

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN AUST-AGDER  
nr. 4 -2000



# Sørlandsporten



STATS  
KASSA



Statens vegvesen  
Aust-Agder



## Populært julebord

Lørdag 2. desember var det felles julebord for samtlige tilsatte i Statens vegvesen, Aust-Agder. Mer enn 150 tilsatte var derfor samlet på Strand hotell, Fevik. Ved mottakelsen fikk alle en velkomstdrink og kunne vandre rundt i utstillingen som var rigget opp for kvelden. Det ble servert et meget godt måltid måltid mat med godt drikke til. Dans til levende musikk og friske fraspark utover kvelden. Det ble satt opp busser fra fjern og nær og de fra Setesdal fikk tilbud om gratis hotellovernatting. På bildet ser vi to glade festdeltakere fra Evje veg- og trafikkstasjon: Liv K. Uleberg og Alf Børre Fredriksen.

(foto: Inger Sigrindnes)

## Innhold:

<b>Populært julebord</b> .....	<b>s. 2</b>
<b>Leder</b> .....	<b>3</b>
<b>E 18 og OPS</b> .....	<b>4</b>
<b>Statens vegvesen ønsker</b> .....	<b>5</b>
<b>Bompengefinansiering</b> .....	<b>6</b>
<b>Trafikkdrepte første halvår</b> .....	<b>7</b>
<b>Bedre veg hovedsaken</b> .....	<b>8</b>
<b>Mannlige ledere og sjefete kvinnfolk</b> .....	<b>12</b>
<b>Rannekleiv-Temse høytidelig åpnet</b> .....	<b>14</b>
<b>Viktig skritt mot tjenlig stamveg</b> .....	<b>16</b>
<b>Lyse hoder i Grimstad</b> .....	<b>17</b>
<b>Uforståelig at vi ikke kan starte på Brokeland</b> .....	<b>17</b>
<b>Grip dagen</b> .....	<b>18</b>
<b>Utenriks</b> .....	<b>19</b>
<b>Vegkontorets nye oase</b> .....	<b>20</b>
<b>Miljøtiltak på Vikavegen</b> .....	<b>22</b>
<b>Hektisk for vegvesenets geolog</b> .....	<b>24</b>
<b>Sykelkontroll</b> .....	<b>25</b>
<b>Trafikktelling på Stoa i 1946</b> .....	<b>25</b>
<b>Pensjonistenes sommertur</b> .....	<b>26</b>
<b>Pensjonistens dagstur</b> .....	<b>27</b>
<b>Bugnende fruktkurver</b> .....	<b>28</b>



## Sørlandsporten

Bedriftsavis for Statens vegvesen Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret,  
Postboks 173,  
4801 Arendal

Redaktør:

Inger Sigrindnes

Redaksjonsutvalg:

Gerd Botterli, 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:** Åpningen av E 18  
Rannekleiv-Temse var  
høstens store begivenhet. På  
bildet ser vi det avanserte  
tekniske utstyret som ble  
benyttet under åpningen.  
Grimstads ordfører, Per  
Svenningensen taler til  
prominente gjester,  
overvåket av vegsjef Gunnar  
Lien.

(foto: Ottar Johansen)

# Vegvesenet i endring



**F**OR TO ÅR SIDEN skrev jeg en leder til julenummeret av Sørlandssporten under overskriften "Jul i endringens tid". Denne overskriften er minst like aktuell i dag som den gangen og vil slik jeg ser det, fortsatt være det om to nye år. Endring er blitt det normale. De stabile forholdene vi hadde i vegvesenet for noen år siden, er historie.

Bare de virksomhetene som makter å gjennomføre nødvendige tilpassinger raskt og effektivt for å møte utfordringene i samfunnet og markedet vil lykkes i fremtiden. Jeg tror at Statens vegvesen er en slik virksomhet.

Gjennom det pågående omstillings- og effektiviseringsprosjektet er vi kommet et godt stykke på veg og får anerkjennelse for dette. Fortsatt står imidlertid mye igjen for alle avdelinger. Mens omstillingen til nå har hatt størst direkte konsekvenser for produksjon, er nå fokus satt sterkere på myndighetsavdelingene.

Denne høsten er viktige forutsetninger satt under debatt. Av størst betydning er kanskje det som følger av oppgavefordelingsutvalgets innstilling. Her tas viktige sider ved den offentlige forvaltning, slik vi kjenner den i dag, opp til debatt. Resultatet vil ha stor betydning for oss i vegvesenet. Det er for eksempel svært sannsynlig at vi vil komme ut med vesentlig færre vegkontor enn det vi har i dag. En annen mulighet er at vi vil få en oppsplitting av det fagmiljøet som er en viktig forutsetning for den posisjon vegvesenet har i dag. I denne situasjonen er det godt at vi har en etatsledelse som argumenterer sterkt og godt for at samfunnet er tjent med å holde vegforvaltningen inklusive egen produksjon, samlet her i landet.

Samferdselsdepartementet har bedt Statskonsult utrede rammevilkår og organisasjonsmodeller for produksjon. Utredningen skal spenne fra en divisjonsmodell til full utskillelse i et statlig aksjeselskap eid av Statens vegvesen og med dagens modell som sammenligningsgrunnlag. Utredningen skal være klar innen utgangen av mars neste år. Det er viktig å legge merke til at det i dette ligger som en forutsetning, at vi skal ha en statlig produksjonsenhet innenfor rammen av vegvesenet.

Det endelige resultatet av alt det som nå foregår, vil til sist bli fastlagt i en politisk prosess. Det viktigste vi kan gjøre for å sikre etatens fremtid, er å vise i praksis at vi er en effektiv etat som utfører de oppgavene vi er satt til på en måte samfunnet er tjent med. La oss gjøre dette sammen med positiv innstilling og tro på fremtiden.

La oss også i disse nedbørsrike førjulstider glede oss over at bompengeproposisjonen nå er sendt Stortinget og at vi står foran oppstarten på den videre utbyggingen av E 18.

En riktig god og fredfull jul og et godt og aktivt nytt år ønskes for alle.

Jens G. Andersen

**"Det viktigste vi kan gjøre for å sikre etatens fremtid, er å vise i praksis at vi er en effektiv etat som utfører de oppgavene vi er satt til på en måte samfunnet er tjent med."**

# E 18 og "OPS"

Av vegsjef  
Gunnar Lien

**I** STORTINGSMELDINGEN OM Nasjonal transportplan (NTP) er Aust-Agder og Sør-Trøndelag foreslått som prøvefylker for "OPS-kontrakter". OPS står for Offentlig Privat Samarbeid og er en ny modell for utbygging og drift av infrastruktur. I utlandet finnes det flere forskjellige modeller for OPS-kontrakter. Forsøksprosjektene som er lansert i NTP, skal teste ut én modell knyttet til veg.

Det vanlige er at Statens vegvesen forestår planlegging, prosjektering, utbygging, drift og vedlikehold av vegnettet, og benytter private bedrifter i større eller mindre grad innenfor de ulike aktivitetene. Arbeidene betales innenfor hvert budsjettår i tråd med Stortingets vedtak. Det nye med en OPS-kontrakt er at flere av oppgavene settes sammen og lyses ut som et samlet tilbud/andud. Det settes krav til tidspunkt for ferdigstilling, standard/funksjon m.m. Det skal også avtales hvordan betaling skal skje. Det blir opp til entreprenøren å finne det optimale opplegg for utbygging og senere drift og vedlikehold. Entreprenøren må videre ordne med gunstigst mulig lånefinansiering av det driftsopplegg som velges, hensyn tatt til betalingsplanen fra det offentlige.

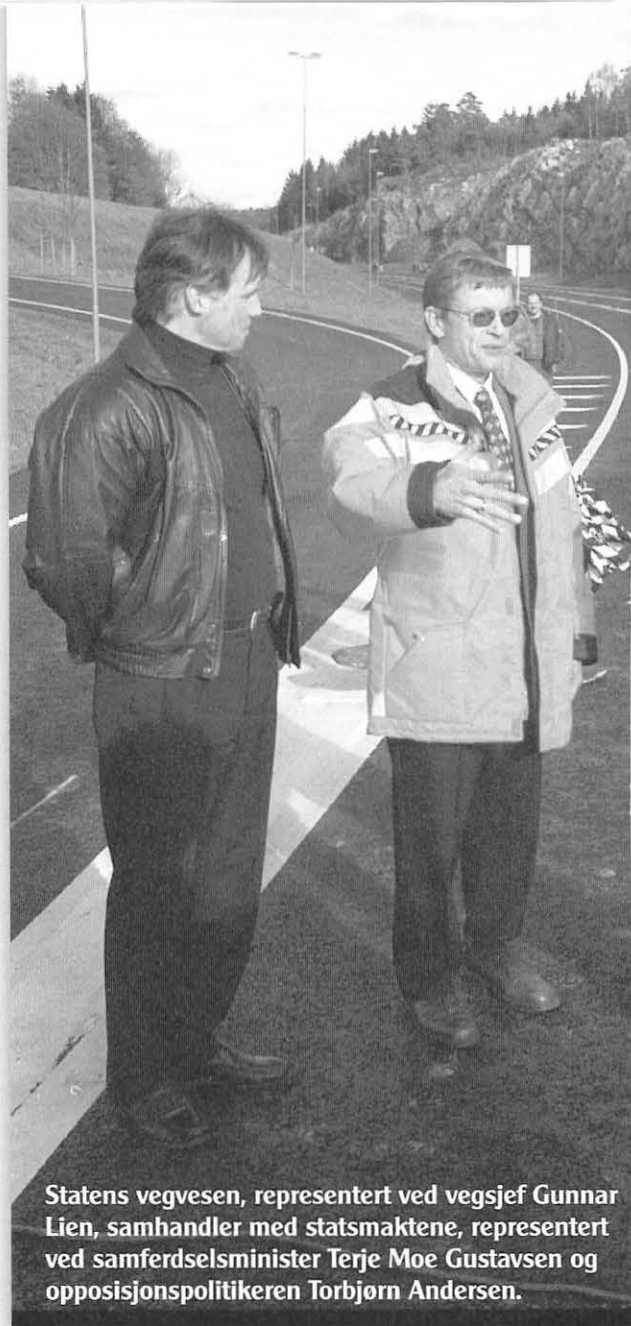
Prøveprosjektet i Aust-Agder er knyttet til E 18 mellom Grimstad og Dyreparken. Det er så langt ikke tatt stilling til om hele eller deler av strekningen skal inngå.

Statens vegvesen skal utføre planlegging (inkl. grunnboring) frem til godkjent reguleringsplan og gjennomføre grunnverv. Etaten skal også utforme tilbuds-/andudsgrunnlaget, inngå kontrakt samt følge opp, kontrollere og betale for arbeidene. Entreprenøren skal utføre byggeplanlegging/prosjektering, utbygging, vedlikehold og drift i en periode på 15-30 år. Hensikten med å ta med vedlikehold i kontrakten er at en ønsker å få frem den beste løsning samlet sett for kostnader i byggefasen og kostnader ved senere vedlikehold. Bygger man billig blir det som kjent dyrt å vedlikeholde.

Ifølge de økonomiske rammer som er gitt i NTP, vil betalingen for oppdraget først skje etter 2005. Andudet vil bli lyst ut på internasjonal tilbuds-/andudskonkurranse, og kontrakten skal inngås med Statens vegvesen. Betalingen vil være en kombinasjon av statlige midler og bompenger. Det siste er et vesentlig prinsipp i den modellen som er foreslått for de norske prøveprosjektene.

I utlandet er det ikke uvanlig at entreprenøren krever inn bompenger og finansierer oppdraget gjennom denne inntekten, eventuelt supplert med statlige bevilgninger. Etter denne modell er det altså entreprenøren som bærer risikoen med varierende trafikkmengde.

