn. Særlig i høyre felt, der vi målte, var det til dels dårlig jevnhet og mye spor - selv om det ikke brukes piggdekk. Men vi skal være klar over at trafikken er enorm med et stort antall tunge trailere. Det er lenge siden siste jeg var i disse traktene. Vi kjørte gjennom Ruhr-området og der var trafikkbildet et helt annet nå. I Nederland var standarden betydelig bedre.

- Ellers var det veldig artig å bli kjent med folk som driver med det samme som oss og se det de bruker av utstyr. Dessverre ble det lite tid til turistliv. Vi holdt på fra kl. 7 til kl. 18,30 -19 hver kveld. Jeg ble imidlertid dradd med på fotballkamp og fikk se PC Eindhoven mot et finsk lag. Det var morsomt. Vi rakk også en tur innom DAF-museet. Ellers var det bare jobbing.

Arrangementet ble drevet av tyskere og hollendere, med engelsk som "arbeidsspråk". Det førte til noen morsomme episoder og da en franskmann hadde ordet, ble det rene "Hallo, Hallo"-stemningen. Det var som å høre gamlemor på loftet! Vi lo så vi skreik, men han fikk fram det han skulle ha sagt. Det var også russere med, men de snakket bra engelsk. De hadde kjørt 250 mil i ett strekk uten overnatting.



# Utbedring av riks- og fylkesveger

Ny rv 41 forbi Herefoss til en kostnad av 12,3 mill. kr. har vært den største arbeidsoppgaven for utbyggingsavdelingens seksjon for andre riks- og fylkesveger i år, forteller seksjonsleder Reimund Nielsen. Totalt har avdelingen utført arbeider til en kostnad av 20,8 mill. Omlag 7 mill. er gått med til anlegget Grasbrokke på rv. 9. Også dette anlegget er ferdig og avsluttet for i år, men fordi vinteren kom så tidlig, må leggingen av det øverste slitedekket utstå til neste år.

## MIDLER TIL RASSIKRING

Ved Flåstrondi i Valle er arbeidet med rassikring kommet godt i gang. Vegen er lagt om på den første delen av strekningen, mens byggingen sikringsvullen på innsiden av vegen pågår.

– Det har vært arbeidet iherdig på alle hold for å finansiere videre arbeider med rassikring på den rasfarlige strekningen. Bla. har ordføreren i Valle, Tarald Myrum, vært i Stortinget og talt for saken. – Det var derfor meget gledelig da vår nye vegsjef en av de første dagene i sin nye jobb hadde hatt vegdirektøren på tråden og fått beskjed om at det kunne ventes

100 mill. kr. til rassikring på landsbasis, og at det kunne falle noen millioner på oss om vi hadde klare planer. Her kunne jeg svare at klare planer har vi. Det kan dermed se ut til at vi kan utføre arbeider for omkring 7 mill. neste år. Slår dette til, kan vi starte nordfra og ta for oss strekningen sørover til Kvearså.

## PUSLESPILL I RISØR

I høst var det levering av en utbedret strekning av Kranavegen i Risør. Her var det stort behov for å bedre framkommeligheten for store trailere fram til industriområdet på Krana.

– Det har vært et formidabelt puslespill å få fram brukbar veg mellom trapper og hagemurer i den gamle tettbebyggelsen i Risør. Det var vanskelig å unngå riving av hus. Arbeidet er gjort under ledelse av Øystein Tobiassen og produksjonsavdelingens Eldar Setekleiv. Det virker som om folk er godt fornøyd med det som er gjort, sier Nielsen

Ved Songe skole i Tvedestrand er det også gjort arbeid som har berørt folks hager. Dette var nødvendig for å få til sikring av skolevegen. Her har det nå blitt en pen strandpromenade, og en flott tørrsteinsmur.

– Denne muren må vi nesten si er Ovelands svennestykke, et flott stykke håndverk, sier Nielsen.

I -99 skal det bygges gang- og sykkelveg fra Bråstad skole til Libru, samtidig som kommunen legger vann- og kloakkledning. Grunnverv er ordnet i minnelighet, og rydding av skog på strekningen begynte i høst. Strekningen er på ca 2 km og kostnadsberegnet til ca 3,5 mill kr. I Grimstad fra Krossen på rv. 404 skal det bygges 1,5 km gang- og sykkelveg – også her er kostnadene ca 3,5 mill. Og også her har det vært en liten oppstart i år.

## Utbedring av Vikaveien

Seksjon for andre riks- og fylkesveger avvertte i høst at planlegging av utbedring på strekningen Strømmen – Kolbjørnsvik er startet.

– Dette prosjektet står nå for tur. Det foreligger en gammel plan, men den kan vi ikke bruke. Det ville medført riving av en stor del av bebyggelsen langs vegen. Vi har derfor gått ut og sagt at vi setter i gang planlegging og at vi ønsker innspill fra alle berørte, sier seksjonsleder Reimund Nielsen, som allerede har fått noen henvendelser fra vel-formenn og andre interesserte.

– Aktuelle tiltak blir å få ned farten med MPG-pregede tiltak, og anlegge fortau der høyere trafikkhastighet er forsvarlig. På denne strekningen regner vi med å komme godt i gang i år 2000. Det er ikke store inngrep som skal til, men det kan likevel bli vanskelig å finne fram til en løsning som ikke griper for sterkt inn i folks hagemurer. Planleggingen skal foregå i nært samarbeid med Arendal kommune.

Vikaveien er en av de sterkt trafikkerte vegstrekningene i Arendal. Den er smal og svingete og har en svært ujevn standard, med den brede og fine Rennebakken som nærmest ender i et skårfeste nederst. Utbedringen vil bl.a. ta sikte på å få en jevn standard på hele strekningen.

*Trangt om plassen i Vikaveien på Hisøy.*



*Fortau og fin mur ved Songe Skole.*



## Avtalefestet pensjon interessant alternativ for 62-åring

# 12 på pensjonistkurs i høst

**9 ansatte i Statens vegvesen Aust-Agder og tre ektefeller deltok i uka 26. – 30. oktober i Norsk pensjonistkoles kurs "Forberedelse til pensjonistalderen" i Melsomvik. På kurset deltok også vegvesenansatte fra Vest-Agder og Telemark og polititjenestemenn fra Oslo.**

**Flertallet av deltakere var rundt 60 år. Blant disse var Kåre Karlsen og fru Borgny. Karlsen har nylig fylt 61 år, og kan om et år velge avtalefestet pensjon. Dette var et tema som ble grundig belyst på pensjonistkolen.**

– Dagens ordning er meget gunstig. Den tillater faktisk at du med redusert arbeidstid kan få en høyere inntekt enn med full jobb, sier Karlsen, og viser til at Borgny Thorsen på Arendal trafikkstasjon har valgt en slik ordning. Hun har fri en dag i uka, og får 25–30.000 kr. mer i årlig inntekt.

– Selv har jeg ikke bestemt meg for hva jeg skal gjøre, men dette er en interessant valgmulighet, sier han, og vurderer å trappe ned jobben til fordel for større innsats i kommunal- og fylkespolitikken.

