

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN AUST-AGDER  
nr. 3 -2000



# Sørlandsporten



**Statens vegvesen**  
Aust-Agder

# Prøveprosjekt med OPS på deler av E 18

I det Sørlandsporten gikk i trykken, la regjeringen fram Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2005 – 2011. Vi bringer her et kort sammendrag av vegsjefens kommentarer til meldingen:

\* Vi er godt fornøyd med at Aust-Agder er ett av to fylker som skal gjennomføre prøveprosjekt med OPS (offentlig/privat samarbeid). OPS vil være aktuelt for del-parseller på E18 Grimstad – Kristiansand. Dvs at vi utlyser en "totalentreprise" på byggeplan/utbygging/vedlikehold og drift.

\* De statlige bevilgningene til investering på E18 vil være ca 375 mill. pr. år i perioden 2002 – 2005. Dette betyr et vesentlig mindre tempo i E18-utbyggingen enn vi hadde håpet og pengene vil i sin helhet gå til E18-parsellen Brokelandsheia – Akland. For siste del av perioden, 2006 – 2011, vil bevilgningene bli høyere. Ca 90 mill. pr. år. Pengene rekker likevel ikke til ferdigstillelse av E18 Grimstad – Dyreparken.

\* Det er ellers positivt at null-visjonen skal legges til grunn og at trafiksikkerheten skal vektlegges ytterligere. Vi er også glad for at det nå legges opp til økte bevilgninger for vedlikehold.

\* For øvrige riksveger foreslås 460 mill. for perioden 2002 – 2011. 210 mill. i første del av periode, dvs 2002 – 2005. Prioriterte oppgaver her vil være gang/sykkel veg og trafiksikkerhetstiltak.

\* Regjeringens forslag til statsbudsjett for 2001 ble framlagt onsdag 4. oktober. Regjeringens stortingsproposisjon omkring bompengefinansiering i Aust-Agder legges fram senere i høst.

## Innhold:

<i>Nasjonal transportplan</i> .....	s. 2
<i>Leder</i> .....	3
<i>Sammenslåing av produksjonsområder</i> .....	4
<i>Åpen dag på Rannekleiv-Temse</i> .....	6
<i>Premiert for nytt journalsystem</i> .....	8
<i>Sertralbord for hele fylket</i> .....	9
<i>Bøy og tøy på utbygging</i> .....	10
<i>Vegvesenets Reodor Felgen</i> .....	12
<i>Rydd veg for vegveven</i> .....	15
<i>Gode tider på vegsektoren i USA</i> .....	16
<i>Hvem er Stutum</i> .....	18
<i>Natur og ungdom krever helhetstenkning</i> .....	20
<i>Vi trennger en sikker og effektiv stamveg</i> .....	21
<i>Verdenskonferanse om sykkel</i> .....	22
<i>Få deltakere på fin sykkeltur</i> .....	23
<i>Parkering til besvær</i> .....	24



## Sørlandsporten

Bedriftsavis for Statens vegvesen Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret,  
Postboks 173,  
4801 Arendal

Redaktør:  
Inger Sigrindnes

Redaksjonsutvalg:

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

Reportasjer, redigering,  
layout, 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: Arvid  
Vindholmen har restaurert  
den 70 år gamle Buicken på  
bildet. Se nærmere omtale  
av den nevenyttige  
pensjonisten på side 12.*

*(foto: Ottar Johansen)*

# Spennende tider...

**O**FFENTLIG SEKTOR skal effektiviseres. Statens vegvesen er intet unntak. Vi gjorde store endringer i 1995, men har i ettertid sett at det ikke var tilstrekkelig for å møte dagens krav. Hele vegvesenet er derfor i full gang med et nytt effektiviserings- og omstillingsarbeid.

*Fase 1* startet allerede i 1998 og gjelder spesialisering, dvs økt utnyttelse av ressurser på tvers av fylkesgrensene. Vi har fått til en god del, bl.a. innen prosjektering, IT og produksjon, men har fortsatt mer å gjøre.

*Fase 2* gjelder generell kostnadseffektivisering med fokus på internadministrative oppgaver og bruk av ny teknologi. Målet er 20 % innsparing innen år 2004. Blant de viktige beslutningene så langt finner vi:

- sammenslåing av våre to produksjonsområder
- sammenslåing av våre to trafikkdistrikter
- trafikkavdelingens tre seksjoner reduseres til to med tilhørende fristilling og reduksjon av antall mellomledere.

Trafikkavdelingen skal også få en konsentrering av byggherrevirksomheten og økt fokus på overordnet planlegging. Arbeidet med å sette i verk disse vedtak starter nå, og de nye enhetene skal være operative fra 1. mai. Dette vil gi betydelige bidrag, men fortsatt er det mye arbeid som gjenstår på andre områder.

*Fase 3* er nettopp startet og har fått betegnelsen "vegvesenets fremtid". Det pågår en viktig debatt rundt hele den offentlige sektor. Det regjeringsoppnevnte "Oppgavefordelingsutvalget" har lagt frem sin rapport med fire alternative forslag til oppgave- og ansvarsfordeling mellom kommunene, fylkeskommunene og staten:

- landsdelsmodellen med 5-7 landsdelsregioner
- utviklingsmodellen med 10-15 regioner og direkte valg
- samarbeidsmodellen med 10-15 regioner og indirekte valg
- to-nivåmodellen der fylkeskommunen nedlegges og ansvaret fordeles mellom stat og kommune

I de tre første modellene er ansvaret for samferdsel medregnet øvrige riksveger og fylkesveger lagt til regionen. Dvs at vegkontorene organiseres under regionen. Stamvegene skal være et statlig ansvar. I den siste modellen har staten ansvar for riksvegene samt deler av fylkesvegene. Det er imidlertid ikke gitt at det blir som nå med vegkontor i alle fylkene. Det betyr at uansett hvilken av disse fire modellene som velges, så innebæ-

Gunnar Lien ble i sommer ansatt som vikar for vegsjef Olav Ellevset.



rer det organisasjonsmessige endringer for Statens vegvesen. Samfunnsdebatten er i gang, og det er særlig fokus på om staten skal overta sykehusene og hva det betyr for fylkeskommunene. Vegdirektoratet vil i samspill med vegkontorene gi en samlet uttalelse til rapporten fra oppgavefordelingsutvalget innen fristen 1. november.

## Hva så med Statens vegvesen Aust-Agder??

Diskusjonen rundt dette kan ta to forskjellige utgangspunkt:

- et basert på vurdering av tjenestetilbudet, altså hva brukerne/samfunnet etterspør og hvem som best leverer disse tjenestene – og hvor og hvordan de skal leveres.
- et annet ut fra spørsmålet "hva med oss som arbeidstakere?"

Det første må bli grundig omtalt i den uttalelsen Vegdirektoratet skal gi, og det er viktig at vi gir gode innspill til arbeidet med den. Spørsmålet om hva med oss som arbeidstakere kan vi mer fritt fabulere om. Det er altså mye som taler for at det blir store forandringer for oss, men vi vet at vegene ligger der og at det må være et lokalt apparat til å ivareta de løpende oppgaver med drift og vedlikehold.

Men en rekke funksjoner kan geografisk plasseres andre steder. Vi må derfor være forberedt på at det ikke nødvendigvis blir noe vegkontor i Aust-Agder i fremtiden. Vi må også være forberedt på at det kan bli omstrukturering av produksjonsapparatet og trafikktilsynsoppgavene.

Men skal vi sette oss ned og fortvile av den grunn .... Nei! Vi bør som arbeidstakere og enkeltmennesker innta en offensiv holdning. Det har vi nemlig god grunn til. Vi har en kompetanse på våre mange fagområder som er svært verdifull og etterspurt i samfunnet. Derfor kan vi være temmelig sikre på at det blir bruk for oss, om enn i andre sammenheng. Det betinger imidlertid at vi demonstrerer omstillingsevne og innsatsvilje samt at vi er aktive på å videreutvikle vår kompetanse og finne smarte løsninger på nye oppgaver. Stå på!!

**"Vi må være forberedt på at det ikke nødvendigvis blir noe vegkontor i Aust-Agder i fremtiden."**

Gunnar

# Sammenslåing av Arendal og Setesdal produksjonsområder

Av Ottar Johansen

**V**EGDIREKTORATET HAR STILT KRAV til omstilling og effektivisering av produksjonsavdelingen i Aust-Agder med 20 prosent innen år 2003. I tillegg til effektivisering av den rene vegarbeidsdriften (anlegg, drift og velikehold), er det stilt krav om effektivisering av administrasjon, reduksjon av utgiftene til driftsbygninger, effektivisering av verksted- og maskindrift samt innkjøp og lager. Vi ble også pålagt å vurdere inndelingen av fylket i produksjonsområder.

–Status for det siste punktet, er at det på forhandlingsmøte 5. september mellom ledelsen og representanter for de berørte organisasjoner var enighet om å slå sammen Setesdal produksjonsområde og Arendal produksjonsområde i et felles Aust-Agder produksjonsområde med base i Arendal. Dette skal være gjennomført innen mai neste år, opplyser produksjonssjef Jens G. Andersen.

Sammenslåingsprosessen er nå i gang. De nåværende stillinger som produksjonsledere i henholdsvis Arendal og Setesdal skal fristilles og lyses ut internt i Statens vegvesen i fylket. Målet er at den nye produksjonslederen skal være på plass innen

## NVF: Arbeidsplass og bopel må veie tyngst

**Leder Lars Bakken for Norsk vegteknisk forening avd. 79, som organiserer mange av de ansatte som blir berørt av omstillingsprosessen, har denne kommentar til behandlingen av saken:**

Statens vegvesen Aust-Agder er nå i innspurten av arbeidet med omorganisering, bakgrunnen er et landsomfattende effektiviserings og omstillingsarbeid, der Vegdirektoratet hadde et effektiviseringsmål på 12%.

Hvor vi lander her i fylket er vel ennå noe usikkert, og dermed også virkningen for den enkelte av oss. Det som er bestemt, er at det nå blir ett produksjonsområde og ett trafikkdistrikt, videre blir antall seksjoner inne på trafikk redusert fra tre til to. Noen oppgaver på trafikk vil bli flyttet ut til trafikkdistriktet, men her er det mye som ennå ikke er på plass. Vi kan vel allikevel nå slå fast at det i denne omgang er folka på Setesdal veg og trafikkestasjon som kan få den største omstillingen. Hva det betyr for den enkelte, er dessverre temmelig uklart foreløpig. Hvilke oppgaver som fortsatt skal være igjen på Evje, vil ifølge møteboka fra 5. september først bli vurdert og avklart når ny ledelse er på plass i januar 2001.