For vårt prøveprosjekt sier NTP at som hovedprinsipp bør entreprenøren bære risiko knyttet til de forhold han kan påvirke ved driftsopplegg eller lignende. Trafikkmengde er ikke et slikt forhold, og følgelig skal staten bære risikoen ved for eksempel svikt i inntektene fra bomstasjonene. I sin tur betyr dette at bompengeselskapet i Aust-Agder skal kreve inn



Statens vegvesen, representert ved vegsjef Gunnar Lien, samhandler med statsmaktene, representert ved samferdselsminister Terje Moe Gustavsen og opposisjonspolitikeren Torbjørn Andersen.

bompenger som forutsatt og at inntekten skal tilføres Statens vegvesen, som igjen vil gjøre opp med entreprenøren. Den OPS-modellen som er valgt for prøveprosjektene krever ikke endringer av vegloven.

Tidspunkt for oppstart av arbeidene på E 18 er ikke fastlagt, men vi oppfatter at det er et klart ønske om å komme i gang så tidlig som mulig. Ettersom reguleringsplan må være godkjent før kontrakten kan lyses ut, sier det seg selv at våre planleggere har fått en kjempeutfordring!

Vi får også en stor utfordring med kontroll og oppfølging av kontrakten; både når det gjelder selve utbyggingen og senere drift og vedlikehold. Kontrakten vil bli styrt fra Vegdirektoratet, men vi får altså svære, men spennende, oppgaver å håndtere lokalt.

Som nevnt er prøveprosjektene foreslått av Samferdselsdepartementet gjennom stortingsmeldingen om NTP som skal behandles i februar neste år. Vi regner med at Stortinget senere må få seg forelagt det konkrete prøveprosjekt på E 18 før kontrakten kan lyses ut. Det er således en stund til at vi kan si at "OPS" på E 18 er vedtatt, og vi kan ikke utelukke at det blir gjort endringer i det prøveopplegget som nå er foreslått.

# Statens vegvesen ønsker fortsatt et statlig, samlet vegvesen



## NOU 2000 22 Om oppgavefordelingen mellom stat, region og kommune

Vegdirektoratet viser til departementets oversendelse av 7. september 2000 om ovennevnte hørings sak.

Etter samråd med vegkontorene gir Vegdirektoratet en samlet uttalelse på vegne av Statens vegvesen, der vegsjefernes synspunkter er en del av grunnlaget.

Det må være et overordnet mål å sikre at landet har en effektiv og kompetent veg og vegtrafikkforvaltning som ivaretar samfunnets behov for effektiv transport innenfor nasjonale mål for sikkerhet og miljø. Vi ser en klar sammenheng mellom dette målet og Regjeringens program for modernisering av offentlig sektor, med hovedvekt på brukernes behov, mer tjenesteproduksjon og mindre administrasjon, mer lokal frihet og en ansvarlig og effektiv organisasjon.

Dette ligger til grunn for vår analyse og våre konklusjoner om oppgavefordelingen mellom forvaltningsnivåene. Vi legger også stor vekt på Oppgavefordelingsutvalgets forutsetning om å bruke samferdsele som et redskap for regional utvikling.

For vegsektoren er det etter vår vurdering to hovedalternativer:

Enten: Ett samlet statlig vegvesen som i dag, med nødvendig tilpasning til de nevnte krav

eller: En veg og vegtrafikkforvaltning, delt i mange organisasjonsenheter uten en felles faglig og organisatorisk overbygning, dels under statlig og dels under fylkeskommunal styring. Sistnevnte variant er i samsvar med det Oppgavefordelingsutvalgets flertall går inn for.

For å sikre et effektivt og kompetent vegvesen og med begrunnelser som er omtalt senere, foreslår Statens vegvesen følgende oppgavefordeling og organisering i vegsektoren:

Vegnettets deles i kommunale veger, fylkesveger og riksveger.

Statens vegvesen beholdes som en samlet statlig veg- og vegtrafikketat med forvaltningsansvar for riksvegene, vegtrafikkinformasjon og forvaltning av trafikkant- og kjøretøysaker etter vegtrafikkloven. Statens vegvesen kan også tilby faglig bistand til kommunene. Staten har ansvar for drift og vedlikehold av hele riksvegnett. Det samme gjelder investeringer for å sikre en "minstestandard" og for å ivareta nasjonale mål for trafikksikkerhet og miljø. Kommunene tilbys hjelp til forvaltnings- og produksjonsoppgaver på det nye kommunale vegnett.

Stortinget vedtar som i dag prioritering og bevilgninger til større investeringer på stamvegene, den viktigste delen av riksvegnett.

Et regionalt politisk nivå opprettholdes med regional planlegging og utvikling som et viktig ansvarsområde. Regionale transportinvesteringer finansieres fra en samlet statlig rammebevilgning og prioriteres av det regionpolitiske organet.

Statens vegvesen har ansvar for gjennomføring av investeringer på riksvegene.

Antallet vegkontor reduseres vesentlig. Oppgaver som krever spesiell kompetanse eller har lite omfang, konsentreres ved enkelte vegkontor eller i Vegdirektoratet. En del oppgaver flyttes fra Vegdirektoratet til vegkontor eller andre enheter utenfor Oslo.

Publikums tilgang til vegvesenets "førstelinjetjenester" styrkes ved økt kompetanse og større ansvar hos lokale trafikkstasjoner og produksjonsenheter, utvikling, av døgnåpne IT-baserte tjenester og samarbeid med kommunale servicekontor.

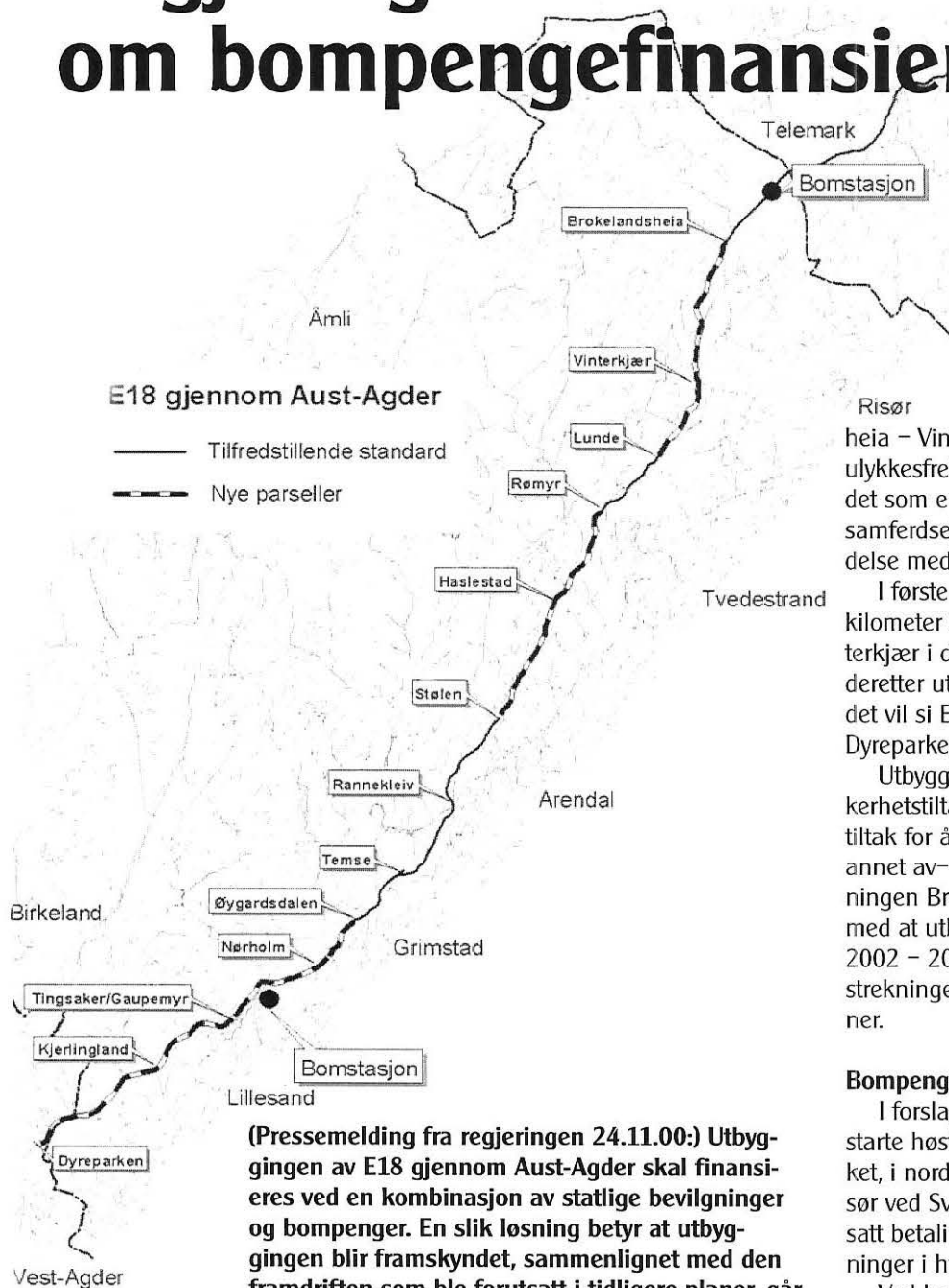
Effektivisering og forenkling

Statens vegvesen gjennomfører for tiden en omfattende intern effektivisering. Store behov, mindre bevilgninger, større krav til utnyttelse av midlene og til spesialisert kompetanse samt dårligere tilgang på kvalifisert arbeidskraft fører til at dagens vegkontor blir for små til å utføre noen av oppgavene på en rasjonell måte. Utviklingen av moderne informasjons- og kommunikasjonssystemer gjør det mulig å samordne oppgaver i større områder og oppnå stordriftsfordeler. Selv innenfor dagens organisasjonsmodell regner vi med å oppnå årlige økonomiske gevinster på flere hundre millioner kroner.

Men vi vil gå videre: En betydelig reduksjon av antall vegkontor vil minske interne administrasjonskostnader og skape fagmiljøer sterke nok til å sikre fortsatt høy kompetanse. For å spre kompetansen geografisk og for å utnytte stabil lokal arbeidskraft vil vi kunne legge enheter utenfor sentraladministrasjonen. Dagens IT-teknologi gjør dette mulig i langt større grad enn hittil. Vegnettets utstrekning gjør at Vegvesenet må være "over alt." Dette krever en desentralisert organisasjon og samarbeid med kommunene.

Effektiviseringen vil minske ressursbehovet til administrasjon og overordnet ledelse. Disse ressursene kan bedre brukes til oppgaver rettet direkte mot publikum og til økt produksjon. Vegvesenets kontakt med publikum skjer i dag hovedsakelig ved trafikkstasjoner, via vegmeldingstjenesten (telefonisk og via massemedia/internett), og ved direkte kontakt med tjenestemenn på vegen. Vi ser for oss et større tilbud av døgnåpne IT-baserte tjenester, særlig innen, veg- og trafikkinformasjon samt forvaltningsoppgaver innenfor trafikkant- og kjøretøyområdet (registreringer, div. tillatelser o.l.). Vi rår over et stort potensial for å bygge ut og forbedre trafikkantinformasjonssystemene gjennom våre vegmeldingssentraler og internett. Vi ser også muligheter for å samarbeide med kommunene om lokale servicekontorer der publikum kan få kontakt med Statens vegvesen og få utført en del tjenester.

## Regjeringen har fremmet forslag om bompengefinansiering



**(Pressemelding fra regjeringen 24.11.00:) Utbyggingen av E18 gjennom Aust-Agder skal finansieres ved en kombinasjon av statlige bevilgninger og bompenger. En slik løsning betyr at utbyggingen blir framskyndet, sammenlignet med den framdriften som ble forutsatt i tidligere planer, går det fram av et forslag fra regjeringen.**

Den samlede investeringsrammen for utbyggingen av E18 gjennom Aust-Agder er foreløpig anslått til 2 110 millioner kroner. Av dette forutsettes 1 130 millioner kroner dekket ved hjelp av bompenger, mens 980 millioner finansieres ved hjelp av statlige bevilgninger i løpet av en periode på 15 år (2001–2015). Dette er i samsvar med de forutsetningene som regjeringen tidligere i høst la til grunn i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2002–2011.