– Min far var gårdbruker. Da han begynte å dra på årene, sluttet han først med kuer, så sluttet han med sauer, og da han var 90, hadde han bare katten og litt vedhogst

igjen. En slik nedtrapping av yrkesaktiviteten er nok ikke så dum, sier Karlsen.

Dessverre er mange opptatt av at pensjonen skal bli så høy som mulig. Pensjonen beregnes i prosent av lønna i det du går av, derfor kan en komme dårligere ut ved å gå ned til en mindre betalt stilling.

– Men for mange er vel jobben et holdepunkt som gir livet innhold og mening?

– For noen er det det, men det avhenger bl.a. av om de har trives i jobben. Mange av dem som har jobbet for meg, har gledet seg til den dagen de kunne gå av med pensjon. Det som jeg synes er positivt med dagens ordning, er at den gir valgfrihet til å velge en ordning som passer for den enkelte.

Vi fleipet også en del med alt snakket om "overtallighet". Som situasjonen er, er de vel bare

glad for å bli kvitt de eldste ansatte. Og det er alltid noen yngre som kan gjøre jobben like godt eller bedre.

På kurset ble det lagt stor vekt på å motivere folk til å engasjere seg i aktiviteter utenfor arbeidet: hobbyer, politikk, reiser, barnebarn m.m. Ekteparet Karlsen har brukt sommeren til å bygge ny hytta, og regner med å bruke både tid og krefter her i årene som kommer.

På pensjonistkurset ble de fleste sider ved pensjonistlivet tatt opp til grundig drøfting, med pedagogene Ivar Wigaard og Johan Varmedal, og



pensjonsrådgiver Irene Nordmo som engasjerte ledere og foredragsholdere.

Betydningen av helse i pensjonisttilværelsen ble understreket. Her var parolen et godt og sunt kosthold og rikelig med mosjon. Dette har løperekteparet Karlsen som kjent ingen problemer med å følge.

– Her synes jeg nok litt synd på dem som ikke er kommet i gang med trimming tidligere i livet. Kurset tok opp mange ting som mange av oss ikke hadde tenkt så mye på ennå. Dessuten var det hyggelig å treffe gode kollegaer fra andre fylker, sier Kåre Karlsen, som anbefaler alle i rett alder til å bli med neste gang tilbudet om pensjonistkurs kommer.

# Moderne bruforvaltnings-system for Latvia

Av Odd Rønnestad



**Odd Rønnestad med gode samarbeidspartnere i Latvia: Brudirektor Ilmars Jurka og brumedarbeider (og "kulturminister") Laila Adamsons, bak Børre Stensvold fra Vegdirektoratets bruavdeling og Maris Barban fra Latvias bruavdeling.**

### Reise:

En mørk, regnfull, men likevel forholdsvis mild høstdag i slutten av oktober reiste jeg fra Kristiansand lufthavn med hovedstaden i Latvia, Riga som mål. Etter en reisetid på 6 timer, hvorav ca. 2 1/5 timers ventetid på Kastrup flyplass, landet vi etter 2 glass rødvin og litt mat på Riga internasjonale flyplass, som i størrelse kan sammenlignes med Kjevik. Altså ikke spesielt store forhold, men til gjengjeld desto gråere og tristere arkitektur. Denne gangen var det bare sjåfør pluss vår alles kjære Laila som utgjorde velkomstkomiteen. Laila er en meget spesiell dame, jeg sier ikke mer, populært kalt "Minister of Cultural Affairs" pga. sin store kulturinteresse, hvor hun også prøver og innvie oss heller lavkulturelle nordmenn i sine opplevelser, men mer om dette under.

### Arbeid:

Arbeidet her borte går ut på å utarbeide et bruforvaltningssystem for Latvia, dvs. å lage et regelverk samt håndbøker (4 stk) til å løse alle oppgaver som inngår i ett moderne bruvedlikehold. I tillegg til håndbøkene utvikler vi et datasystem hvor alle mål, dimensjoner, lastklasser, brutyper, elementer osv. legges inn sammen med inspeksjonene og reparasjonsbehovet i årene framover i tillegg til utførte reparasjoner. Datasystemet skal

være et verktøy for brufolk og ledelsen i Ministeriet for til enhver tid å kunne se hvilken tilstand bruene er i, om de blir bedre eller verre med årene, og til på en lettvin og oversiktlig måte kunne se reparasjonsbehovet i de nærmeste årene og hva som har blitt reparert i forhold til behovet. Arbeidsdagene her borte er atskillig lengre enn det vi er vant til. Normal arbeidstid er fra 0800 til 1700, men det er sjelden at mine kolleger går hjem ved arbeidstidens slutt. Som regel jobbes det til både seks og syv på kveldene. Her borte virker det som arbeidstiden blir bedre utnyttet og framdriften er bedre. Det er lettvin å ta og få utført beslutninger, og det virker som om byråkratiet ikke har fått fotfeste her ennå. Siden den selvstendige latviske staten er av forholdsvis ny dato, er også oppbygging av egne organisasjoner til dels mangelfulle med hensyn til lover, forordninger og reguleringer. Det er heller ikke på plass private firmaer med tilfredsstillende kvalitet og kunnskap til å utføre for eksempel bruarbeider av middels eller høy vanskelighetsgrad.

Sammenlignet med vårt vegvesen hjemme er det stor forskjell. Her borte har vegvesenet ikke egne arbeidere eller f. eks. verksteder, alt blir innleid fra private.

Utløsning og innhenting av private tjenester foregår ikke tilfredsstillende ut fra et konkurransehensyn. Siden her er forholdsvis få både kontraktører og konsulenter, blir ikke utlysingsprosedyrene utført som hjemme.

Det er også vanlig at det er samme firmaet som utfører både prosjektering, bygging og kontroll av f. eks. en bro, veg e.l., hvilket selvfølgelig er en uheldig sammenblanding av roller.

Kollegene våre er veldig interessert i hvordan vi løser disse oppgavene hjemme, og utfra reaksjonene på hva vi har forklart dem, ønsker også de å ta i bruk et tilsvarende system.

Det kan også nevnes at vegvesenet her borte er organisert som et statlig aksjeselskap, men det er litt uklart hvordan dette fungerer forvaltningsmessig.

Som et sådant skulle organisasjonen være mer eller mindre uavhengig av politisk innflytelse og styring, men dette er ikke tilfelle. Senest ved siste tur opplevde jeg at samferdselsministeren blandet seg inn i interne prioriteringer av arbeidsoppgavene, hvor han forlangte at tilsvarende ca. 9 mill. NOK av bruvedlikeholdsbudsjettet skulle omprioriteres til dekkelegging, noe som selvfølgelig skapte både frustrasjon og problemer internt. Og som teknisk direktør sa: Nå skulle vi hatt ett



bruforvaltningssystem som kunne gi oss det reelle behov samt etterslepet på bruvedlikeholds-sida – men det kommer snart, i hvert fall innen utgangen av 1999.