Fra Norsk vegteknisk forening har det hele tiden vært en forutsetning for å akseptere denne endringen at ingen blir sagt opp, og at hensynet til den enkeltes bopel og arbeidsplass må veie tyngst, det vil igjen si at det så langt som mulig blir tilrettelagt for nye oppgaver fra arbeidsplassene på Evje.

Norsk vegteknisk forening hadde følgende protokolltilførsel til Forhandlings- og drøftingsmøtet tirsdag 5. september:

NVF avd 79 forutsetter at hensyn til den enkelte blir ivaretatt ut fra omstillingsavtalen og tjenestemannsloven og at det så langt det er mulig skal tilrettelegges for nye oppgaver ut fra bopel og kompetanse. NVF ønsket utdypning på følgende punkter: –Effektiviseringsgevinst –Avklaring om bruk av virkemidler ved omstilling –Overtallighet –Samtidighet mellom avdelingene

utgangen av året. Den nye lederens første oppgave blir å organisere den nye enheten. Det ligger i kortene at det i en overgangsperiode kan bli noe flere ledere i enheten enn det vi skal ha på sikt.

–Når vi har valgt 1. mai neste år som gjennomføringstidspunkt for etablering av den nye organisasjonen, er at denne datoen innleder en ny periode for funksjonsavtaler mellom trafikkavdelingen og produksjonsavdelingen.

–Det står fortsatt fast at ingen skal sies opp i forbindelse med omorganiseringen, understreker produksjonssjefen, men noen vil komme til å utføre andre arbeidsoppgaver enn de gjør i dag, og noen vil komme til å bytte arbeidssted og kanskje avdeling. Dette er en prosess som må gjennomføres av den nye produksjonslederen i nært samarbeid med produksjonssjefen og de berørte tjenestemannsorganisasjonene. Her må vi bruke noe tid på å komme fram til gode løsninger for alle.

### Akland vegstasjon får endret bruk

Utbyggingsavdelingens prosjektledelse for den neste E 18-strekningen Brokelandsheia-Akland skal leie Akland vegstasjon av produksjonsavdelingen. Her vil det også bli kontorplass og riggområde for den nyopprettede regionale anleggsstyrken som skal utføre egenregiandelen av anlegget.

Oppsynsmann Vidar Dale, som hittil har arbeidet ved Akland vegstasjon, ble 2. oktober overført til Skarpnes. Akland vil også i fremtiden være et viktig støttepunkt for avdelingens arbeid med drift og vedlikehold. Utedriften vil fortsatt ha frammetested på Akland med tilhørende maskiner, garasje og salthall, men siden ledelsen heretter blir fra Skarpnes, betyr det i realiteten at Akland ikke lenger har status som vegstasjon.

Åmli kommune har nylig kjøpt Åmli vegstasjon. Her er det bygd en ny sandhall på Stigvassmoen. Det vil nå bli bygd et tilbygg til denne som base for de som arbeider i utedriften i området.

På Evje har det i flere år vært arbeidet med planer for bygging av en ny veg- og trafikkestasjon. Disse planene vil nå bli omarbeidet og tilpasset til det reduserte behovet for plass i den nye organisasjonen. I den forbindelse er det gitt midlertidig brukstillatelse av nåværende kontorbygning fram til neste sommer.

Birkeland vegstasjon er for lengst solgt. Her leier produksjonsavdelingen tilbake de arealer den har behov for. I og med disse omdisponeringene av bygninger og eiendommer har produksjonsavdelingen et godt stykke på veg tilpasset anlegg og kostnader til den planlagte aktiviteten i tida som kommer.

–Forhandlingene har foregått på en grei og ryddig måte, med en god dialog mellom partene. Vi har kommet fram til et fornuftig resultat, sier produksjonssjefen, som er glad for at ledelsen og de ansattes organisasjoner har kommet fram til enighet i omstillingsprosessen. Organisasjonene vil være med i den videre prosessen, noe som er viktig for at vi kan komme fram til løsninger som alle kan leve med.

**D**ET ER KLART AT LEDERSTILLINGENE for det nye, sammenslåtte Aust-Agder produksjonsområde og Aust-Agder trafikkdistrikt vil bli lokalisert til Arendal etter omorganiseringen, og de nåværende lederne for både de to produksjonsområdene og trafikkdistriktene vil bli fristilt. Den videre organisering av de nye enhetene vil først bli avgjort etter at de nye lederne er på plass. Dette medfører naturlig nok en del usikkerhet for dem som blir berørt.

Sørlandsporten har bedt om kommentarer fra en del av de ansatte i Setesdal produksjonsområde.

### Skal fortsatt arbeide i Statens vegvesen

Torbjørn Borgi, produksjonsleder:

–Som produksjonsleder har jeg deltatt i en omorganiseringsprosess som fra ledelsen for produksjonsavdelingen i Aust-Agders side har vært gjennomført på en ryddig og grei måte. Her er det ingen som har noe å skjemmes over, og jeg har ikke noe å sette fingeren på. Alle berørte har, så langt det har vært mulig, deltatt i prosessen.

–Stillingen som produksjonsleder for Setesdal produksjonsområde vil være borte når omstillingen er gjennomført. Tilsvarende stilling blir i framtida lokalisert til Arendal. Hvordan ser du på det?

–Jeg blir fristilt fra min stilling som produksjonsleder, men jeg regner med at jeg fortsatt har en arbeidsplass i Statens vegvesen Aust-Agder. Vi går nå inn i en prosess, og får avente resultatet av den. –Kommer du til å søke stillingen som produksjonsleder for det nye, sammenslåtte Arendal produksjonsområde?

## Må konkurrere om jobber i Arendal

–Det har jeg ennå ikke avgjort. Vi får se hvilke muligheter som dukker opp. Jeg regner imidlertid med at det må være mulighet for å finne brukbare løsninger for re berørte stillingene i Setesdal produksjonsområde ved å vise fleksibilitet fra begge sider. I vår tid er det mange arbeidsoppgaver som kan utføres like godt fra et arbeidssted i Setesdal som i Arendal.

Torbjørn er en av veteranene i Statens vegvesen Aust-Agder. Før omorganiseringsprosessen begynte i 1995, var han vegmester på Evje. Deretter fikk han stillingen som produksjonsleder for det nyopprettede Setesdal produksjonsområde.

–Med de endringer vi har i samfunnet i dag, ser jeg omstillingsprosessen vi nå er oppe i som nødvendig. Jeg har god tro på at det kan finnes løsninger som ikke skaper unødige problemer for den enkelte arbeidstaker.

### Uavklart situasjon

Harald Sangesland, driftsleder:

–Min situasjon er usikker. Først når den nye produksjonslederen er på plass, får jeg vite om det fortsatt vil være arbeid for meg i Setesdal. Jeg er bosatt på Bygland, og er lite interessert i å søke på en jobb i Arendal. Ukependling frister ikke.



Harald synes det har vært en god del uro i arbeidssituasjonen siden omorganiseringen i 1995, noe som har ført til at trivselen ikke er som tidligere. Han kom til Statens vegvesen i 1974 som stikker på E 18-strekningen Stølen–Stoa. I 1976 kom han til Setesdal, og var bl.a. oppsynsmann på Brokke–Suleskar-anlegget. Siden 1995 har han vært driftsleder i Setesdal produksjonsområde.

### Kan flytte til Arendal

Arnfinn Berge, driftsleder:

–Det som er spennende nå, er hvor vi havner i det nye systemet. Etter omorganiseringen blir det sannsynligvis overtallighet, og det er uklart hvem som vil få arbeid hvor.

Arnfinn har passert 50 år og har ansatt i Statens vegvesen i 7 år. Før det arbeidet han på Statskrafts store anlegg Ulla–Førre, Jostedalen og Svartisen. Han har mesteparten av sitt liv pendlet.

–Om min framtidige arbeidsplass blir på Evje eller i Arendal, er ikke så avgjørende. Jeg kan like gjerne bo i Arendal som i Setesdal, sier Arnfinn, som er telemarking, og har forhørt seg om mulighetene i vegvesenet i nabofylket. Men også der er det problemer med overtallighet.

*Driftslederne Arnfinn Berge og Harald Sangesland, kontormedarbeider Gunn Reidun Rosseland og produksjonsleder Torbjørn Borgi risikerer at de ikke lenger vil finne sine arbeidsplasser på Evje.*



# En sunn sjel på et sunt (veg)legeme



De kom fra Grimstad, Rannekleiv og Nedenes, i biler, til fots, og svært mange på sykkel, for å delta i trimaktiviteter, eller bare for å se på den nye E 18-parsellen Rannekleiv-Temse. Om det var 1000 eller 2000 er vanskelig å si. Sikkert er det at folk koste seg søndag 24. september.

Ulykkesdemonstrasjonen "det store smellet" var realistisk og tankevekkende. Fylkesmannen, politimesteren i Arendal, ordførerne i Arendal og Grimstad og representanter for idrettskretsen og bedriftsidrettskretsen deltok i diverse aktiviteter og underholdning.





Tekst og bilder:  
Ottar Johansen

Vegsjef Gunnar Lien ønsket velkommen til det store for-åpningsarrangementet på den nye E 18-strekningen under mottoet "En sunn sjel på et sunt (veg)legeme", og oppfordret folk til å more seg på den nye vegen, denne ene gangen uten biler. 17. oktober åpnes motorvegstrekningen for biltrafikk.



Av Inger  
Sigridnes



## Fikk premie for utvikling av ny krav-journal for skader

Av Inger  
Sigridnes

**E**T AV DE GAMLE DOS-baserte datasystemene brøt – som forventet – sammen i forbindelse med tusenårsskiftet. Men da hadde Hilde Aas allerede utviklet et nytt datasystem, som flere vegkontor etter hvert har tatt i bruk. Forslagsnemnda premierte innsatsen hennes med 5000 kr og da kjøpte Hilde seg rollerblades.

Hilde arbeider hovedsakelig med lønninger for utedriften, men også litt personalsaker og erstat-

nings saker. Dette gjelder både erstatningskrav mot vegvesenet og krav vegvesenet retter mot f.eks. forsikringsforeningen, i de tilfellene hvor skadevolder ikke er kjent. Til hjelp i erstatningsarbeidet hadde etaten en egen kravjournal som juristene ved alle vegkontorene benyttet. Men allerede i juni 1999 ble det klart at det gamle DOS-baserte systemet ikke ville klare overgangen til år 2000. Vegdirektoratet fryktet høye kostnader ved å engasjere eksterne konsulenter fra et datafirma til å programmere en ny



kravjournal, så derfor ble intet gjort. Vegkontorene ble bedt om å ordne seg som best de kunne inntil videre.

