

Sørlandsporten



Hvor og med hvem skal tusenårsskiftet feires? Vil du oppleve denne nyttårsfeiringen litt spesiell?

Bjørn Eide Olsen:

–Jeg skal feire hjemme i Sagesund sammen med familie og venner. Et stort bål er rigga opp i nabolaget og denne kvelden tror jeg bygdefellesskapet vil tre frem. Jeg skal skåle og ønske det nye årtusen velkommen.



Dag Iversen:

–Den kvelden skal feires i private omgivelser med familie og venner. Jeg vil nok oppleve tusenårsskiftet spesielt, ja.

Marianne Bakkegaard:

–Nei, det er et dilemma. Mannen min vil utenlands, men jeg har ingen feriedager til gode og må derfor holde meg hjemme. Håper ikke jeg blir sittende alene (ha ha). Litt spesielt blir det kanskje, men ikke så veldig. Men jeg skal selvfølgelig sprette champis og feire uansett.



Av Inger Sigridnes



Kjell Risbruna:

–Jeg skal feire hjemme sammen med nærmeste familie. Viss strømmen går, blir det litt spesielt, ja. Ellers ikke.

Johanna Jomås:

–Vi skal ha privat vennefest, sannsynligvis hjemme hos en venninne av meg. Spesielt blir det, og jeg er mer enn klar for en skål mot tusenårsskiftet.



Torhild Finsrud:

–Jeg skal feire med fest og festivitas sammen med familien hjemme hos min søster. Jeg tror absolutt jeg vil føle det veldig spesielt når det går mot tusenårsskiftet.



Sørlandsporten

Bedriftsavis for Statens vegvesen Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret,
Postboks 173,
4801 Arendal

Redaktør:
Inger Sigridnes

Redaksjonsutvalg:

Gerd Botterli, Vidar
Solberg-Jacobsen,
Harald Heggland og
Lars Espeland.

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: Vinteren er her med vekslende føre. Vårt bilde er en kommentar til diskusjonen om pigg eller ikke pigg. Samtidig går framdriften på Rannekleiv-Temse for fullt. Dette bildet viser travel aktivitet på Nidelv bru.

(foto: Ottar Johansen)



Samhold gir styrke

Det er et historisk faktum at dette er det siste nummeret av Sørlandsporten som kommer ut dette tusenåret. Derfor kan man nesten ikke unngå å nevne det.

Men hva betyr det nå egentlig. Januar 2000 vil neppe være forskjellig fra januar 1999 på grunn av årstallet, selv om det nærmest har blitt forretningsideen til en storindustri å skremme oss mest mulig med alt som kan gå galt ved overgangen til det nye tusenåret.

Fokuseringen har imidlertid bidratt til at de fleste organisasjoner ser på hvor robuste de og den virksomheten de driver er når uventede ting inntreffer.

Rosenborgtreneren Nils Arne Eggen påpeker at det riktignok er viktig at hver enkelt spiller er god på sitt område. Men når laget går på banen, er den viktigste oppgaven for den enkelte å gjøre sine medspillere gode. Bevissheten om det er lagets styrke. Selv om en spiller byttes ut er laget robust nok til å takle det.

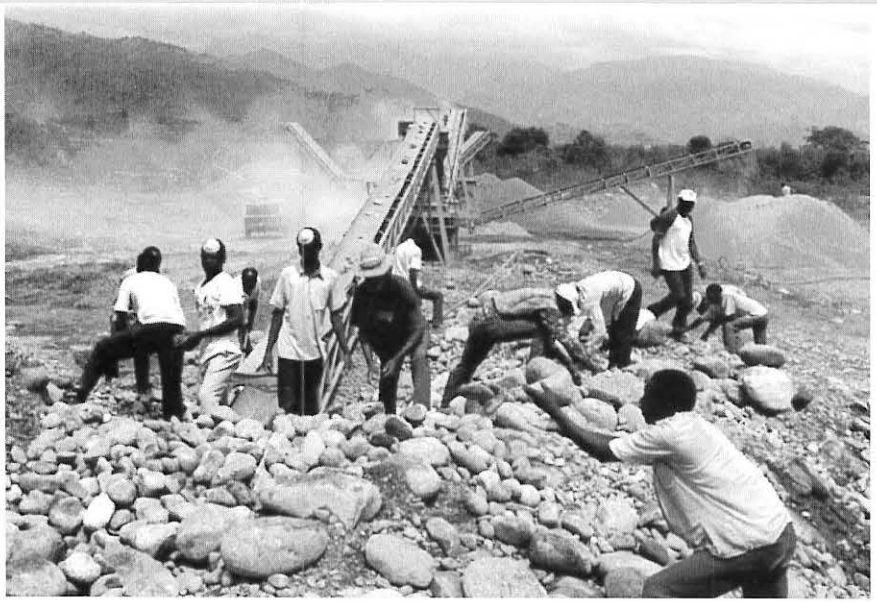
I en artikkel jeg leste her en dag sto det: "Morgendagens vinnerfirma har en flat organisasjon som er utformet av de ansatte selv".

Slik må vi også forberede oss. Engasjement og delaktighet fra den enkelte ansatte er den beste forsikring for dette. Det gjør organisasjonen både robust og klok. Derfor må de ansatte også selv passe på at de blir gitt anledning til reell delaktighet.

Klarer vi dette, har vi heller ingen ting å frykte etter 1. januar 2000.

God jul og lykke til i det nye tusenåret!

Olav Ellevset



Vegarbeid og vegstandard i Tanzania skiller seg en del fra Norge. (Foto: Olav Ellevset)

Av Inger
Sigrindnes

I AUST-AGDER ER VI SÅ HELDIGE å ha en vegsjef som nyter stor respekt både innenfor og utenfor etaten. En vegsjef vi har tro på og tillit til. Men nå spørs det for hvor lenge vi får beholde han.

Med økonomisk bistand fra ca 20 givreland oppretter Tanzania nå en ny frittstående organisasjon, Tanzania National Road Agency. I dagligtalen omtalt som TanRoads. I dag er vegsektoren i Tanzania direkte underlagt Ministry of Works (tilsvarende Samferdselsdepartementet), men 1. juli 2000 etableres altså den nye, mer fristilte TanRoads. Innenfor gitte økonomiske rammer vil TanRoads stå nærmest helt fritt.

TanRoads får ansvaret for vegutbygging, vedlikehold og vegforvaltning. Men i den grad de finner det hensiktsmessig, vil de også kunne ta oppdrag utenfor offentlig sektor, på linje med et privat firma. Avlønnen skal også skje på et fritt selvstendig grunnlag. Slik sett er de forretningsmessige rammene langt på veg å sammenligne med en selvstendig privat bedrift.

For de Tanzanianske myndighetene var det derfor maktpåliggende å finne en dyktig leder til å bygge opp sin organisasjon. Med hjelp fra et større internasjonalt rådgivningsfirma (Price Waterhouse) ble det ført samtaler med en rekke aktuelle kandidater, hentet fra det internasjonale markedet. Det var altså ikke Olav som verken søkte eller oppsøkte denne muligheten, men Price Waterhouse som tok kontakt. Og valget falt på vår vegsjef, Olav Ellevset.

Olav bekrefter at han har fått et jobbtilbud helt utenom det vanlige. Et tilbud han vanskelig kan la gå fra seg. Han har derfor sendt 2 års permisjonssøknad til vegdirektøren, og dersom den innvilges, vil Olav allerede i februar/mars tiltre som øverste leder av Tanzania Nasjonal Road Agency. På nærmest helt fritt grunnlag skal han da starte jobben med bl.a. å knytte til seg det mannskapet han vil trenge, gi dem passende oppgaver og avlønning.

– Står du også fritt når det gjelder organisasjonsstruktur?
– Ja, og den skal bli enkel. Dæven, den skal bli enkel, altså. Olav smiler og jeg skjønner umiddelbart at han virkelig gleder seg til å ta fatt.

Dersom noen har håpet på at vegsjefen skal trekke med seg noen nøkkelpersoner, må han skuffe dem. Nei, jeg kommer

Besøftsidrettslaget

inviterer til

JULE- TREFEST

9. januar kl. 15,30

på Arendal trafikkstasjon,
Stoa.

Påmelding til Ingeborg Vohus
innen mandag 3. januar.

Dårlige tider

Folk i utedriften klager over at bevilgningene til drift og vedlikehold ikke gir dem anledning til å holde den vegstandard som de mener samfunnet er tjent med. Et hjertesukk notert på Valle vegstasjon en tung novemberdag viser hvordan mange tenker, men at de også tar det med en dose humor:

- Før i tida var det ikke så verst i vegvesenet. Vi hadde i hvert fall så det rakk til salt i grauten. Nå er det ikke til mer enn salt i såret!

Vegsjefen til Tanzania – avgjøres på diplomatisk nivå?

utelukkende til å tilsette Tanzanianske medarbeidere, sier Olav.

Så lenge organisasjonen er gitt vide fullmakter og fått nærmest helt frie tøyler, vil jeg benytte sjansen til å bygge opp en moderne bedriftskultur.

– Inkluderer det kvinnlige ledere også?

– Å, ja, det finnes en rekke godt utdannede kvinner i Tanzania. De har sin utdanning både fra Moskva og Europa. Og det skal jeg være bevisst når jeg setter sammen min ledergruppe, vær du sikker. Han smiler.

Tanzania er ca tre ganger så stort som Norge, befolkningen er på ca 35 millioner mennesker. Men vegstandarden er dårligere og trafikk tettheten er gjennomsnittlig mye mindre.

Han forteller at det tanzanianske folk ikke har kultur for å motsi sine ledere, og at det derfor kan bli vanskelig å få konstruktiv kritikk på hva en som leder sier eller gjør. Dette er det viktig å være oppmerksom på, og bl.a. derfor vil han gå til jobben med en stor porsjon ærefrykt.

– Det er viktig for meg å bygge en organisasjon som frembringer maksimal laginnsats.

– Ingen mørke skyer?

– Nei, bortsett fra at jeg jo lurer på hva jeg kommer hjem igjen til. Her kan jo alt skje. Selv om jeg får permisjon fra stillingen, er det ikke sikkert at stillingen fortsatt finnes når jeg kommer hjem. Også jeg har hørt Søftelands ytringer om en prøveordning med sammenslåing av Aust- og Vest-Agder.

– Er du sikker på at du får permisjon fra din stiling som vegsjef i Aust-Agder?

– Nei, slett ikke. Søfteland er vel heller litt betenkt. Men Norad er sterkt involvert som finansiell partner, og de er også engasjert i dette spørsmålet. Dersom jeg ikke får permisjon, blir jo det et problem for meg, og da vil Norad betrakte det som et problem for hele ordningen. En skal derfor ikke se bort fra at det etter hvert kan komme sterke krefter i sving i den forbindelse og at det til syvende og sist vil bli et diplomatisk spørsmål mellom tanzanianske og norske myndigheter. Dette dreier seg jo om såkalte bilaterale forhold og i denne saken finnes det interesser som strekker seg utover vegvesenets interesser.

– Men hva gjør du dersom du ikke får permisjon?

– Nei, da må jeg takke nei til Tanzania. Jeg kan ikke tenke meg å ta jobben dersom jeg ikke får permisjon fra min stilling her i Arendal.

Men mye tyder på at han og Anne Lise flytter til Tanzania til våren. Tanzania sliter med stor kriminalitet og sikkerheten må tas på alvor. Olav forteller at han jo har arbeidet i Tanzania i flere år tidligere og er derfor vel forberedt på hva som venter han slik sett.

– Hvordan skal dere bo?

– Har ikke peiling. Men vi må jo forsøke å finne et hus i et forholdsvis trygt boligområde. Men boligprisene er svært høye og månedsleien varierer fra 10 000 til 50 000 kroner for en brukbar bolig. Når en forlater Norge for mer enn et år, så mister en alle rettighetene i Folketrygden, disse må derfor erstattes med en rekke kostbare forsikringer.

Olav er en uredd, uformell, og målresultert kar. Han er jovial og har lett for å få andre mennesker med seg. Men han er nok litt rastløs også.

Og med bakgrunn fra en traust, byråkratisk etat, hvor det ikke alltid er like lett å få gehør for nye tanker, kan det nok virke fristende med nye hvite ark og en rekke fargestifter til. Det hvite arket ligger foran han. Fargestiftene har han delvis med i bagasjen og vil delvis utvikle dem i god lagånd med afrikanske kvinner og menn til beste for et land som så inderlig trenger alt han kan bidra med.



Forbereder byggestart på tre E 18-parseller

MENS DE ØVRIGE AVDELINGENE forbereder seg på effektivisering og redusert bemanning, regner utbyggingsavdelingen med økt omsetning og økt arbeidsmengde i de nærmeste år.

Aust-Agder var meget raskt ute med sin søknad om delvis bompengefinansiering av videre utbygging av E 18. På grunnlag av politiske signaler og antakelser, satte avdelingen i gang å forberede utbygging av de neste tre E 18-parsellene.

- Nå regner vi det som 98 pst sikkert at Stortinget vil gi tillatelse til bompengefinansiering, og det er overveiende sannsynlig at dette vil være klart før sommerferien neste år, sier utbyggingssjef Karl Sigurd Fredriksen.

Utbyggingen har i flere år arbeidet med planlegging av utbyggingen av E 18.

- I fjor var hadde vi trasevalgene på plass for de parseller som det er aktuelt å bygge i overskuelig framtid, med unntak av den viktige strekningen Tvedestrand - Arendal, der vi pr i dag ikke har en ferdig kommuneplan. Denne strekningen er kontroversiell, og hva det ender med, er ikke godt å si. Vi får sannsynligvis en avgjørelse i miljøverndepartementet. Denne strekningen er heller ikke finansiert, og er ikke med i nasjonal transportplan. Finansieringss spørsmålet kan endre seg om Arendal går inn for en egen bompengepakke. Dette er under utredning, etter anmodning fra Arendal. Dette er et hull i framdriften for E 18.

Under forutsetning av at Stortinget godkjenner bompengefinansiering i vårsesjonen, håper vi å kunne starte på Brokelandsheia- Akland ved neste årsskifte. En betingelse er at vi klarer å få økt kapasiteten fort nok på prosjektering.

- Utfordringen for utbyggingsavdelingen er at vi trenger en tilvekst på minst 10 effektive årsverk for å håndtere de oppgaver vi står foran med utbygging av E 18. Dette kan vi løse enten med konsulenter, eller med omplassering av folk innad i vegvesenet. Det kan også bli aktuelt å benytte ledig prosjekteringskapasitet i andre fylker, f.eks. Nordland. Vi er nå i gang med stillingsutlysninger. Det som haster mest, er å få ansatt prosjektleder for Brokelandsheia-Akland.

For dette anlegget regner vi en byggeperiode på 3 år. Vi håper å komme i gang med neste parsell,

Øygardsdalen - Nørholm i god tid før vi er ferdig på Brokelandsheia, forhåpentligvis i 2002. Dette følger ikke helt prioriteringen i forslaget til nasjonal transportplan.

Vi ønsker å starte bygging nær plasseringen av bommer, i øst og i vest i fylket. I nasjonal transportplan står strekningen Kjerlingland - Dyreparken høyest, med størst trafikk og dårligst vegstandard. Der er vi imidlertid ikke klar til detaljplanlegging fordi det først må utarbeides kart over traseen. Her kan vi ikke regne med oppstart før tidligst i år 2003.

Disse tre parsellene vil legge beslag på hele bompengepakka, snaut 1,5 milliarder, som inkluderer statlig bidrag. Med dette vil vi være omtrent halvveis med utbyggingen av E 18 til motorvegstandard gjennom fylket. Det vil gjenstå arbeider for ca.1,5 milliard øst for Arendal. Det er lagt opp til at E 18 skal bygges som fire felts veg vest for Grimstad. Arendal-Tvedestrand er basert på 2-3-felts veg, men det kan bli aktuelt med fire felt også her når den tid kommer. Kostnadene blir i så fall tilsvarende høyere. Ut over dette regner vi med små investeringer i fylket, bortsett fra noe gang og sykkelveg- og trafikksikkerhetstiltak.