#### **Kultur:**

Gjennom mer enn 50 års undertrykkelse fra russerne i vårt århundre, lærte latvierne seg at dersom de skulle overleve som selvstendig kultur-nasjon, måtte de holde sine tradisjoner i hevd på en eller annen måte.

Siden latvisk kultur var mer eller mindre forbudt i okkupasjonstiden, ble det til at f. eks. sanger, danser og fortellerkunsten ble utøvd i private selskaper o.l.. Spesielt sang og dans er sterkt fremherskende kulturbegreper her, og det er en opplevelse å få være med på f. eks. midtsommerfesten, hvilket forfatteren av dette brev var så heldig å få delta på forrige sommer.

Festen foregikk på en bondegård ca. 18 mil nord-øst for Riga, dit vi kom i femtida en overskyet ettermiddag. Mat og drikke i alle variasjoner var plassert på langbord på gårdstunet, og på tunet foregikk også dansen og folkeviseleikene. Her var det ikke snakk om å ikke delta, det var obligatorisk for alle som hadde to bein og som var oppegående.

Som nevnt over er Laila vår kulturminister, og vi blir derfor tatt med på både opera, kirkekonserter og kulinariske opplevelser, hvilket som regel er en stor opplevelse for oss.

Et kultursted som vi har vært så heldig å få oppleve er Operaen i Riga. Selve operasalen er utformet som en hestesko i fire etasjer, vidunderlig utsmykket med ornamenter, malerier osv.

Mitt siste (av tre) besøk der var for å se operaen Aida, hvilket kan anbefales på det varmeste også til andre som ikke er spesielt opptatt av "finkultur".

#### **Folk og levesett:**

Det latviske folk er meget gjestfritt og hyggelig utfra de erfaringer vi har gjort. Folk fra Norden står kanskje ekstra høyt i kurs her borte, og vi føler på en måte at vi kulturelt og på andre måter står forholdsvis nært hverandre. Latvia er et lite land med bare ca. 2,7 mill. innbyggere, hvorav ca. 0,9 mill. russere.

Siden latvisk ble sett på som ett "ikke språk" og all offentlig kommunikasjon foregikk på russisk, også på skoler og universiteter, snakker og skriver alle latviere både russisk og latvisk. Latvisk er imidlertid det offisielle språket nå, og det er derfor mange av russerne som har fått problemer siden de overhode ikke forstår latvisk.

Å få disse russerne integrert i det latviske samfunnet er derfor en større oppgave enn bare å løse det kulturelle problemet. For russerne er det heller ikke lett, siden de fleste har blitt plassert her mot sin vilje av tidligere regimer fra Sovjet. De har nå imidlertid bodd her så lenge at mange av de ikke har noen særlig tilknytning til sine slektninger i Russland mer og følgelig ikke har noe sted å reise tilbake til. De har liksom kommet

til ingenstedslandet i den forstand at de ikke har noe hjemland mer.

I de 1,5 årene som har gått siden jeg første gang besøkte Latvia, har jeg sett store tekniske framskritt – spesielt i Riga. Riga er en meget vakker by, knyttet til havet gjennom elven Dougova. Spesielt den gamle bydelen av Riga, med sine mange restauranter, kafeteriaer, moderne forretninger etc. er en meget spennende bydel.

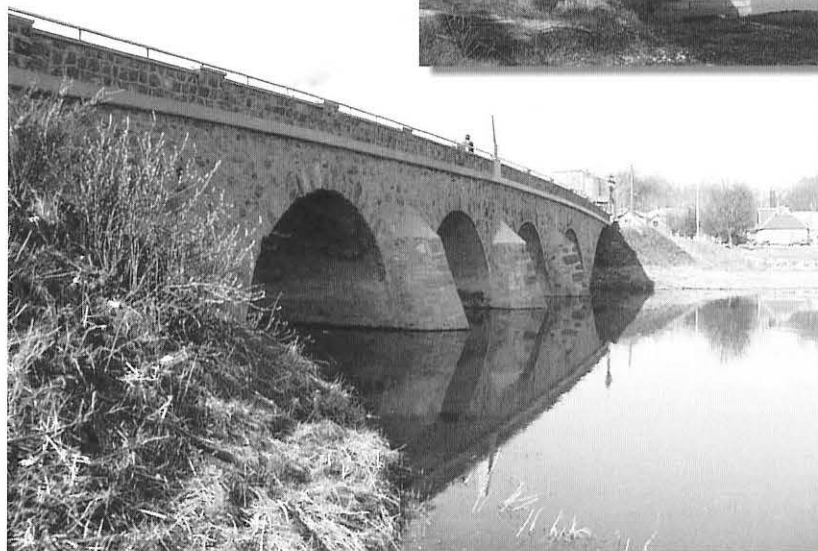
Lenger nord i byen finner vi en av Europas største ansamling av ungdomshus hvilket akkurat nå er under massiv rehabilitering. Mengden og standarden på husene her får til og med en halvt ålesunder til å innrømme at Ålesund med sine kjente ungdomskvartaler blekner i sammenlikning. I Riga og områdene rundt er flere norske selskaper etablert, som f. eks. Rimi, Dressmann, Narvesen, Statoil, Hydro osv.

Mitt hotell er rett ved siden av ett stort supermarked hvor Rimi-butikken utgjør bærebjelken, og her må Rimi-Hagen ha gjort ett scoop, for det er kø ved kassene fra tidlig morgen til seine kvelden, hvilket for meg var veldig overraskende, ettersom jeg hadde innbilt meg at det var heller lite penger blant folk.

Det virker imidlertid som de unge har det forholdsvis romslig, mens de eldre har det vanskeligere. Hovedtyngden av tiggere på gata er også eldre.

For hver gang jeg er i Latvia kan jeg imidlertid se fremskritt, så jeg har god tru på at dette landet i en ikke så altfor fjern framtid har en levestandard som nærmer seg vår, og det er ganske inspirerende å jobbe blant folk med et slikt stå på humør. I det hele tatt kan internasjonalt engasjement anbefales dersom du får anledning, for det gir deg både utfordringer og perspektiver på det vi holder på med her hjemme.

**Latvia har vakre bruer, både nye og gamle. Tilstanden er varierende, og behovet for et bruforvaltningssystem er stort. (foto: Odd Rønnestad)**



## Herman A. Cappelen med mange jern i ilden:

# Registrerer historie og samler historier

– Hvor lenge har du holdt på med registrering av vegvesenets museumsgjenstander?

Herman A. Cappelen, tidligere sjef for vegvesenets maskinavdeling, pensjonist siden 1994, holder fortsatt nøye rede på sitt arbeidsforhold, og fører stadig sin spesielle ukekalender:

– 53 mandager – det er ca. halvannet år siden jeg gikk til John Einar Myhren, ansvarlig for vegvesenets museale saker, og spurte om jeg kunne bistå på noen måte. Jeg fikk da i oppgave å foreta en registrering av vegvesenets samling av historiske gjenstander. En del av disse er utstilt i vestibylen.