Da klinte Hilde til. Ny kravjournal ble raskt utviklet, endog vesentlig forbedret i forhold til det gamle DOS-systemet. Journalen ble utviklet i EXCEL og med fler-brukssystem, hvilket ikke hadde vært mulig på det gamle systemet. Hun utarbeidet også en brukerveiledning til de mange juristene, og deres medhjelpere, som ikke var så kjent med EXCEL-programmet.

Og lenge før årsskiftet var Hildes nye journal-system tatt i bruk. Både i Aust-Agder og i en rekke andre fylker.

### Gutte-jente

Hilde må sies å være en ekte vegvesen-jente. Både far Olav og onkel Oddvar har lang fartstid i etaten. Hilde innrømmer at hun i alle år har vært det mange kaller en gutte-jente. Norsk og særlig stil var fæle greier på skolen, forteller hun. Hilde hadde derimot sin interesse og styrke i tall og økonomi. Derfor ble det også økonomilinjens på Barbu videregående, bedriftsøkonomi på AID og tilslutt bedriftslederskolen, før Hilde begynte på vegkontoret i april -98. I dag er hun fast ansatt i administrasjonsavdelingen.

### Premien

Først i sommer kom tilbakemeldingen fra Forslagsnemnda. Hildes innsats foran PC n ble premiert med 5000 kroner.

- Vet du hva du vil bruke pengene på?

- Ja, jeg har bl.a. kjøpt rollerblades. Hilde ler. Og innrømmer at hun aldri hadde forsøkt seg på rollerblades før, men forhandleren mente at siden hun hadde en fortid på skøyter, ville dette gå greit. Hilde la pengene på bordet og tok de rullende skoa med seg hjem.

Så hvis du ser ei ung, blid jente i full fart på rollerblades ut i Øyestad, så er det nok Hilde. Og hva hennes lyse hode da pønsker ut av nyvinninger, nei det er ikke godt å si.

## Julebord for alle ansatte og pensjonister 2. desember

Lørdag 2. desember blir det julebord på Strand hotell Fevik for samtlige ansatte i Statens vegvesen Aust-Agder, opplyser arrangementskomiteen. Festen starter kl. 18,30. Det vil bli satt opp busser fra Risør og Lillesand som returnerer etter festen. Deltakere fra innlandet vil få tilbud om overnatting.

For dagens ansatte er det beregnet en egenandel på kr. 50 pr. person, mens alle pensjonister får tilbud om å delta mot en egenandel på kr. 100.

Arrangementet begynner tidlig på kvelden for at det skal bli tid til informasjonsdel om Statens vegvesen før festlighetene begynner. Årets julebord for alle skal avløse julekaffearrangementene som tidligere har vært holdt ute på de enkelte arbeidsplassene.

## Sentralbord for hele fylket

**Heller ikke vegkontorets sentralbord slipper unna de pågående omstillingsprosessene, men fortsatt vil publikum bli besvart med en levende menneskestemme med kunnskap og erfaring, og ikke en maskin, når de ringer til vegkontoret, forsikrer leder for fellestjenestene, John Einar Myhren.**

De faste sentralbordoperatørene, Ragnar Johansen og Kjell Risbruna har allerede fått en forsmak på det som vil komme. I midten av august ble vegkontoret tilknyttet Statens vegvesens nye VIP-nett med femsifret nummer for alle som arbeider i etaten i hele landet. Dermed blir det en god del mer å holde styr på for sentralbordoperatørene.

Men dette er bare en begynnelse, forteller John Einar. En prosjektgruppe har i en periode arbeidet med en felles sentralbordtjeneste for hele fylket der publikum kan ringe ett nummer og bli satt videre til hvilken som helst telefon i vegvesenet i hele fylket. Arbeidet ventes avsluttet med det første.

-Flere løsninger har vært diskutert, men det er enighet om at våre kunder også i framtida skal møte godt informerte, levende mennesker, når de ringer til oss, og ikke en automatisk telefonsvarer, understreker han.



# Bøy og tøy



**på utbyggings-  
avdelingen**

Av Ottar Johansen

**H**VER DAG FØR SPISEPAU-  
SEN kommer alle ansatte  
i utbyggingsavdelingen ut  
fra sine kontorer til 10 minutters  
munter bøy og tøy til fengende  
musikk. Formålet er å forebygge  
belastningsskader ved ensidig  
arbeid med PC-skjerm og mus.  
Ideen kom fra Nina Kjemperud,  
som i en periode var sykemeldt  
på grunn av "musesyke". Hun  
har selv gjennomgått et tre-  
ningsprogram utformet av fysio-  
terapeut, og er nå i fullt arbeid  
igjen.

Det viser seg at Nina ikke er den eneste som har slitt med smerter i armer og skuldre som følge av ensidig arbeid med skjerm og mus. Hun har fått kunnskaper og erfaringer som hun mener kan være til nytte for andre. En av fysioterapeutene hos BHS utarbeidet et 10 minutters treningsprogram for hele avdelingen, og svært mange blir med på trimmen hver dag. Dette har utbyggingsjef Karl Sigurd Fredriksen gitt sin aktive støtte.

Nina fortalte i forbifarten redaktøren av Sørlandsporten om sine problemer i forbindelse med at papirutgaven av Månedssnytt ble nedlagt og nå bare kan leses på dataskjerm. Det er ikke bare fordeler ved "det papirløse samfunn", der all informasjon skal utveksles via skjerm, bemerket hun. Tidligere synes hun det var litt merkelig når noen skrev ut meldinger på skriveren, når de kunne ha lest dem på skjermen. Det gjør hun ikke lenger. Nå anbefaler hun folk å gjøre dette.

## BLE SYKMELDT

–Jeg har de siste 5–6 år vært plaget av smerter i høyrearmen. Det begynte med at jeg hadde en datapult som ikke hadde skikkelig støtte for underarmen. Det har vært feriene som har redda meg... Etter en god ferie, forsvant smertene, men de kom gradvis tilbake, og alltid før en ny ferie var jeg helt gåen. I fjor hjalp det ikke med ferier lenger, og i januar toppa det seg. Jeg verka så i høyre arm og nakken at jeg hadde bl.a. problemer med å løfte handa, skru av korken på en brusflaske og kjøre bil. Jeg ble sykemeldt for første gang.

Nina er kjent som ung, aktiv og sporty deltaker i bedriftsidrett m.m.

–Jeg er overbevist om at det har hjulpet meg at jeg har drevet med trening og fysisk aktivitet. Uten det hadde jeg sikkert vært sykemeldt for lenge siden. Men i en periode, bl.a. i forbindelse med planleggingsjobben av E 18 i Vestfold, ble det ekstra stort arbeidspress med mye overtid, og lite tid til de trimaktivitetene jeg var vant til å drive med. Jeg stortrivdes med arbeidet, og var opptatt av å gjøre en god jobb. Det viste seg at da arbeidspresset økte, så fikk ikke kroppen tid nok til å ta seg inn igjen.

Jeg har hatt noen tunge stunder hvor jeg var redd for at jeg ikke ville klare å komme tilbake i arbeid igjen. Jeg tenkte at jeg ble nødt til å skifte yrke. Jeg fryktet faktisk for at min yrkesaktive periode var over, i en alder av 35 år. Det var fryktelig. Daglige gjøremål som å kjøre bil og henge opp klesvask ble nesten umulig. Siden jeg begynte å arbeide i 1986, har PC-en vært mitt daglige verktøy. Det føltes som et nederlag å bli sykemeldt, og jeg følte meg alene om å ha slike problemer. Men etter at det ble kjent at jeg var syk, har mange kommet og fortalt om liknende problemer.

Programmene vi bruker i vegplanleggingen krever mye bruk av datamus. Arbeidet med mus gir en ensidig og statisk belastning av muskler og sener i hendene og armene. For meg førte det til sterke smerter, som spredte seg til hele armen, og til deler av kroppen. Jeg har nå forskjellige mustypper som jeg bytter på i løpet av dagen, og har også lært meg til å bruke musa med venstre hånd.

Da Nina ble sykemeldt i vinter, brukte hun tida til å gå turer, og trene med lette vekter. Mens hun var sykemeldt, fikk hun flere mer eller mindre gode forslag til hvordan hun kunne bli frisk. Et gikk ut på å at hun måtte holde armen helt i ro ved å for eksempel gipse armen. Heldigvis hørte hun ikke på dette rådet. Da hun senere ble innlagt på Kongsgård sykehus i Kristiansand for behandling og opptrening, fikk hun bekreftet at det ikke var lurt å sette seg ned i en stol å være helt passiv, fysisk

aktivitet hadde vært fornuftig. Hun fikk et spesialtilpasset program med forskjellige tøy- og avspenningsøvelser, og at hun kunne fortsette med sitt eget "styrketreningsprogram". Hun fikk dessuten streng beskjed om å huske og ta pauser, reise seg fra PC-en og gå en liten tur en gang i mellom.

#### AVVEKSLING

–Når jeg sitter og jobber, blir jeg lett så oppslukt av arbeidet at jeg glemmer tida. Jeg glemmer at det hadde vært fornuftig å ta en pause og en liten strekk innimellom. Når telefonen ringer, kan det f.eks. være lurt å reise seg og stå mens en snakker. Jeg har nå bedt om å få et lite program på PC-en som dukker opp med jevne mellomrom og minner meg om å variere arbeidsstillingen eller ta en pause.

–1. september begynte jeg i full jobb igjen, etter en periode med aktiv sykemelding da jeg arbeidet som jeg følte for. På "fritiden" driver jeg med øvelser og går turer med min nye turkamerat, en hund som vi har anskaffet oss (den må jo luftes hver dag, så jeg står tidlig opp å går tur med den før de andre i familien er på beina). Nå har jeg stor tro på at jeg kan greie å fortsette å jobbe uten å få tilbakefall. Men forutsetningen er at jeg ikke glemmer å trene.

I samarbeid med fysioterapeuten arbeider Nina også med å finne fram til en bedre tilpassing av arbeidsplassen, bl.a. med en pult som kan heves og senkes, slik at det går an å veksle mellom å stå og sitte ved PC-en. Denne er allerede bestilt, sammen med en annen type stol.