Strekningsvise investeringer på riksvegnettet er omtrent ute. For rv 9 gjennom Setesdal er det gjort vedtak i fylkestinget og prinsippvedtak kommunene om en bompengoordning som kan gi en god forbedring av denne viktige vegen. Kommune har imidlertid ennå ikke kommet til en prinsippvedtak vil ha strid hvor bom stå om når enig gjenstår se kommet til enighet om plassering av bommen. Det arbeides videre med dette.

Utbyggingstakten av vegnettet i Aust-Agder blir med dette større enn noen gang tidligere.

E 18-investeringene har de siste ti år vært gjennomsnittlig 40 mill. i året. De neste 10 år vil de nå opp i mint det tredobbelte. Dette er en krevende oppgave for Statens vegvesen og utbyggingsavdelingen, sier Fredriksen.

Bompengoordningen tar utgangspunkt i en betlingsperiode og statlige midler fram til 2015, men utbyggingssjefen regner med at de tre første parsellene skal være ferdig senest i år 2011, kanskje før.

Det hevdes at bompengeutredningen for Aust-Agder er den bompengeutredning i Statens vegvesen som er utarbeidet på kortest tid.



Det er nå en vanlig oppfatning at siden bompengesakene som nå skal behandles av myndighetene ikke stiller spesielle krav til statlig andel, vil de gå glatt gjennom i Stortinget. Bompengepakker med krav statlig minsteandel vil ventelig ha vanskeligere for å vinne fram.

- Hvilken effekt vil utbyggingsaktiviteten få på de andre avdelingene?

- Vi har et tøft løp foran oss. Det krever at vi har folk som er rutinerne, og jobber hardt og effektivt. Vi blir antagelig pålagt å ta imot folk fra andre avdelinger som mangler erfaring fra denne typen arbeid. I så fall må vi bemanne opp tilsvarende slik at vi får den kapasitet vi er ute etter. Det kan medføre økte kostnader, men dette må vi være villig til å gjøre for å utnytte ledige resurser så langt det er mulig. Byggearbeidet vil bli organisert med en regional anleggsstyrke, som skal stå for utbyggingen av stamvegnettet. Våre produksjonsfolk vil inngå i den regionale anleggsstyrken og få oppgaver her, i første omgang Brokelandsheia-Akland og senere de

andre delene. Mer enn halvparten av produksjonen vil antakelig bli satt ut på store entrepriser.

Utbyggingen vil neppe få større virkninger for trafikkavdelingen. For administrasjonsavdelingen vil det gi en viss effekt fordi vegkontoret totalt vil få en betydelig større omsetning.

Det er for tida rekrutteringsproblemer i anleggs- og prosjekteringsbransjen, men utbyggingssjefen har tro på at det skal være mulig å skaffe de folk som trengs. Når det gjelder byggeledelse vil det sannsynligvis være mulig å hente inn folk fra andre avdelinger. Verre er det med prosjektering, som krever spesialkompetanse som det tar flere år å utvikle.

"Busslommer" for effektiv busstransport på E 18

Utbyggingsavdelingen samlet nylig sine ansatte til avdelingskonferanse. Inviterte foredragsholdere holdt bl.a. interessante innlegg om framtidens trafikkspørsmål.

I bompengeprojektet er det satt av midler til tiltak for kollektivtrafikken, bl.a. i form av kollektivknutepunkt. En effektiv busstransport er avhengig av at bussen kjører den korteste veg en og ikke bruker unødig tid på holdeplasser.

- Etter det som kom fram på konferansen, må vi nok ta en gjennomgang buss-stoppestedene som nå planlegges for E 18, og se om vi kan rasjonalisere dem.

Langruiter kan ikke kjøre ned til byene for av og påstigning av passasjerer. Med 6- 8 viktige stoppesteder og 5 min stopp på hvert, vil det forsinke ruta med 40 minutter. Transporten vil med dette være ødelagt. Dette angår også passasjerkomforten.

Kjøring i kryss og rundkjøringer er ikke særlig behagelig.

Kollektivknutepunktene på E 18 bør derfor sannsynligvis få mer form som en modifisert busslomme på hver side, med gangbru over E 18.

Kollektivknutepunktet som er planlagt på Nedenes er av den "gamle" typen, der bussene må kjøre av E 18.

Kommunene ønsker på sin side å etablere

"skystasjoner" som sentrum for diverse aktiviteter.

Det passer imidlertid ikke så godt sammen med et effektivt busstopp, der passasjerene primært er interessert i kortest mulig reisetid. Dette er spørsmål som vi må diskutere nærmere i tida som kommer.

Vi regner med at ekspressbuss er det som har størst mulighet til å avlaste vegnettet for personbiltrafikk, sågar uten offentlig støtte.

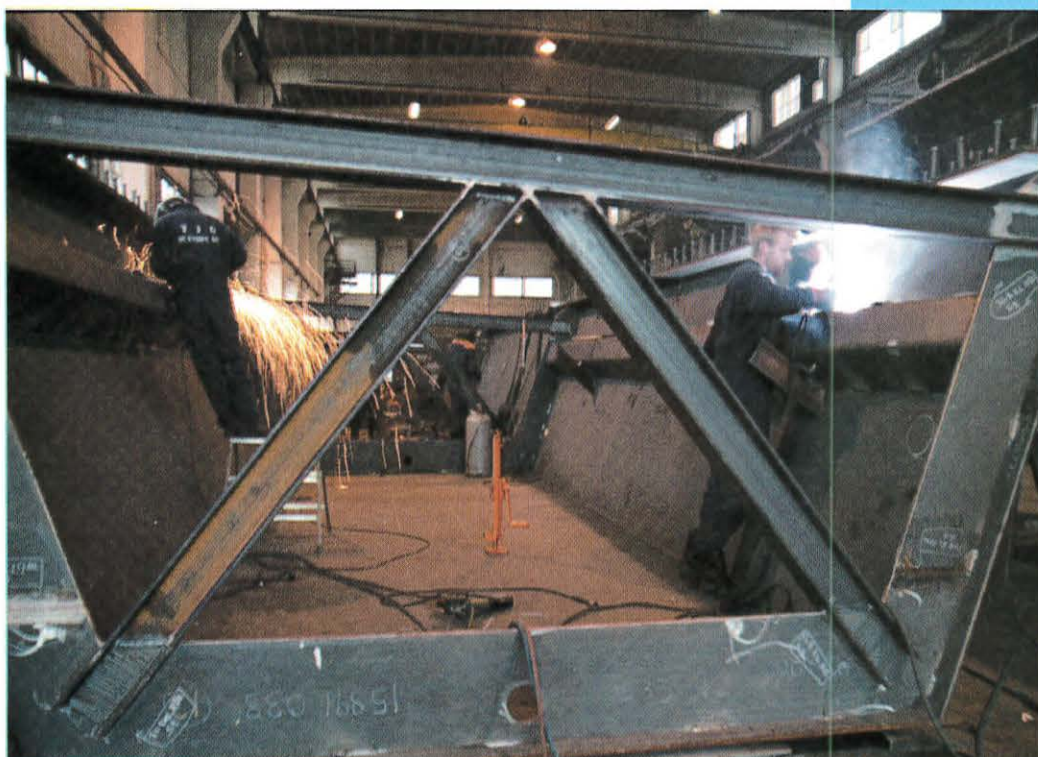
Jernbanen vil også være et viktig supplement på de lengste strekningene..

Søker om trefelt med midtdeler på Brokelandsheia

Mens Vegdirektoratet ikke ga tillatelse til forsøk med trefelts veg og midtdeler på Rannekleiv-Temse, sender utbyggingsavdelingen nå en ny henvendelse om å forsøke denne nye vegtypen til Vegdirektoratet. Denne gjelder strekningen Brokelandsheia-Akland.

- Når det gjelder denne strekningen, er finansieringen grei, ettersom den inngår i bom. For Rannekleiv-Temse la Vegdirektoratet avgjørende vekt på det ikke var dekning for de ekstra utgiftene.

- Det er klart at Statens vegvesen ennå ikke har klart å tilpasse seg til en ny erkjennelse av at vi må konsentrere oss om å unngå de alvorligste ulykkene. Dette ligger klart forankret i forslaget til nasjonal transportplan. Nettopp her kan vi i Aust-Agder bli et foregangsfylke med den stamvegstrekning i landet som har størst og trafikk og er mest ulykkesbelastet.



Nidelv bru - fylkets mest tekniske byggeplass

Regjeringen har i budsjettforslaget for neste år satt av 87 mill. til fullføring av E 18-parsellen Rannekleiv Temse. I inneværende år vil det være utført arbeider for ca. 62 mill. kr., opplyser prosjektleder Harald Tobiassen.

I en hektisk periode i høst har Rannekleiv-Temse-anlegget vært Aust-Agders mest tekniske byggeplass, med flere store mobilkraner i sving og hektisk aktivitet i Rannekleiv-Nedenes-området. Største oppgave akkurat nå er byggingen av Nidelv bru, med støping av betongfundamenter ute i elva og montering av brukassene som skyves utover fra Rannekleivsida etter hvert som stålelementene leveres fra Tig Scandia as i Grimstad. Samtidig foregikk forskaling, armering og støping av Rannekleiv bru over nye E 18. Selmer a.s. har entreprisen på bygging av brua, nøye overvåket av Rannekleiv-Temse-prosjektets brukontrollør Dag Ødegård.

Brua får en lengde på 209 m. Den har fem spenn som bæres av fire søyler og to landkar. Selve brukonstruksjonen består av en stålkasse som det støpes et betongdekke over. Stålkassen vil bestå av 370 tonn stål som prefabrikeres i Grimstad og sveises sammen på byggeplassen. Oppå dette skal det støpes et betongdekke med 1400 kbm. betong og 225 tonn armeringsstål. Bruentreprisen er på 20 mill. kr.



Brukonstruksjonen er av vanlig type, men brukes for første gang i Aust-Agder. Stålkonmstruksjonen og betongdekket skal bygges lufttett. Et avfuktingsanlegg skal monteres inni kassen og sørge å hindre fuktdannelser og korrosjon. Det er lagt stor vekt på å sikre stålkonstruksjonen mot korrosjon.

Stålelementene metalliseres med sink, grunnes og lakeres i Grimstad. På byggeplassen får de et siste malinglag. Sveisen mellom hver seksjon får en tilsvarende behandling på byggeplassen. I løpet av desember vil stålkonstruksjonen være på plass over Nidelva.

Arbeidet med forskaling og armering av brudekket går fortløpende. 15. januar starter støpingen, som skal foregå i 14 etapper og være fullført 12.4.

Deretter skal det støpes føringskant betong og støyskjerm og rekkverk i aluminium og glass kommer på toppen. Mot slutten av byggeperioden får stålkonstruksjonen et toppstrøk maling, og avfuktingsanlegget blir monter stål på slutten montering av avfuktingsanlegget blir montert. Buarbeidene skal være avsluttet innen 1. juli neste år.

Rannekleivkryssset skal være fedig grovplanert i år og gjøres klart for asfaltering. Rannekleiv bru på rv 407 over nye E 18 ble støpt 18. og 19. november i egen regi.

Nedeneskrysset er en av de større oppgavene som gjenstår. Utformingen av dette påbegynnes før jul og blir ikke fullført like før åpningen i oktober. Produksjonsavdelingen skal i vinter bygge Skyttervollen bru over E 18, forteller prosjektlederen.

I E 18-linja er det nå grovplanert veg på hele strekningen. Bare en strekning på 6-700 m er ennå ikke asfaltert. Så mye som mulig av asfaltarbeidet skal utføres før vinteren setter inn for fullt. Ellers arbeides det med pussing og supplering langs veglinja.

I den vestre delen av den nye motorvegstrekningen er Temsetunnelen bare grovdrevet. Produksjonsavdelingen skal nå legge ledninger for overvann og drenering. Tunnelen skal videre bekles og vann og frostsikres omtrent som Blødekærtunnelen. Til sist skal det monteres elektrisk utstyr og belysning.

De omfattende friluftstiltakene er på det nærmeste ferdig. De nye driftsvegene og turvegene vil få belysning i januar/februar. Det blir totalt 4 km løype/veg med belysning. Det ser ut til at disse tiltakene er blitt godt mottatt av lokalbefolkningen, protestene mot E 18-prosjektet har ihvertfall forstummet.

Av Ottar Johansen



Nei til trefelt med midtdeler på Rannekleiv-Temse:

Her skulle vi bygd midtdeler, sier prosjektleder Harald Tobiassen



– Vi bygger gårsdagens veg

–VI BYGGER GÅRSDAGENS VEG, sier prosjektleder for Rannekleiv-Temse-prosjektet, Harald Tobiassen, og er lett oppgitt over at vegdirektoratet ikke ville gå med på et prøveprosjekt ved at den nye motorvegparsellen ble bygd med en fast midtdeler der forbikjøring bare var fysisk mulig på de deler av vegstrekningen som vil få tre felt.

– Egentlig burde vi være lettet over at vi slipper dette ekstraarbeidet som ville betydd en betydelig belastning både for prosjektledelsen og produksjonsavdelingen. Alle parter var imidlertid enig om at denne jobben ønsket vi å ta for å få en mer framtidsrettet og trafikksikker veg til en liten merkostnad.

– Hadde vi fått anledning til å gjøre dette nå, mens vi ennå er i gang med parsellen, kunne arbeidet vært gjort for en relativt liten merkostnad. Nå frykter jeg for at vi først må få noen dødsulykker på strekningen. Konsekvensen kan bli at hastigheten vil nedsatt til 80 eller 70, og at det om kort tid vil komme krav om midtdeler. Men kostnadene ved å

gjøre dette på en veg som allerede er tatt i bruk vil bli helt andre enn det vi kunne gjort jobben for nå, sukker Tobiassen, litt oppgitt over at krav til streng budsjettstyring setter en brå stopper for kreative og kostnadseffektive løsninger.

Anleggsledelsen ventet i det lengste på en positiv avgjørelse fra vegdirektoratet om tillatelse til å bruke 15 mill kr. ekstra for å bygge fast midtdeler på vegstrekningen. Da avslaget kom, hadde også Aust-Agders stortingsrepresentant Liv Moland tatt opp saken i Stortingets spørretime.

Samferdselsministerens svar var også negativt: Departementet ønsket å se resultatene av forsøk med trefelts veg med midtdeler i Sverige før det ble igangsatt slike forsøk i Norge.

Prosjektledelsen har i hele byggeperioden vært opptatt av å tilpasse standarden på den nye E 18-strekningen til synet på trafikksikkerhet som har vokst fram i løpet av de siste årene. Det viser seg at den type veg som ble planlagt for noen år siden, sannsynligvis ikke vil vise seg å være spesielt trafikksikker. Det vil bli en veg som tillater høye

kjørehastigheter, med fare for møteulykker med alvorlig utfall.

For bedre på dette, er strekningne med trefelts veg utvidet betraktelig. Dette har vært mulig innenfor det opprinnelige budsjettet. Vegkantene er også utformet med tanke på at en utforkjøring ikke skal resultere i dødsulykker.

Den siste tidas sterke oppmerksomhet på trafiksikkerhet og de alvorlige ulykkene førte til at prosjektledelsen ønsket å gå videre, og bygge en veg som kunne forhindre de dødelige møteulykkene. På ettersommeren ble spørsmålet tatt opp med trafikkavdelingen. Både trafikk sjef Gunnar Lien og seksjonsleder for trafiksikkerhet Svein Harald Sondenaa tente på tanken. Planlegging ble startet, og prosjektledelsen og produksjonsavdelingen var i høst klar til å foreta de små utvidelsene av vegbredden som ville være nødvendig for å dele vegen med en fast midtdeler i betongblokker. Dermed ville forbikjøring bare bli mulig der det er tre felt. På strekninger med to felt ville bilistene måtte avfinne seg at det ikke var mulig å kjøre forbi. Overslaget lod på 15 mill. kr. Noe av dette kunne dekkes inn ved innsparing på andre deler av prosjektet, men ikke nok til å dekke hele utgiften. Prosjektledelsen var inne på tanken å gjøre det likevel, uten å spørre. Men da saken ble luftet med Vegdirektoratet, ble det gitt klar beskjed om at dette ikke ville bli godtatt.