E18 gjennom Aust-Agder er den viktigste transportforbindelsen mellom Østlandet og Sørlandet. Vegen er viktig som bindeledd mellom landsdeler og også som ferdssåre for trafikk til og fra Kontinentet. I tillegg til å bedre framkommeligheten vil utbyggingen også være med på å bedre trafiksikkerheten. Dette gjelder særlig for strekningen Brokelands-

heia – Vinterkjær som i de siste årene har hatt en ulykkesfrekvens som ligger fire til fem ganger over det som er vanlig for moderne tofelts motorveger, sa samferdselsminister Terje Moe Gustavsen i forbindelse med at forslaget ble lagt fram i statsråd.

I første omgang prioriteres utbygging av den 12 kilometer lange strekningen Brokelandsheia – Vinterkjær i den østlige delen av fylket i perioden og deretter utbygging av strekninger i vest-regionen, det vil si E18-strekninger mellom Øygardsdalen og Dyreparken.

Utbyggingen omfatter også en rekke trafiksikkerhetstiltak langs dagens E18 gjennom fylket og tiltak for å legge til rette for kollektivtrafikken, blant annet av- og påstiging for busstrafikken. For strekningen Brokelandsheia – Vinterkjær er det regnet med at utbyggingen skal gjennomføres i perioden 2002 – 2005. Kostnadene for utbygging av denne strekningen er anslått til om lag 380 millioner kroner.

### Bompenger

I forslaget er det lagt opp til at innkrevingen skal starte høsten 2001 ved to bomstasjoner på E18 i fylket, i nord på Østerholtheia i Gjerstad kommune og i sør ved Svennevig i Grimstad kommune. Det er forutsatt betaling av bompenger for trafikk i begge retninger i hver bomstasjon.

Ved bomstasjonene skal det kreves inn bompenger hele døgnet. For gjennomgangstrafikken er det regnet med betaling kun gjennom en bomstasjon ved passering av begge stasjoner innen seks timer.

For kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kilo er det regnet med en bompengavgift på 20 kroner, mens det for kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kilo er lagt til grunn en avgift på 40 kroner. Det er forutsatt at passasjerer, moped, motorsykkel og buss i konsesjonert rute ikke skal betale bomavgift.

Det er også forutsatt rabattordninger, med bruk av elektronisk brikke, med opptil 50 prosent rabatt (for kort med 500 passeringer). Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag til anleggsstart, prioriteringer, dimensjonering av vegen og nærmere kostnadsoverslag, går det fram av regjeringens forslag.

# Trafikkdrepte første halvår: Unge menn - høy hastighet

Ulykkesanalysegruppa ble oppnevnt av vegsjefen 15. februar 2000 og har vært i arbeid fra samme dato. Gruppa har rykket ut samme dag eller neste dag på alle dødsulykkene i Aust-Agder, samt alle alvorlige ulykker på E 18.

Ulykkesgruppa består av Bjørn Olstad (leder) og Nils Magne Rakvåg fra Arendal trafikkstasjon og Kjell Pedersen fra trafikkavdelingen på vegkontoret.

Gruppa har i tillegg knyttet til seg spesialkompetanse på tungbil og MC.

Tungtransport: Arve Stavik, Nettbuss Sør

MC: Jon Skrove, Norsk Motorcykel Union A-Agder

Gruppa har også hatt bistand fra leder av trafikk-sikkerhetsseksjonen, Svein Harald Søndena og Jan Otto Askeland, som har kompetanse innen vegdekker, kurvatur og tverrfall, hvilket har vært viktige momenter i etterforskningen.

## Konklusjonene

For samtlige dødsulykker har ulykkesanalysegruppa belyst årsaksforhold, samt fremmet forslag til tiltak for å forebygge tilsvarende ulykker i framtiden. Her er vegutforming og vegtrafikktil miljø to sentrale stikkord: Oppmerking, skilting, siktsoner, rekkverk, optisk leding, sideterreng osv. er aktuelle tiltak. Økt kontroll, holdningsskapende tiltak og opplærings-tiltak er også viktig. En rekke tiltak er allerede gjennomført etter initiativ fra ulykkesanalysegruppa.

## Kontakten med politiet

Det har vært god dialog med politiet under arbeidet. Politiet har skadestedsledelsen og dermed også ansvaret for eksternt informasjon etter den enkelte ulykken. I størst mulig grad henviser vi derfor pressen til politiet.

## Rapportene

Gruppa har utarbeidet en kort rapport for hver av ulykkene. Disse er imidlertid unntatt offentlighet pga personvern.

## DØDSULYKKENE I AUST-AGDER – FØRSTE HALVÅR 2000

Det har i perioden vært 8 dødsulykker i trafikken med til sammen 9 drepte. 5 av dødsulykkene skjedde på E 18. Til sammen 6 personer ble drept, av disse var 4 menn og 2 kvinner. Det var 2 dødsulykker på riksveg. Her ble 2 menn drept. Det var 1 dødsulykke på fylkesveg, med 1 mann drept.

Antatt skadevolder i samtlige dødsulykker er menn. En del saker er dog ikke ansvarsmessig eller strafferettslig avsluttet.

Alderen på de drepte menn er: 18, 23, 28, 28, 32, 56 og 82. Alderen på de drepte kvinnene er: 78 og 84 år.

Av de til sammen 9 drepte er 6 drept i ulykker

med bil (3 i kollisjon mellom to biler og 3 utforkjøringsulykker) 3 er drept i ulykker med tung mc.

I seks av dødsulykkene var høy fart en medvirkende årsak. I to av dødsulykkene var promillekjøring en medvirkende årsak.

## Tiltak

Ulykkesanalysegruppa har foreslått en rekke konkrete tiltak for å forebygge tilsvarende ulykker i framtiden. Tiltakene som foreslås er bl.a.:

opplæring/informasjon til sjåfører – flere utekontroller langs E 18 – profilert midtlinje og kantlinje – oppretting av tverrfall – utbedring av kryss og avkjørsler – flere opphøyde gangfelt sikring av sideterreng og fjellskjæringer – kantstein byttes ut med rekkverk – grøftene lages grunnere – fjerne skog for å bedre sikt og hindre påkjørsel på trær – fast installasjon av fartsvisningstavler – økt bruk av ATK (fotobokser).

Gruppa har i denne forbindelse reist spørsmålet om det bør settes opp ATK på nye E 18 Rannekleiv-Temse, eller om det bør settes opp en fast fartsvisningstavle på denne strekningen.

## STATUSRAPPORT 1.1.–1.7. 2000

### ÅR 2000

8 dødsulykker 9 drepte  
Drepte: 2 kvinner og 7 menn  
6 av 9 drept på E 18

3 drept på mc  
Ingen drepte med tungbil

7 av 8 dødsul. mist. om høy hast.  
2 dødsulykker med rus  
1 drept uten bilbelte

Typisk dødsulykke:  
MANN 30-40

Typisk skadevolder:  
Mann, under 30 år

### ÅR 1999

9 dødsulykker 9 drepte  
2 kvinner og 7 menn  
5 av 9 drept på E 18

1 drept moped 1 drept på mc  
1 drept av tungbil (kran)

3 av 9 dødsul. mist. om høy hastighet  
3 dødsulykker med rus  
3 drepte uten bilbelte

Typisk dødsulykke:  
MANN 30-40 år

Typisk skadevolder:  
Ikke undersøkt

## **-Bompenger nødvendig for at Agder kan "snike i køen"**

**Hva gjør du for at Stortinget skal bevilge midler som tillater oppstart av E 18 Brokelandsheia - Vinterkjær høsten 2001?**

-I budsjettforliket mellom regjeringen og sentrumspartiene er denne oppstarten ikke med. Første mulighet til å endre på det, er revidert nasjonalbudsjett som skal behandles i juni neste år.

**Bompengeproposisjonen er lagt fram av departementet - er du fornøyd med den - når kan vi vente at den kan bli vedtatt av Stortinget?**

-Bompengestillingen skal følge Norsk transportplan, og avgis av samferdselskomiteen 12. februar, med stortingsbehandling 24. februar. Bortsett fra FrP, som vil stemme mot, vil samtlige partier stemme for bompenger. Det blir da opp til det etablerte bompengeselskapet og ta opp de lån som er nødvendig for å komme i gang med utbyggingen.

**I følge forslaget til Nasjonal transportplan skal E 18 mellom Grimstad og Kristiansand bygges som tofelts veg. Er du enig i det, eller går du inn for en fire felts veg, selv om det ville ta noe lenger tid å få den realisert?**

Jeg vil gjøre det jeg kan for at det skal bli en smal firefelts veg. Det ville være en tragedie med de trafikkprognoser vi har for år 2005 å begynne å bygge en 2-3-felts veg. Her må vi sette alle kluter til. Jeg har tatt dette opp med både min parti-gruppe og med samferdselsministeren, og han har ikke avvist dette kravet. Men også det er et økonomisk spørsmål. Kostnadene vil øke med 50 prosent. Når det gjelder bompengeproposisjonen, er jeg for øvrig litt skuffet over at statens andel er satt til 47 prosent, og ikke 50. Det betyr en god del millioner, og det hadde vært riktig om staten og bompengefinansieringen dekket hver sin halvdel.

**Dødsulykkene i vegtrafikken årlig tilsvarer en stor flyulykke og flere Åsta-ulykker og Sleipner-ulykker. Åsta-ulykken og Sleipnerulykken reiste krav om strakstiltak. Burde det ikke reises tilsvarende krav når det gjelder trafikkulykkene?**

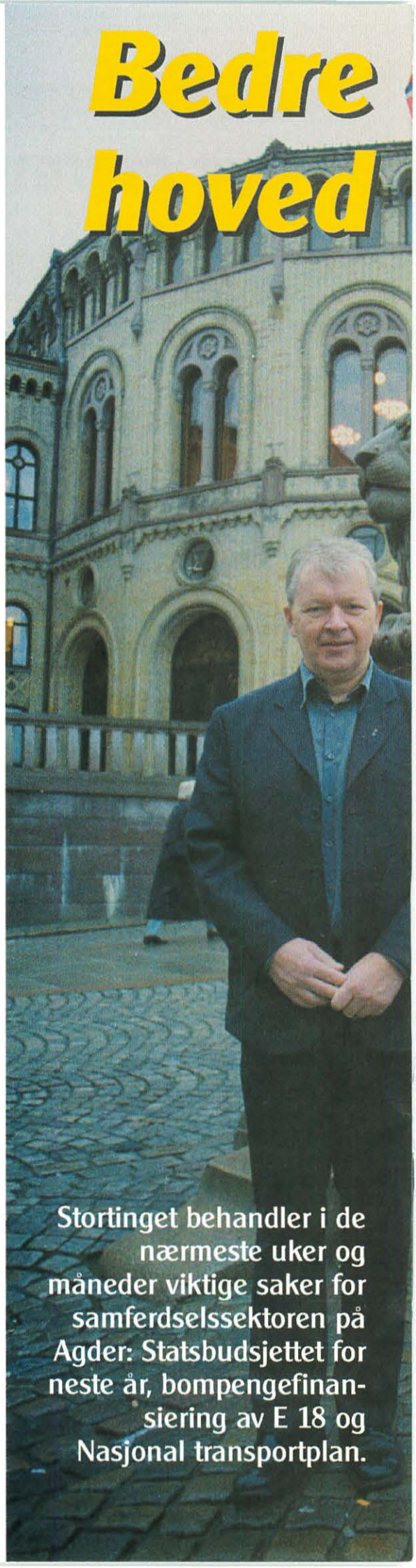
-Jeg er ikke fornøyd med trafiksikkerhetssituasjonen på vegene. Men også her dreier det seg om budsjetter og rammer. Mange av ulykkene skyldes ikke forhold ved vegen, men bilførerne, som er opptatt av mange ting samtidig som de har hastverk og skal fortest mulig fram.

**Ser du på Statens vegvesen som en moderne og konkurransedyktig virksomhet, eller som en tungrodd og kostbar kjempe som vil bli akterutseilt i framtidens Norge?**

-Det er allerede gjennomført en del grep som burde være framtidsrettet, med deling av produksjon og myndighet. Alle forhold burde ligge til rette for moderne tenkning og jeg har inntrykk av at vegvesenet er på rett spor. Problemene er nok vel så mye i Stortinget som bevilgende myndighet, med bevilgninger som svinger fra år til år.