–Forebygging er viktig. Trimrom burde være en selvfølge når vi flytter til de nye kontorene på Harebakken, sier Nina, som også har et par enkle treningsapparater på pulten ved siden av PC-skjermen: en myk, hjerteformet ball som hun kan klemme på, og en liten fjærmanual for å trene opp styrken i hender og fingre.



**skal forebygge belastningsskader ved ensidig arbeid med PC-skjerm og mus**





**A**RVID VINDHOLMEN gikk av med pensjon for tre år siden. Siden har han hatt hendene fulle. Inn-til nylig arbeidet han en dag i uka på vegkontoret som vaktmester. Nå har han nok å gjøre hjemme på Selåsvatn med hus og hage, slått, vedhogst og snøbrøyting om vinteren. Til å hjelpe seg har han flere traktorer, gressklippere og slåmaskiner, som skal vedlikeholdes og ombygges. I tillegg har Arvid en stor hobby: Restaurering av veteranbiler. Ved åpningen av to E 18-parseller og Blødekjærtunnelen har Arvid kjørt først i bilkortesjen med samferdselsminister, vegdirektør, fylkesmann og ordfører. Buicken fra 1930 er stadig blankpusset. I garasjer i nabolaget står også en halvt restaurert Buick 1930 firedørs. Denne vil Arvid kvitte seg med. Men en Buick 1927 åpen sjuseter, klør han i fingrene etter å ta fatt på, så sant helsa holder.

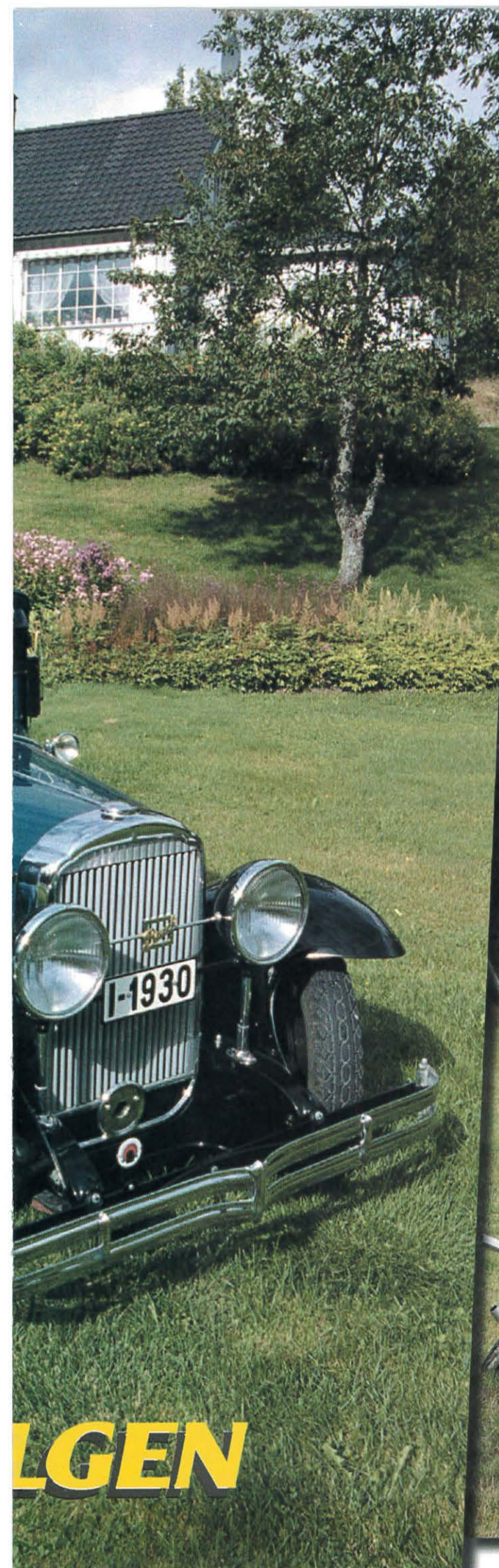
Klenodier fra tidligere tider fins også lagret i garasjer på eiendommen: Da sønnen, Jan Åge, var helt oppslukt av Flåklypa Grand Prix, laget Arvid en liten kopi av Il Tempo Gigante med mopedmotor, som guttungen kunne kjøre rundt med! Og da denne ble for liten, tok Arvid bakparten fra en Fiat 850 og forparten fra en Vauxhall Viva. Resultatet ble FIVA, en snerten sportsmodell som i noen år gjorde livet utrygt på skogsbilveger i omegnen.

(forts. side 14)

**Travle pensjonistdager for**

**Vegvesenets**

**REODOR FE**



**LG**EN

(fortsett fra foregående side)

**D**ET ER IKKE ALLE som tror på et liv etter vegvesenet. Andre tar fatt på nye oppgaver og interesser etter at de har gått av med pensjon. Noen sier at de aldri har hatt det så travelt etter at de sluttet i jobben, og enkelte har ymtet frampå om at de burde ansette folk for å få utført alt de har satt seg fore. Arvid Vindholmen hører vel helst til de sistnevnte. I tillegg har han fått en grei avtale med Jon Einar om å utføre forefallende arbeid på vegkontoret en dag i uka så lenge det er behov for det.

Etter ferien har Arvid ikke vært å se på vegkontoret. Helsen er ikke som før. Kanskje må det en hjerteoperasjon til før han kan ta fatt på vaktmesterjobben igjen. Han trives godt med denne arbeidsdagen på vegkontoret og kontakten med alle gamle kjente.

Men også hjemme på Lysås på Selåsvatn er det nok å ta seg til: huset, som han selv bygde i 1960-61, og hage skal holdes i orden. Det samme gjelder konas barndomshjem like ved, som ekteparet nå har

overtatt. I tillegg har mannen hobbyer: en fullrestaurert Buick 2 dørs, som har fraktet vegdirektør og notabiliteter først i bilkortesjen ved åpningen av to E 18-strekninger og Blødekjærtunnelen, samt medvirket ved åpningen av Arendal trafikkstasjon, krever vedlikehold. Ytterligere to klenodier står lagret i garasjer i omegnen: En firedørs Buick 1930 er under restaurering, og en åpen 7-seter 1927-modell Buick venter på kyndig behandling. Arvid regner med å selge den halvferdige Buicken som den er, men den åpne sju-seteren klør han i fingrene etter å ta fatt på!

Til snøbrøyting, slått og annet forefallende arbeid på eiendommene har han fra før av gressklippere og en stor traktor med snøfres. Snøfresen har i det siste gjennomgått ombygging fra frontmontert til bakmontert. Om noen tror det er en enkel jobb, må de tro om igjen. Så godt som hele snøfresen måtte bygges opp på nytt, bak fram! Det var ingen umulig oppgave for Arvid, som gikk for å være litt av en Petter Smart i sine år i vegvesenet, med utpreget teft for å finne fram til enkle løsninger på vanskelige oppgaver. Kanskje er Reodor Felgen en mer nærliggende sammenlikning. I en av garasjene finner vi nemlig en nesten tro kopi av Il Tempo Gigante, den berømte raceren fra Flåkløya Grand Prix! Denne er i forminsket utgave, utstyrt med en mopedmotor, og var til stor glede for Arvids sønn, Jan Åge, i tidlige barneår.

Men gutten vokste fort fra Flåkløya-kopien. Arvid satte i gang i garasjen igjen, tok motor og forstilling fra en Vauxhall Viva og bakparten fra en Fiat 850, og om ikke lenge kunne sønnen kjøre rundt i sin nye "FIVA", som kunne by på mye moro på private vegger i området. Senest i sommer har disse klenodiene vært i drift.

Maskinparken utvides stadig. I sommer kjøpte Arvid en gammel gråtass-traktor, som skal settes i

stand og brukes med slåmaskin der den moderne traktoren blir for tung og uhandterlig.

Det som ligger mest på hjertet, er nok den store 7-seteren, som krever en full restaurering. Hele karosseriet er dekket av et tykt rustlag, og flere steder er det store hull. Men for Arvid er det en forholdsvis enkel sak å sveise inn nye plater. Han er ikke i tvil om at han skal få bilen i tipp topp stand, om bare helsen holder.

–Nå er formen heller dårlig, jeg blir sliten bare av å hente avisa, sier han. Det er en hjerteklaff som ikke slipper blodet fram som det skal. Han er grundig undersøkt, og håper på operasjon. Blodårene er fine – han har aldri røkt, og tar piller med omega-3.

Den store Buicken har en spesiell historie: –Den kjente forretningsmannen Mauritz Johnsen hadde kjøpt den for en god slump penger, og spurte om jeg ville restaurere den for han. Jeg anså det som håpløst å ta fatt på en slik oppgave for betaling, det ville blitt altfor dyrt. Så jeg måtte bare si at jeg ikke kunne påta meg det. Etter en stund kom Johnsen og sa at jeg kunne få hele bilen. Han hadde snakket med familien, og de var enig om at jeg skulle ha den!

Arvid gikk av med full pensjon for tre år siden, 62 år gammel, etter 32 års tjeneste. Som læregutt hos sin far var han fullbefaren i snekker- og tømrerfaget da han ble bedt om å begynne som forskallingssnekker på Songe-Akland-anlegget i 1965. Han kunne få arbeid med husbygging, men spurte først om han kunne få fast jobb i vegvesenet. Det fikk han, og fulgte med på store og små anlegg og bygde bruer, bl.a. Gjermundnes og Javnnes bru over Nidelva i Åmli og bruer på stamvegen vest i fylket.

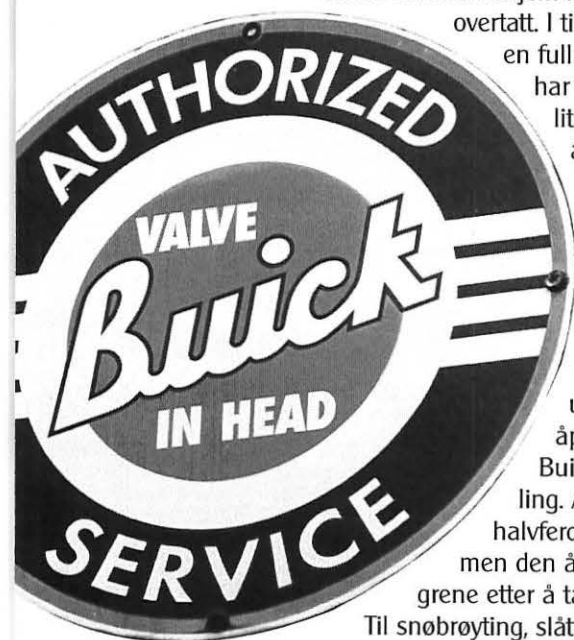
Etter 16 år som snekker og brubygger fikk han veldige smerter i den ene armen. Han ble sendt rett til Rikshospitalet, der han ble operert. Det viste seg at han hadde et ribben for mye som trykket på nervene til armen. Ribbenet, og et til, ble fjernet. Arvid var sjukmeldt ett år. Deretter fikk han begynne på laboratoriet, der han var de neste 16 årene og bl.a. analyserte prøver av betong og asfalt.