Vegdirektoratet har også behandlet en tilsvarende søknad om ombygging av en eksisterende E 18-strekning i Vestfold til trefelts veg med midtdeler. I Sverige drives det forsøk med en tilsvarende vegtype, men her består midtdeleren av et wire-rekkverk festet på lette påler.

Positive erfaringer fra Sverige

Trafikkavdelingen sendte Ragnar Fremmerlid til Sverige for å studere denne løsningen, og kom tilbake overbevist om at trefelts veg med midtdeler er en god løsning.

– Svenskene har satsset på et forsøksprosjekt i stor målestokk. Den enkle midtdeleren består av kraftige stålwire som fanger opp biler som er på veg over i møtende kjørefelt. Pålene kan lett skiftes ut om de blir skadet.

– Blir ikke bilførerne aggressive på strekningene som bare har to felt og der det ikke er fysisk mulig å kjøre forbi?

– Nei, jeg fikk ikke inntrykk av det. Det virket som om de lettere avfant seg med situasjonen og kjørte mer avslappet enn om det hadde vært en mulighet for forbikjøring. Jeg opplevde det som ganske behagelig å kjøre på denne måten.



728 kbm. betong, 97 tonn jern – og 240 smørbrød

Fra kl. 7 18. november til kl. 15 19. november, totalt 30 timer, foregikk støpingen av Rannekleiv bru, som vil forbinde Rykenevegen over nye E 18 når denne er ferdig neste år. Jobben ble utført av spesialproduksjons faste murgjeng under ledelse av oppsynsmann Tor Bjørklund. Spesialproduksjons 7 forskalingssnekkere/murere ble forsterket med tre mann fra Kruse Smith og fire mann innleid fra andre avdelinger i vegvesenet. Arbeidet gikk med kontinuerlig skift hele natta igjennom i samsvar med vanlig praksis ved større støpearbeider.

Til arbeidet med brua gikk det med 728 kbm. betong, 85 tonn vanlig armeringsjern og 12 tonn spennarmering, som senere er spent opp. På hvert skift gikk det med 60 smørbrød, totalt 240, som kom godt med. Det var kald vind og snødrev utover natta. Natta i forveien hadde det snødd en del, og på grunnlag av værmeldingen ble hele brua tildekket med presenning.

Betongleverandøren produserte betongen raskere enn ventet, og støpingen gikk dermed unna på fem timer mindre enn planlagt. Bruas forskaling ble revet i slutten av november.

(Nesten) klart for

BOMPENGER E 18

i Aust-Agder

Bompengeselskapet for delvis finansiering av E 18 gjennom Aust-Agder, Aust-Agder Vegfinans as, er nå opprettet av Aust-Agder fylkeskommune, med fylkesordføreren som generalforsamling og fylkesrådmannen som foreløpig styre. Fylkeskommunens samferdselsjef, Ola Olsbu, fungerer som daglig leder inntil det er ansatt leder. Selskapet har fått en aksjekapital på 100.000 kr.

Bomstasjon på Østerholtheia i øst og på Østerlød i Grimstad er under planlegging i vegvesenets utbyggingsavdeling. Etter samferdselsministerens besøk i fylket i høst, og signaler fra det politiske miljøet for øvrig, anses det nå som sannsynlig at Stortinget i vårsesjonen vil åpne for bompengefinansiering i Aust-Agder, forteller saksbehandler for bompengesaken ved vegkontoret, Henrik Duus.

I september ble saken om bompengefinansiering formelt sendt fra Aust-Agder inn til Vegdirektoratet. Saken sendes så på intern høring i Vd. Deretter, sannsynligvis i januar, skal saken behandles i Samferdselsdepartementet før den fremmes for Stortinget for behandling i vårsesjonen.

Under forutsetning av positivt vedtak i Stortinget, vil det være klart for å starte bompengeneinnkreving i 2001. Rammene for de statlige bevilgningene til vegutbygging er gitt i forslaget til Nasjonal Transportplan, som er klar til sluttbehandling i Stortinget i juni. Foreløpig er det ført opp 360 mill. i hele 10-årsperioden til utbygging av E 18 i fylket. Bompengene vil for Aust-Agder utgjøre en tilleggsinntekt på 80-90 mill kr. årlig. Aust-Agder Vegfinans får også anledning til å oppta lån slik at utbyggingen kan få en rasjonell finansiering og framdrift. Lånet skal tilbakebetales med bompengeneinntektene.

Ved bomstasjonene i Aust-Agder vil det nye betalingssystemet Autopass bli tatt i bruk. Dette består av en elektronisk brikke som plasseres i bilen og leses av automatisk ved passering av bommene. Dette systemet tillater bl. a. kjøp av et visst antall passeringer, eller avregning etter bruk. Systemet skal tas i bruk over hele landet, slik at man kan benytte samme brikke ved passering også andre steder.

Bompengeprojektet for Aust-Agder stiller ikke krav til et minstebidrag fra Staten. Det anses at dette vil gjøre det enklere for Stortinget å tillate dette enn bompengeprojekter som krever en viss statlig minsteandel.

Delvis bompengefinansiering av rv 9 gjennom Setesdal er omtalt i NTP, men kommunene har her ikke kommet til enighet om plassering av bomstasjon(er). Det arbeides nå målrettet for å få saken i havn slik at rv 9 også kan behandles i Stortinget i 2000. Det skal i nær framtid fremmes en ny sak om bompengefinansiering for regionplanrådet for setesdalskommunene. Saken vil deretter komme til behandling i de nye kommunestyrene, for så eventuelt å fremmes videre på samme måte som for E 18.

I følge søknaden om bompengefinansiering av E 18 vil bomavgiften bli kr. 20 pr. bil i en periode på 15 år. Også for rv 9 regnes det med en bomperiode på 15 år. Her det utarbeidet alternativer med bompengavgift på 10, 15 og 20 kr.

Av Ottar Johansen

MENS DET NÅ LIGGER AN TIL at det vil bli delvis bompengefinansiering for utbygging av E 18, er det høyst uvisst om det kan bli bompenger for rv. 9 gjennom Setesdal for utbygging til full tofelts. De berørte kommunene har ennå ikke kommet til enighet om plassering av en bom, men Statens vegvesen og samarbeidsorganet Setesdal regionråd arbeider for å komme fram til en ordning som de fire setesdalskommunene kan enes om. Uten bompengefinansiering blir det små midler til utbygging av rv. 9 i de nærmeste år.

Torbjørn Borgi er produksjonsleder for Setesdal produksjonsområde. Med en ledelse på 5 og en arbeidsstyrke på 16 har han hendene fulle med vintervedlikehold på til dels værharde og snørrike strekninger. Sommerstid brukes mannskapene til utbedringsanlegg på rv. 9, i tillegg til ordinær drift og vedlikehold. I senere år har Setesdal også avgitt folk til E 18 og andre anlegg i arendalsdistriktet.

Borgi var vegmester i Evje før omorganiseringen i 1995. I 16 år har han også sittet i Bygland kommunestyre. Han har vært ordfører i 4 år og varaordfører i 4 år. Nå er han medlem av formannskapet. Han er også leder av Bygland arbeiderparti.

Da setesdalskommunene behandlet spørsmålet om bompenger tidligere i år, gikk Bygland arbeiderparti, imot vegsjefens forslag til bompengoordning for rv 9. Forslaget gikk som kjent ut på at det etableres to bommer, en i Valle kommune og en i Evje og Hornnes.

-Når jeg har uttalt meg om bompenger, er det som politiker, ut fra diskusjoner og vedtak vi har gjort i Bygland arbeiderparti og ut fra det som rører seg blant bygdefolk.

Da Bygland kommunestyre behandlet saken, hadde rådmannen avgitt en innstilling på grunnlag av vegsjefens forslag. Kommunestyret sa imidlertid nei til to bomstasjoner, og ba om at andre alternativer ble vurdert. Et forslag om en bomstasjon på grensa mellom Bygland og Evje og Hornnes går Borgi og Arbeiderpartiet imot:

Etter vår oppfatning vil det være svært urimelig å dele bygdesamfunn på denne måten. Mange arbeidstakere pendler fra Bygland til Evje på arbeid, for ikke å snakke om ungdommen, som ofte kjører mellom Bygland og Evje flere ganger på en kveld, sier Borgi, som også er styremedlem i Otra i.l. og ser

Motstand mot bompenger i Setesdal

foreldrene kjøre fram og tilbake for å bringe og hente barn ved ulike aktiviteter.

–Vi strever for å bevare og utvikle bygdesamfunnene og for at ungdommen skal bli. En bom vil gjøre dette enda vanskeligere. Det er ikke et positivt virkemiddel overfor ungdommen.

–Jeg er ikke prinsipielt i mot enhver bompengefinansiering. Men vi må finne fram til en plassering av bommen som ikke deler bygdesamfunn i to. Det ser ut til å være vanskelig å finne et sted som alle kan godta, men en bom ved fylkesgrensa mellom Aust-Agder og Vest-Agder kan være et brukbart kompromiss som en kanskje kan enes om. Det betyr at det må betales for å reise inn og ut av dalen. Det måtte eventuelt finnes en spesiell ordning for de som pendler til Kristiansand.

Borgi mener bompengefinansiering ligger langt bedre til rette for utbygging av stamvegnettet. På bygdene er kollektivtilbudet mye dårligere og folk er avhengig av personbil.

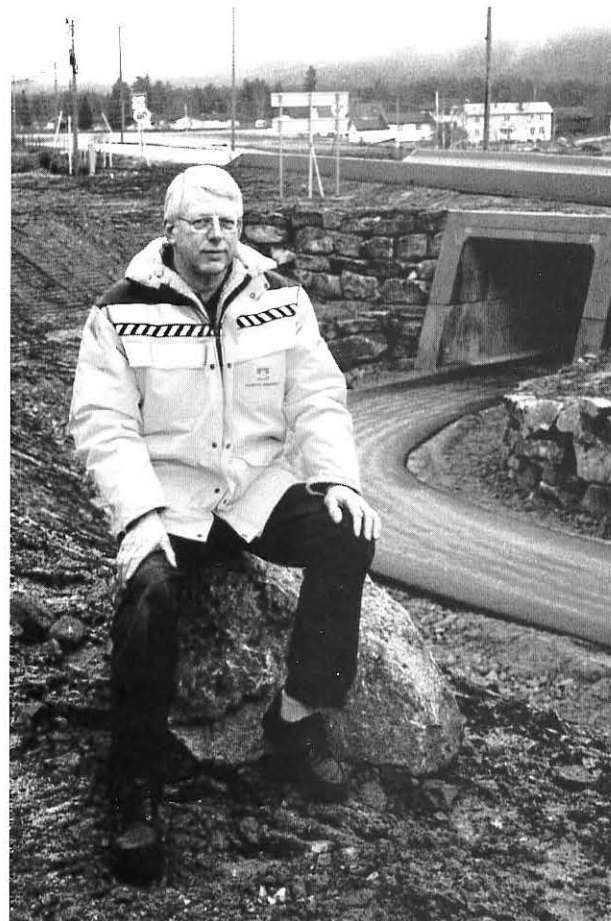
–Det hevdes at uten bompenger, blir det ingen utbygging. Hva sier du til det?

–Det mener jeg er å svartmale situasjonen. Vi må øke presset mot de sentrale styresmaktene. Det er underlig at mens landet har en god økonomi, har ikke regjeringen råd til å bygge veg i utkantene. Det er dårlig distriktspolitikk. Behovet for å bygge ut rv 9 er stort, men om nødvendig kan vi leve med dagens vegstandard en tid til, sier Borgi, som medgir at det ikke var helt enkelt å ta standpunkt mot bompengeforslaget. Men folkemeningen og behandlingen politisk gjorde utslaget.

–Som vegmann ser jeg behovet for en standardheving. Vegutbygging er et viktig virkemiddel for å få til en positiv utvikling i Setesdals-regionen.

–Er det vanskelig å være både en ledende lokalpolitiker og leder i Statens vegvesen?

–Jeg tror bakgrunnen i vegvesenet kan være til nytte for mitt arbeid i politikken, og omvendt. Det er forskjellige roller, men i begge skal vi være samfunnstjenere.



Borgi minner om en av visjonene for Statens vegvesen etter år 2000: "Statens vegvesen skal bidra til trivelige og levedyktige lokalsamfunn". Det er en illusjon allerede før år 2000. I stedet skal det spares og effektiviseres på alle kanter, sier Borgi, som selv deltar i produksjonsavdelingens effektiviseringsprosess, der det bl.a. diskuteres at fylket bare skal ha ett produksjonsområde.

–Nedlegging av Setesdal produksjonsområde vil bety mer sentralstyring og gå ut over servicen og kontakten med distriktene. Folk i Setesdal setter stor pris på veg- og trafikkstasjonen på Evje, der de kan få utført tjenester som de tidligere måtte reise lange veger for. Planene for utbygging av stasjonen er klare, men er stilt i bero i påvente av en ny vurdering av distriktene.

Borgi er også bekymret over utviklingen mot et hardere samfunn der økonomi settes foran service.

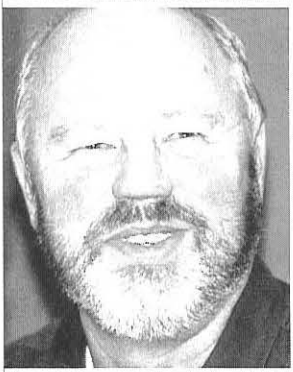
Vegvesenet har vært kritisert for å være et offentlig monopol. Jeg er redd for at vi i stedet kan få private monopoler, uten den politiske styring vi er vant til.

**Y2K: Langvarig snøvær og strømstans
verste alternativ**

Blødekjærtunnelen stenges i tilfelle strømstans

Y2K ER DEN INTERNASJONALE BETEGNELSEN på 2000-års problematikken. Det som i begynnelsen ble betraktet utelukkende som et dataproblem, skulle vise seg å omfatte de utroligste maskiner og utstyr.

Vegsjefen nedsatte en arbeidsgruppe, som fikk i mandat å utrede eventuelle problemområder, samt utbedre disse. Arbeidsgruppen har blitt ledet av Tormod Frøysnes, og øvrige representanter i utvalget har vært Lars Espeland, Tore Kjell Fløystad, Nina Kjemperud, Martin Bølgen, samt at Line Knudsen var med fram til hun sluttet ved vegkontoret.



Tormod forteller at arbeidsgruppen startet sitt arbeid senhøstes 1998. De har gjennomgått bl.a. tekniske installasjoner i vegtunneler, trafikkelleapparat, klima- og føreinformasjonssystemer, signalanlegg (lyskryss), ATK, datastyrt borerigger, vegghevler, biler og maskiner, knuseverk, It-utstyr, telefonsentraler og div. utstyr til kontrollhallene. Alt er kontrollert og nødvendige utbedringer er gjort eller

er under utbedring. I skrivende stund er 3 av 10 servere oppgradert. Av våre ca 200 PC'r er 80% oppgradert. I tillegg gjenstår også sentralbordet på vegkontoret, men dette vil bli utbedret like før jul.

– Hva er det verste som kan skje rundt nyttår, sett med vegvesen-øyne?

– Tja, det verste som kan skje rundt nyttår, kan for så vidt skje hver vinter. Strømstans kombinert med at langvarig snøfall. Dersom strømmen forsvinner over tid vil vi få problemer bl.a. med tilgang på drivstoff.

Tormod forteller at i utgangspunktet så vil alle veger holdes åpne, så langt det er mulig.

I samarbeid med Brannvesenet og Politiet er det imidlertid besluttet å stenge Blødekjærtunnelen ved strømstans. Alt av belysning, vifter, osv i tunnelen er avhengig av strøm. En ulykke i Blødekjærtunnelen når denne er uten strøm, kan bli svært arbeidskrevende. Politi og Brannvesen har da også trolig mer enn nok å henge fingrene i på denne spesielle nyttårsaften. Og skulle strømmen gå i Arendal, vil arbeidsmengden deres bli enorm. Derfor beslutningen om stenging av tunnelen ved eventuelt strømstans.