(forts. side 10)

# **Bedre hoved**



**Stortinget behandler i de nærmeste uker og måneder viktige saker for samferdselssektoren på Agder: Statsbudsjettet for neste år, bompengefinansiering av E 18 og Nasjonal transportplan.**



# veg er saken

## -Nei til bompenger - staten må finansiere E 18

Hva gjør du for at Stortinget skal bevilge midler som tillater oppstart av E 18 Brokelandsheia - Vinterkjær høsten 2001?

-Jeg har jobba mye for å få mitt parti til å foreslå bevilging til oppstart av Brokeland-Vinterkjær som en del av vårt alternative budsjettforslag. Dette ble vedtatt av partigruppa nylig. Mer kan jeg ikke gjøre. Vår gruppe har også E 18 som andre prioritet etter E 6 når det gjelder utbygging av stamvegnettet.

**Bompengeproposisjonen er lagt fram av departementet - er du fornøyd med den - når kan vi vente at den kan bli vedtatt av Stortinget?**

-FrP er prinsipielt i mot bompengefinansiering av veger. Vi mener dette er et statlig ansvar og at det fullt ut må finansieres ved økte statlige rammer som gjør bompenger unødvendig. Vi mener at de totale utgiftene til bilkjøp og bilbruk med alle skatter og avgifter er så store at brukerne ikke bør belastes med ekstra utgifter til vegutbygging.

**Stortinget skal også behandle Nasjonal transportplan på nyåret. I følge forslaget, skal E 18 mellom Grimstad og Kristiansand bygges som tofelts veg. Er du enig i det, eller vil du heller gå inn for en fire felts veg, selv om det ville ta noe lenger tid å få den realisert?**

-Vegdirektoratet har gitt beskjed om at det planlegges firefelts veg mellom Grimstad og Kristiansand. Vi støtter fullt ut kravet fra aksjonen for bedre stamveg til Sørlandet om at E 18 i hovedsak skal bygges ut i planperioden 2001 - 2011. Uten bompenger.

**Dødsulykkene i vegtrafikken årlig tilsvarer en stor flyulykke og flere Åsta-ulykker og Sleipner-ulykker. Åstaulykken og Sleipnerulykken reiste krav om strakstiltak. Burde det ikke reises tilsvarende krav når det gjelder trafikkulykkene?**

-Det er et forbaska godt spørsmål! Dødsulykker i trafikken får ikke samme oppmerksomhet som ulykker med fly, tog eller hurtigbåt. Det virker som om vi har akseptert at mange omkommer i trafikkulykker. Det burde vært gjort mer for trafiksikkerhet, først og fremst ved et bedre vegnett. Stikkord er vegter uten møtende trafikk og uten konflikt med myke trafikanter. Der vegstandarder tilsier det, går vi inn for høyere fartsgrenser. Men når det gjelder Rannekleiv-Temse, så er jeg for 80 km/t, selv om mange i partiet mener det er feil.

**Ser du på Statens vegvesen som en moderne og konkurransedyktig virksomhet, eller som en tungrodd og kostbar kjempe som vil bli akterutseilt i framtidens Norge?**

-Jeg vil ikke si noe galt om Statens vegvesen. Jeg tror de gjør så godt de kan, men mener det er viktig med fri konkurranse. Vegvesenet må dokumentere konkurransedyktighet i konkurranse med private entreprenører for å få oppdrag. Dette er ikke mitt fagområde - men etter min oppfatning skal vegvesenet ikke være en skjermert virksomhet. Dette gjelder for den ordinære produksjonen på vegsektoren. Når det gjelder beredskap, må vegvesenet ha en tilstrekkelig bemanning.

Midt i en hektisk budsjettinnspurt møtte vi to av fylkets stortingsrepresentanter, Gunnar Halvorsen, 55, Ap, og Torbjørn Andersen, 43, FrP. Som kjent har regjeringen inngått budsjettforlik med sentrumsgruppa, mens FrP vil presentere sitt eget budsjettforslag. Med en felles bakgrunn i håndverksfag i henholdsvis Froland og Åmli har de likevel forskjellige løsninger på landsdelens transportproblemer. Men de er enige om at det viktigste for samferdselen i vår landsdel er utbygging av E 18 så raskt som mulig.

(forts. side 11)

(forts. fra side 8)

**Statens vegvesen har i høringsuttalet til Oppgavefordelingsutvalget gått inn for at vegvesenet bør fortsette som en samlet statlig organisasjon med ansvar for veg og vegtrafikk. Hva er ditt syn på dette?**

–Oppgavefordelingsutvalget har uttalt seg om hvordan det regionale nivå skal organiseres, men det er ikke tatt stilling til antall regioner. Her er det grunn til å tro at vegvesenet blir en del av det regionale nivået. Jeg ser imidlertid problemer med at vegvesenets myndighetsfunksjoner legges til et regionalt nivå. Etter høringsrunden skal disse spørsmålene bearbejdes videre fram til avgjørelse før 2003. Det som er viktig, er prinsippene og nærhet, likhet og rettssikkerhet.

**Viktige offentlige virksomheter som telekommunikasjon, post, jernbane, kraftproduksjon m.m. er stykket opp og gjort til børsobjekter som kan selges og kjøpes for profittformål. Er du fornøyd med erfaringene fra dette, og er det slik utviklingen bør bli også for Statens vegvesen?**

–Tele og post er allerede delvis på børs. Jeg ønsker det ikke, men den tekniske utvikling har gjort at ser du himmelen, kan du drive med teletjenester. Det er ikke nødvendig med stolper opp gjennom alle daler. Kraft, og andre naturressuser som olje, gass, fisk m.m. skal ut fra mitt ideologiske syn ikke privatiseres, men styres av folket. Vegvesenet produktionsvirksomhet må drives i konkurranse med private, men vegvesenet må beholde en styrke som beredskap.

**Kan du med enkle ord forklare hvorfor det søkkrike olje-Norge ikke har råd til å bygge ut og drive et godt og sikkert vegnett, når det fattige mellomkrigs-Norge gjennomførte kjempeprosjekter som Bergensbanen og Sørlandsbanen?**

Vi har penger i bøtter og spann i det norske samfunn i dag. Men vi har mangel på faglært arbeidskraft. Skal samfunnet bruke mer penger til utbyggingsformål, må vi enten importere arbeidskraft, eller så må andre yrkesgrupper, som for eksempel bønder, omstille til bygg- og anleggsektoren. Ellers ville det føre til økt press på arbeidsmarkedet, prisstigning, inflasjon og økte renter.

Disse økonomiske forholdene er ikke lette å forklare på en enkel måte, men Jens pleier si at vi kan ikke bore sjukepleiere opp av Nord-sjøen. Pøser vi på med penger til vegsektoren, vil vi få økte renter og inflasjon og en masse andre bivirkninger. Den økonomiske politikken må være langsiktig.

**Bør Statens vegvesen gjøre seg sterkere gjeldende på den politiske arena? Eller**

**ville du finne det utidig om vegdirektøren og vegsjefen en gang i mellom la sin lunsj til stortingskantina for å utveksle synspunkter med medlemmer av samferdselskomiteen?**

–Snille barn skriker ikke, men får ikke noe heller. Ellevset, Aust-Agders dyktige vegsjef, var flere ganger på Stortinget og hadde samtaler med politikerne, også på partigruppenivå. Det synes jeg var helt ålreit. Det sies at saklig opplysning kan ødelegge en god debatt, men det er også viktig for en god politiker. Vi er åpne for kontakt. Politikerne blir kontinuerlig utsatt for til dels hard lobbyvirksomhet. Det er en del av vår hverdag.

Gunnar Halvorsen kjenner vegsjefen i Aust-Agder, og tror det er ca 200 ansatte i vegvesenet i fylket. Her bommet han med ca. 100.

–Jeg synes sentraliseringsprosessen i vegvesenet i fylket har gått vel raskt. Nedtrappingen i Setesdal kunne vært utsatt til vi ser resultatet av regionaliseringen. I en større framtidig region kan det godt tenkes at Evje kan bli et sentrum for veg og trafikk.

**Du er ukependler mellom Oslo og Aust-Agder, og bruker vel ellers mye tid på tjenestereiser – hvilken transportmåte bruker du, og hvordan er du fornøyd med den?**

–For det meste velger jeg bil fra Åmli til Oslo. Jeg har en Mercedes 1990-modell som nettopp gjennomgikk EU-kontroll på Arendal trafikkstasjon uten mangellapp etter 330.000 km på vegen. Den har bare svikta meg to ganger. Da hadde jeg kjørt tom for diesel. Årlig kjørelengde er ca. 20.000 km. Da jeg var aktiv som fylkespolitiker, kjørte jeg 50.000.

Noen ganger bruker jeg også fly via Kjevik. Jernbanen har for liten regularitet til at den kan være et skikkelig alternativ for meg. Jeg håper at Signatur-togene etter hvert vil svare til forventningene, men foreløpig ser det ut til at NSB har store indre problemer.

**Hvordan ville du helst reist, om du kunne velge?**

–Vi må godta at Kjevik er hovedflyplass for Aust-Agder. Så får vi håpe at vi kan få en skikkelig regularitet på togforbindelsen igjen, og at vi kan få en god motorvegforbindelse. Med en fire felts veg til Drammen vil det ikke ta mer enn tre timer fra Arendal til Oslo med bil. En moderne togforbindelse kan greie turen på to til to og en halv time. Fly blir for dyrt for vanlige reisende. Bussforbindelsen er ut til å fungere greit, mange skryter av den, men selv har jeg ikke begynt å bruke den.

I vår landsdel er det bare bil som fungerer. Det må vi innrømme. Med så spredt bosetting er det umulig å forsvare utgiftene til et praktisk brukbart kollektivtilbud, selv om det i dag bevilges 50–60 mill i støtte til busstransport.

**Synes du Torbjørn Andersen gjør en god jobb for Aust-Agder på Stortinget?**

Torbjørn er en aktiv og redelig fyr som jeg er veldig uenig med i en del politiske standpunkter. Men han er en mann det går an å "gjøre butikk" med.

Torbjørn sier vi bør bevilge mye penger veg. Men han har ikke 50 pst av utgiftene i form av bompenger. Vi må innse realiteten, at vil vi ha vegutbygging, og Agder vil "snike i køen" for å få utbygd E 18 – og også rv. 9, så kreves det at distriktet yter et bidrag i form av bompenger. Jeg liker det ikke, ingen liker det, men dette er virkeligheten. Dette gjelder også for rv. 9, som vi ikke må glemme, der det i Nasjonal transportplan ligger et forslag om 70 mill kr i bompengefinansiering.

Gunnar Halvorsen sitter i Stortingets forsvarskomite og skal senere på dagen avgi komiteens budsjettinnstilling. Deretter skal innstillingen bearbejdes, før det samlede budsjettet legges fram for saldering i Stortinget 18. desember.

–Ved salderingen kan jeg ikke love noen spesielle julegaver til Agder.

(forts. fra side 9)

**Statens vegvesen har i høringsuttalelsen til Oppgavefordelingsutvalget gått inn for at vegvesenet bør fortsette som en samlet statlig organisasjon med ansvar for veg og vegtrafikk. Hva er ditt syn på dette?**

–Her har jeg nok mer tro på en oppsplitting – jeg mener det vil være det beste.

Oppgavefordelingsutvalget tar opp organiseringen av offentlig virksomhet, og foreslår en inndeling av landet i regioner med tre nivåer. Torbjørn Andersen mener det er nok med to nivåer, stat og kommune, og vil avskaffe fylkeskommunen.

–Jeg tror sentraliseringstrenden vil fortsette, og skyte fart, uansett hvilke regioner vi velger. Dette gjelder ikke spesielt for Norge. Etter min oppfatning er det viktig for bosettingen at bygdene åpnes for nye mennesker som i dag hindres av odels- og konsesjonslover. Og bedre veger på bygdene er nødvendig, spesielt riks- og stamvegnettet. Bedre vegnett og lavere avgifter på bil og drivstoff er viktige virkemidler for å motvirke økt sentralisering. I dag er det rett og slett for dyrt å bo i bygde-Norge pga de høye transportutgiftene. Innspillet om 10 pst konjunkturavgift på næringsbygg er direkte hårreisende.