– Han har fri på mandagene, derfor passet det å komme hit, innskyter John Einar, som er glad for at han har fått kyndig hjelp med denne oppgaven.

– Vi er pålagt å ta vare på fylkets veghistorie. Det arbeides for tida bl.a. med nasjonal verneplan for vegminner. Spesielt verdifulle gjenstander samles på vegmuseet ved Hunderfossen. I vårt fylke har en god del gjenstander blitt tatt vare på opp gjennom årene, men de har aldri vært registrert og katalogisert. Vi har en samling gjenstander som vi vet lite eller ingenting om. Cappelen arbeider med å rette på dette. Etter at gjenstandene har fått sin plass i katalogen, ønsker han nå å samle opplysninger om hvordan de har vært brukt, hvor de har vært brukt, og av hvem. Han ønsker også å samle inn muntlig veghistorie – og gode historier knyttet til vegvesenets virke.

– Vi er nå kommet så langt at vi kan ta fatt på gjenstandenes historikk, sier Cappelen.

– Det betyr at vi vil skrive ned det enkelte måtte vite om

bruken av de gamle gjenstandene. Vegkontorets ansvarlige for museale spørsmål ber nå om at alle på vegkontoret, i utedriften eller blant pensjonistene som måtte ha noe å fortelle, gi beskjed om dette eller skrive ned sine opplysninger. En kladdelapp er nok. Men få med gjenstandens registreringsnummer.

Det er også satt i gang arbeid med registrering av gamle gjenstander på utestasjonene, og også der er det av betydning å få med flest mulig

opplysninger. Lengde, bredde og vekt er ikke nok, understreker Cappelen.

I henvendelsen som er gått til vegstasjonene understrekes det at det gjelder en registrering, og at gjenstandene skal oppbevares ute i distriktet der de hører til. Registreringen skal foregå på et eget skjema. Påskjemaets bakside er det plass til merknader eller en nærmere beskrivelse. Cappelen håper her å få med mest mulig av historikken bak gjenstanden.

– Jeg har også begynt med registrering av gamle fotografier, og har allerede tre brevordnere fulle. En del av oppsynsmennene var flinke fotografer og samlet bilder fra arbeidslivet i album. Disse bildene vil vi gjerne ha flest mulig av, sier Cappelen.

Han har også tatt initiativet til innsamling av faglige og eller humoristiske historier med tilknytning til vegvesenet. Det er i den forbindelse sendt ut brev til pensjonister. En av disse historiene, fra Nils Tveiten, gjengis i dette nummeret av Sorlansporten.

Det er ikke gitt noen tidsramme for arbeidet med de historiske gjenstandene.

– Vi får se hvor langt vi kommer med penger, sier Myhren, som ikke er redd for at Cappelen skal bli arbeidsledig med det første.

– De ansatte på vegkontoret mobber meg litt når jeg sitter ved det gamle arbeidsbordet til vegsjef Irgens i vestibylen. De sier at jeg også burde få en etikett og registreres som museumsgjenstand. Det tar jeg meg ikke nær av! Jeg synes bare det er morsomt. Jeg setter stor pris på denne ukentlige dagen på vegkontoret der jeg kan treffe de gamle gutta.

Statens vegvesen er imidlertid ikke eneste arbeidsgiver for den aktive pensjonisten. Jeg gikk av med pensjon på en fredag. Tirsdagen etter var jeg i jobb som sekretær for soknepresten på Hisøy. Jeg kunne ikke begynne før, de har fri på mandager! Nå har jeg avansert til sekretær for prostens i Arendal. Der er jeg to halve dager i uken, tirsdag og fredag. Arbeidet består av journalføring og annet forefallende arbeid.

Cappelen var også blant initiativtakerne til "pensjonisttreffet" i kantina, første torsdag i hver måned.

– Blir det ikke stressende med så mange jobber?

– Nei, hovedjobben er jo å være pensjonist, og jeg har god tid til å ta livet litt med ro. Så er jo lystbetont og frivillig. Og jeg behøver ikke være på jobb tidlig, nå drøyer jeg det som regel til kl. 9. Dessuten har jeg stor glede av de mange foreninger jeg er med i, samt samvær med familien.







## Gamle vegvesen-historier

Innsendt av Nils Tveiten som var tilsatt ved vegkontoret fra 1938 til 26. februar 1989

Etter over 50 år på vegkontoret er det klart at jeg har mange minner. Jeg var en skoletrett 16-åring som ved hjelp av avdelingsingeniør Sundby kunne få arbeid på vegkontoret. Første dag ble jeg innkalt til overingeniør Eggen. Nervøs var jeg da jeg satt vis-à-vis ham ved hans store skrivebord, han var kjent for å være streng. "Ta denne" sa han og gav meg sin fyllepenn, og "skriv av dette".

Heldigvis var det en god penn, og da han så resultatet var han bli. Dette var bra, du kan begynne å føre kontobøker. Det ble kontrollregning, kontobokføring, lyskopiering, ved siden av å holde vaskevannsfatet og vannmugge i orden.

Tiden gikk, jeg fikk fortsette. Den første lønnen var 50 kr måneden. Jeg husker at etter 14 dagers arbeid kom kasserer Andersen ned til meg med 30 kroner som forskudd. "Det er gildt å se litt frukter av sitt arbeide"sa han.

For de 30 kronene kjøpte jeg en fin mørk dress.

Jeg var de første to årene (fra 1938 til 1940) på kontoret i Kolbjørnsvik, og her var det fredelig og godt å være.

Etter noen måneder steg lønna mi til 60 kroner måneden, og da kjøpte jeg en ny pram, ferdig oppusset med årer for 60 kroner. Snakk om forandring fra nå. Jeg burde kjøpt mange prammer. Jeg rodde til kontoret, både i Vika og i byen.

Vi flyttet med kontoret til byen. 3. etasje i Nedenes Sparebank, og etter hvert steg jeg til ekstrakontorist, kontorist II, kassererassistert osv.

Vi hadde den gang underkasserere, som regel lensmenn, bønder eller andre, som kasserere for bygdeveganlegg. Disse kom jo ofte til kontoret i forskjellige oppdrag. Jeg husker en kasserer kom kjørende med hest og slede. Han hadde på seg en stor langhåret pels, som antagelig ble brukt som hestedekken. Da luktet det hest på kontoret i lange tider.

Kassereren reiste rundt med lønning til hovedveganleggene, og det fikk jeg være med på både som kassererassistert og senere som hovedkasserer. Vi kjørte på lønningsreise med avdelingsingeniører som sjåfør både vestover til blant annet tunnelene på E 18 og østover til Songe - Akland. Det var likesom høytid når vi kom med lønning og jeg ble kjent med mange og fikk mange fine venner. Jeg husker spesielt basene fra Vegårshei. Flotte karer som virkelig kunne sitt fag.