Beredskap i produksjons- områdene

Jeg tar en telefon til produksjonsleder Rolf Tidemann og spør hvordan de forbereder seg på nyttårshelgen. Rolf forteller at tidligere hadde de lokalt stasjonert oppsynsberedskap. En for Arendal og en for Setesdal. Akkurat nå er de midt inne i et 4-måneders prøveprosjekt. Prosjektet strekker seg fra 15. november til 15. mars og i denne tiden er det Vegtrafikksentralen (VTS) i Porsgrunn som ivaretar driftsoppsynet. Men pga tusenårsskiftet vil de rundt nyttårsskiftet gå bort fra prøveprosjektet ved Porsgrunn og tilbake til lokalt stasjonert driftsoppsyn. Tusenårsskiftet er liksom ikke tida for eksperimentering.... Rolf nevner også strømstans og eventuell mangel på drivstoff som verste scenario. De har oppfordret alle private strø- og brøytekontraktører om å fylle dieseltankene samt eventuelle reservetanker til nyttårshelgen.

- Men dersom ikke strømmen går, er det da noen problemer?
- Ikke annet enn hva som kan skje enhver vinternatt
 - Alltid beredt?
- Noen av oss er tidligere speidere. Noe mer behøver jeg vel ikke si....
 - Ærlig talt, Rolf, tror du det blir problemer?
- Hvorvidt det blir dataproblemer ved overgangen til år 2000, har jeg ingen forutsetninger for å spå noe om. Det råder stor uenighet og usikkerhet selv blant den fremste ekspertisen om dette, så her melder jeg pass. Men dersom det skulle oppstå slike problemer, mener jeg at vi skal kunne takle eventuelle konsekvenser dette måtte få for vegtrafikken.
 - Skal du ha vakt?
 - Nei, foreløpig har jeg ikke hørt noe om det.
 - Så du kan skåle i champagne og ønske det nye tusenåret velkommen?
 - Ja!!

Også i Setesdal skal de ha lokalt stasjonert oppsyn. Problemstillingene for Setesdal er omstrent som for resten av fylket. Torbjørn Borgi skal selv ha vekten på nyttårsaften og må derfor la champagnen stå.

- Var det noe greit, å få den vekten?
- Neeei, men nå ble det bare slik. Torbjørn ler og skøyer med at han heller får feire litt i ettertid.



KRAFTTAKET fortsetter i år 2000

Av Inger
Sigrindnes

ULYKKESTALLENE FOR 1998 VAR SÅ STYGGE at trafikkavdelingen startet "Krafttak mot trafikkdød." Målsetningen var minst 50% reduksjon i antall trafikkdrepte fra 1998 til 1999. Målet er ikke nådd, men mange andre viktige erfaringer er gjort underveis og krafttaket skal fortsette i 1999.

Krafttaket var et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Statens utdanningskontor, Fylkeslegen og Politiet. Men den som har vært mest sentral i dette arbeidet har uten tvil vært Kjell Pedersen i trafikkavdelingen og Sørlandsposten tok derfor en prat med han.

– Målet ble ikke nådd, Kjell?

– Nei, tallene er klare. 22 drepte i 1998, og 18 så langt i år.

Men vi har fått en betydelig reduksjon i antall meget alvorlig skadde, og det er jo bra.

Men i Nasjonal Transportplan (NTP) kommer det klart fram at trafikksikkerhetsarbeidet skal prioriteres. I Vegvesenet har vi lang og

god kultur for å sette i verk fysiske tiltak, men har langt mindre erfaring med trafikantrettede tiltak. Dette må vi derfor skaffe oss mer erfaring med, og det er bl.a. derfor – og sammenholdt med ulykkestallene for 1999 – at det er besluttet at krafttaket skal fortsette i 1999.

– Hva er erfaringene med Krafttaket?

– Vi har spredd aktivitetene over året, vi har siktet oss inn mot ulike trafikantgrupper, og vi har hatt tiltak rettet mot ulike aldersgrupper. Vi har blitt

flinkere til å håndtere media og fått god dekning både i Agderposten og lokal – TV. Vi har derfor nådd ut til mange tusen mennesker som forhåpentligvis har fått med seg litt av budskapet vårt. Vi har i større grad enn tidligere klart å samarbeide på tvers av seksjoner og stasjoner innad i trafikkavdelingen og det er også svært verdifullt erfaring. Vi har også hatt et særlig godt samarbeid med Politiet og Trygg Trafikk.

– Har du noen formening om hvorfor dere ikke nådde målet?

– Nei, det er vanskelig å si. Mange av ulykkene i Aust-Agder i år har vært forholdsvis spesielle. Bak flere av dødsulykkene finner en mennesker som tilhørte et belastet rusmiljø. I tillegg har vi hatt et par stygge ulykker hvor tunge kjøretøy har vært den direkte årsaken.. Noen av ulykkene har ingen naturlig forklaring, uten at jeg skal spekulere for mye i årsakene til det.

– Har det vært mange ungdomsulykker?

– Nei, heldigvis. I Vest-Agder har det imidlertid vært svært mange dødsulykker blant de yngste. Men det er heldigvis ikke situasjonen hos oss.



Ungdomsskoleelever møter trafikk-aktører

35 ELEVER I 10. KLASSE ved Lunderød ungdomsskole valgte Trafikksikkerhet som praktisk prosjektarbeid i år. Klassen er inndelt i 8 grupper og skal gjennom skoleåret bl.a. besøke en rekke trafikkrelaterte bedrifter, slik som Vegkontoret, Politiet, Arendal trafikkstasjon og Brannvesenet. Men også Arendal Motorsport er involvert i arbeidet med ungdommen.

Hver av gruppene har besøkt hver sin bedrift og i dag skal de presentere sine erfaringer og i dag skal de presentere sine erfaringer og opplevelser for de andre i klassen. Representanter fra de ulike bedrifter og organisasjoner er invitert til å følge presentasjonen. Helge Andersen fra Arendal trafikkstasjon og jeg beslutter å dra til Lunderød for å få et innblikk i hvordan elevene har opplevd bl.a. besøket på vegkontoret og trafikkstasjonen.

Når Helge og jeg kjører inn porten til ungdomsskolen, så skøyer vi litt. Vi har begge en fortid som nær sagt "verstinger" på hver vår skole. Men det er mange år siden nå. Vi er derfor spente på hvordan miljøet har endret seg på disse snart 20 årene.

Det ringer inn og Helge og jeg tar plass på hver vår pult i klasserommet. Læreren forsøker å få ro i klassen. – Kom til ro!! – Hysj, hysj. – Nå må dere roe dere!! – Nå må dere få satt dere!!

– Tommy!!

– André!

– Kom til ro alle sammen nå.

Helge og jeg ser på hverandre og gliser litt. Dette var jo kjente toner. Omsider starter timen opp. Denne første timen er avsatt til finpusning av det materialet som de skal presentere i neste time. Elevene sitter i grupper og arbeider. Vi snakker litt med enkelte grupper. Ser hvordan de arbeider. Snakker litt om bilulykkene på Rygene. Flere av elevene kjente noen jevnaldrende som var drept i trafikkulykker.

Det ringer inn til ny time og nå skal gruppene fram til kateteret og orientere om hva de har vært med på. Klassen er stor. Større enn normalt. Det er tydelig at mange vegrer for å gå fram foran alle de andre.

Dette er flaut, men selvsagt er det helt utenkelig å innrømme det. Derfor kommer de utroligste forklaringene på hvorfor de ikke kan tre fram.

Læreren er tålmodig og forsøker med det gode.

– Kan du, Lill og Dere, begynne?

– Nei, vi har ingenting å si, svarer Lill. Hun vil tydeligvis ikke fram først.

– Jo, kom igjen, nå da. Læreren forsøker igjen.

– Nei, vi har fakta faen ingenting å si, skjønner du det eller?

Læreren forsøker neste gruppe. Kan dere komme fram?

– Nei, for Tore er syk i dag, sier en i gruppen.

– Tore skulle tatt det, sier en annen.

– Ja, og Tore har alle papirene, sier den første igjen.

– Herregud, vi kan jo ikke ta dette på sparket sier den andre igjen.

– Kom med papirene, så skal jeg ta det, sier Hilde og utfordrer gutta.

– Øøøø, du har jo ikke vært med i vår

gruppe, engang, sier gutta og jenta

setter seg igjen.

Helge ser på meg. Han er sjokkert.

Men så trer fire gutter fram. De har vært

på vegkontoret og forteller greit om bl.a.

anlegget på Nedenes, kostnader pr.

løpemeter veg osv. Klassen stilner.

Betraktelig.

Faktisk er det denne gruppen og ikke minst gruppen

som har vært på Arendal trafikkstasjon som klarer

seg best. De har forberedt seg, de husker mye, og de

gjenforteller det på en grei måte, bl.a. med lysark.

Etter mye om og men klarer læreren å lokke alle

gruppene fram. De som hadde vært hos Politiet var

spesielt fornøyd med at de var blitt hentet på skolen

i uniformert politibil. Fyllearresten hadde de også

sett. De som hadde vært hos Brannvesenet viste seg

å ha blitt overlatt til en tjenestemann som ikke var

spesielt forberedt og resultatet var blitt deretter.

En etter en trer de nå frem. Noe

motvillig, og det skjønner jeg.

Kommentarer og mye mobb hagler fra

forsamlingen mot de som etter hvert trer

frem. Og enkelte sikter seg åpenbart inn

mot sine medelevers ømmeste mer

personlige punkter. Jeg merker meg at

de som er tøffest i kjeften er de som

selv har størst problemer med å tre

fram.. Bl.a. gjelder det noen gutter på

bakerste benk. På vindusrekken.

Etter timen snakker jeg med de guttene som hadde

vært på vegkontoret. De forteller at Kjell Pedersen

hadde tatt fint i mot dem. Han hadde ikke brukt

faguttrykk eller annet uforståelig stammespråk. Og

han hadde vist og fortalt dem mye interessant, uten

for mye detaljer. Guttene var fornøyd.

– Men hvordan var det å legge dette fram?

– Uff, nei.....Du hørte jo gjengen!

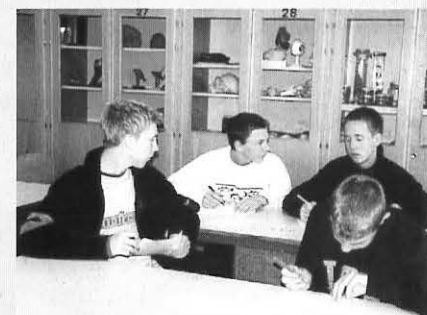
– Hva kunne vært gjort annerledes?

– Altså, her var to klasser slått sammen, det var

mange som ikke kjente hverandre. Det gjorde det

ikke akkurat lettere. Guttene smiler, ber meg hilse

Kjell og rusler videre til ny time.





Gang- og sykkelveger i Grimstad, Arendal og Valle

Av Ottar
Johansen

UTBYGGINGSAVDELINGEN HAR DREVET tre gang/sykkelveg-anlegg i år, Kryssen-Naudenes i Grimstad, Bråstad skole i Arendal og to strekninger nord og sør for Rysstad i Valle, forteller John Bassland, ansvarlig for "andre riks- og fylkesveger".

Strekningen i Grimstad var på totalt 1380 m til en kostnad av 2,3 mill kr. Selve gang- og sykkelvegen er ferdig, men støyskjermer gjenstår.

Strekningen Bråstad skole-Libru måler 1875 m. Her er kostnadene ca. 5 mill kr. Dette anlegget er drevet i samarbeid med Arendal kommune, som har lagt nytt ledningsnett i gang- og sykkelvegtraseen. Arbeidene er stort sett ferdig. På denne strekningen er en del av den gamle Frolandsvegen tatt i bruk. Her er vegen snevret inn til 3 m g/s-standard. Det er fylt på jord og sådd på utsiden. Neste år skal trafikkavdelingen legge nytt asfaltlitelag på riksvegen på den samme strekningen. Arbeidene har blitt noe forsinket og fordyret på grunn av vanskelige grunnforhold.

På Rysstad i Valle kommune har det vært arbeidet med gang- og sykkelveg både nord og sør for Rysstad sentrum. På strekningen Rysstadmo-Rysstad, 1460 m, har Setesdal produksjonsområde i år utført arbeidet for 600.000 kr. Denne strekningen, som er kostnadsregnet til 3,4 mill kr., skal gjøres ferdig neste år.

Strekningen Sylvartun-Hylestad skule, 880 m, er fullført i år, til en kostnad av 3,55 mill. kr. Oppsetting av noe saue-netting gjenstår. Dette anlegget har fått en pen utførelse med kantstein og en fotgjengerundergang med vangemurer i tørtstein.



Hurra for den lille forskjellen

Av Inger Sigridnes

I Statens vegvesen Aust-Agder er det for tiden mannfolka som rår.

Både vegsjefen, samtlige avdelingsledere, samtlige seksjonsledere, faggruppeledere, distriktsledere, produksjonsledere, prosjektleder – alle er de menn.

Men det er nok tilfeldig.

Ofte er begrunnelsen – både i privat og offentlig sektor – at det er så vanskelig å finne kvalifiserte kvinner til de ledige stillingene. Men hvorfor er kvinner mer usynlige enn menn?

I menns øyne? Og da tenker jeg ikke på julebordet o.l., men altså i tilsettings saker.

Men det er sikkert også bare tilfeldig.

I stillingsannonse våre står det ofte "kvinner oppfordres til å søke".

Men har noen av mine kvinnlige kolleger noen gang blitt oppfordret – jeg mener virkelig oppfordret – til å søke en lederstilling, tro? Nepp. Men det har sikkert heller aldri skjedd en mannlig kollega. Og i så fall – må det bare være tilfeldig.

Og ingen kvinner kan forvente å få en lederstilling, uten den nødvendige formelle kompetansen. At menn – også uten formell kompetanse – har lederstillinger i dag skyldes bare at slikt skjedde før i tiden. I gamle dager. Det ville aldri skjedd i dag. Og i så fall ville det bare være tilfeldig.

Og dessuten er det ingen kvinner som ønsker å bli tilsatt bare fordi de er kvinner. Da føler de seg diskriminert. At menn aldri føler seg diskriminert når deres kjønn foretrekkes er enn annen sak. Helt annen sak.

Likestilling har alltid stått – og står fortsatt – høyt på dagsorden her ved vegkontoret i Aust-Agder. I løpet av få år har likestilling til og med blitt tatt opp som egen sak på et ledermøte. Da fikk ledergruppen orientering om den sentrale handlingsplanen for likestilling. Og jammen ble den ikke tatt til orientering. Og våre ledere jobber trolig både daglig og langsiktig med disse spørsmålene, som vegdirektøren i mange av sine forord og festtaler har definert å være av sentral betydning. Det er forøvrig også knyttet svært høy status til å inneha verv i Likestillingsutvalget. Faktisk så høy status at utvalget har vært uten leder nå en tid. Men det er nok også bare tilfeldig.

Og dersom noen tar opp spørsmål omkring likestilling her på bruket så blir de i alle fall tatt på

alvor. Gutta lytter interesserte og en slipper å frykte hersketeknikker som f.eks. latterliggjøring. Det er nok bare jeg som blir møtt med gode vitser og historier når jeg bringer temaet å banen i f.eks. kantina. Ingen mener noe vondt med det, en må da kunne skøye litt. Men dette gjelder sikkert bare meg og er ganske sikkert tilfeldig.

Likeledes er det slik at alle initiativ for f.eks. kompetanseheving o.l. for kvinner alltid blir fulgt opp. Grundig. Når f.eks. Likestillingsutvalget fremmer konkrete forslag så er det etablert gode rutiner for oppfølging og tiltakene blir nærmest uten unntak sett på som en stor og viktig utfordring og umiddelbart effektivt. Ja, med unntak av de gangene det er andre hensyn som også må vektlegges, og det er det jo som regel. Men det er jo mer tilfeldig.

At Statistisk Sentralbyrå (SSB) opplyser at Aust-Agder er det fylket som topper verstillingslisten når det gjelder kvinner og menns deltakelse i utdanning, politikk og yrkesliv er nok også tilfeldig. Likestillingsombudet opplyser at ved kommunevalget i 1999 var kvinnerepresentasjonen i kommunestyrene lavest i – nettopp – Aust-Agder. Men det kan jo variere fra valg til valg – og er sikkert tilfeldig.