–Hva synes du om å kjøre vegdirektør, fylkesmann og ordfører i veteranbilen først i bilkortesjen ved vegåpninger?

–Det er moro å kjøre så fint folk, men siden jeg kjører bilen så lite, er det en tendens til at kløtsjellene kleber, så det er ikke helt enkelt å kjøre helt rykkfritt og behagelig. Etter litt kjøring er bilen helt fin. Jeg kjører gjerne noen turer om sommeren. Det er en del som vil ha meg til å kjøre brudepar, og det hender jeg ikke kan si nei. Bilen er egentlig god å kjøre. Men med smale diagonaldekk har den tendens til å skjene litt i sporene i asfalten. Den er mest komfortabel i hastigheter omkring 60, men kan gå mye fortere. Buick var en kvalitetsbil, tre ganger dyrere enn en tilsvarende Ford.

–Er du klar til å kjøre først ved åpningen av Rannekleiv-Temse?

–Det er ingen som har spurt, så det blir vel ikke noe av. Ellers har Arvid ingen problemer med å fylle dagene. Kona er fortsatt i jobb, og Arvid holder huset i perfekt orden, støvsuger, har middagen ferdig til hun kommer hjem, og varter rett som det er opp med nybakt kake.



# Rydd veg for VEGVEVEN

Av Inger Sigrindnes

**V**EGVEVEN ER INNFØRT i Statens vegvesen. Også i Aust-Agder. Men hva er egentlig vegveven og hvilken hensikt skal den tjene?

Internett er et anarkistisk oppbygd elektronisk møtested – som er åpent for alle – og som det finnes et eksemplar av i hele verden. Intranett er et strukturert lukket elektronisk møtested – for en nærmere bestemt gruppe brukere – og som det finnes millioner av. Medlemsklubber, arbeidsplasser o.l. utvikler nå sine intranett (interne internett) og de bestemmer selv hvem som skal ha hvilke rettigheter til møtestedet. Statens vegvesen har utviklet et intranett som kalles Vegveven. Vegdirektoratet har sine hjemmesider på vegveven og vegkontorene har sine hjemmesider på vegveven. Det er besluttet at samtlige tilsatte skal ha adgang til å lese samtlige hjemmesider på vegveven. Det er det enkelte vegkontor som beslutter hvem av sine tilsatte som skal få anledning til å publisere stoff på vegveven.

## Lokale løsninger

I Aust-Agder har vi også startet oppbyggingen av våre hjemmesider på vegveven. Foreløpig har vi bl.a. publisert telefonlister over tilsatte, referater fra enkelte møter samt noen nyhetssaker. Senere vil vi bygge opp et system hvor vi skal publisere mest mulig av det som i dag ligger og flyter av permer, håndbøker osv. Det kanskje viktigste i dette arbeidet er å finne et system som gjør det enkelt å finne det vi leter etter. Også i de tilfellene hvor vi kanskje er usikre på hva vi leter etter.

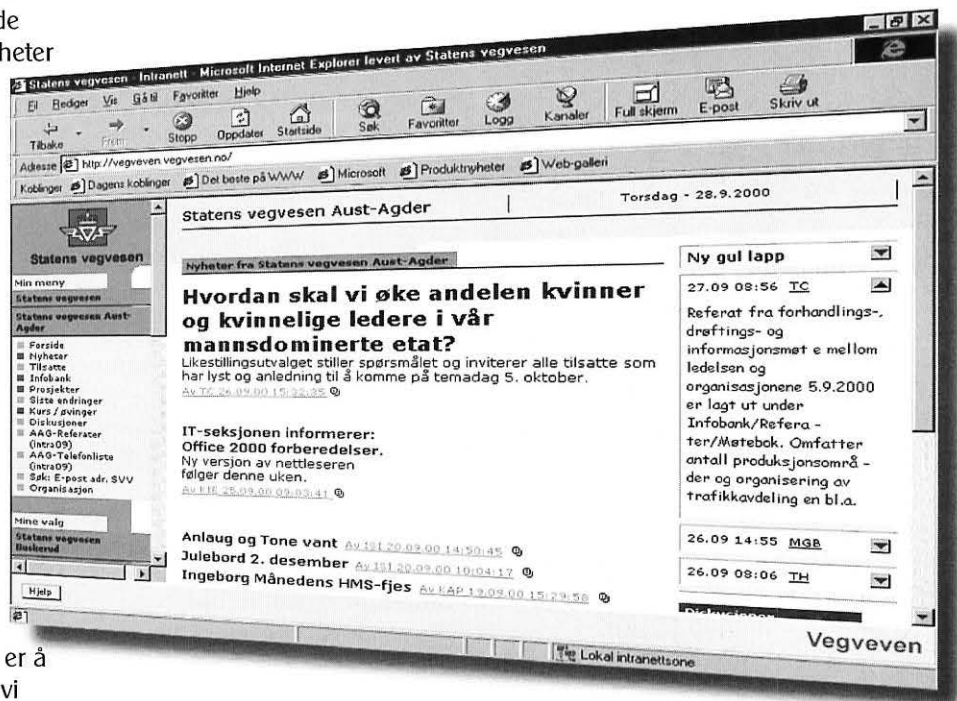
## En effektiv løsning

Dette er altså den spede begynnelse på den smale sti til det papirløse samfunnet. Som vi har ledd godt av – så langt. Tidligere kom f.eks. Månedsnytt ut en gang i måneden. Og referat fra ledermøtene kom annen hver uke. Og alt ble kopiert i ca 300 eksemplarer – hver gang. Og kasser med A4 – ark og kopiavgift ble betalt. Og alt skulle distribueres. I dag publiseres dette kun på vegveven. Dette er to eksempler på hvor tidseffektivt og kostnadseffektivt vegveven er. Et annet eksempel er at vegsjefen har sagt opp alle ledernes abonnement på Statens personalhåndbok. Den er publisert på internett og lederne ble bedt om å finne den der. Så sparte vi noen tusen der også. Jeg er ikke overbevist om at alle lederne synes det var en bedre løsning, men slike hensyn har vi ikke økonomi til å ta lenger.

## Informasjonsansvaret

Håndbok 220 slår fast at informasjon er et linjeansvar i Statens vegvesen. Det betyr at det er

leders ansvar at det blir informert, men i praksis er det beslutningstaker (f.eks. saksbehandler) som må vurdere informasjonsbehovet for sine beslutninger. Har du tatt en beslutning, så har du også ansvar for å vurdere informasjonsbehovet for denne beslutningen. Linjeansvars-prinsippet videreføres selvsagt også inn i vår elektroniske framtid. Det betyr at svært mange må innstille seg på å begynne å publisere saker på nettet. På samme måte som vi før



sendte ut en mail til samtlige. Heldigvis er det veldig enkelt å publisere en sak på vegveven. Like lett som å arkivere en sak i Word. Alle som har forsøkt å publisere en sak er blitt overrasket over hvor enkelt det er. Foreløpig er det kun noen få som har fått anledning til å publisere saker på vegveven. Men etter hvert vil langt flere få denne adgangen, og stoffmengden vil øke – sakte men sikkert. Etter hvert vil det kanskje bli like viktig å finne fram på nettet – som det engang var å kunne lese. Det høres ut som en floskel i dag, men kan bli virkeligheten raskere enn vi aner.

## Hva med meg som ikke har PC?

Dersom du ikke har PC, så er det din leders ansvar å holde deg oppdatert på alt som publiseres på vegveven. Eller gi deg tilgang til en PC. Og opplæring i bruken av den. Dette er spesielt aktuelt for produksjonsavdelingen. Etter hvert vil det nok bli helt umulig for en leder å holde andre oppdatert på alt som er publisert, så jeg antar at etter hvert vil alle få tilgang til en PC.

# Gode tider på vegsektoren i USA

Av Ottar Johansen

1. juli var Anne Sofie Samuelsen tilbake i Norge etter et års studieopphold i Department of Transportation, det som tilsvarer vårt vegdirektorat, i delstaten Minnesota i USA. Hun fikk seg en skikkelig sørlandsferie før hun tok fatt på sin gamle jobb som administrasjonssjef på vegkontoret. –Det gikk noen uker før jeg var i full gjenge igjen. Da jeg reiste, var en rekke omstillingsprosesser i gang, og flere av disse hadde kommet et langt skritt videre. Men jeg hadde ingen problemer med å kjenne meg igjen.

Den første delen av oppholdet tilbrakte hun i statens sentrale vegadministrasjon. Her var hun bl.a.



Norske bunader under 17. mai-feiring i Minneapolis søndag 14. mai.

med å forberede ett nytt økonomistyrings-system som skulle tas i bruk ved distriktskontorene. Den andre delen av oppholdet arbeidet hun med å innføre det nye systemet ute i distriktene. Staten Minnesota, med en befolkning som omtrent tilsvarer Norge, hadde åtte distriktsvegkontorer. Det største distriktskontoret, som omfattet stor-

byområdet med tvillingbyene Minneapolis og St. Paul, var et kjempekontor med ca. 1000 ansatte.

–De hadde stort sett samme funksjoner som vårt vegkontor, med planlegging og utbygging av vegnettet, samt publikumskontakt, men ikke på langt nær så store fullmakter som oss. Vegsektoren var mer sentralstyrt på de aller fleste områder.

Størrelsen på distriktskontorene varierte. I de to distriktene jeg arbeidet mest med innføring av det nye økonomistyrings-systemet – satt personalet og ventet på oss med kaffe og kaker, men ga tydelig uttrykk for at dette var noe de fikk tredd nedover hodet av den sentrale ledelsen.

Hvis de klarer å få på beina et godt økonomistyrings-system, som omfatter alle utgifter knyttet til et spesielt produkt eller tjeneste, inkl. utgifter til administrasjon, har de oppnådd mye. Amerikanerne snakket mye om "benchmarking", som oss var det opptatt av å sammenlikne kostnader mellom enheter og fylker og private og offentlige leverandører. Får de det nye systemet opp å gå, har de fått et godt styringsredskap.