Det hendte under krigen at jeg kjørte motorsykel med oppsynsmann Bomvoll. Han kjørte fort og jeg var redd og helte meg motsatt veg når vi lå over i svingene. Om vinteren, når det var kaldt, måtte jeg ha aviser påbrystet under jakken. Jeg satt med pengeveska i fanget med ca. 100 000,- kr. Det gikk heldigvis godt. En gang vi kjørte gjennom Tvedestrand fikk jeg se henne som jeg senere fikk som kone. Hun er også fra Vegårshei, sådet er bra saker derfra.

Jeg var en annen gang på lønningsreise med Bomvoll, da med bil, Fiat Neckar. Vi var kommet opp til Nes Verk og skulle over en bro bak verket. Der møtte vi en tømmerbil midt på brua. Vi klinket sammen og dørene ble slått bakover, alle rutene i bilen gikk. Bomvoll visste råd. Han lånte en slegge, fikk slått dørene på noenlunde plass, fikk slått et tau rundt bilen og så kjørte vi videre.

Nede i Flosta, rundt en sving fikk vi en ny opplevelse. Det raste plutselig et rådyr ned på panseret av bilen, og dyret rullet bortover vegen. Vi kom oss ut av bilen (gjennom vinduene) og så på dyret. Det lå med lukkede øyne, men etter en liten stund glippet det med øynene, reiste seg opp og ruslet innover skogen.

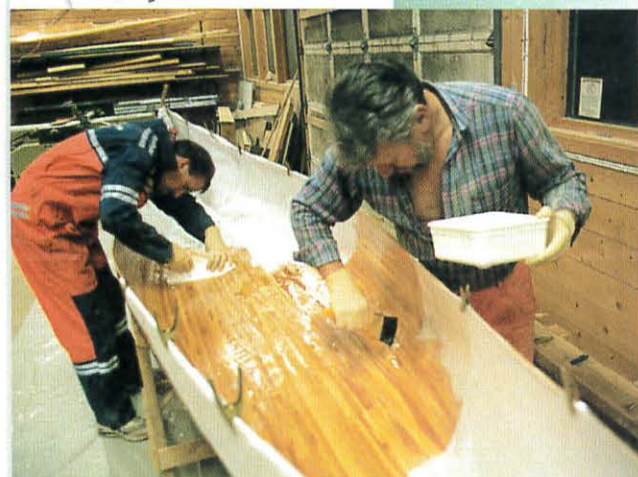
Bomvoll kjørte rett hjem og kjøpte ny bil.

De siste 10-12 årene kom data inn i billedet. Vi fikk nye regnskapsordninger P.B.R., og var stadig på kurs rundt om i landet.

Nå får alle sin lønn over giro eller bank, regnskapsordningene forandres og jeg er gla jeg er pensjonist og har bare mitt eget lille regnskap å ta vare på.

August 1998





# Lekre kanoer og kajakk

## i svartor og glassfiberepoxy

Når du stopper opp for å tenke deg om et øyeblikk, er det gjerne Windows-flagget eller en annen finurlig skjerm-sparer som sørger for underholdningen. Men på PC-en til Henrik Duus, overingeniør i vegsjefens stab, er det en konstruksjonstegning av en kajakk som flagrer over skjermen. Har vi fått PC-er som kan lese folks inderligste tanker?

Nei, så galt er det heldigvis ikke, men sikkert er det at Henrik Duus, avdelingsingeniør og landmåler Jens Ragnar Larsen og overingeniør Helge Skagseth har tenkt mye på kano- og kajakkbygging denne høsten!

Og for de hendige og handlekraftige karene er det ikke bare blitt med tanken. I snekkerverkstedet på Skarpnes har de holdt på i flere uker med å bygge sine egne kanoer og kajakk. Før jul regner de med at de skal ha fått hver sin smekre farkost. Nå drømmer de allerede om vårens og sommerens opplevelser på sjø og vann.

– Vi begynte med å lage en kajakk til meg i høst. Men så fant jeg tegning til en annen modell på Internett som jeg syntes så veldig spennende ut. Jeg har derfor tenkt å selge den første kajakken og lage en til. Den andre kajakken er Helges. På den gjenstår bare montering av cockpitkant, lukedekslar og vanntette skott. Jens Ragnars kano er ferdig bygd, og skal få relingslister og seter før den er ferdig, forteller Henrik.

– Hvordan fant dere på dette?

– Bjarte Sandve var den første som bygde en kano. Jeg var også med og bygde en kano. Totalt ble det bygd tre kanoer i –97. Kona hans er bibliotekar, og jeg gikk på biblioteket for å høre om de hadde noen bøker om kanopadling. Hun kom med ei bok om kanobygging. Der var det



beskrivelse av den såkalte strip-bygging av kanoer. Det var også tegninger til flere kanomodeller.

Vi hadde til å begynne med problemer med å finne et passende arbeidssted. Men da det løste seg, var det bare å sette i gang. Etter litt søking på Internett fant jeg fram til Laughing Loon Kayaks i USA, som produserer flere typer havkajakker basert på eskimokajakker. De selger også tegninger og utførlige byggebeskrivelser.

Når jeg attpåtil fikk kjøpe et parti solid plank i svartor, gjensto det bare å handle inn resten av materialene til denne byggeteknikken: epoxy og fin glassfibervev.

Strip-bygging er en velkjent byggeteknikk i USA. Etter tegningene skjæres det ut maler i 10 mm kryssfiner som monteres på en stiv ramme. Over disse festes 5 mm tykke trestrips med stiftmaskin og limes med epoxy kant i kant til hele skroget er ferdigbygd. Etter sliping og pussing er det klart for legging av glassfiberduk som mettes med epoxy. Glassfiberduken blir etter herding helt glassklar og det vakre treverket kommer til sin rett. Når også innsiden har fått sitt lag med glassfiber og epoxy, er det bare utstyrsdetaljene som gjenstår.

Det ser ut som en trebåt i fineste møbelkvalitet, men er i virkeligheten en moderne hi-tech-konstruksjon i glass- og epoxy. Trekjernen med en hud av glassfiber gir en lett og meget stiv og sterk konstruksjon, og er like vedlikeholdsfri som en glassfiberbåt.

– Med tre mann i sving de fleste ukekveldene – og enkelte lørdager, gjør vi unna selve byggearbeidet på hver båt på et par uker. Deretter kan vi ta båtene med oss hjem og gjøre det avsluttende detaljarbeidet i fred og ro, sier Henrik.

– Det er en stor fordel at vi kan arbeide tre sammen. Arbeidet går mye lettere og raskere, og vi blir inspirert av at hver båt vokser fram på noen få dager. Men det aller viktigste er at vi er sammen om en hyggelig hobby, sier Skagseth.

Byggebeskrivelsen angir 300 timer som normal byggetid for en kajak. På Internett meldes det om at flere måneder til et par år har gått med for å få en båt ferdig. I Statens vegvesen løses oppgaven i samarbeid og i et helt annet tempo, forstår vi.

– Hvilke planer har dere for bruken av disse flotte farkostene?