Men dette vil nok bedre seg i tiden som kommer. Samfunnet har jo etablert en rekke ordninger, og kostbare sådanne, som er ment å ivareta kvinnesakens interesser og valgmuligheter. F.eks. kontantstøtten. Kvinner landet over mottar nå kontantstøtte for å kunne holde seg hjemme og passe sine søte små barn. Bare så synd at de som er mest positive til denne forordningen selv ikke har anledning til å benytte seg av tilbudet. For de har altså valgt å ta del i yrkes- og samfunnslivet. Men det er sikkert tilfeldig.

Og alle ser kvinnens viktige plass i hjemmet. Der er hun nærmest uunværlig. Så det er kanskje litt urettferdig å hevde at ikke samfunnet setter pris på kvinners deltakelse. Det er vel slik i alle samfunnslag at enhver bør gjøre det en best til. Og i morsrollen og vaskekonas rolle er kvinnen helt suveren. På dette området har faktisk mange menn trukket seg helt tilbake og overlatt hovedansvaret for dette viktige arbeidet til kvinnene. Men det er nok ikke tilfeldig.

Vegsjefen restaurerer 280 år gammelt sjømannshus

KVINNENE HAR GJERNE ET AVGJØRENDE ORD ved valg av bolig. Da fru Anne Lise skulle flytte med vegsjef Olav Ellevset til Arendal, var hennes ønske å få utsikt over sjøen. Det gikk fort opp for ekteparet at det ville bli ganske kostbart å oppfylle dette ønsket. De så på flere hus, men fant ikke noe de var helt fornøyd med. Og prisene var betydelig over det de anså som aktuelt. Til slutt festet de seg ved Kirkebakken 6, et av Arendals eldste herskaphus med byggeår 1720, taksert til drøyt 1,3 mill. Etter en meget hektisk budrunde fikk de tilslaget på 1,8 mill., en god del høyere enn det som hadde blitt forlangt for eiendommer med sjøutsikt, men som de hadde gitt opp på grunn av den høye prisen.

(Forts. side 42)







Anne Lise gleder seg over gamle bymotiver malt av den kjente arendalsmaleren Fred Terkelsen på tre av husets gamle dører.

(Forts. fra side 20) –Budrunden gikk over en måneds tid, og startet med sprang på 100.000. På slutten var vi nede i trinn på 10.000 kr. og med et kvarters frist. Det gikk til sist på mobiltelefon, flere ganger mens jeg satt i møter. Da vi fikk tilslaget, hadde vi tøyd oss så langt som mulig. Vi kunne ikke ha gått lenger.

Av Ottar Johansnen

De fleste som kjenner til gamle sørlandshus vet også at disse som oftest er mer enn et hus. De er gjerne et helt prosjekt. Olav regner med at dette prosjektet vil beløpe seg til minst et par hundre tusen i tillegg til kjøpesummen, før huset er slik de ønsker det. Men så har da også Anne Lise fått sin utsikt over sjøen, riktig nok bare et lite gløtt fra kjøkkenet, mot Kittelsbukta og oppover mot Strømsbuneset og Terneholmen.

Anne Lise og Olav flyttet inn etter påske i år og har siden arbeidet med oppussing og inntatt huset rom for rom. Vegsjefen tar seg gjerne ei arbeidsøkt hver ettermiddag og driver på fram til 9-nyhetene, mens Anne Lise ennå ikke har fått arbeid i Arendal og kan bruke dagene til maling og pussing.

Noen snekker er jeg ikke, så det grovere arbeidet må Olav ta seg av, sier hun. Sørlandspolitiets medarbeider inviteres på en uformell kaffekopp en lørdag formiddag i november mens oppussingsarbeidet går for fullt.

Så langt er de ferdig med kjøkkenet og to rom i andre etasje, det ene skal etter hvert bli kontor og arbeidsrom, det andre skal bli spisestue, men fungerer inntil videre som dagligrom. For øyeblikket arbeider de med husets storstue, der de fjerner gammelt golvbelegg og tapeter for å få fram husets gamle stasrom i sin opprinnelige prakt. I likhet med de andre rommene huset er det vakkert brystpanel, gammel belistning og en ovnsnisje med barokk-utsmykning med gullmaling. Mye tyder på at dørene i huset er originale, med gamle, fine smijernslåser. Tre av dørbladene er prydet med bymotiver malt av den kjente arendalsmaleren Fred Terkelsen. Disse er ikke datert, men stammer trolig fra 1930-tallet.

Golvplankene er opp til 30 cm. brede. Her satser de på at treverket er så godt bevart at de bare kan slippe det ned og få fram det originale golvet.

En av de største oppgavene istandsettingen blir innredning av et nytt bad i loftsetasjen, som inneholder to store soverom, husets hovedsoverom og gjesterom. Ellers er det 280 år gamle huset i svært god stand. Huset er bygd i tømmer som er hardt som stein. Taket er skiftet i nyere tid, og de fleste av vinduene er skiftet.

Huset er i to fulle etasjer og har en grunnflate på 130 kvm. Loftsetasjen er på 80–85 kvm. Første etasje planlegges oppusset for utleie, bortsett fra et rom der Anne Lise har tenkt å drive praksis etter sin utdanning som soneterapeut.

–Vi satser på å beholde så mye som mulig av det originale i huset, det blir vel også det rimeligste. Huset har store rom, men vi har tenkt å beholde den opprinnelige rominndelingen. Her har vi hatt fagkyndig hjelp av en venn og arkitekt i Trondheim, som har gått gjennom huset og gitt råd, avdekket malinglag og tapeter. I mellomgangen og i kjøkkenet har vi fått fram de gamle tømmerveggene, mens stuerommene vil få tapet og maling som de har hatt.

Familiens hus i Trondheim er solgt og skal overleveres 15. januar. Innen den tid må huset på Tyholmen være klart til å ta imot et stort flyttelass.

Huset i Kirkebakken er oppført i 1720, tre år før Arendal fikk bystatus, av Christen Svendsen, en sjømann som også drev salg av øl og brennevin. Det er en av de eldste bygningene i byen. Opp gjennom århundrene har det hatt en rekke eiere, noe som kan dokumenteres ved en bunke gulnede skjøter og papirer. Det ble i 1929 kjøpt av koks- kull og brenselshandler Halvor Blom Bakke, noe huset ennå bærer tydelig preg av. I de omfangsrrike bodene på baksiden av huset er det flere binger med koks. Dette vil komme godt med i husets mange fine koksovner. Prisen var den gang 18.000 kroner, og har altså steget 100 ganger fram til i dag. Siste eier før Ellevset var Skibs a.s. "Geirulf".

Huset har i senere år vært brukt til kontorer, bl.a. av Statens vegvesen. Her holdt bl.a. eiendomsavdelingen, med Torbjørn Mykland og Sigmund Blakstad, m.fl. til. Finn Ole Jørgensen hadde sin første kontorplass i vegvesenet her.

Anne Lise og Olav har tidligere bodd i byen både i Oslo og i Trondheim. I Trondheims nabokommune Skaun bygde de nytt og moderne hus.

Vi har ikke fra før vært spesielt opptatt av gamle hus, men det er ingen tvil om at det er noe eget ved det nesten 300 år gamle sjømannshuset som vi nå holder på å sette i stand. Ellers er det jo åpenbare fordeler ved å bo sentralt i byen. Ulempene er at det er knapt med parkeringsplass.

–Det er mulig å jobbe livet av seg med et slikt hus, men vi satser på holde det innenfor rimelighetens grenser. Jobben som vegsjef krever sitt, og noen dager er jeg så sliten at jeg bare må slappe av. Men jeg er som regel hjemme til vanlig tid, og kan ta noen timer med arbeid i huset. Dette arbeidet er en fin avkobling fra oppgavene vi arbeider med på dagtid.

–Innredning av bad i trede etasje blir en stor jobb som vi må ha profesjonell hjelp til, ellers klarer vi det meste selv. Det er jo egentlig ikke mer enn en regulær oppussing. Da vi bygde hus i Trondheim i -80-81, gjorde jeg mye av det bygningsmessige selv. Nå dukker ferdighetene fram av hukommelsen igjen. Det blir en del arbeid å få storstua slik vi vil ha den. Ellers er det en gammel bakerovn og ei grue i første etasje som vi ønsker å sette i stand, men det får komme litt senere.

–I sommer fikk vi en god del hjelp av venner og bekjente som kom på besøk. Vi hadde totalt 135 gjestedøgn i løpet av sommermånedene, og alle voksne måtte gjøre en innsats... Det gikk veldig bra.

Etter et år i Arendal stortrives Ellevset med jobben og medarbeiderne. Når det gjelder det sosiale livet, medgir han at nettverket ennå er forholdsvis lite, men godt. Det har ikke blitt så mye tid til å ta seg av denne siden av tilværelsen ennå, og boligforholdene har ikke vært slik at det har passet å invitere til større sammenkomster. Men når huset er ferdig restaurert, vil det ikke sette noen grenser for selskapelighet.

Utsikten fra kjøkkenvinduet.



Elgjakt i hagen

Torbjørn Mykland er en av vegvesenets store elgjegere. Både i 1997 og i fjor mottok han den høye utmerkelsen "Årets elgmester" for beste resultat i elgjakta. Også i år gjorde han det bra, men på en litt spesiell måte:

–I flere år har vi vært plaget av elg som holder seg rundt husveggene hjemme. De forsyner seg av frukttrær og grønnsakshage, og skaper natta igjennom et svare spetakkel i hundegården, der to elghunder holder til. Derfor har vi et par år fått viltneimndas tillatelse til å skyte elg av årets kvote litt før jakttida, om de blir altfor nærgående.

– I år hadde elgene vært svært plagsomme, og da jeg en morgen så en elg like ved epletreet, hentet jeg børsa og skjøt den fra vinduet. Da jeg gikk ut for å se etter, sto elgen der fortsatt. Jeg var sikker på at jeg hadde truffet den med et godt skudd, men skjøt en gang til, da elgen åpenbart var fullt levende, og så da at den stupte. Da jeg skulle se nærmere etter, lå det to døde elger ved epletreet!

Torbjørns jaktlag i Mykland har en kvote på fire dyr. I tillegg deltar han i et jaktlag ved Møsvatn. Elghunden "Troll" på 11 år har hittil stått for hele 48 elgfall.

Mens vi først snakker om elgjakt, kan vi nevne at John Haugsjå, som skjøt to elg i ett drev, er utnevnt til årets elgmester.

Bilde: Torbjørn Myklands elghund "Troll" med bytte i traktene ved Møsvann. Bildet er tatt av en av jegerne på jaktlaget, Lord of Suffolk, Eric de Saumarez, Schrumbland park, England.

Kostbar beplantning gjenerobres av villniss

Av Ottar
Johansen

NATUREN ER I FERD MED å gjenerobre fint opparbeidede grøntanlegg. Dersom det ikke blir mer penger til vedlikehold, vil beplantning til titusener av kroner være bortkastet. For første gang ble det i år ikke tatt inn sommerhjelp til å drive med lusing og vedlikehold av grøntanleggene. Resultatet ser vi nå: kveke, burot og meterhøy tistel tar overhånd der det er plantet fine buskvekster.

Formann og gartner Jon Furre i Arendal produksjonsområde har grøntområdene som et spesialfelt i tillegg til formannsjobben. Han er nå alvorlig bekymret over manglende vedlikehold. Dersom det ikke gjøres noe drastisk, kan enden på visa bli at kostbare beplantninger må graves opp og tilsås med gras.

Situasjonen er særlig ille i krysset Øygardsdalen i Grimstad, der det ble satset stort på beplantning.

– Dessverre ble ikke jorda rensert skikkelig for rotugras før plantingen ble gjort. Jorda skulle ha vært rensert og sprøytet og fått ligge et år før plantingen ble gjort, sier Furre. Nå ser vi resultatet av at plantingen ble gjort for tidlig: Der det er plantet lave busker som kotenaster, stikker kveke og annet ugras opp og er i ferd med å kvele buskene. Dette er det ikke mulig å fjerne med sprøyting, og når vi heller ikke har hatt folk til å luke, blir resultatet dårlig. I områder der det er plantet høyere busker, som gyvel og buskfuru, er resultatet bedre, her når ikke ugresset opp og blir kvalt av buskene.

– Når rotgraset først har fått etablert seg, er det nesten håpløst å ta igjen. Siste utvei blir at en del av beplantningen må saneres. Gjør vi ikke det, vil vi stå igjen med de reneste villniss.

Inntil i fjor tok vegvesenet inn sommerhjelper som hadde vedlikehold av grøntanlegg som en viktig oppgave. I Øygardsdalen arbeidet to gjenger i fire uker hver med plenslått, lusing m.m. og sikret en bra standard. I år har en mann på deltid utført plenklipping og litt lusing. Dette har langt fra vært tilstrekkelig, selv om en ny plenklipper har vært effektiv.





Øygardsdalen har de største grøntområdene i distriktet. Også i Ugland-krysset er det mye beplantning, som også preges av manglende vedlikehold. Det plantes for mye i forhold til den vedlikeholdskapasiteten det nå legges opp til, mener Furre.

I Øygardsdalen hadde anleggsgartneren ansvaret for beplantningen de tre første årene. Etter dette skal området være fritt for ugras. Ved en glipp ble dette anlegget liggende et helt år uten vedlikehold før vegvesenet overtok vedlikeholdet, noe som forverret situasjonen.

-Konklusjonen er at vi må legge lista lavere når vi anlegger grøntområder, og heller så til områdene med grasblanding som er lettere å vedlikeholde. Det er galt å



Jon Furre viser grelle eksempler på resultatet av mangelfullt vedlikehold ved Øygardsdalen i Grimstad.

plante en masse uten at vi får muligheter til å drive et forsvarlig vedlikehold. Det er ikke morsomt å ha ansvaret for dette arbeidet når vi ikke får anledning til å følge det opp på en skikkelig måte.

Høyere busker krever også sitt stell, selv om de ikke overmannes av ugras. Hvert 4-5 år må de kuttes ned og fornyes. Det har det ikke vært kapasitet til i det siste, sier Furre, som håper folkene på Akland får tilstrekkelig ressurser når de neste år skal overta vedlikeholdet av de store rasteplassene på Østerholtheia.



Distrahert av ros - kjørte på bil

Av Inger
Sigridnes

Dette er en sann historie, fortalt av Helge Andersen på Arendal trafikkstasjon. Kjørelærer Dag Lislevann hadde fortalt historien til Helge:

Kjørelærer Dag Lislevann har en gruppe i mopedføreropplæring. Denne dagen skal de øve på vikeplikt og rundkjøringer. Dag plasserte seg ved Statoil-stasjonen på Harebakken og gruppen får beskjed om å kjøre derfra og ned i rundkjøringen ved Harebakken, deretter over E18- brua, ny rundkjøring og tilbake til Statoil.

En jente i gruppen hadde tidligere slitt litt med opplæringen, og Dag var derfor spesielt oppmerksom på henne. Da jenta forlot Statoil-stasjonen, stanset hun for trafikk fra kjøpesenteret før hun kjørte ned mot rundkjøringen.

Dette var jo helt korrekt kjøring, hvilket Dag roste henne for på sambandet. Jenta ble glad, snur seg og smiler opp mot Dag. Mens hun altså ser bakover mot Dag, bremses bilen foran henne og stanser opp.

Bilen, som hadde en Tredal-henger på slep, blir stående og vente på at skal bli klart for å kjøre inn i rundkjøringen. Jenta oppdager for sent at bilen foran henne har stanset, og kjører derfor rett inn i hengeren. Bråstoppen fører til at jenta stuper over mopeden og lander oppi Tredal-hengeren. Hengeren er full av sand, og på toppen av sandhaugen befinner nå jenta seg.

Bilisten merker verken påkjørselen eller at jenta nå sitter oppå sandlasset, så han fortetter gjennom rundkjøringen og i retning mot Arendal. Kjørelæreren reagerer raskt, og kaster seg etter på sin motorsykkel. Jenta skriker for full hals bak i hengeren, og etter hvert hører sjåføren henne og ved innkjøringen til Storebrand stanser han. Fortumlet stiger mannen ut av førersetet, like fortumlet og litt amper stiger jenta ned fra tilhengeren. Dag konstaterer at både jenta og tilhengeren er uskadd. Mopeden har fått mindre skader, men altså – alt gikk bra til slutt. Når enden er god, er allting godt.