Amerikanerne var svært opptatt av at de skulle få mest mulig igjen for pengene, og vi ble stadig minnet på at det var befolkningens penger vi forvaltet. Spesielt på politisk nivå ble dette stadig nevnt. På den andre siden hadde jeg inntrykk av at vegmyndighetene hadde godt med penger og kunne unne seg flere funksjoner uten å tenke for mye på kostnadene. Begreper som nedbemanning og budsjettkutt var nærmest ukjent. De virket overrasket over å høre om forholdene i Norge, men var likevel ikke helt uforberedt på at de gode tidene en gang kunne ta slutt.

–Hvilke saker var vegmyndighetene opptatt av?

–For første gang på flere 4-årsperioder hadde guvernøren valgt å satse på transport, sammen med skole. Vegsektoren skulle få tilført ekstra friske midler for å fjerne flaskehalsen i storbyområdet. Køer i rushperiodene ble ansett som et stort problem. Men parallelt med et enormt vegutbyggingsprogram prøvde myndighetene å få politisk flertall for utbygging av kollektivtransport med en lett t-banetrasé fra sentrum til et kjøpesenter og flyplassen. Bygge-kostnadene var enorme og folk protesterte høylydt, fordi de mente dette var en bane ingen ville bruke.

Bygging og drift av vegnettet ble finansiert med øremerkede midler fra bensinavgiften. Vegvesenets største problem var ikke penger, men å få ferdig planer til rett tid. Vegstandarden i byområdene var høy. Med en befolkning på 2 millioner i metro-området var biltettheten svært høy, og det var umulig å greie seg uten bil.

Vegvesenet var opptatt av dette, men noe realistisk alternativ til privatbilen var det nok ikke, selv om det ble oppmuntret til kameratkjøring og bruk av sykkel.

Alle var opptatt av de voldsomme køene i rush-trafikken. De forsøkte å bedre på dette med fleksibel arbeidstid og stimulere til å bruke buss. Både vegvesenet og andre virksomheter samarbeidet med bus-selskapet om ekstra rimelige månedskort for sine ansatte. Department of transportation hadde også ansvaret for kollektivtransport, buss, bane og også fly. Men dette gjaldt stort sett å administrere bevilgningene. Bortsett fra enkelte langdistansetog med luksusbil, forekommer persontransport med jernbane nesten ikke i midtvesten i dag, men en god del av godstransporten går på bane, med uendelig lange tog.

–Er amerikanerne opptatt av trafiksikkerhet?

–Det er de avgjort, men med atskilte kjørebaneer og flere filer i hver retning nesten over alt, har de ikke så mange ulykker som hos oss. Det er åpenbart at vegstandarden har en positiv effekt på trafiksikkerheten. Unge bilførere, aldersgrensen for sertifikat er 16 år, har imidlertid høy forsikring. I forbindelse med skoleavslutningen får alle high school-studenter et personlig brev i posten fra sitt nærpoli-ti der det minnes om risikoen ved bilkjøring og manes til fornuftig kjøring.

Promillekjøring er fortsatt et problem. Det er snakk om å senke promillegrensen noe. Det vakte stor oppmerksomhet da en kjent basketballspiller ble påkjørt og drept av en promillekjører som hadde kommet inn i feil retning på en flerfelts veg.

I vegvesenet ble det jobbet mye med kundetilfredshet som et stort og viktig satsingsområde. De var opptatt av å finne fram til modeller som sikret at brukerne får det vegnettet og de tjenester fra etaten som de ønsker og har behov for. Som hos oss blir det gjennomført brukerundersøkelser. Men i Minnesota forsøkte de også å få fram trafikantenes ønsker til standard på f.eks. vedlikeholdet. Her kom det bl.a. fram at publikum var mer opptatt av at vegene ble ryddet for snø i rett tid, en at fortauene var i perfekt tilstand. Det var jo ingen som gikk til fots. I denne



delen av USA er det svært kaldt om vinteren, med snø og is og varmt om sommeren. I år var det heldigvis en mild vinter.

–Hvordan var det å være trafikant i USA?

–Det var gøy, så lenge du kan spillereglene og ikke lar deg skremme av mange biler. De har et tryggere system der alt er skrevet i klar tekst. Det er mange stoppskilt. Du kommer aldri til et kryss uten at det er skiltet med full stopp. Selv følte jeg meg tryggere i trafikken i USA enn hjemme i Norge. I USA er vi ikke så eksponert for møtende trafikk som hjemme. Alt er godt forklart, og følger du spillereglene, føltes det mye tryggere enn hjemme. I det hele tatt føltes det lite farlig å kjøre bil. Det var mye trafikkpoliti ute på vegen. Villmannskjøring blir fort slått ned på, så det er ikke så mange som forsøker seg på det. Det er i det hele tatt mye synlig politi. Ved en liten kollisjon på glatta i vinter var det etter få minutter flere politibiler på pletten.

Anne Sofie stortrivdes i en ekte amerikaner, en Dodge Intrepid, med automatgir og kraftig motor.

–Jeg likte bilen svært godt så lenge den oppførte seg pent. Men da girkassa røk i februar, var jeg ikke blid på bilselgeren som hadde lur meg, selv om han bedyret sin uskyld.

–Hva har du fått igjen av et slikt utenlandsopphold?

–Det viktigste er kanskje den følelsen av selvtilit du får av greie å fungere i et fremmed land med et fremmed språk og nye kolleger, å ordne seg privat og få livet til å fungere. I tillegg til de menneskelige sidene har jeg også fått mye faglig påfyll, jeg har fått innblikk i nye fagområder, og ikke minst fått se våre kjente forhold utenfra med et bredere sammenlikningsgrunnlag. –Et slikt år er også mye fritid. Hva gjorde du med den?

–På fritid var jeg mor til en 18-åring som gikk på amerikansk skole. Jeg ble imponert over det amerikanske skolesystemet – med skolebuss som hentet elevene ved døra, foreldrekontakt med skolen m.m. Jeg ble kjent med mange mennesker – som medlem av en internasjonal organisasjon fikk jeg mange gode venner og fikk være med på mye forskjellig. I "Twin Cities" var det et frodig kulturliv. Det ble også anledning til å reise en del. I Christians vårferie fløy vi til Las Vegas, leide bil og kjørte gjennom ørkenen til California. I januar var vi på cruise med SS "Norway". Prisen var omtrent det samme som en tur til Kanariøyene.

Minnesota er et av de gamle norske områdene i USA, og Anne Sofie hadde mye kontakt med nordmenn særlig den siste delen av oppholdet. Hun hadde bl.a. fått adressen til Gerd Botterlis søster som bor i Minneapolis. Gjennom henne fikk hun hjelp da problemene med bilen skulle løses.

Den norske kirken i Minneapolis var også et godt kontaktpunkt. Denne er en av to gjenværende norskspråklige kirker i USA, og har ukentlig gudstjeneste på norsk. Kirken ansetter norske prester. Norsk 17. mai ble feiret i kirken på nærmeste søndag, med norske flagg, bunader, og alt som hører til.

–Med et fremmed språk i en fremmed kultur får en ikke alltid fram alle nyansene. Jeg var en utlending, og ble oppfattet som det av amerikanerne. Dette kom tydelig fram da jeg reiste sammen med en inder som hadde studert i USA i 7 år og hadde stor fagkompetanse, men snakket gebrokkent. To utlendinger skulle lære opp folk som hadde 30 års ansiennitet i vegvesenet. Vi ble høflig og vennlig mottatt, men vi ble ikke tatt helt alvorlig.

–Du nevnte i reisebrevet ditt i fjor at amerikanerne var bekymret over rekruttering til vegvesenet?

–Ja, de er særlig bekymret for ingeniørsiden, og registrerer en nedgang i søkermassen til ingeniørhøgskolene. Hvordan skal det gå når 46-generasjonen går av med pensjon? På ulike vis forsøker de å stimulere til rekruttering av kvinner, etniske minoriteter o.l. Som i Norge er det sørgelig få kvinner som velger en teknisk utdanning.

Vegvesenet forsøker å profilere seg som en god arbeidsplass på forskjellige måter, og deltar bl.a. på jobbmesser. Men som hos oss tilbyr det offentlige dårligere lønninger, sammenliknet med privat sektor.

–Hva med lagånd og bedriftskultur i det amerikanske vegvesenet?

–Mange har vært et helt liv i vegvesenet og har hatt slektninger for dem i etaten. Noen enhetlig bedriftskultur var det ikke så lett å oppdage. Men det var subkulturer i forbindelse med prosjekter som folk var rekruttert direkte til. Selv hadde jeg nær kontakt med kvinner på min egen alder. Blant dem var det mer misnøye med styr og stell enn det jeg er vant til. Toppledelsen er politisk oppnevnt. Fagforeningsdeltakelse og aktivitet er lav bortsett fra lønnskrav. Organisasjonsendringer og fjerning av kontorer skjedde uten diskusjoner. De som ikke har så mange år i etaten, føler nok mindre lojalitet. De yngre ansatte regner nok ikke med å bli i vegvesenet hele livet.

Vegvesenet sto selv for drift og vedlikehold av vegnettet, mens bygging av nye vegger ble satt ut på anbud til private entreprenører. All snøbrøyting foregikk i egen regi. De var vantro til at vi hadde satt bort så mye av vegarbeidet, og håpte at de aldri ville komme dit hen.

–Var de interessert i å høre om norske forhold?

–Ikke så mye som jeg hadde ventet. Europa var tydeligvis langt borte, også for folk som drev med overordnet planlegging. Noen hadde imidlertid hørt om sykkelheisen i Trondheim, og var interessert i å høre mer om den.

Anne Sofie savner ikke landskapet i Minnesota. Det var langt fra sjøen, og flatt uten noe å feste blikket på annet enn store, stygge bygninger og enorme parkeringsplasser. Du kunne kjøre i fire timer uten at landskapet forandret seg det minste.

Hun gikk mye på ski på golfbanen, som var skiarena vinterstid. Men i nikkens og rolig tempo sto hun ikke helt i stil med amerikanere i 30–40 årsalderen som skøyte forbi i høyt tempo med vannflaska på baken, som om de trente til VM. Det var ingen barn i se i skiløypene.

–Hva var det beste ved å komme hjem igjen?