– Jeg har aldri sittet i en kajak for dette. Vi får se hvordan det går. Hvis jeg ikke tør padle den, så har jeg tre barn som kan forsøke, sier Helge.

Jens Ragnar har hatt kano i mange år, og kan se tilbake på flotte kanoturer i nærmiljøet i Tvedestrand, Risør og Gjerstad. Han har også reist på langtur med kanoen – flere ganger har han vært på padletur i fjellet, både i Straumfjorden i Tovdalsvassdraget og på Setesdals vesthei. Han har også padlet på Anarjokka i Finnmark.

– Den gamle kanoen er totalt utslitt, og jeg ser fram til nye turer i en ny og sjølbygd kano.

Henrik Duus har bare såvidt begynt å padle på tur med familien:

– Det er veldig greit å dra på tur i kano. Det er bare å laste det du trenger av bagasje i kanoen, du trenger ikke bære noe med deg. Mulighetene for padleturer i landsdelen er jo nesten uten grenser. Hittil har jeg padlet på Nelaug, i Mykland, på Tjørull – og på Ribber, foruten noen turer på sjøen.

– Vil dere anbefale andre å følge deres eksempel?

– Det vil vi nok, men de skal være klar over at det krever en del arbeid. Det nytter ikke å drive med dette samtidig som en er opptatt med mange andre fritidssysler. Nå har vi jobbet intenst med dette i en periode, på bekostning av familieliv og andre interesser. Det blir vel en stund til vi setter i gang igjen. Men om noen kommer og ber om råd, så blir det vel mer et spørsmål om pris, sier Henrik med et glimt i øyet. Folk som driver med sånne hobbyer, er gjerne ikke så vanskelige å be.







## Til Rhin- og Mosel-dalene med Vegvesenets Pensjonistforening

v/ Herman A. Cappelen.

**VI HADDE TRUFFET HVERANDRE** i byen, vi hadde samtalt om turen på våre "torsdags-treff" i kantinen på vegkontoret, forventningene var på topp, og endelig var dagen der.

Kalenderen viste mandag 17. aug., og ved 15-tiden var vi samlet på Vegsentralen, hvor Dag Aasbø Bilruter møtte oss med fin turbuss, og selveste sjefen, Dag Aasbø, ved rattet. Som cicerone, hyggelige Tore Smeland, bror av vegkontorets John Geir, foruten vår egen, allestedsnærværende Ingeborg. Disse tre kom til å spille en vesentlig, og meget positiv, rolle for "oss gamle", i den angjeldende uke.

Glade og forventningsfulle svingte vi ut fra Vegsentralen, og i Larvik lå "M/S Petter Wessel" og ventet på oss. Vi fikk tildelt våre lugarer, og spredte oss så på de ulike spisesteder. Turkomiteens formann, Olav N, og undertegnede, med våre damer, kunne nyte et herlig koldt- (og varmt)-bord, absolutt akter i båten, med nydelig utsikt, aftensol og det hele – jo dette tegnet bra.

Neste dag var nærmest en transportetappe, gjennom Danmark, og til Hamburg. Byen er Tysklands nest største, med 1,6 mill. innbyggere. Her var vi bl. a. opp i det 270 meter høye Tv-tårnet, med fantastisk utsikt over byen. Men vi måtte videre, snart lå også Bremen bak oss, og vi svingte omsider inn på Hotel am Stadtpark, i Delmenhorst, flott hotell, og nydelig mat.

Så var det blitt onsdag, og turen gikk gjennom Ruhr-området, på tyske autobahn, med trefelts veg i hver retning. Imidlertid var det mange vegutbedringer, med innsnevninger og hyppige kodannelser.

Vår eminente reiseleder, Tore, kom stadig med interessante opplysninger om steder vi passerte, eller ville komme til, hvilket var meget prisverdig.

At han krydret sine opplysninger med historier fra de hjemlige, dype skoger, ble også begjærlig mottatt.

Vår alles Ingeborg var stadig å se i midtgangen bærende på bokser med alskens drikke – jo, Ingeborg var god å ha.

Köln og Kölnerdomen kunne trenge egne og lange omtaler, men vi innskrenker oss her til bare å nevne at byen ble grunnlagt av romerne, og var i middelalderen den betydeligste by i Tyskland. Senere ble den en viktig hansaby, og er idag metropolen i Rhinland, og millionby siden 1975.

Kölnerdomen er en basilika med fem langskip, tre på tvers, og kransekapeller etter fransk forbilde. Domen er det største byggverk etter gotisk mønster nord for Alpene, og ble påbegynt i 1248, og fullført i 1880. Denne dag var det messe, så vi vandret rundt i taushet.

Etterpå benket vi oss inne eller ute i en større restaurant, hvor bl.a. undertegnede fant noen herlige kaker til teen.





Været var nydelig, riktig herlig for oss som kom fra vår fuktige sommer, men vi skulle videre.

Vi passerte små dorfer, i kupert terreng, og det var tydelig at reiseleder Tore var lommekjent, der han krydret turen med opplysninger om veger, administrasjon og befolkning.

Vi passerte Bonn, og kjørte opp Rhindalen til Rüdeseheim, hvor vi skulle bo tre netter på Hotel Høhn, noen i hovedbygget, noen i annekset.

Det hadde kanskje ikke vært bortkastet om hotellets betjening hadde fått et aldri så lite smilekurs.

Nu opprant den store dag, torsdag 20. august, stor fordi vi idag skulle på en totimers utfukt til mektige Rhinen. Og forventningene ble ikke gjort til skamme, det ble en stor dag. Vi passerte male- riske landsbyer som perlebånd langs breddene, på knausene ruvet "røverridernes" mektige borger, og vi kunne skue de bratteste vinmarker.

Fra en tidligere tur, i Telemarkskanalen, var vi kjent med at skipperen satte på lydbånd med interessante opplysninger om steder vi passerte.

Slik også idag, og vi var innom de tre verdensspråkene tysk, engelsk og fransk. Så, umiddelbart etter hver sekvens kom de samme opplysninger på kav vegårsheiisk, nu var virkelig alle verdenshjørner representert, vi falt til ro.

Vi passerte under den kjente Lorelei-klippen, og melodien ble oss til del. I det nydelige været hadde vi selskap av utallige lektere, turistbåter og stadige tog på begge sider. Bussen, som hadde fulgt oss langs elvebredden, tok oss så opp til Lorelei-klippen, og underveis kunne vi nyte Lorelei-hymnen avsungen på vegårsheiisk – kunne en ønske seg mer.

Oppover mot Rüdeseheim var vi innom det mektige Niederwald Denkmal, og tok gondolsve- bebane over store druemarker ned til Rüdeseheim.

"Siegfrieds Mechanisches Musikkabinett" ble også besøkt, og her viste Ingeborg seg som en stor virtuos.

Rhindalen og vinrankene hører sammen, og også vi skulle bli satt inn i vinfremstillingens mysterier.