Fotobokser klar til bruk på østre del av E 18

ATK – AUTOMATISK TRAFIKK-KONTROLL med fotobokser på E 18 øst for Arendal skal være på plass og klar til drift før jul, forteller Arne Dalsøren i trafikkavdelingens trafikkavviklingsseksjon. Politiet avgjør når de nye fotoboksene skal tas i bruk, men det kan godt tenkes at bilførere som ikke holder fartsgrensen, kan få en uønsket "julepresang".

De åtte nye fotoboksene ble fundamentert og montert i løpet av november. Hastighetsfølere er lagt ned i vegbanen og boksene er tilknyttet el-nettet. Fotoboksene har fått følgende plassering: i 60 km/t-sonen ved Longum, østgående felt, i Dalen, vestgående felt, på Voie, vestgående felt, Langtveit ved Fiane, østgående felt, Myklebostad før Tvedestrand, vestgående, Spiremyrsletta etter Akland, vestgående, i Vormelidbakkene mot Søndeled, østgående, og på Brokelandsheia, vestgående felt. Enkelte av boksene kan også fotografere biler under forbi kjøring i motsatt kjøretning.

Knut Hommefoss har stått for monteringen av fotoboksene. Mens arbeidet har pågått, har han fått reaksjoner fra enkelte bilister: Noen har vist knyttneven, mens andre har gitt et "raut" i hornet.

– Personlig har jeg tro på at dette kan ha en positiv virkning. Ulykkestallet på den vestre delen av E 18 har gått ned etter at det ble satt opp fotobokser. Der er jo også fartsgrensen redusert fra 80 til 70. Målet med fotoboksene er ikke å få tatt flest mulig bilder. Jo færre bilder som blir tatt, desto bedre, understreker Hommefoss, utlånt en dag i uka til trafikkavdelingen fra sin ordinære jobb i produksjon med Akland som arbeidssted.

I midten av november ble det foretatt formålinger av kjørehastigheten. Disse skal benyttes til å sammenlikne hastigheten før og etter at ATK-tiltaket er tatt i bruk. Også tidligere i sommer ble det foretatt hastighetsmålinger på stedene der det nå er satt opp fotobokser. Disse målingene viste gjennomsnittshastighet på noen av målepunktene som lå betydelig over fartsgrensen, mens den på andre punkter lå i underkant av fartsgrensen. I 60-sonen på Longum var gjennomsnittshastigheten hele 68 km/t, forteller Dalsøren.



– Når Vegdirektoratet skal gi tillatelse til ATK, vurderes gjennomhastighet og ulykkesfrekvens på de aktuelle stedene. På denne strekningen av E 18 er trafikken så tett og forbi kjøring mulighetene så få at gjennomsnittshastigheten påvirkes av de som kjører saktest. Det betyr ikke at det ikke er en del som kjører langt over fartsgrensen. Det ser vi bl.a. på kvelden og utover natta når trafikken kan gå mer fritt. Ulykkesfrekvensen er imidlertid betydelig høyere enn minstekravet for å tillate ATK. Det er håpet om å redusere antall ulykker som er bakgrunnen for at vi nå har satt i gang dette tiltaket.

Av Ottar Johansen



Økonomiavdelingen lærer regnskap

ET FLERTALL AV administrasjonsavdelingens regnskaps- og økonomimedarbeidere, samt en medarbeider fra trafikkavdelingen, har i høst gjennomgått videregående opplæring i regnskap tilsvarende Regnskap II i studieretningsfaget regnskap for allmenne, økonomiske og administrative fag. På slutten av skoleåret i mai skal de gå opp til offentlig eksamen.

Nå er det allerede noen som snakker om å fortsette studiene med Regnskap III neste år.

– Dette har vi satt i gang for å styrke vår kompetanse og stå sterkere i overfor omstillingene i vegvesenet, sier en av de ivrige studentene, Nils-Kjell Messel.

– Vi trodde nesten dere måtte ha ganske god greie på regnskap for å drive med økonomi og regnskap i Statens vegvesen er det noe mer å lære?

– Vi kan vel det som trengs i den daglige jobben og har god kjennskap til de rutinene som benyttes i

Statens vegvesen. Men vi har hittil drevet regnskap etter kontantprinsippet. Etter hvert skal vi gå over til regnskapsprinsippet, og her kreves vi oppdatering av kunnskapene. De fleste som arbeider med økonomi- og regnskap nå, har handelsskoleutdannelse eller lignende. Det er ganske mange år siden vi sist satt på skolebenken. Kursdeltakerne har sin fulle hyre med det krevende kurset, men er topp motivert for å bestå eksamen. Administrasjonsavdelingen vurderer nå å tilby sine tjenester til det nyetablerte fylkeskommunale bompengselskapet, noe som kan tilføre avdelingen nye arbeidsoppgaver.

Regnskapskurset går på deltakernes fritid.

Deltakerne har fått avsatt 3 uketimer til skolearbeid, men må på fritid gjøre hjemmearbeid etter behov.

Vegvesenet dekker utgiftene til lærer m.m. Kursleder er Roger Kransvik som til daglig underviser ved Drottningborg videregående skole.

Wenche A. Solheim, Bjørn Johnsen, Nils-Kjell Messel (i første rekke), og Gerd Botterli, Else Marit Larsen og Torhild Finsrud er topp motivert for å skaffe seg økt kompetanse i regnskap. Lærer Roger Kransvik, bakerst t.v., gir studentene god attest.





Verneleder Knut Hagelia inspiserer refleksen på verkstedformann Trond Hellestøl. Begge er korrekt antrukket etter forskriftene.

– Alt godkjent vernetøy skal ha en merkelapp inni der det er tegning av en vest og tallene 3 og 2. Det betyr at plagget tilfredsstillter kravene til verneklasse 3 og refleksklasse 2. Har plagget ikke disse merkene, er de ikke godkjent. Sammen med vernejakke skal det brukes vernebukse i samme materiale. Gamle jakker kan tillates brukt dersom det brukes en godkjent vernevest utenpå. Vernevest er også godkjent verneutstyr for personer som er på befarig, inspeksjon, kontroll og tilsvarende.

– Verneutstyret er godkjent for vask 50 ganger etter nærmere vaskeangivelser. Dersom refleksfeltene er i dårlig stand, må plaggene byttes inn i nye, understreker Hagelia.

Vegdirektoratet ga nye retningslinjer for bruk av verneutstyr i august, og viste til at det har oppstått noe uklarhet om reglene i forbindelse med skifte av leverandør av verneklær.

– Hovedregelen er at det ved alt arbeid på veg, som er åpen for allmenn ferdsel, samt på anleggsområde med interntrafikk skal brukes arbeidstøy/verneklær som er CE-merket i verneklasse 3, med refleksklasse 2, i kombinasjon oransje og marineblått og med Statens vegvesens fastsatte profilering.

Ved arbeid i verksted, lager, ferjekai, ved reparasjonsarbeid ute kan det som alternativ brukes den såkalte verkstedkjoleadressen i oransje/marineblått og profilert etter bestemmelsene. Dersom dressen brukes i tilknytning til trafikkert veg, må det i tillegg brukes godkjent vernevest.

Trafikkavdelingens kontrollører som deltar i trafikk/kjøretøykontroll ute på veg er det åpnet for bruk av vernevest eller regnjakke i gul farge. Denne skal være i verneklasse 3 og i samsvar med vegvesenets profilering. Øvrig personale i trafikkavdelingen skal bruke vegvesenets standard verneklær, heter det bl.a. i retningslinjene fra vegdirektoratet.

Unntatt fra kravet om godt synlig, profilert arbeidstøy er: arbeid på kontor, møter, kursopphold og lignende. Ved befarig, inspeksjon, kontroll og tilsvarende på veganlegg, trafikkert veg/område, verksområder og tilsvarende, skal det brukes godkjente verneklær.

Gammelt vernetøy tilfredsstillter ikke dagens krav

Av Ottar Johansen

– DET SYNDES ENNÅ EN DEL mot retningslinjene for bruk av verneutstyr, sier verneleder Knut Hagelia, som peker på at dette først og fremst er et sikkerhetsproblem, men at det også gjelder en riktig profilering av Statens vegvesen ute på vegen.

– Det er ennå en del gamle klær i bruk som ikke tilfredsstillter vegdirektoratets nye forskrifter for verneklær. Det gjelder bl.a. gode varme jakker av en eldre modell som er nærmest uutslitelig, men som ikke tilfredsstillter dagens krav til refleks.

-Fint så lenge vi ikke har noe å gjøre!

AKAN-TILBUDET VED STATENS VEGVESEN

Aust-Agder ble etablert i 1983. Hittil har ingen saker vært behandlet etter AKAN-ordningen, men statistikken tilsier at vi å regne med at det også kan være ansatte som har alvorlige rusproblemer i vårt fylke. Det lokale AKAN-utvalget er i virksomhet, og ønsker å informere om mulighetene for å hjelpe ansatte som har et rusproblem.

AKAN-utvalget består av Trine Conradi, leder, dr. Knut Åsen fra bedriftshelsetjenesten, verneleder Knut Hagelia, Olav Fidje og Bente Kjenndalen, de to sistnevnte er AKAN-hovedkontakter valgt av organisasjonene. Bente er hovedkontakt for vegkontoret og Olav for den øvrige virksomheten i hele fylket.

-Det er fint så lenge vi ikke har noe å gjøre, sier Olav Fidje, som understreker at utvalget har valgt å legge seg på et rimelig aktivitetsnivå med en del informasjonsvirksomhet. Men det er viktig at tilbudet er der når noen trenger hjelp, og at de ansatte vet hvor de skal henvende seg. På programmet for neste år står derfor utarbeidelse av en brosjyre.

AKAN-utvalget har også arbeidet med revisjon av rusmiddelpolitikken i Statens vegvesen Aust-Agder. Dette ble behandlet og vedtatt av AMU 4. juni i år og utgjør reglement for behandling av rusmiddelspørsmål i etaten.

Medlemmene av AKAN-utvalget har gjennomgått grunnkurs i AKAN-arbeid.

-Rusmisbruk i forbindelse med arbeidet er et lederansvar. Men det er også et ansvar for alle ansatte, som kan ta kontakt med medlemmene i AKAN-utvalget for råd og veiledning. Medlemmene i AKAN-utvalget har selvsagt taushetsplikt, sier Bente Kjenndalen.

AKAN er ingen avholdsforening. Det er misbruket vi ønsker å bli kvitt, ikke misbrukeren!

AKAN-utvalget er også oppmerksom på andre rusmidler enn alkohol: legemidler og narkotika, som det er blitt mer av i senere år.

Denne typen rusmisbruk kan være like farlig som alkohol, og mye vanskeligere å oppdage. Alkohol er et stoff som er vel kjent, og lett å oppdage, men det er nok et særsyn at noen møter beruset på jobb nå

for tida. Situasjoner med kurs- og møter med overnatting har vært nevnt, men også her virker det som om folk er forsiktig med drikkevarene.

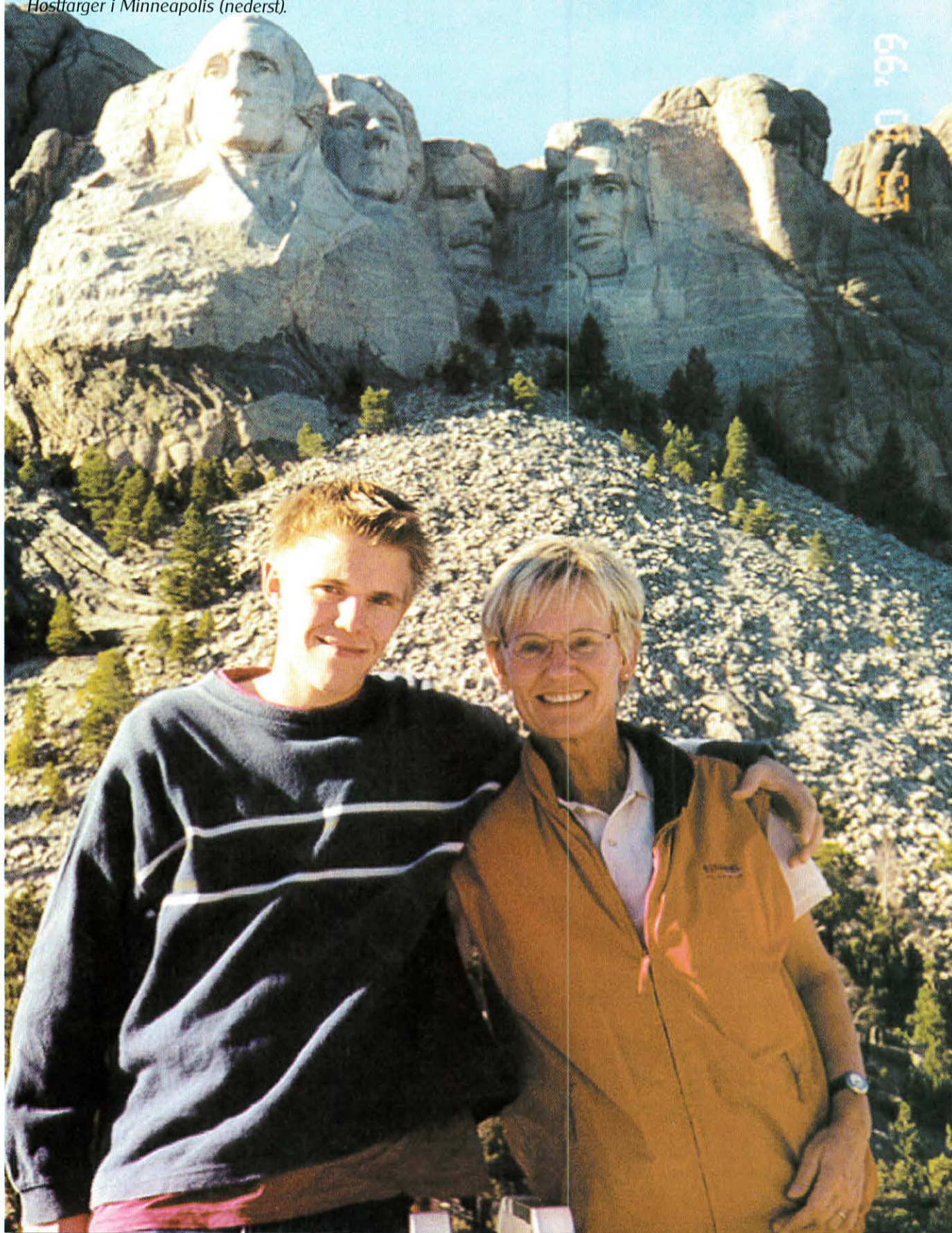
AKAN-utvalget har vært på besøk på Aust-Agder-klinikken, det tidligere A-senteret. Innleggelse eller poliklinisk behandling ved denne kan inngå i et AKAN-opplegg. AKAN-medlemmene fikk et godt inntrykk av klinikkens tilbud. I tillegg til ulike behandlingsopplegg kan klinikken også gi råd og veiledning til personer som har oppdaget at de har et rusproblem.

Av Ottar
Johansen



Vi besøker Mt. Rushmore i Sor Dakota for å se de fire amerikanske presidentene Washington, Jefferson, Roosevelt og Lincoln hugget ut i fjellet. Et imponerende syn!
Neste side: Jeg trives blant trubadurer og spillemenn på The Renaissance Festival nær St.Paul.
Hostfarger i Minneapolis (nederst).

Julebrev



FRA MINNESOTA TIL SØRLANDSPORTEN

Takket være vegvesenets stipendmidler, tilbringer jeg skoleåret 99/00 i USA. Nærmere bestemt i storbyområdet, Minneapolis/St.Paul, Minnesota, der minst halvparten av befolkningen har skandinavisk opprinnelse.

Både min 17-årige sønn, Christian og jeg stortrives. Han på highschool og jeg som kombinert deltidsstudent og gjestearbeider ved the Minnesota department of Transportation.