–Det var bra å komme hjem til familie og venner – og norsk natur og samfunn. Å slippe å være vitne til tigging og en enorm sosial ulikhet. Det byr like mye imot å oppleve de søkkrike som de som lever langt under fattigdomsgrensen. At frisører og alle andre skal tipses, er heller ikke trivelig for en som er vant til det norske sosialdemokratiet med en viss grad av likhet.



Christian og Anne Sofie ved Mississippi-flodens utspring.



# Hvem er Stutum i E 18-utbyggingen?

Av Ottar Johansen



– Dette er Stutum! Dere er Stutum! Raste en sterkt opphisset bilist mot unge demonstranter fra Natur og Ungdom en vakker dag i august. Bilisten, en østlending på ferietur med familien til Sørlandet på en fin dag på ettersommeren, var selv yrkessjåfør med 20 års erfaring i transportbransjen, og hadde lite til overs for å bli vinket inn av politi til Østerholtheia rasteplass til ungdommens protestdemonstrasjon mot utbygging av E 18 på Sørlandet.

– Stutum – hvem er det? – undret de unge demonstrantene etter at bilisten hadde kjørt videre. Den velkjente røsten fra folkedypet, som bl.a. uttalte seg friskt og freidig om vegstandard og bilkjøring, var totalt ukjent for den nye generasjonen av naturvernere, som hadde fått politiet med seg til et forsøk på en sjarmerende offensiv overfor bilistene. Polititjenestemen

nene dirigerte en passelig strøm av privatbiler og transportbiler inn på rasteplassen og passet på at aksjonen ikke førte til mer hinder for trafikken enn høyst nødvendig.

På veien inn til rasteplassen ble bilistene møtt med store bannere med slagord mot utbyggingen av E 18. Inn på rasteplassen ble de stanset av en blid og hyggelig representant for Natur og Ungdom som delte ut løpesedler, nektariner til alle i bilene, og ønsket god tur videre. De fleste bilistene tok den lille heftelsen med godt humør, men en del irriterte seg tydelig over demonstrantene, og avviste blankt både frukt og formaninger. Det var tydelig at mange av dem ville foretrekke en moderne motorveg gjennom landsdelen framfor dagens smale og svingete stamveg.

Flere hundre biler ble stanset i løpet av de ettermiddagstimmene aksjonen varte. Regionlederen for Natur og Ungdom, Tiril Østefjells, var svært godt fornøyd med gjennomføringen av aksjonen.

–Få av bilistene var sure, og mange ga uttrykk for at de satte pris på vår demonstrasjon. Jeg synes vi fikk mye bra respons. Mens næringslivet og politikerne roper etter utbygging og firefelts veg, er det mange på grasrota som foretrekker andre løsninger, som redusert fartsgrense og økt kollektivtilbud.

Seksjonsleder for trafiksikkerhet, Svein Harald Søndena, var til stede ved demonstrasjonen og bidro med saklige kommentarer til de diskusjonslystne ungdommene. Også han var godt fornøyd med gjennomføringen av demonstrasjonen, som bl.a. viste at disse rasteplassene egner seg svært godt for ulike aksjoner rettet mot trafikantene. De kan ta i mot et stort antall biler uten at det skaper store hindringer for trafikken.



# Natur og ungdom krever helhetstenking

Av Inger Sigríðnes

**M**ENS ET SAMLET SØRLAND står bak kravet om E18-utbygging, er det en enslig svale som skriker nei! Natur og Ungdom krever derimot bedre kollektiv-tilbud, og en mer helhetlig samferdselspolitikk. Vi aksepterer ikke at middelaldrende menns ensidige tanker om bil-bil-bil skal legge samfunnspremissene, sier de. Og har mange unge med seg.

Allerede som 16-åring engasjerte Tiril Østefjells (18) seg i Natur og Ungdom. Senere ble hun leder i lokallaget i Lillesand, medlem av landsstyret og leder for Natur og Ungdom sør/vest, dvs Rogaland, Aust-Agder og Vest-Agder. Tirill er bosatt i Lillesand og er elev ved Møglestu videregående. Til møte med Sørlandsporten kommer hun rett fra muntlig eksamen i samfunnsfag og på

konkret spørsmål innrømmer hun at karakteren ble 6. Toppkarakter med andre ord.

- Hvilken karakter vil du gi Statens vegvesen?

- Jeg har for så vidt ingen ting i mot Statens vegvesen. Det er norsk samferdselspolitikk vi raser mot. Den er gammeldags. Vi krever større helhetstenking. Det er jo helt idiotisk at én etat har ansvaret for vegutbygging, én etat har ansvar for jernbanen, mens fylkeskommunen - av alle - har ansvaret for kollektivtrafikken.

- Men samferdselsetatene samarbeider, som sist under arbeidet med Nasjonal transportplan?

- He he. Vel, det var jo en begynnelse, men ærlig talt; var det samarbeidet så veldig fruktbart? Jeg hadde inntrykk av at vegvesenet kjempet for vegutbygging, Jernbaneverket for banen osv. Etatene må samarbeide for at ting skal kunne samkjøres. Og da kreves det mer enn å skrive et felles dokument - som spriker i alle retninger.

Tirill er engasjert og prater i ett. Hun omtaler strekningsvise traséer på Sørlandet som om hun var en utbyggingssjef. Begrepene ligner en fagmanns. Mobiltenkningen ringer. Hun tar den, men legger raskt på. Beklager og skruer den av. Hun er 18 år og innrømmer at mye av hennes fritid går med til vervet i Natur og Ungdom. Hun betrakter seg selv som en vaktbikkje. For bl.a. vegvesenet. Og Knut Dannevig. Og alle de andre som ønsker vegutbygging.

- Vi kan ikke bygge oss ut av problemene rundt trafikkveksten ved hjelp av verken 4-felt eller 6-felts

veger, sier Tirill. Folks transportbehov må løses med alternative moderne tiltak, f.eks. kollektivtransport. Men sørlendingene har aldri oppfattet det som et reelt alternativ fordi tilbudet aldri har klart å tilfredsstille folks behov. Det er sterkt å beklage. At ingen - ingen - synes å ville satse på kollektivtransporten.

I storbyer i Europa, f.eks. Amsterdam, er dette tatt på alvor. Like selvfølgelig som å legge fram planer for vann og kloakk, må utbygger også framlegge konkrete løsninger for folks transportbehov før en får offentlig godkjenning av byggeprosjekter, enten det er næringsparker eller boligområder.

- Ser du overhodet ikke behov for vegutbygging på Sørlandet?

- Nå har det dessverre vært mange tragiske trafikulykker på Sørlandet. Og disse brukes kynisk av bl.a. Knut Dannevig og hans medspillere. De er ikke først og fremst opptatt av at jeg skal kunne kjøre trygt fra bestemor og hjem. Jeg har da heller ikke behov for en 4-felts veg for å kjøre trygt. Næringslivet og kapitalkreftene derimot - de vil ha 4-felts veg. Ny flott veg, med 90 km/t, slik at de kan rase rundt i sine flotte biler i høyt tempo innen Agderbyen.

Vegen bør ikke bygges på næringslivets premisser, men på lokalbefolkningens og distriktspolitiske premisser.

- Hva er forskjellen på det?

- Altså, jeg vil heller ha utbygging av sykkel- og gangstier. Vi trenger en viss utbygging av eksisterende europaveg, for å gjør plass til en midtdeler enkelte steder. Selv med slike forholdsvis enkle grep vil mye være gjort. Og vi trenger mer fartskontroller.

- Hvorfor er dere motstandere av vegutbygging?

- Nye veger gjør store inngrep i naturen. Den skaper et unaturlig skille i et økologisk mangfold. Og en klarer ikke å bøte på dette, ved å bygge noen elgbroer.....

Dessuten kreves det store økonomiske investeringer, som kunne vært brukt på vesentlig bedre vis. En andel av de pengene som i dag utgjør Statens vegvesens investeringsrammer burde gått til subsidiert kollektivtransport. Tenk om bare en brøkdel av investeringsrammen hadde gått til kollektivtransport.... Vi må tenke mindre bedriftsøkonomi og mer sosialøkonomi.

- Hvordan ønsker du at vegvesenet skal opptre?

- Jeg tror at vegvesenet må begynne å tenke mer helhetlig. De må være åpne for alternative løsninger. De må vise seg smidige og samarbeidende. Da vil de vinne tillit og stå bedre rustet den dagen vi har klart å overbevise samfunnet om at Statens vegvesen, Jernbaneverket o.l. må nedlegges til fordel for en helhetstenkende transportetat.



**V**I SKAL EFFEKTIVISERE og omstille oss. Vi skal ha brukerfokus. Da er det interessant å vite hvordan andre opplever samarbeidet med Statens vegvesen. Vi har tatt en prat med administrerende direktør i Sørlandets TeknologiForum, Knut Dannevig.

Knut Dannevig er opprinnelig Grimstad-gutt, men nå bosatt i Lillesand. I 18 år har han daglig pendlet mellom Lillesand og Kristiansand, hvor han arbeider til daglig. Sørlandets TeknologiForum (STF) arbeider for bedre næringsutvikling på Sørlandet. Stikkord her er kommunikasjon og infrastruktur og i dette arbeidet er europavegen helt sentral.

– Vi trenger en effektiv og sikker stamveg. Både til og fra landsdelen, men ikke minst innen landsdelen, sier Dannevig. Dagens arbeidsmarked i de ulike sørlandsbyene er små, og gir lite rom for fleksibilitet. For at folk skal finne det attraktivt og interessant å bosette seg på Sørlandet, må vi derfor etablere et stort, interessant og fleksibelt arbeidsmarked i Agderbyen. Men det fordrer god infrastruktur, f.eks. i form av en effektiv og sikker veg, sier Dannevig. Han innrømmer at han aldri hadde vært i kontakt med Statens vegvesen tidligere, han kjente heller ikke til investeringsrammer eller langtidspaner for Agder. Men etter å ha tatt kontakt og fått innsikt i dette, forsto han og hvilken enorm jobb de hadde foran seg. Ulike aktører ble mobilisert og samkjørt, og etter hvert ble Dannevig engasjert som prosjektleder for "Bedre stamveg på Sørlandet". Arbeidet var i gang.



## **-Vi trenger en sikker og effektiv stamveg**

– Hvordan var ditt første møte med Statens vegvesen i Aust-Agder?