**Kan du med enkle ord forklare hvorfor det søkkrike olje-Norge ikke har råd til å bygge ut og drive et godt og sikkert vegnett når det fattige melomkrigs-Norge kunne gjennomføre kjempeprosjekter som Bergensbanen og Sørlandsbanen?**

–Poenget er å unngå press i økonomien ved at det pøses ut penger på offentlig sektor. Det vil føre til inflasjon, renteøkning og arbeidsledighet. Når det gjelder vegbygging, må vi først utnytte landets egen ledige kapasitet på anleggssektoren. Ønsker vi å forsere vegutbyggingen ytterligere, kan vi engasjere utenlandske entreprenører. Jeg kan bare beklage at ikke vegbudsjettene er større. Det står ikke på meg og mitt parti. Men utgiftene til off sektor har ekspandert. Driftskostnadene har økt dramatisk, og andelen til investering er blitt stadig mindre.

**Viktige offentlige virksomheter som telekommunikasjon, post, jernbane, kraftproduksjon m.m. er stykket opp og gjort til børsobjekter som kan selges og kjøpes for profittformål. Er du fornøyd med erfaringene fra dette, og er det slik utviklingen bør bli også for Statens vegvesen?**

–Det er klart at jeg prinsipielt ønsker minst mulig statsbedrifter. Staten eier nå ca. 50 pst av næringsvirksomheten i Norge. For meg er avvikling av statlig eierskap et viktig mål. Jeg ser det som har skjedd med tidligere Televerket som et positivt forbilde for andre større statsbedrifter. Børsnotering og delprivatisering av f.eks. Statoil er tingen!

**Bør Statens vegvesen gjøre seg sterkere gjeldende på den politiske arena? Ville du for eksempel finne det utdilig om vegdirektøren en gang i mellom la sin lunsj til stortingskantina for å utveksle synspunkter med for eksempel medlemmer av samferdselskomiteen, i likhet med det vi vet lederne for andre statsetater jevnlig gjør?**

–Personlig ville jeg ikke se det som utdilig. Det som kalles lobby, omfatter også ofte mye nyttig informasjon. Jeg ser gjerne mer lobbyvirksomhet for vegutbygging. Når det ikke har vært så mye lobbyaktivitet i forbindelse med E18-saken, skyldes det imidlertid kanskje at representantenes syn har vært så godt kjent at lobbying mot oss ikke har vært ansett som nødvendig. I den saken har alle stått på så godt vi har

kunnet. Jeg ser på lobbyister som en positiv informasjonskilde. Jeg har ingen problemer å se når lobbyister er ute etter å oppnå særfordeler.

Torbjørn Andersen kjenner godt vegsjefen i Aust-Agder, og henvender seg gjerne til vegkontoret for å få opplysninger om vegsaker. Men at det i tillegg til ca. 100 ansatte på vegkontoret også er 200 ansatte som arbeider ute i distriktet, var han ikke klar over.

**Du er ukependler mellom Oslo og Aust-Agder, og bruker vel ellers mye tid på tjenestereiser – hvilken transportmåte bruker du, og hvordan er du fornøyd med den?**

–Så lenge Arendalsbanen var i drift brukte jeg toget. Jeg bor like ved Blakstad stasjon, og kom så å si helt fram til døra. Men reisetida var for lang. Nå bruker jeg kun fly og kjører bil til Kjevik. Jeg bruker ikke E 18, den er for dårlig og for farlig! I stedet kjører jeg over Hynnekleiv. Avstanden er omtrent den samme, og det er en fredelig og lite trafikkert strekning. Bilen min er en VW Caravelle minibuss 1994-modell, en meget bra bil. I likhet med kollega Gunnar har jeg valgt en smart billøsning som unngår de verste norske bilavgiftene. Han kjører som kjent varebil med grønne skilter.

**Hvordan ville du helst reist, om du kunne velge?**

–Det beste som kan skje er at vi får en bedre E 18 til Kjevik. Uansett hvor god vegen blir, er det for langt å kjøre privatbil til Oslo. Muligheten til å få Arendalsbanen i drift igjen anser jeg, etter å ha diskutert saken med samferdselsministeren, som 50–50. Det må være et offentlig kommunikasjonstilbud til Sørlandsbanen, helst til Nelaug.

Jeg har alltid vært positiv til flyplass på Gullknapp, og håper den en gang i framtida vil bli utbygd til kortbanestandard. Personlig kunne jeg gjerne tenke meg et tilbud på Gullknapp, den ligger jo bare et par kilometer fra mitt hus. Selv benyttet jeg en del ganger sjøflyruta som for et år siden gikk mellom Arendal og Oslo, men ble stanset bl.a. av miljøkrav. Trafikken var heller ikke så stor. Turen fra Arendal havn til Fornebu sjøflyhavn var svært effektiv og gikk unna på bare en time over vakker skjærgård.

**Synes du Gunnar gjør en god jobb for Aust-Agder i Stortinget?**

–Jeg vil si at når Gunnar tar tak i en sak fra Aust-Agder, tar han den på alvor og gir seg ikke. Men du må være klar over at vi er først og fremst rikspolitikere. Alle kan ikke bare slåss for sitt eget fylke.

Torbjørn Andersen er medlem av Stortingets kommunalkomite med ansvar for kommuneforvaltning, arbeidsmarked, arbeidsmiljø, distriktpolitikk, innvandring, flyktnings- og asylpolitikk, bolig og bygningsaker og mye mer. Komiteens budsjettinnstilling omfattet totalt ca. 20 milliarder kroner.





# Mannlige ledere og sjefete kvinnfolk

Av Inger Sigridnes

**S**TATENS VEGVESEN HAR EN MÅLSETTING om 22 % kvinnelige ledere. Veien dit er meget lang og meget bratt. Hvorfor?

I fjorårets julenummer av Sørlandsporen skrev jeg at samtlige av våre ledere var menn (for da var Anne Sofie Samuelsen i USA på studiepermisjon). I ettertid er det imidlertid tilsatt to kvinnelige mellomledere. Tordis Vandeskog er tilsatt i et vikariat som produksjonsleder for verksted/maskinseksjonen i produksjonsavdelingen og Tove Gihle Stakland er tilsatt som seksjonsleder på E18-seksjonen i utbyggingsavdelingen.

Tove er utdannet landskapsarkitekt og begynte her ved vegkontoret i høst. Hun kom da fra stillingen som seksjonsleder av planseksjonen på vegkontoret i Troms. Tove har også arbeidet som selvstendig næringsdrivende i flere år før hun i 1992 kom til

Statens vegvesen (Troms). Tordis er sivilingeniør og begynte som stabsmedarbeider i produksjonsavdelingen i 1998. Senere ble hun tilsatt i vikariatet som produksjonsleder. Tordis har bakgrunn fra oljebransjen. Hovedsakelig innen engineering.

## -Hvorfor søkte dere lederstillinger?

Tove forteller at hun gjorde et bevisst valg. Hun undret tidvis over hvorfor og hvordan og hun opplevde at hun i økende grad ønsket bedre innsikt og oversikt på et overordnet nivå. Derfor vokste det også fram et ønske om ikke bare å arbeide med all verdens detaljer. Hun ønsket en lederstilling hvor hun kunne være med og utforme de mer overordnede mål. Tordis sier at for henne så var det kanskje ikke fullt så bevisst et valg, men mer som en naturlig konsekvens. Hun ble forespurt om hun

kunne vikariere som produksjonsleder i en periode – og da følte det helt naturlig å svare ja.

### **–Hvorfor har vi så få kvinnelige ledere?**

Tja...begge drar på det. Og ler.

Tove forteller at da hun ble tilsatt som seksjonsleder i Troms, var det til dels sterke reaksjoner. Enkelte hevdet at det ikke "passet seg" at det ble valgt en landskapsarkitekt. Ingen sa noe negativt om at hun var kvinne. Men jeg har stor respekt for de som tilsatte meg, sier Tove. Jeg var godt voksen, jeg var landskapsarkitekt og jeg var kvinne. Men de har en meget bevisst ledelsesfilosofi i Troms. De ønsker bredde i ledergruppen. De ønsker ikke en ensartet gruppe mennesker. Det var trolig en av årsakene til at døren ble åpnet for meg.

Nå er Tordis også frampå:

–Det er nok gjerne slik, både i organisasjonslivet og arbeidslivet at vi gjerne velger mennesker som er like oss selv. Et hvert menneske har lettere for å forstå og like noen som en lett kan identifisere seg med. Det er nok også en av forklaringene på at vi her ved vegkontoret i Aust-Agder har en forholdsvis ensartet type ledere. Hovedsakelig er de menn, de tilhører samme aldersgruppen, samme studiebakgrunnen osv. Sier Tordis.

–Ja, det er jo slik mekanismene ofte er, sier Tove. Og dette skjer jo ubevisst. Det er jo nettopp derfor jeg har stor respekt for det de har klart å bringe fram i Troms. For der er

det ikke slik lenger. De har klart å bryte dette mønsteret og de arbeider bevisst med sammensetting av mennesker med ulik utdanning, ulik erfaring, ulikt kjønn osv. Tove leder i dag en seksjon hvor det faktisk er flere jenter enn gutter. Og hun ønsker å frembringe en stor takk for varm og fin mottakelse også her i Arendal.

Tordis leder derimot en seksjon med to kvinnelige sekretærer og to kvinnelige renholdere. De øvrige er menn. Det er mulig at det finnes store forskjeller mellom Aust-Agder og Troms, sier Tordis:

–Men jeg opplever jo at arbeidsmiljøet her hos oss er svært "gammeldags" og tradisjonelt. Det er bl.a. plagsomt tette skott mellom avdelingene, og mellom seksjoner i avdelingene. Tove ler. Og medgir at slik er det nok ved de fleste vegkontor. Ganske enkelt fordi vi har en tradisjonell organisasjonsstruktur.

–Jeg blir litt oppgitt, sier Tordis, når jeg for eksempel uttaler meg om ting, så er det enkelte som har den holdningen at: "mulig du har rett, men du er ikke overordnet meg, og arbeider heller ikke i mitt lag, så hva du måtte mene om denne saken er meg fullstendig uvedkommende". Dessuten virker det som om organisasjonen ikke har tradisjon for å la andre uttale seg om det arbeidet man gjør. Dermed blir noen lett fornærmet når de får ulike tilbakemeldinger – fremfor å betrakte dem som konstruktive innspill.

### **– Er det mer krevende å bli akseptert som kvinnelig leder?**

Begge dveler litt ved spørsmålet.

–Jeg tror nok at du som kvinne må bevise mer for å få den nødvendige respekten, sier Tove. –Ja, men dersom du først har klart det, så tror jeg ikke det er så mange som har problemer med å forholde seg til en kvinnelig leder, sier Tordis. Tove er enig.

### **–Hvorfor tror dere mange kvinner vegrer for å ta lederstillinger?**

Begge er enige i at det å være kvinnelig leder bryter med det tradisjonelle rollebildet av en kvinne. Både det rollebilde menn og kvinner har for sitt indre øye av hvordan kvinnen skal opptre.

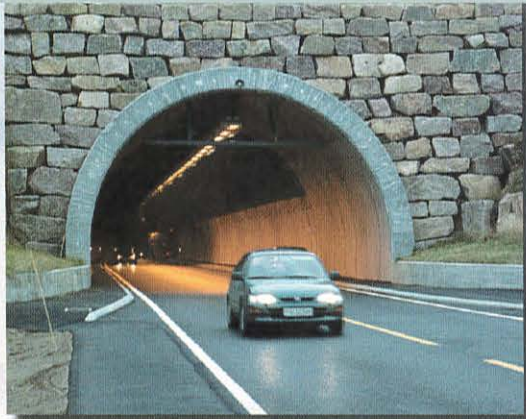
Forskere peker jo på det fenomenet at selv om en mannlig leder og en kvinnelig leder opptre rimelig likt, så oppfattes det likevel ulikt. Menn er ledere, kvinner er sjefete. Menn er besluttsomme, kvinner er maktsyke. Menn er pågående, kvinner er innpåslitne. Menn er bestemte, kvinner er treske. Det er ikke lett – og det har tidvis en høy pris – å bryte med den tradisjonelle kvinneverollen. Og det må du dersom du skal fungere som en god leder. Kvinner opplever ofte å få positiv tilbakemelding når de er snille, omtenkssomme, hyggelige osv. De opplever derimot sjeldnere å få positiv tilbakemelding dersom de har vært dyktige, besluttsomme, resultatorienterte osv. Og så er nok vi kvinner mer opptatt av hva omgivelsene måtte mene om oss enn mange menn er.