I en typisk vinkjeller, og under et restaurert, og arkitektonisk flott vinhus, ble vi tatt imot av 7. generasjon Erhard, en ung betagende fru, som trollbandt oss gamle gubbene fullstendig. Da undertegnede ikke er såbevandlet udi alkoholens viderverdigheter, koste jeg meg med en herlig, søt traubensaft. De øvrige nippet til ulike (kanskje sure) viner, mens det frau Erhard fortalte, vekket almen interesse.

Det var blitt fredag, og vi konstaterte at de stadi- ge tog som drønnet gjennom byen, måtte være til stor sjenanse for de fasjonable hotellene nede langs elven. Vi var derfor glade for at vi bodde såpass høyt opp, som vi gjorde.

Men bussen ville videre, og over de mange Tal-brücke var det interessant å skue skogen fra oven, nye dorfer ble passert, mange veier, gode veier, og god skilting. Det var skoger som hjemme, og norsk sommervær: regn.

Vi kjørte over Hunsrück og til den flaskegrøn-

ne Mosel. Bernkastel-Kues var bare fantastisk, hva idyll angår. Her ville vi gjerne ha noe uskyldig medisin, og henvendte oss til selveste apoteker- damen. Hun fant vår medbrakte eske meget interessant, og ba oss bli med innenfor disken. Der skrev hun den norske betegnelse inn på sin PC-skjerm, og sekundet etter dukket de tilsvarende tyske produktene opp. Damen var tydelig stolt over dette systemet, og vi fikk vår medisin – verden går da fremover.

Langs Mosel var det uendelige druemarker, gaststætte, bierstuben og campingplasser, og i denne elva var det flere sluser.

Vår venn Tore var ikke sovnet, og fortalte utrettelig om når borgerne ble bygget, revet og gjenoppbygget.

Etter Cochem var vi i Koblenz, hvor elvene Rhin og Mosel flyter sammen, ved Deutsches Eck.

Så skulle vi hjemover, og lørdag satt jeg og slappet av i bus- sen.

På Auto-bahn gikk det unna, og vi passerte Frankfurt, Göttingen og Hannover, og kjørte i tunnell under elven Elbe. I Flensburg skulle vi overnatte i Hotel om Rathaus, og samlet oss på restaurant Dubrovnik til middag.

Den Flensburg undertegnede kom til nu, var svært forskjellig fra den utbombede by jeg kom til i 1950, som soldat i Tysklandsbrigaden, en del av den britiske Rhin-armé. Den gang ble vi der i et halvt år, og det var interessant denne uke igjen å få frisket opp tysken.

Søndag 23. august var turens siste dag, og etter at vi hadde slukt noen mil i Danmark, lå "Christian IV" i Hirtshals og ventet. Alle, ja nesten alle, skulle handle hos slakter Winther, men ellers var det et større lunsjbord ombord, og så var vi i Kristiansand, og noe senere på Vegsen- tralen på Skarpsnes igjen.

Vi hadde opplevd meget, kanskje burde vi ha vært der en uke til, men det var nu godt å komme hjem også.

Jeg har fortalt om Tore, som så flittig benyttet mikrofonen, både her og både der, men jeg må ikke glemme de ulike historiefortellerne våre, som til stadighet muntret oss. Det er bare såsynd at vi mere historiefattige glemmer så lett – for disse historiene skulle vi sjå gjerne fått skrevet ned, og innlemmet i vegkontorets samling, tenk på det, festlige historiefortellere.

Vi er alle blitt en fin tur rikere, og vi sender en varm tanke til Dag, Tore og Ingeborg, som gjorde turen så innholdsrik for oss – og som vi skrev i turstilene våre i barneskolen: alle var enige om at det hadde vært en gild tur.



# Fotballaget tok tredje plass i bedriftsserien

Statens vegvesen Aust-Agder BIL s fotballag sikret seg en hederlig tredje plass i bedriftsseriens 11-mannsfotball, 2. divisjon, slått klart av Froland kommune og på målstreken av OG Otterland, forteller fotballoppmann Ole Bjørn Lindland.

Foran høstsesongen hadde laget ambisjoner om å ta førsteplassen i serien, men froendingene viste seg å være for sterke. Andre plassen glapp i sluttkampen mot Pusnes, som endte med tap 2-3.

Froland ledet gjennom hele sesongen, mens Vegvesenet, Ottersland og Pusnes kjempet jevnt om de neste plassene. I den siste kampen hadde Vegvesenet gode perioder i både første og andre omgang, men Pusnes-spillerne hadde et klart

overtak i deler av kampen, og omsatte dette i tellende scoringer.

På Vegvesenets lag er det en del spillere som er bedre enn de andre, uten at laget er preget av uunnværlige "stjernespillere". Lagets styrke er hurtigheten, sier oppmannen, vi har ikke så mye annet å stille opp med!

Laget satser på et 4-4-2 system og legger opp til sonedeforsvar og en kontringshissig strategi.

- Til tider blir det også

lange baller, men vi forsøker å holde ballen langs bakken, vi har dessverre ingen hodespillere av klasse. Laget har ingen egen spesiell trener.

Sesongens beste kamp var mot seriens vinnerlag, Froland kommune. Vi vant 3-1 med bare 9 spillere på laget. På slutten satt de bare og lo. De presset hele kampen, men vi hadde en god keeper og var vel litt heldige med våre sjanser. Det var en utpreget arbeidsseier.

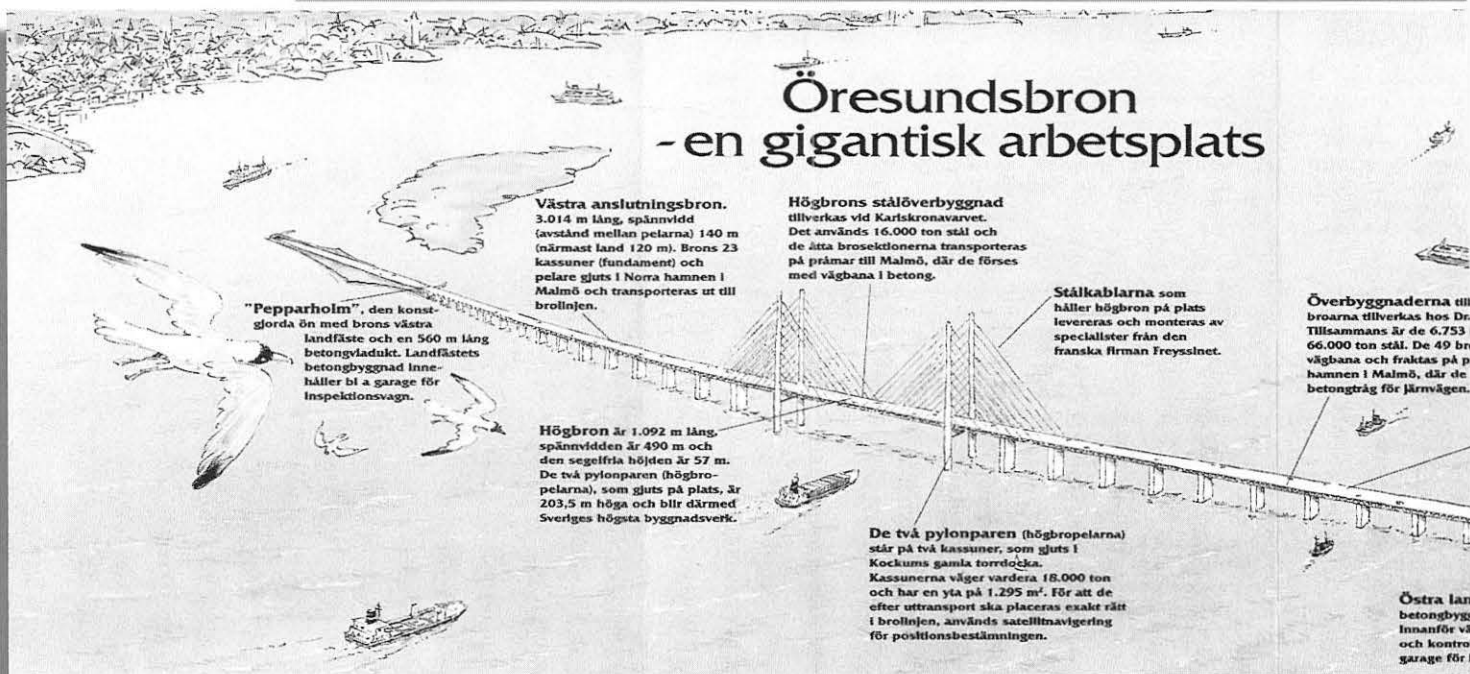
Årets største seier fikk vi mot Arendal kommune: 10-0. Vi ledet 3-0 etter to minutter, siden kunne vi score så mange mål vi bare orket.