Klimaet i Minnesota er varmt og fuktig om sommeren, og visstnok iskaldt om vinteren. Men i år lar vinteren vente på seg. Vi har hatt en utrolig flott og mild høst med masse solskinn og ca 15-20 grader på dagtid. I følge min sønn, er Minnesotas største turistattraksjon Mall of America. Dette er USA's største kjøpesenter, med ca 6 km innendørs gater og over 520 forretninger, fordelt på 3 etasjer. Visstnok et populært reisemål for japanske turister.

Men Minnesota er også staten med 10.000 innsjøer, som brukes flittig til fiske, bading og alle slags båtaktiviteter.

De fleste innsjøene med litt størrelse, har egne utsettingsramper for båter, parkeringsplass for hengere og er svært ofte utstyrt med store skilt som forteller båtførerne om påbudt kjøretretning rundt vannet!

Minnesota har en befolkning på ca 4 mill mennesker og halvparten bor i det som kalles the Metro Area. Her er byene St Paul og Minneapolis dominerede, der de ligger på hver sin side av Mississippi, elven som snor seg

under et utall av broer gjennom storbyområdet.

St Paul er hovedstaden, med en imponerende "state Capital building", der guvernør Jesse Ventura har sitt kontor og hvor også høyesterett og statens politikere, fordelt på to kamre, holder hus. St Paul huser også alle departementene, hvorav departement of Transportation er et av de store.

I Minneapolis er det business og handelsvirksomhet som rå, og begge byene er kjent for et svært aktivt kulturliv. Her er nok å velge mellom av kunstgallerier, museum, teatre og konsertsaler.

Her er umulig å klare seg uten egen bil, selv om det (visstnok) finnes busser og taxier.

Hele metroområdet er knyttet sammen med motorveier, og den største utfordringen min har vært å mestre det enorme veisystemet, men må man, så må man: Undervisningen min

foregår midt nede i sentrum av Minneapolis, og noen dager før undervisningen begynte, hadde jeg øvelsestur, med kart og gule klistrelapper, og jeg fant frem! Nå har jeg fått klistret en stor norsk "N" på bilen, som om jeg tror det hjelper til å gjøre folk mer forståelsesfulle og snille mot meg i trafikken!



MINNESOTA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (Mn/DoT)

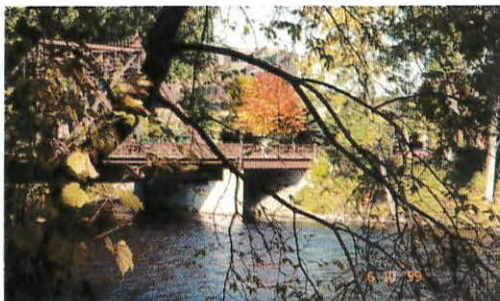
Det jobber ca 5000 personer i dette vegvesenet. De har ikke egen produksjonsavdeling, all vegbygging er på kontrakt med private entreprenører. Staten har 7 distriktskontor, som ledes av hver sin distriktsingeniør. Mitt inntrykk er at distriktskontorene ikke har like vide fullmakter som våre vegkontor. Her styres mer fra "the Central

Office" og styrkeforholdet med antall ansatte er også annerledes enn hjemme.

Her jobber ca halvparten av alle ansatte ved Central Office (direktoratet) og den andre halvparten er ute i distriktene. Det største distriktet er imidlertid Metro district, som har ca 1000 ansatte.

Organisasjonskartet viser en streng hierarkisk oppbygging, og organisasjonsendringer skjer hyppig uten at "alle" er med. Det er vanskelig å få full oversikt over hvem som steller med hva, og jeg prøver etter

beste evne å snakke med flest mulig for å lære hvordan etaten styres og hvordan endringer iverksettes. Hovedinntrykket mitt er at etaten har mer penger enn det norske Vegvesenet og inntektene er forutsigbare da de kommer direkte fra bensinavgiften. Her er det (ennå) ikke snakk om reduisering av antall



Piggdekk i innlandet – piggfritt ved kysten

I 1996 BLE EN REKKE AV DE LETTE BILENE som bukes i vegvesenets utedrift, for det meste Volkswagen og Mercedes Benz pick-uper, forsynt med piggfrie vinterdekk. Hvordan har det gått med dette forsøket? Klarer Statens vegvesen med sine egne biler å gå foran med et godt eksempel? Diskusjonen gikk høyt blant etatens bilførere og flere protesterte mot pålegget om å kjøre med piggfrie dekk på vinterføre. Resultatet ble at det nå stort sett er de som bruker den aktuelle bilen som avgjør hvilken type vinterdekk som skal monteres.

I Valle er det to lette biler i bruk. Begge disse har nå piggdekk, forteller formann Sigmund Løyning og maskinfører Torleiv Haugen.

–Vi forsøkte to vintre med piggfrie dekk på vår Mercedes, men erfaringene var ikke gode. Nå har den fått nye piggdekk. Vaktbilen er den første som skal være ute på vegen for å vurdere forholdene og ta stilling til strøing m.m. Denne bilen må komme fram alle steder, selv om det er vått is. Vårt distrikt omfatter mange bratte bakker og høyder som kan gi vinterlige forhold tidlig på høsten. Først skifter også ofte fra bar asfalt til snø og is på noen kilometer. Vi skal kjøre opp til Bykle og til Bjørnevann, samt Brokke-Suleskarvegen før denne stenges for vinteren.

– Vi har nok betydelig mer vinterlige forhold her opp enn ved kysten, der det kanskje bare er skikkelig glatt et par dager i året. Miljøproblemene på grunn av piggdekk er vel heller ikke avgjørende i vårt distrikt.

På Evje møter vi formann Gunnar Martin Lilletveit og maskinfører Finn Fjermeros på Evje kjører både med og uten piggdekk. Opptatt med bytting av skilt i Vonne-krysset. Denne dagen kjører de lastebil. De kan fortelle at på Evje er to av fire pick-uper utstyrt med piggfrie vinterdekk.

–På vaktbilen bruker vi piggdekk. Denne bilen må komme fram under alle forhold, og da anser vi nok piggdekk som det sikreste, sier Lilletveit.

– Privat kjører jeg piggfritt, og er svært godt fornøyd med det, men kona forlanger piggdekk på sin bil.

Finn foretrekker piggdekk på sin privatbil.

–Hittil har vi ikke hatt problemer med de to piggfrie tjenestebilene, og merker egentlig liten forskjell, bortsett fra vått isføre.

Formann Gunnar Martin Lilletveit og maskinfører Finn Fjermeros på Evje kjører både med og uten piggdekk.



På skarpnes treffer vi formennene i Arendal produksjonsområde samlet til møte. Vi bringer temaet pigg kontra piggfritt på bane i middagspausen, og får mange synspunkter. De fleste ser mange fordel ved å kjøre piggfritt. Ved håndsopprekning viser det seg at 5 av åtte har piggfrie vintertekk på sine tjenestebiler.

Johannes Solheim har kjørt piggfritt i flere år, og er udelt positiv:

–Jeg kjører piggfritt både privat og i tjenestebil, og har ikke hatt noen problemer. Men en lærer seg å kjøre litt annerledes med piggfrie dekk. Jeg kjører mykere, og er mer påpasselig med avstand til forankjørende og i kryss. Dessuten er jeg nøye når jeg kjøper piggfrie dekk og velger dekk av god kvalitet som er tilpasset til den bilen de skal monteres på.

Kate Pedersen i kjøretøy- og verkstedseksjonen har oversikten over kjøretøyene i Statens vegvesen Aust-Agder. Hun kan opplyse at totalt er det ca. 28 lette kjøretøyer som går i utedriften. Av disse er fem utstyrt med firehjulsdriфт. De første av småbilene som ble kjørt med piggfrie vinterdekk, var en Volvo stasjonsvogn, som nå er kassert, og Audi varevogn som benyttes ved Arendal trafikkstasjon. Da piggfri-prosjektet ble lansert i 1996, var det først snakk om at alle småbilene skulle få piggfrie dekk. Etter mye diskusjon og protester ble det godtatt at den enkelte bilfører kunne velge ut fra bruk og behov. For øyeblikket er det ingen oversikt over hvor mange av småbilene som går med piggfrie vinterdekk.



Formann Sigmund Løyning og maskinfører Torleiv Haugen i Valle foretrekker piggdekk på tjenestebilene under vinterlige innlandsforhold.

Har opplevd hele hundreårets vegtrafikkutvikling

Av Ottar Johansen

–Den første bilen så jeg i slutten av mai 1905. Da var jeg fem år, forteller Jørgen Aasheim, som ble født 23.10. år 1900. Fra 1921 til 1965 var han vegvokter på Vegårshei med ansvar for lokalveger, fylkesveger og riksvegen til Telemark. Mens mange nå til dags får problemer med minnet i 50-årsalderen, kan den gamle vegvokteren fortelle til minste detalj da den første bilen passerte på Telemarksvegen:

–Mor mi satt og sydde på en gammel Singer symaskin. Da tråden tok slutt, spurte hun om jeg ville springe opp til lærerfrua på Selås skole og spørre om å få låne litt snelletråd nr. 36. Det var sommer og jeg løp barbert. Jeg tok snarveien langs den gamle vegen. Der stakk det under beina, så da jeg hadde fått trådsnella og skulle tilbake igjen, gikk jeg den nye vegen. Der møtte jeg en fetter som kom fra Seland der det var telefon. De hadde fått beskjed om at det ville komme en automobil på veg mot Åmli, og at de måtte si fra til alle som var ute på vegen med hest, slik at de kunne passe seg. Samtidig møtte jeg en mann med hest. Han spretta fra og bandt hesten i ei furu i god avstand fra vegen. Jeg sprang inn med trådsnella, og fortalte at det skulle komme en automobil. Jeg fikk vite at da ville vi få se ei kjøregreie som ikke hadde hest foran.

–Like etter hørte min yngre bror og jeg at bilen girte flere ganger i kleivene nedenfor og ga signal foran hver sving. Så kom den, og kjørte forbi i en fryktelig fart! Det var vel ikke mer enn 25–30 km/t. Ikke langt borte hørte vi noen som skreik. Bilen hadde møtt en mann med hest. Mannen var sannsynligvis enda reddere enn hesten. Vi guttunger merket oss at bilhjulene hadde satt et tydelig spor i vegen. Jeg kan tydelig huske mønsteret fra dekkene som var presset ned i den fuktige vegen. Vi fikk høre at det var en franskmann som hadde kjørt forbi.

Aasheim har opplevd utviklingen gjennom hele vårt hundreår. Denne omfatter biltrafikken fra den spede starten og fram til bilen som et transportmiddel for massene. Selv har han aldri hatt bil, men han har kjørt:

–Jeg kjørte bil en halv dag. Jeg var med en mann og kjørte grus fra sølvgruvene på Vegårshei. Jeg hadde sett nøye etter hva sjåføren gjorde når han kjørte, og da han ba meg kjøre bilen ut av grustaket, satte jeg

bilen i gang og svingte ut på den hompete kjerrevegen. Bileieren hoppet opp på stiggrettet og jeg stanset slik at han kunne overta rattet. Men han sa at jeg like godt kunne gjøre. Så det fortsatte jeg med hele formiddagen. Siden har jeg ikke kjørt bil, forteller han.

Som framkomstmiddel til og fra arbeid har han greid seg med sykkel. Selv har han ikke tall på hvor mange sykler han har slitt ut. Vegvokterne hadde 100 kr i året for å holde sykkel, som ble delt på to utbetalinger. En bra sykkel kostet 200 kr. Aasheim drev på kveldstid og reparerte syklene. Han bestilte sykkeldeler, og oppdaget etter hvert at han kunne sette sammen nye sykler av deler og selge dem med en liten fortjeneste. En periode hadde han sitt eget sykkelmerke, Blink, og solgte sykler til folk i distriktet. Han betalte 125 kroner for delene og solgte syklene for 180 kr. Det ga en inntekt på 2–3 kroner for en kvelds arbeid.

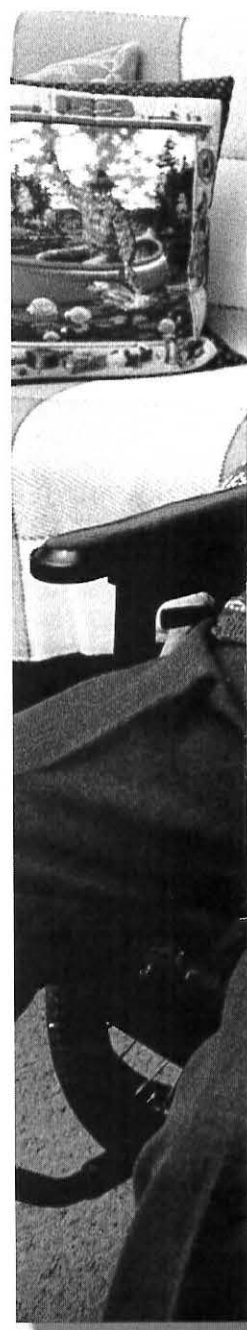
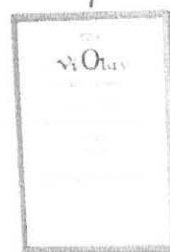
–Jeg har alltid klart meg med lite søvn, 3–4 timer var nok, så jeg kunne gjerne arbeide litt etter at jeg hadde kommet hjem.

Med rive, spade, kilhakke, spett og slegge godt surret til sykkelen, har han lagt i vei ved daggry, og kommet hjem om kvelden. Trillebår har også vært et godt hjelpemiddel. Når det har vært nødvendig med sterkere trekkrefter, har han leid inn hest eller bil.

Ei hestetrukket vegskrape var en god forbedring framfor å gå med rive og grafse. Senere kom Odin-skrapene, som ble trukket etter en lastebil. Aasheim har sittet utallige timer på disse, som effektivt sørget for framkommelige grusveger i flere tiår.

Aasheim har ført nøyaktig regnskap med alt han har foretatt seg. De gamle protokollene viser fra dag til dag hva han har arbeidet med. Han har selvsagt også tatt vare på alle viktige dokumenter. Han ble ansatt i vegvesenet to ganger, første gang i 1921, andre gang i 1928.

Omorganisering i vegvesenet er ikke noe nytt. I 1928 ble samtlige vegvoktere oppsagt. De måtte søke på ny. Aasheim fikk jobben tilbake, men daglønna var satt ned fra 8 til 7 kroner!





Han arbeidet først som assistent for sin onkel. Som 14-åring hadde han påtatt seg å hogge lagterved. Lensmannen så dette og mente han kunne hjelpe onkelen på veien. Slik ble det, og etter noen læreår fikk han overta jobben etter at onkelen ble syk og døde. Han ble "beskikket" av lensmann Harbo Colbjørnsen, som også var øvrighet for vegvesenet, etter "veilovens paragraf 47 for 155 dager om aaret av kr. 7 pr. dag med 3 måneder gjensidig oppsigelse".

Som assistent for onkelen måtte han også opptre som tannlegeassistent. Onkelen hadde skaffet seg litt tanntrekkingsutstyr, og hjalp folk med tanntrekking. Jørgen måtte stå bak og holde mens onkelen trakk. Tanntrekkingen foregikk som oftest på nærmeste steingjerde. Lensmannen godtok at dette foregikk i arbeidstida. Tjenesten var gratis for folk som trengte hjelp.

Ansettelsen i 1928 omfattet 4,1 km av Uksvassveien, 2,8 km fra Ormshammer til Klovvikk, 11 km på Espelandsveien og 2,554 m av Vaajeveien, til sammen 20,454 km.

Aasheim vokste i ei 35 kvm stor tømmerstue ved Telemarksvegen, nåværende rv. 415 like nord for Ubergsmoen. Det ble født 13 barn, men 3 av barna vokste ikke opp. Faren arbeidet også på veien, men ble ufor etter en stygg arbeidsulykke høsten 1895 under arbeid på veien VegårsheiRisør. Det var bare oppsetting av stabbestein som gjensto, da spettet og fotfestet glapp på holkeføre og faren falt utfor en høy skrent. Han fikk en ryggskade som satte en stopper for videre tungarbeid, men sammen med kona greide han likevel å sørge godt for den store familien. Senere fikk han en pensjon fra Statens pensjonskasse.