–Vi må nok tidvis være ganske tøffe, sier Tove. Og vi har for liten selvtillit i forhold til de krav vi stiller til oss selv, sier Tordis.

### **–Det var kun mannlige søkere til de fire lederstillingene som ble utlyst for kort tid siden. Til tross for at etaten har flere kvalifiserte kvinner som kunne søkt. Hvorfor søkte ikke du, Tordis?**

–Neei, det var flere ting. Jeg har bl.a. to små barn. Men det handler nok også om min erfaring fra det private næringsliv som tilsier at dersom sjefen ønsker at du skal søke en jobb, så kommer han med positiv oppmuntring til det. Og dersom det ikke skjer, så er trolig heller ikke den søknaden av interesse. Men det er mulig at det er feil tenkt av meg. Jeg vet ikke. Men det er nok en vanlig kvinnelig tankegang som gjør at mange kvinner ikke søker lederstillinger. Sier sivilingeniøren. Som altså har innrømmet at kvinner ofte trenger mer selvtillit, særlig i forhold til de krav de setter til seg selv.

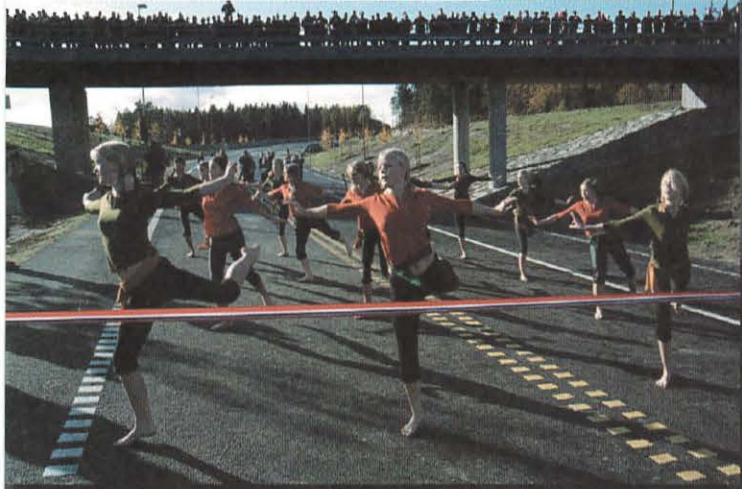
**–Vi må nok tidvis være ganske tøffe, sier Tove. Og vi har for liten selvtillit i forhold til de krav vi stiller til oss selv, sier Tordis.**



# Rannekleiv-Temse høytidelig åpnet

**D**EN NYE E 18-STREKNINGEN Rannekleiv-Temse ble høytidelig åpnet av samferdselsminister Terje Moe Gustavsen 17. oktober, på en av de siste solskinnsdagene i manns minne. Ved åpningen deltok også vegdirektør Olav Søfteland, fylkesmannen og fylkesordføreren i Aust-Agder, ordførerne i Arendal og Grimstad, politimesteren i Arendal politidistrikt og en rekke andre gjester. Åpningsseremonien, avbildet under, var morsom og original: Samferdselsministeren måtte åpne statskassa og legge på tilstrekkelig til videre utbygging av E 18 gjennom fylket før han fikk grønt lys for å klippe over snora, og kunne erklære den nye vegen for åpnet.





Les mer om vegåpningen på de neste sidene!

Tekst og foto: Ottar Johansen



# -Viktig skritt mot tjenlig stamveg gjennom fylket

(fortsett fra foregående side)

Ved åpningen av E 18-parsellen Rannekleiv-Temse, sa fungerende vegsjef Gunnar Lien bl.a. dette:

-Som representant for Statens vegvesen kan jeg i dag overlevere et meget godt produkt. Noen vil mene at det kunne ha vært enda bedre og har pekt på at det enn så lenge mangler viltgjerde, noen er ikke fornøyd med tilkoplingsarrangementet i begge endene av anlegget, noen er ikke fornøyd med den tillatte hastigheten på 80 km/t og atter andre ville ikke hatt vegen på dette stedet i det hele tatt!

Men tross alt vi har fått frem et veganlegg som representerer en virkelig stor forbedring for svært mange. Forbedringen oppnås gjennom avlastning av det gamle vegnettet og ved betydelig bedret trafikk-sikkerhet og lokalmiljø langs rv 407, Rannekleiv-Rykene-Lia-Temse, rv 420 fra Nedenes til Arendal og Hammeren bru - for å nevne de viktigste.

Den nye vegstrekningen vil gi et godt bidrag til mer effektiv transport for næringslivet og for den jevne trafikant. Anlegget representerer et nytt og viktig skritt mot det langsiktige målet om en tjenlig stamveg gjennom fylket.

Proessen frem til ferdig veg har vært lang og krevende. Mange fagfolk, mange politikere samt mange

instanser og virksomheter har vært involvert.

Det pågikk en omfattende og ganske detaljert planlegging på midten av 70-tallet, men det var tungt å få nødvendig tilslutning til kryssing av Nidelva. Omfattende utredning av alternative traséer ble gjennomført.

Først i 1988 ble hovedplan for nåværende linje behandlet; stor strid var knyttet til Fevikmarka og kulturminner ved Nidelva. Etter omfattende ankebehandling ble traséen endelig bestemt gjennom enighet mellom Miljøverndepartementet og Samferdselsdepartementet.

Anleggsarbeidene startet i januar 1997 og skal avsluttes med den siste finpuss neste år.

Bevilgningstakten har tidvis skapt problemer for fremdriften, men takket være iherdig innsats fra mange hold har vi i dag kommet i mål.

Vegen er planlagt og bygd etter vegklasse II b og arbeidene er utført på aller beste måte i henhold til denne vegnormalstandard. Tekniske data for anlegget er behørig omtalt i pressen, men jeg skal kort nevne en del tall:

- Lengde på ny motorveg er 8400 meter
- herav 3-felt 4200 m
- 3 bruer: Skyttervollen 51,5 m - Rannekleiv 58,6 m og den lengste: Nidelv bru med en lengde på 209 meter.
- 10 kulverter
- Grimstadporten tunnel på 550 m
- Turveger
- Vegens tverrprofil/sideterreng er så langt mulig utformet slik at skadene ved utforkjøring skal bli minst mulig.
- Området hvor vi står nå har vært spesielt krevende på grunn av svært dårlige grunnforhold.
- Vertikale drensledninger er ført ned i leirmassene og området har vært forbelastet for å ta unna beregnede setninger.
- Totalkostnaden har vært 260 millioner regnet i dagens kroneverdi.

Bakom det produkt vi leverer i dag står det mange mennesker:

Jeg takker våre planleggere og våre anleggsfolk for den kjempeinnsats de har nedlagt. Prosjektleder Harald Tobiassen og anleggsleder Magnar Ellefsen får være de navngitte representanter for disse og jeg ber dem bringe takken videre til sine.

Likeledes har en rekke entreprenører og underentreprenører gjort en flott innsats. Stor takk til dem;

Av Ottar Johansen

## Flaskeskute i gave

-Det ble mer arbeid enn vanlig er ved vegåpninger, og innsatsen må belønnes i form av en liten gave, sa vegsjefen etter at samferdselsministeren hadde erklært den nye vegen for åpnet.

-Vi har valgt å holde oss til temaet samferdsel, men samtidig trekke linjene tilbake i tid; til den gang seilskutene utgjorde den viktigste transportform, - og Sørlandet og Arendal i særdeleshet var tunge aktører i markedet.

Også den gang var ulykker i samferdselsektoren en stor utfordring, og utallige var de skuter som forliste langs Sørlandskysten.

Gaven har form av en flaskeskute. Skuta er en modell av barken "Kerdalea" som forliste ved Gronesbåen på utsiden av Tromøya natt til 19. januar 1899. En dramatisk hendelse der hele mannskapet mistet livet. 6 av dem var fra Tromøya.

Modellen er laget av originalt materiale fra selve skutevraket. I 90 år lå skipsplank fra vraket i undertegnede gamle uthus. Vegvesenets eminente flaskeskute-bygger, Kjell Birkeland, har brukt av dette materialet og laget skuta.

Vi takker samferdselsministeren for at han ville ta del i arrangementet vårt og for innsatsen med selve åpningen. Vi håper gaven blir vel mottatt og at den kan tjene som en liten påminnelse om at Aust-Agder står på for igjen å bli gode på transport, men da først og fremst på landjorda gjennom en effektiv stamveg i fylket. Hjertelig takk !



## Lyse hoder i Grimstad bygde avansert vegåpner

Idemakeren bak den originale åpningsremonien var en av Grimstad kommunes representanter i komiteen for vegåpningen, Jon Frydenborg, til daglig avdelingsleder for veg i kommunens tekniske etat.

- Vi mente vanlig snorklipping var for tradisjonelt, og etter litt "skallerensk" kom jeg på ideen med vekta som måtte balanseres med midler fra statskassa før det ble gitt dobbelt grønt lys. Samferdselsminister Terje Moe Gustavsen var med på spøken, og lastet pengesekker på den ene vektskåla, som dekning for det som har gått med til Rannekleiv-Temse-anlegget. Da ble det første grønne lyset tent. Deretter måtte han åpne "statskassa" igjen og legge "gullbarrer" som tilsvarer utgiftene til fullføring av E 18-utbyggingen gjennom hele fylket på den andre vektskåla. Da var vekta i balanse, og det andre grønne lyset ble tent. Deretter fikk samferdselsministeren ordet, og erklærte den nye E 18-strekningen for åpnet.

-Problemet var at vi måtte ha en ganske stor vekt, for at seremonien skulle bli synlig for publikum som sto et stykke unna. Grimstad kommunes verkstedformann, John Henningsen, tok utfordringen alvorlig, og konstruerte en virkelig ruvende vekt med vippearms og vektskåler i rustfritt stål!

- Vi var ganske spent på om vi kunne få innretningen til å virke, og på generalprøven dagen i forvegen var det ikke så enkelt å få trafikklysene til å vise grønt når vi ønsket det. Men ved selve åpningen virket det perfekt og meget imponerende.

Frydenborg trafikkerer selv den nye motorvegstrekningen daglig og mener det er all grunn til å være fornøyd med vegen.

- Men det føles nok litt unaturlig at hastigheten er satt til 80 km/t. på den nye strekningen. Selv har jeg ennå ikke registrert regelrett råkjøring, men det er ikke så mange som holder 80.

Uka etter åpningen av E 18-strekningen, var det også høytidelig åpning av det omfattende turvegnettet i Fevikmarka som er bygd ut i tilknytning til E 18-anlegget.

Frydenborg har tatt en titt på de tidligere E 18-strekningene, nå rv 407 til Rykene og rv 420 over Nedenes. Begge steder er trafikken vesentlig redusert. Det ser ut til at mange velger den nye E 18-strekningen selv om de ikke skal kjøre hele vegen mellom Arendal og Grimstad.

## -Uforståelig at vi ikke kan starte opp for fullt på Brokeland-Vinterkjær

-Og jeg som hadde øvet meg på å si ærede samferdselsminister og ærede vegdirektør, sa Halvor Abusland da han omsider fikk ordet under åpningen av Rannekleiv-Temse. Da var de høye gjester skysset hastig videre til møte med lokale politikere, og bare vegvesenets ansatte var igjen. Halvor framførte likevel sin tale på vegne av de som har arbeidet på anlegget med stil:

-Ja, så er den store dagen kommet, og det strømmer til folk fra fjern og nær, som tar seg fri fra kontor og byråkratarbeid for å feire åpningen av det største vegprosjektet i fylket til nå. Vi som fysisk har jobbet her i flere år synes nok at det er et godt arbeid, ut fra de penger som er bevilget. Men vi har til tider følt at det har vært som å "arbeide for ei fattig enke".