– Mitt første møte med etaten gjorde meg positivt overrasket. Jeg møtte folk som kunne sitt fag og jeg møtte entusiasme. Vegkontoret i Arendal produserte på kort tid godt dokumentert materiale som viste tre viktige ting. Sørlandet hadde den største trafikkveksten. Vi hadde de dårligste vegene. Og vi hadde den høyeste ulykkesfrekvensen. Dermed hadde vi ammunisjonen og kunne gå ut i felten. Klare til kamp. Vi la fram de faktiske forhold for ulike aktører og ikke minst pressen. Vi fikk med oss den lokale folkeopinionen og fanget etter hvert også riksmedias interesse. Dette kunne vi aldri greid uten det materialet vi fikk fra vegvesenet.

– Enkelte vil hevde at dere har brukt ulykkene på en ufin måte?

– Nei, det er en ganske frekk påstand. Det er påvist en helt klar sammenheng mellom vegstandard og ulykkesfrekvens. Vi ønsker bedre vegstandard for å få ned ulykkene, for at folk ikke skal føle utrygghet ved å ferdes innen Agderbyen. Dette er det bred enighet om i alle politiske partier, samtlige kommuner, en rekke organisasjoner og ellers rundt omkring.

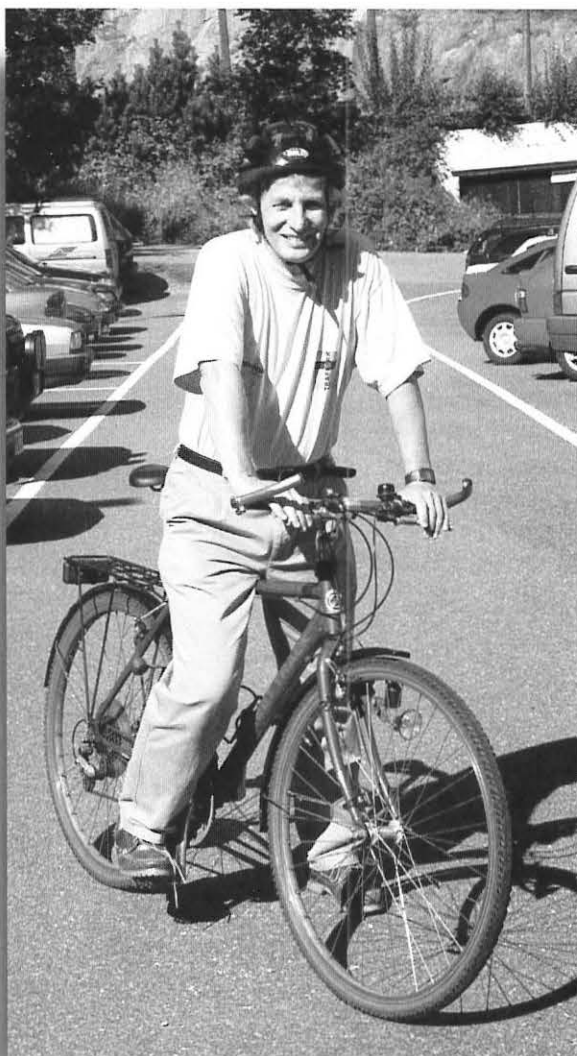
Dannevig presiserer imidlertid at ingenting er avgjort ennå. Vegdirektør Olav Søfteland har riktig nok sagt at det er Sørlandets tur. Det samme har samferdselsminister Terje Moe Gustavsen sagt. Men det er stortingsflertallet som skal foreta endelig voting både av Nasjonal transportplan og ikke minst gjennom de årlige bevilgningene. Det er da det vil vise seg om ammunisjonen de fikk fra Vegkontoret har vært god nok.

Av Inger Sigrindnes



Verdenskonferansen for sykkelbruk, Velo Mondial 2000, ble åpnet i Amsterdam 18. juni i år med deltakere fra 47 land. Blant deltakerne var vegkontorets sykkelpådriver, Kjell Pedersen fra trafikksikkerhetsseksjonen. Konferansen ble arrangert av det nederlandske sykkelforbundet i samarbeid med flere offentlige etater.

## Inspirerende verdenskonferanse om bruk av sykkel



*I Amsterdam utføres 35 pst. av trafikkarbeidet med sykkel. Tilretteleggingen for sykkelbruk er imponerende, sier Kjell Pedersen, som arbeider for å bedre forholdene for syklister i Arendals-distriktet.*

Konferansen tok opp en rekke sentrale temaer omkring bruk og sykkel og tilrettelegging for dette, forteller Kjell til Sørlandsposten. Han benyttet også anledningen til å studere forholdene for syklister i et av verdens ledende sykkel-land. For å komme seg fra hotellet til konferanse-senteret, leide han en sykkel og benyttet det velutbygde sykkelvegnettet. Blant temaene var sykkel og helse, trafikksikkerhet, økonomi, miljø og omgivelser, arealplanlegging og disponering av områder, samt orientering om en rekke prosjekter for å stimulere til økt bruk av sykkel, sykling til jobben-aksjoner m.m.

Nederland har 16 mill. innbyggere og 16,5 mill sykler, forteller Kjell begeistret, og legger til at i Amsterdam utføres hele 35 pst. av trafikkarbeidet med sykkel. Her er syklistene en maktfaktor som bilistene må ta hensyn til. Det var sykler over alt. Dessverre er sykkeltyverier et stort problem. Nederlenderne løser syklene til nærmeste lyktestolpe med store kjettinger som går gjennom ramme og begge hjul.

Sykkel og den tredje verden var også et tema som ble tatt opp. I Kina er det 450 mill sykler og bare 16 mill biler. Med en befolkning på en milliard mennesker vil massebilisme i vestlig forstand bli et enormt miljøproblem. I Vest-Europa går utviklingen i retning av at syklistene fortrenses av bilene. Uviklingen burde gått i motsatt retning, sier Kjell, og minner om at selv en beskjeden økning i bruk av sykkel kan gi en betydelig reduksjon i presset på vegene i rusjperiodene.

Hjemme i Arendal igjen har Kjell nå, godt inspirert av utallige inntrykk fra verdenskonferansen, tatt opp arbeidet med bedre tilrettelegging for sykkel på gang- og sykkelvegen langs rv 420 fra Nedenes til Arendal.

# Få deltok på fin sykkeltur

I tillegg til sikre vinnere som pizzakveld, sommerfest på Botne, Danmarks-tur og julebord, ønsket arrangementskomiteen for velferdstiltak i sommer også å presentere et mer spennig tiltak: sykkeltur fra Nelaug til Arendal. Ildsjelen bak tilbudet, Kjell Pedersen, hadde selv opplevd et liknende opplegg med Ericsson. 70 deltok i et svært vellykket arrangement!

Sykkelturen ble kunngjort allerede i mars. Flere påminnelser ble sendt ut på intern-mail.

–Sykkeltur fra Nelaug til Arendal virket spennende, mange virket interessert i forkant, forteller Kjell etter vel gjennomført tur.

–Men den gang ei! På jernbanestasjonen 20. august sto bare seks forventningsfulle personer. Glenn Solberg skulle komme med på Blakstad, så vi ble i alle fall sju.

I en periode var vi en del flere påmeldte, men mye så ut til å komme i veien for årets sykkelturn. Dette er for så vidt ikke noe nytt for arrangementskomiteen. For noen år siden arrangerte vi tur til Rjukanfossen i Tovdal. Det endte med at Gerd Botterli og undertegnede med familie reiste!

Langtidsvarslet var heller dystert tidligere i uka, men heldigvis, etter noen lette byger i starten av turen, ble været bare bedre og bedre. Etter at syklene var lastet av toget på Nelaug, begynte den kanskje hardeste delen av turen, en drøy kilometer langs rv. 412, selv med asfalt føltes denne motbakken temmelig lang. Torild Finsrud var uerfaren med giret på sykkelen hun hadde fått tak i, men ble kurset grundig på veien oppover. Etter hvert gikk det bedre.

Fra rv 412 gikk løypa over en privat veg over til Flaten-vegen og videre sørover langs Nidelva på privat og delvis spennende grusveg med bratte opp- og ned-bakker til Bøylefoss. Her hadde arrangøren sørget for matstasjon med tilkjørt varm lapskaus i rikelige mengder. Dette var snaut halvveis, snaut 16 km, av hele turen på ca. 4 mil.

Videre gikk turen forbi Bøylestad og over Hersel og Lyngrott på idylliske småveger til E 18 ved Logum og videre til Arendal. Turen startet på Nelaug ved halv 12-tida. Ca. 5 timer senere var sykkelistene framme i Arendal.

–Det var en veldig fin og trivelig tur, sier Kjell. Vi tok det med ro, og hadde mange pauser og hadde god tid til å prate sammen. Mange er kanskje skeptisk til å legge ut på lange sykkelturner, men her beviste vi at også folk som ikke sykler til daglig, ikke har problemer med å sykle 4–5 mil på en dag. Det er en tur de aller fleste kan greie, med litt tid.

–Oppslutningen om denne turen synes jeg var direkte dårlig. Ut fra tidligere "sykle til jobben"-aksjoner o.l., burde vi hatt minst 20 deltakere på en tur som dette. Folk kan ikke skyldes på at de ikke har sykler. Det er over tre millioner sykler i Norge, og på vegkontoret har vi to sykler som interesserte kunne ha lånt. Disse syklene ble kjøpt inn for bruk ved småærend i byområdet, men så vidt jeg vet, blir de ikke brukt. Sykling er en in-aktivitet. Sykkelturisme, sykle til jobben, sykkel for livet er begreper som er velkjent for folk i vegvesenet. Men en fin sykkelturn fristet ikke mange, sier sykkelentusiastene Kjell Pedersen. Han ble neppe inspirert til å gjenta tilbudet om sykkelturn.





## Parkering til besvær

Av Inger  
Sigridnes

Bør parkeringsplassen utenfor vegkontoret oppmerkes? Ja, mener de som kommer sist og får problemene. Nei, helt unødvendig, sier de som kommer tidlig om morgenen. Og parkerer som de vil. Med god avstand..... Til tross for gjentatte oppfordringer om å parkere fra en kant (for å utnytte plassen), så har det vist seg vanskelig for enkelte. Noen har endog fast plass. Hevder de. Sist ankomne opplever stadig at det nesten er plass mellom to biler.. Men gjesteparkeringen er oppmerket. For de er nok ikke så flinke som oss til å parkere. Men så er da heller ingen av dem ledige....når det kommer gjester. For der parkere vi – når det passer oss. Gjestene kan vel parkere i Barbu? Drit i Norge, leve Toten!!