Som skolegutt måtte Jørgen, som så mange andre på den tida, arbeide som juringgutt for bønder i bygda hele sommeren. Lønna var en dress, ei skjorte og et par sko. Til konfirmasjonen fikk han en dress som var sydd av en sydame, og et par sko som var altfor små. Kirkevegen gikk til fots 15 km over heia i striregn. Tilbaketuren gikk dagen etter i snøvær med snø til knes, uten mat. Skoene var så trange at han hadde vondt i føttene flere måneder etterpå.

Lensmannen var livredd for å overstige budsjettet. Vegvokterjobben gjaldt derfor bare for 155 dager. Amtmannen kom på befaringsgang en gang i året og kjørte sammen med lensmannen til Åmli, der Åmli-lensmannen overtok fram til Telemark grense. På denne befaringsgangen ble det bestemt hva som skulle gjøres på veien.

De gamle vegene var ikke gruset. For å reparere hull og holde veien kjørbær, ble det fylt på puk. Pukk ble slått av vegvokterne og lagret langs veien for neste sesong. En tønne puk ble målt opp i en karm på 24x24x24 tommer. Pukken skulle være av hardeste stort fjell og ikke større enn 4 cm. Prisen var kr. 2,50 pr tønne. I 30-åra ble det slått puk som nødsarbeid.

(forts neste side)

Den som var kjapp, kunne slå to tønner med pukk om dagen. Det var vanlig at hele familien var med på dette arbeidet, som kunne gi en liten inntekt når det ikke var annet å gjøre.

Snøbrøyting foregikk i den første tida med hest. Det var ikke snakk om å brøyte ned til bar veg, men å holde vegen framkommelig for sledekjøring. Men overgangen fra sledeføre til kjerreføre kunne være vanskelig. Da var det ofte nødvendig med handmåking.

Vinteren 34–35 var den første da det ble brøytet med bil. I 1936 og 37 var det store snøvintre med over to meter snø, og to bileiere påtok seg brøyting på Telemarksvegen. De kjørte rett etter hverandre og satte en stokk mellom bilene, slik at begge kunne skyve på ploget. De klarte å holde vegen åpen til det var kommet en meter snø, deretter måtte de gi seg. Da ble det samlet en stor arbeidsstyrke som måtte full bilveg fra Nylund til Selåsvatn og Ubergsmoen. Arbeidet ble gjort på dugnad, uten betaling.

Fram til 1923–24 kom det bare en og annen bil langs vegene. Det ble bestemt at hele strekningen fra Holt til Åmli skulle gruses. En mann på Ubergsmoen hadde en T-fort som han hadde bygd en lastelem på. Den kunne ta en kubikkmeter grus, og han tilbød seg å kjøre grus for 4 kr. pr. kubikkmeter. Jobben gikk imidlertid til noen hestekjørere, som kunne ta en tredjedels kubikk i lasset. Hestene sleit seg nesten i hjel opp kleivene ved Selåsvatn. De gjorde gode penger så lenge de var nær sandtaket, men fortjenesten sank raskt jo lenger av sted de kom. Før jobben var gjort, var hestene helt avmagret.

Omkring 1920 kjøpte Jakob Olimstad en T-ford. Når det var en eller annen sammenkomst i bygda, møtte han opp med bilen, og gjorde gode penger på å ta folk med på en liten biltur.

I 1921 skulle Aasheim til Kristiansand for å gjøre militærtjeneste. Da gikk han til Flaten stasjon og tok toget til Arendal. Derfra tok han bussen til Kristiansand. Da sjåføren ble budt på mat og kaffe av en kvinnelig passasjer, kjørte han til side på et passende sted og forsynte seg.

Aasheim husker spesielt en akkord han hadde på grøfting langs vegen. Akkorden var 10 kr. pr meter, en god betaling. Men hvis akkorden ga noe særlig over en kr. pr. time, skulle den settes ned for neste gang. Her ble timelønna nærmere to kroner. Da en hel fjellkulle på flere titalls meter nærmest falt fra hverandre med et eneste dynamittskudd, ble timebetalinga så god at oppsynsmannen måtte føre opp flere timer. Pengene fikk de.

Det var viktig å sørge for gode grøfter, ellers flødde hele vegen vekk når det kom regn.

Trafikkreglene sa at bilister skulle signalisere foran

hver sving. Mange syndet mot dette, og mange lot bilene rulle stille i fri rundt svingene. Dette gjorde at vegvokteren på arbeid var i en utsatt stilling.

–Nå sitter vegarbeiderne bakpå en traktor og har en bormaskin når de skal sette ned brøytstikk, humrer Aasheim. I hans tid brukte han spett og satte stikkene ned for hånd, etter at han først hadde hogd dem i nærmeste skog. Rogn var det beste. Når vinteren var over, ble stikkene tatt inn og lagt i vann. De beste kunne brukes igjen neste år. Aasheim måtte hogge 3000 brøytstikk før han hadde nok for vinteren.

–Under den første verdenskrigen var det dyrt, og vi hadde ikke mye å leve for. Da hadde jeg en daglønn på 2 kr. Den første lønna, 24 dager a 2 kr, 48 kroner, ga jeg mor for at hun kunne kjøpe mat. En høst plukket vi alle sammen 1000 liter tyttebær som vi solgte for 5 øre literen. For den jobben fikk min bror og jeg nye vinterluer!

I en tid med arbeidsledighet ble vegvokterjobben regnet som en trygg og god jobb. Men det var nødvendig å gjøre så mye som mulig for å spe på den faste inntekten. Aasheim var en førsteklasses jeger, og drev med fuglejakt. Mens det var godt med fugl i skogen, var det vanlig at han kunne skyte 150 fugl i løpet av vinteren. Det meste ble solgt, men hos Aasheim var det fuglesteik til middag minst to ganger hver uke! Han drev også stort som fisker, i alle vann som fantes i omegnen.

I 1965, 65 år gammel, gikk han av med alderspensjon, etter 44 år som vegvokter. Fram til 1974 påtok han seg mindre jobber for vegvesenet, ved siden av skogsarbeid, vedhogst m.m. Veden bar han gjerne hjem på ryggen. Fram til jul i fjor bodde hen hjemme hos sønnen Johan Aasheim, som selv nylig gikk av med pensjon etter mange år i vegvesenets murerjeng. Nå bor Jørgen godt på Vegårshei alders- og sjukeheim, der han er en av de sprekeste. Litt tunghørt er han, og beina er ikke helt gode lenger, men ellers er han sprek. Han har et håndtrykk som forteller at her er en mann som er vant til å gripe hardt om grov redskap.

Nå bruker han tida til lesing. Han har Agderposten, Tvedestrandsposten, Aust-Agder Blad og Setesdølen, og kan fortelle detaljert om saker som har stått i avisene. Minnene fra et langt liv er krystallklare og detaljerte.

En erfaren journalist sparer det store spørsmålet til slutt:

–Hva har du gjort for å holde deg så sprek så lenge?

–En sambygding som ble godt over hundre, sa det var pipa. Jeg må vel si det er skråtobakken, som jeg har tatt en bit av i alle år, sier han med et glimt i øyet. I tillegg har han jo også fått mye frisk luft og mosjon.



Hallingkastet 99

Her er sju staute og sportige karer fra Statens vegvesen Aust-Agder som deltok i Hallingkastet. De gjorde en meget hederlig innsats og spilte noen spennende kamper. Dette til tross for at laget var trommet sammen kun for Hallingkastet. Takk for innsatsen alle sju, det var spennende å sitte på tribunen og se kampene. De som deltok var Frank Bråten, Paul Løvåsen, Ole Bjørn Lindland, Dag Iversen, Tor Rolf Rasmussen, Kjell-Inge Einarsen og Oddvar Aas. TA

(Forts. fra side 33)

ansatte; det største problemet er heller å sikre fremtidig rekruttering. De har derfor en rekke fristende tilbud til lovende studenter, helst de fra etniske minoritetsgrupper, for på den måten å knytte til seg fremtidig arbeidskraft. Likestilling mellom kjønnene er langt på vei gjennomført her og er ikke lenger noe stort tema, men derimot jobbes det intenst for å sikrerekruttering av medarbeidere fra ulike etniske grupper til alle typer stillinger.

Lønns- og arbeidsvilkår er svært annerledes enn hva vi er vant til: Lønn hver 14. dag, ferie og sykedager opparbeides individuelt, og hver fagforening har sin individuelle arbeidsavtale med arbeidsgiver. I praksis betyr dette at ansatte ikke bare har forskjellig lønn, men også ulike vilkår for ferie og sykepermisjon. Kontoransatte uten ansiennitet opparbeider seg 4 timer ferie og 4 timer sykepermisjon hver 14. dag. En leder med 10 - 20 års ansiennitet, opptjener akkurat det dobbelte. Dersom noen blir alvorlig syk og ikke har nok opparbeidet sykepermisjon med lønn, gir systemet mulighet for kolleger å gi til den syke av "sine" dager.

I den tiden jeg har vært her, har jeg blitt kjent med mange vegvesenansatte, og vært med på flere møter og kurs. Etter jul skal jeg besøke distriktskontorene og jeg skal også være med en prosjektgruppe som jobber med å innføre et nytt økonomistyringsystem. Jeg har min base i et lite kontor "på gangen" der jeg har fått stol, pult og telefon med automatisk telefonsvarer!

Hver dag bærer jeg med meg min norske bærbare PC som jeg etter hvert er blitt flink til å kople opp. Dagene går fort, og når dette skrives er det slutten av november, like før Thanksgiving, en stor feriehøytid her i USA. Vi skal være med et vennepar til en liten by nordvest for Minneapolis/StPaul. Vi skal spise masse kalkun som alle andre amerikanere gjør til Thanksgiving.

I midten av desember får vi Norgesbesøk av min datter Cecilie og min mor. Det skal bli spennende å lage jul i et fremmed land, og jeg har allerede tidlig i høst startet forberedelsene ved å kjøpe kunstig juletre på garasjesalg for \$4! Julaften skal vi i den norske Mindekirken i Minneapolis, der det er gudstjeneste på norsk.

Jeg ønsker dere alle en riktig god jul og alt godt i det nye årtusen.

Beste hilsen Anne Sofie

Fire første- plasser i landevegsløp

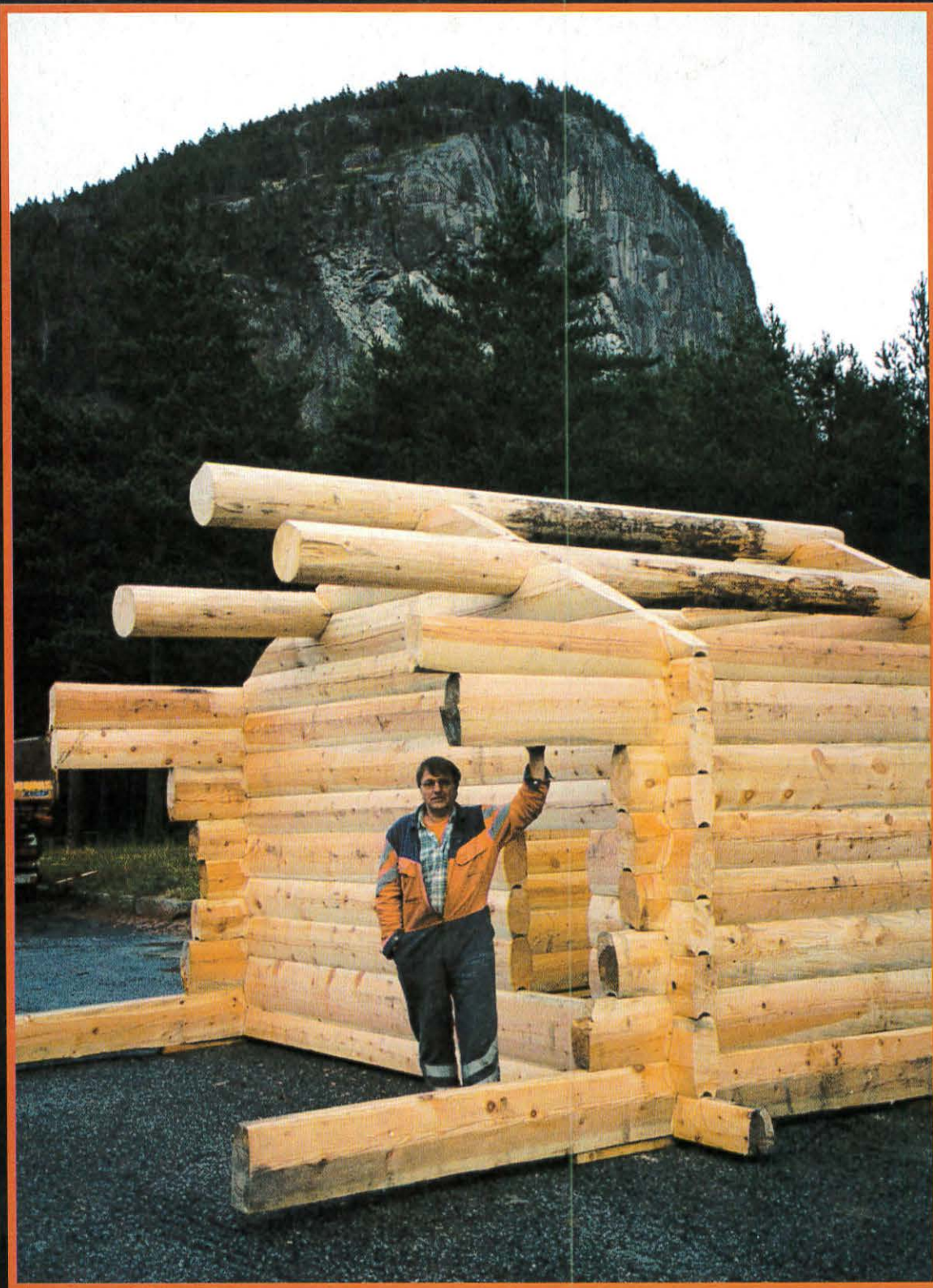
Vegmesterskapet i landevegsløp for 1999 ble i år arrangert i Leikanger og Fjærland i Sogn og Fjordane. Det var bedriftsidrettslaget som sto som arrangør, og løpene ble avviklet i dagene 21. og 22.5. Distansene var 4,2 km (Blomstringsløpet) som startet i Leikanger med innkost ved Hermansverk vegkontor, og det lengste løpet på 12 km, som hadde start og innkost ved Fjærland skole. Løpet var lagt som en rundløype i området rundt Bremuseet. Deltakelsen var forholdsvis stor i det 73 stilte til start fra 12 fylker fra Finnmark i nord til Aust-Agder i sør. Sogn og Fjordane har et fint opplegg i forbindelse med mesterskapet, med brettur, bremuseumsbesøk og stor bankett på Fjordhotellet i Hermansverk.

For en sørlending er det alltid like fascinerende å besøke Sogn, med den flotte naturen.

Deltakelsen fra vårt fylke var ikke den største, men fylket var i alle fall representert, og på en verdig måte, i alle fall resultatmessig. Resultatet til vårt fylke ble fire førsteplasser med fire fine kniver som premier.

Det er alltid like gildt å delta i etatsmesterskapene, som det etter hvert har blitt en god del av.

Med hilsen fra løperparet
Borgny og Kåre



Kompetanseheving gir nye arbeidsoppgaver

Den snøløse forvinteren gjorde at det var disponibel arbeidskraft i Setesdal produksjonsområde. Det ble dermed bestemt at Torleiv Haugen og Torleif Åkre, som begge på fritid har skaffet seg sjelden spesialkompetanse ved at de har gjennomgått kurs i lafting, skulle bygge laftebygget som skal huse det nye toalettanlegget på Lyngneset rasteplass i Bygland.

Bygget er på ca 3 x 4 m. Stokkene ble kjøpt av laftefirmaet som tidligere har levert laftebygg til vegvesenet, men selve laftingen ble gjort i egen regi. Huset ble først bygd på vegstasjonen i Valle, og skal senere settes opp på rasteplassen, der det skal "kamufflere" et moderne toalettanlegg. Til laftingen har det medgått 22 dagsverk.

(Foto: Ottar Johansen)