Takket være en god og profesjonell ledelse som kan ta raske og riktige avgjørelser på det riktige nivået, samt at alle, også private, har bidratt til et positivt miljø, har vi kunnet ta inn igjen en labor periode i driften.

Vi har vel ikke hatt arbeidsuhell på anlegget, og det nest laveste sykefravær i landet. Det skyldes nok for en stor del det positive arbeidsmiljøet som alle har gjort sitt beste for å få til. Det er nesten så man har kunnet glede seg til å gå på jobb! Da bløffer jeg ikke så mye, jeg er jo politiker selv.

Jeg synes det er uforståelig at vi ikke kunne starte opp for fullt på anlegget Brokeland-Vinterkjær, nå som vi er varme i trøya, og har de beste maskinførere som finnes i distriktet, den beste driftsledelse i vegbygging, landets nest laveste sykefravær, noe av det beste arbeidsmiljøet og motiverte arbeidere som står på i 110 prosent.

Når vi attpå til er et av verdens rikeste land, så må vi altså vente på bompenger for å begynne, og når det skal startes, legges det opp til stressarbeid. Det er alt for mange papirfolk som bestemmer. Det er ikke mange av dem som har stått ute en kald vinterdag. De tenker mest på sin egen lønn, pensjon og fallskjermer.

Det er mye som kunne sies, men en vaiermiddeler som en start synes jeg nok kunne vært prøvd, hvis myndighetene mener noe med respekt for menneskeliv. Her ser det ut til at liv og lære harmonerer dårlig, sa Halvor, og takket for oppmerksomheten.



Halvor Abusland taler på vegne av de ansatte.

# Grip dagen

Av Inger Sigrines

**H**VA ER DET og hvordan oppleves det gradvis å trappe ned til pensjonisttilværelsen? AFP betyr avtalefestet pensjon. I denne tariffesta avtalen, som er inngått mellom partene i arbeidslivet er det også åpnet for noe som heter delvis AFP. Det vil si at når en tjenestemann eller kvinne er fylt 62 år, kan vedkommende søke om redusert stilling. Det kan søkes om 20 % reduksjon, hvilket gir fri en dag i uka, eller det kan søkes om 40 % reduksjon, som gir 2 dager fri i uka. Også deltidstilsatte kan søke om delvis AFP.

Ingen har krav på delvis AFP, men ved fylte 62 år kan det søkes om å få innvilget delvis AFP. Det er nærmeste overordnet som da skal vurdere om det er mulig, sett i forhold til de arbeids- og ansvarsområder søkeren har. Ledergruppen ved vegkontoret ser positivt på søknadene om delvis AFP. Selv seksjonsledere har fått innvilget sine søknader.

Sørlandsporten har tatt en prat med noen av dem som har fått innvilget sine søknader.

**REIMUND NIELSEN (62)** formelig stråler av glede over ordningen.

–Ja, vet du, den dagen virkelig nyyyyyter jeg, sier han.

Reimund og kona har vært på pensjonistkurs og der fikk de mange råd som de i ettertid har forsøkt å følge.

Reimund har fri hver mandag og det har også hans kone. De kan derfor nyte dagen i sammen. Han forteller at de står opp til vanlig tid, og lager frokost. God frokost. Reimund forteller at da han fikk innvilget sin søknad, hadde han det klart for seg at nå måtte han begynne å tenke helt nytt. Helt annerledes. Reimund forteller at

han denne dagen bl.a. benytter PC til å skrive brev til familie og venner. Han og kona farer litt, og de forsøker å gjøre de tingene som de ellers aldri tar seg tid til. Vi tenker positivt og synes selv vi får meget godt utbytte av dagen, sier han.

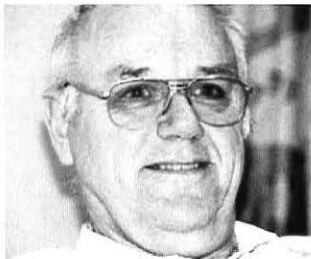
**VRÅL KÅSI (65)** forteller at han har fri hver fredag. Han betrakter dagen som en myk overgang til pensjonisttilværelsen. Vråls kone arbeider og han er derfor alene hjemme denne dagen.

–Jeg har bl.a. tatt mer ansvar for hus og hjem sier Vrål, og forteller at han som regel gjør innkjøpene til helgen, og ofte har han også middagen klar når kona kommer hjem fra jobb på fredag. Vrål er egentlig utdannet møbelsnekker og har lenge hatt lyst til å ta fram høvelen igjen. Tidvis går også

dagen med til mindre utbedringer og vedlikehold, både hjemme, på hytta på Tromøy og på gårdsbruket i Setesdal.

**TORRE KJELL FLØYSTAD (63)** har fri hver onsdag. Han synes ordningen er flott, og har aldri angret at han søkte og fikk innvilget AFP.

–Jeg har nok å gjøre, og har ingen fritidsproblemer, forteller Tore Kjell. Også han står opp til vanlig tid. Kona har deltidsjobb og kommer derfor tidlig hjem på onsdag. Tore Kjell forteller at han også har middagen klar når hans kone kommer hjem på onsdag. Tore Kjell har flere hobbyer, han mekker litt på biler, deltar i organisasjonsarbeid og synes dagen går rasende fort.

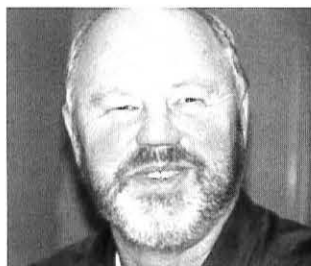


**TORMOD FRØYSNES (62)** ler bare han hører ordet AFP. Tormod har fri hver mandag og storkoser seg med det. Han forteller at han også nyter dagen.

–Jeg lever alene og tar dagen som den kommer forteller han. Han står opp til vanlig tid, men synes det er helt topp å kunne sette seg ned ved frokostbordet med kaffe og avisen. Uten å tenke på klokka. Jeg vet at jeg slipper å styre ut

med bilen, og haste på jobb. Intet stress. Vil jeg ta meg en tur, så gjør jeg det. Uten noe videre planlegging. Av og til reiser jeg – helt på impulsen – kanskje for å besøke familie og venner eller kanskje for å finne tyttebær, ler Tormod. Det er friheten jeg nyter, sier han. Jeg trenger ikke planlegge noen ting. Jeg kan nærmest – etter å ha sett vær og førefor-

hold an – avgjøre om jeg vil pusle med noe hjemme, eller om jeg vil ta en tur et sted. Nei, dette er bare helt topp, avslutter Tormod. Og oppfordrer andre til å gjøre det samme.

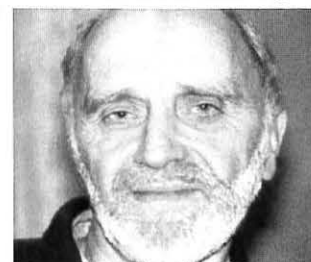


**KJELL BIRKELAND (62)** har i utgangspunktet fri hver onsdag, men er fleksibel på hvilken dag han tar fri. Dersom møter på jobben eller lignende tilsier det – tar han gjerne fri en annen ukedag. Kjells kone (Lisbet) har jobb på vegkontoret, og Kjell er derfor alene hjemme denne dagen. Han ler litt og forteller at denne regntunge høsten har han imidlertid ofte kjørt Lisbet på jobb, selv om han selv har hatt fri. Men dagen er til for å nytes, sier han og forteller at

det han liker aller best er når han kan sette seg ned hjemme – med god klassisk musikk – og lage flaskekip.

–Da slapper jeg virkelig av, sier han. Kjell løper maraton, og er nok i bedre form enn de fleste av sine jevnaldrende. 2-timers løpetur i skogen står ofte på programmet på onsdag.

Han liker også å rusle til byen, ta en kaffe og avis på en kafé, treffe kjente og prate litt en formiddagsstund. Men det er så rart, sier Kjell. Ofte føler jeg det nesten litt beklemmende å gå i byen midt på dagen. Føler meg nesten litt "skyldig" i å skofte jobben. Har nærmest dårlig samvittighet. Derfor er det også at jeg ikke løper langs vegen, men heller i skogen denne dagen, sier han. Men når Lisbet kommer hjem fra jobb, blir det gjerne til at jeg tar en ny løpetur med henne, og da er jeg ikke redd for å løpe langs vegen. Da er jo ordinær arbeidstid over, humrer han.



## Julehilsen fra oss her nede i varmen...

Hei alle sammen deroppi kalde nord. Hadde tenkt at jeg skulle sende en hilsen oppover til jul, og når Info-Inger ga meg en påminnelse med dato så passet det utmerket.

"Regn. Vann. Regn. Flom. Mer regn og vann. Mildvær og triste tåkebanker....."

Slik beskrev Inger i sin e-post-melding været den siste tiden på Sørlandet. Så rart det enn kan høres, beskrivelsen passer faktisk også her. Vi har den lille regntiden her nå i begynnelsen av desember, og det regner kraftig flere steder i landet. På fredag fosses det for eksempel ned i Mwanza, landets nest største by på vel en halv million innbyggere som ligger ved Viktoriasjøen. Selv om skyllert bare varte en halv time, ble 24 mennesker drept og flere hundre hjemløse. Her ute ved det indiske hav i Dar es Salaam har været hittil vært mindre ekstremt, men da vi på søndag kveld kom tilbake fra en helgetur til en by lenger nord som heter Tanga hadde det også regnet inn i vårt hus her nede. Men ingen skader å snakke om. Men faktisk hjemsøker skaderegner også dette landet oftere nå enn før, selv om det er langt igjen til slike skader som nabolandet i sør, Mozambique, har opplevd det siste året.

For oss på vegsiden blir det en ytterligere sten til byrden, ettersom økonomien i landet ikke har noen evne til å reparere slike skader. Og når vedlikeholdsmidlene fra før er rundt en femtedel av behovet klabber det lett på seg må vite. Som mange vet også i det norske vegvesenet blir det gjerne store skader på vegene av regnvær som ellers ikke ville ha betydd noe dersom ikke drens- og avløpssystemene holdes i stand gjennom det ordinære, preventive vedlikeholdet.

Dyrt å være fattig har det alltid vært, men at ordtaket også ser ut til å passe på et av verdens aller rikeste land, er verre å akseptere. Tro det eller ei, men det var i går faktisk igjen et betydelig oppslag om rike Norge i landets største engelskspråklige avis, The Guardian. Om hvordan Norge flommer over av penger fra oljeinntekter osv, men som likevel skal selge ut sine verdier i Telenor som et ledd i en privatiseringsbølge som har kommet senere i Norge enn i andre land fordi man ikke

har bruk for disse pengene, og som dessuten er så rikt at man ikke har hatt særlig behov for å bli mer effektiv. Ja, ja slik kan det også sees og sies. Lurer på hvor de får det fra?

Ja, livet ser ut til å være en kamp uansett hvor man er. Utgangspunktet og innsatsfaktorene er bare forskjellige. I vårt halv-kommersielle nye vegvesen her nede, TanRoads, begynner brikkene å komme på plass, selv om enkelte ting ligger langt inne. Våre tildelinger ut til regionene har vært pålitelige hittil, og det gir seg utslag i at regionene/fylkene tør sette i gang mer arbeider på vegnettet. Og bra er det.

Vi fikk ny minister i forrige uke. Han var viseminister i Ministry of Works i den forrige femårsperioden. Vi er opprettet som et såkalt Executive Agency under dette departementet. Han skal tidligere ha vært sterk motstander av de reformene som vi er en sentral del av, så vi venter en del ekstra problemer i tiden som kommer.