Vi greier ikke alltid å stille fullt lag, men det går som regel bra likevel. Vi har fått dispensasjon til å spille med et par spillere fra Taxi, som vi til gjengjeld hjelper når de er i beit for mannskap.

Bedriftsfotballen har også en serie i 7-er-fotball med fire divisjoner. Denne spilles på mindre bane og med mindre mål. I virkeligheten blir det et helt annet spill, med større fart, mer vekt på enkeltprestasjoner og mindre lagspill. Vi vil satse på å stille 11-mannslag også neste år, sier Lindland.

Med seg på laget har han en sammesveiset gjeng som stort sett består av tidligere aktive fotballspillere. Flere deltar også på lag i "bondesligaen". Blant spillerne er det stor aldersspredning, fra yngstemann på 23 til senioren Paul Løvåsen på godt over 50.

De faste spillerne på laget denne sesongen har vært: Jan E. Lundberg, (Taxi), Dag Lysell, Geir Vidar Olsen, Jan Otto Askeland, Leif Kr. Gunder-







sen, Stig Lundberg (Taxi), Ole Bjørn Lindland, Kjell S. Birkeland, Rune Retterholt, Oddvar Aas, Kjell Inge Einarsen, Paul Løvåsen, Are Wroldsen (Taxi), Terje Andre Sagmoen og Frode Venemyr. Andre spillere har deltatt i enkelte kamper.

Det er ikke bare Vegvesenet som har problemer med å stille lag i bedriftsfotballen, går det fram av en kommentar fra leder av bedriftsidrett-

skretsens fotballutvalg, Ole Bjørn Moland:

– Etter å ha vært engasjert i bedriftsfotball i mange år, så har dette året vært en "katastrofe". Hele åtte lag trakk seg i løpet av sesongen, og veldig mange kamper ble gitt walk-over og utsettelse. Vi håper at dette bedrer seg neste år, og vi håper alle lag som var med i år også kommer tilbake neste sesong (også de som måtte

## Vil løpe fra Danmark til Sverige

Et 20-tall fotrappe ansatte i vegvesenet i Aust-Agder har bestilt startnummer i et halvmaraton-løp helt utenom det vanlige: Broloppet år 2000, som skal gå over den nye bruforbindelsen mellom Danmark og Sverige over Øresund.

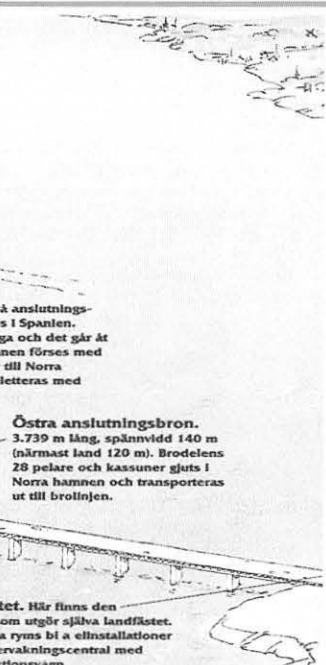
Løpet arrangeres av Malmö Allmenna Idrottsforening og idrettsforeningen Sparta i København som en feiring av den nye veg- og jernbaneforbindelsen mellom Danmark og Sverige.

Løpet skal starte utenfor København. Etter noen kilometer går løpet gjennom en 3,7 km lang undersjøisk tunnel som utgjør den første delen av forbindelsen. Deretter fortsetter vegen 4 km

på den kunstig oppbygde Papparholmen ute i sundet og deretter 8 km på Øresundbroen. Løpet avsluttes med noen kilometer inne i Sverige. Selve veg-, tunnel- og bruforbindelsen er på totalt 16 km.

Brua skal etter planen være klar i år 2000, men det er ennå ikke gitt noen eksakt dato for løpet. De som nå forhåndsmelder seg, må betale et forskudd på kr. 1000. De vil da være garantert et startnummer mot å betale resten av startkontingenten, som ennå ikke er kjent. Til nå skal det være forhåndspåmeldt ca. 40.000 løpere!

Bjarte Sandve har innbetalingsblanketter om flere skulle være interessert.



Å anslutnings-  
s i Spanen.  
ga og det går åt  
nen förses med  
till Norra  
letteras med

Östra anslutningsbron.  
3.739 m lång, spännvidd 140 m  
(närmast land 120 m). Brodelens  
28 pelare och kassoner gjuts i  
Norra hamnen och transporteras  
ut till brotjén.

et. Här finns den  
som utgör själva landfästet.  
a rymt bi a ellnallationer  
ervakningscentral med  
itionsvagn.



## Kloppenebakken har fått fortau

Kloppenebakken i Arendal ble gjenåpnet for trafikk ved månedsskiftet oktober-november etter omfattende utbedringsarbeid som har pågått mesteparten av året. Formålet var å trygge gangtrafikken langs en av hovedvegene til Aust-Agder Sentralsjukehus. Dette er løst ved fortau på utsiden av vegen, som dels er bygd på en brukonstruksjon. Kjørende på vegen merker bare at det er kommet fortau langs vegen, den spesielle konstruksjonen ser bare den som kikker på undersiden. Arbeidet er gjennomført for trafikksikkerhetsmidler til en kostnad av 3,8 mill kr og utført av produksjonsavdeligens seksjon for spesialproduksjon.