Men møtet var lovende, og det tyder heller på at han i stedet har vært direkte feilinformert, eller ikke informert i det hele tatt. Skal derfor ha ytterligere samtaler med han neste uke, og da vil vi tro at han vil ta de utfordringene som ligger i å føre reformene som den forrige regjeringen satte i gang videre. Selv om det fortsatt er kommunistpartiet som også har den nye regjeringen, og presidenten er den samme, er det alltid en del utskiftninger. Og enkeltpersonene påvirker politikken og de enkelte departement også her.

Er det ikke rart? Likheterne er så slående, selv om ulikhetene er så store.

Men dette landet fortsetter og imponere meg. Det er faktisk like før jeg begynner å tro at både reformviljen og reformevnen er større her.

Men jula får vi håpe kommer på sin forløsende måte også i år.

Jeg og Anne Lise ønsker dere alle en riktig fredfylt og god jul, og at det nye året blir et godt år for dere alle.

Olav Ellevset



## Etiopere kan bli skopussere, andre har "2000 muligheter"

Det skal ikke bli så lett å være leder etter hvert, når de ansatte kommer med alle sine påfunn. Tormod Frøysnes dro også litt på det, når pedagogen sa han ville reise på seks ukers ferie. Å fylle 50 år kan feires på mange måter. For meg var det fantastisk å ha mulighet til å gjøre en skikkelig langferie. Det gikk overraskende lett å kutte ut alt ansvar både privat og på jobb, og pleie seg selv og sine interesser grundig.

Fredag 15. september lettet jeg fra Kjevik med kurs for Addis Abeba, hovedstaden i Etiopia. Etter tre uker der gikk turen videre til Aten i Hellas. Hadde noen dager i den greske hovedstaden før jeg seilte over Egeerhavet til Patmos utenfor Tyrkia. Torsdag 26. oktober ble jeg møtt på Kjevik av kona og noen venner, og det var deilig å komme hjem igjen.

Badeferie på greske øyer vet mange hva er, og det er lett å sette seg inn i. Mer spesielt er det å delta i det daglige liv i et av verdens fattigste land. Det gjorde sterkt inntrykk på en naiv kristensjel fra Sørlandet.

Addis Abeba er en by med like mange innbyggere som Norge. Visst har byen fine bankbygg og hoteller, men over alt er det folketettheten og fattigdommen som preger bybildet. Fra

første dag slo det meg hvor annerledes alt er. Alt er mye sterkere når du har det rundt deg, og du ikke kan gripe til fjernkontrollen og finne en hyggeligere kanal.

Det var ingen turistreise, men et opplegg som ikke hadde vært mulig uten kontakter med norsk misjon. Fra Addis reiste jeg med buss 330 km vest, mot Sudan. Jeg bodde i Nekemte en uke, godt hjulpet av lokale ansatte i hjelpeprosjekter og i den Etiopiske Lutherske kirken. Sammen med Alemu Nega kjørte jeg 110 km videre inn til et stammefolk som lever slik vi så på lysbilder da jeg gikk på folkeskolen for 40 år siden. Alt er ved det samme.

Uansett korrupsjon, sløvheter og krig mot sitt naboland Eritrea, så har Etiopia vunnet en ny venn. Det finnes ikke unnskyldninger for at millioner av ungdommer skal vokse opp uten rent vann, helsestell og utdanning i år 2000. Noen må gjøre noe, men hva?

Torstein Nilsen



# ***Vegkontorets nye oase***



**SEPTEMBER BLE DØRER FJERNET** og vegger revet ned mellom kontorene til Torhild Finsrud og Torstein Nilsen og til møterommet på den andre siden av korridoren. Torhild og Torsteins forsøk med åpent kontorlandskap kunne begynne. Tanken var å prøve ut dette, som et innspill i den pågående diskusjonen om utforming av kontorene som vegkontoret snart skal flytte inn i på Harebakken.

I det åpne rommet på ca. 40 kvm som framsto etter at veggene var fjernet, har de to sine arbeidsplasser ut mot vinduene. Det gamle møterommet ville de innrede med en elegant "barløsning" for uformelle, korte møter. Designmøbler av det italienske merket Pedrali ble bestilt.

Sørlandsporten presenterte prosjektet i påskenummeret i år. Planen var selvsagt, i samsvar med god journalistisk praksis, å følge opp nyheten og formidle erfaringene med den nye kontorløsningen. Nå viste det seg at de bestilte bord og stoler ikke fantes på lager i Norge. Det varte og rakk dermed med å få bord og stoler levert. Tradisjonelle bord og stoler ble midlertidig plassert, men for Sørlandsporten var det ikke godt nok. Vi ønsket å vise barløsningen i all sin prakt. I siste liten dukket møblementet opp, riktig nok ikke helt som bestilt. De riktige stolene var ennå ikke kommet. Men de gir et brukbart inntrykk av hvordan det er tenkt.

Hva er så erfaringene med denne løsningen etter et par måneders bruk?

–For meg har det vært veldig positivt, sier Torhild, jeg ser mennesker som går forbi, og har ingen problemer med å jobbe om det er noe trafikk. Småkontorer kan være ensomme, jeg setter pris på en munter replikk som kan få meg til å le litt en gang i mellom. Jeg har fått en mer sosial arbeidsplass.

Torstein synes egentlig at denne løsningen burde vært testet av noen som i utgangspunktet var negativ til å arbeide i et kontorlandskap.

–Vi var jo i utgangspunktet positive, og ser vel ikke så lett eventuelle ulemper. Det hender at vi blir avbrutt i en tankerekke av noen som passerer forbi, men det er vel ikke så farlig. Jeg kan gjerne si det sånn: Det er greit å veksle noen ord med et menneske som går forbi. Jeg er et menneske, ikke en PC.

Torstein har imidlertid valgt å plassere PC-en slik at han sitter med siden til forbipasserende. Torill

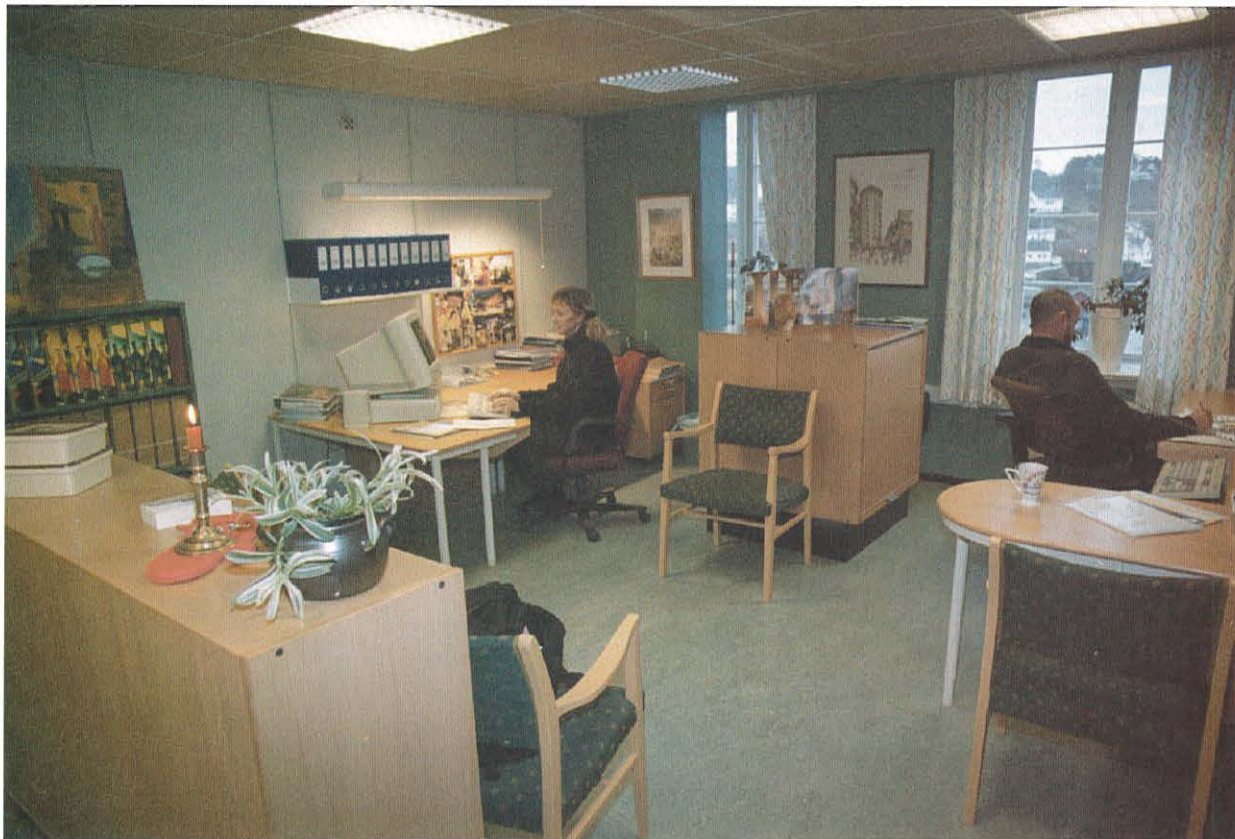
kan se folk i ansiktet når hun arbeider med PC-en. Torstein er noen ganger så oppslukt i arbeidet at han ikke merker at noen går forbi. Det synes han folk må akseptere.

–Men siden dette er så nytt, har det vært mange nysgjerrige som har kommet innom for å kikke og høre hvordan det fungerer. Etter som nyhetens interesse avtar, vil nok trafikken også minke.

Mens vi prater, ankommer en gruppe fra utbyggingsavdelingen for å markere Jens Ragnar Larsens 60-årsdag. De tar plass i "baren", prater og hygger seg, samtidig som vi forholdsvis uforstyrret kan fortsette vår samtale i den andre delen av rommet. Etter ti minutters tid er sammenkomsten over, og de går tilbake til sine kontorer.

Vi kan med en viss grunn si at den nye kontor-

Av Ottar  
Johansen



løsningen på trafikkavdelingen er blitt vegkontorets heiteste in-sted, en regelrett oase som mange søker til.

–For meg er det en skjønn opplevelse å ha alt dette åpne arealet rundt meg, i stedet for vegger og dører. Jeg gruer meg til å flytte til Harebakken og et lite kontor igjen, sier Torstein.

Jan Otto Askeland og Knut Hommefoss kommer på besøk. Hva synes de?

–Når jeg skal lese en rapport, hender det jeg slenger bena på bordet, sier Jan Otto. Det ville jeg nok ikke gjort om jeg visste at det ville komme folk forbi.

–Lever fortsatt den gamle frykten for at sjefen skal ta deg på fersk gjerning mens du lurer av noen minutter?

–Det er vel ikke slik som før, da folk spratt opp når sjefen nærmet seg, mener Knut.

–Er dere redd for at ledelsen skal få vite hva dere driver med, undrer Torstein, og tenker seg heller at det måtte være en stor fordel, for alle parter.

# Miljøtiltak på Vikavegen: Fra ille til verre – og bedre?

**A**NDRE TRINN I UTBEDRINGEN av fylkesvegen fra Strømmen til Kolbjørnsvik, fv. 211, i Arendal kommune, er nettopp fullført. Mens vegen før hadde smale og uoversiktlige partier, har den fått ekstra innsnevring. Ille var det før, verre er det nå, vil noen hevde. Formålet er at kjørehastigheten skal ned. Vegen er nå skiltet med 40 km/t. Det er bygd opphøyde felt med gatestein i pen design og det har kommet beplantning.

Vegstrekningen går gjennom og fram til noen av Arendals mest attraktive boligfelt. Langs vegen er det også både tradisjonell og nyetablert næringsvirksomhet. Tankbiler går i skytteltrafikk fra tankanlegget ved Sandvika som forsyner en stor del av distriktets bensinstasjoner. Strekningen trafikkeres av store busser, samtidig som den fungerer som skoleveg. Vegen går også gjennom noen av distriktets bevaringsverdige boligområder.

–Det forelå en gammel plan med fortau langs hele strekningen. Denne var svært omfattende og forutsatte inngrep i et stort antall hager, store fyllinger og riving av bevaringsverdige hus. Det ville blitt så kostbart at det bare av den grunn ikke hadde latt seg gjennomføre. Vi anså denne planen som uaktuell. Det er ikke slik vi bygger lokalveger i dag, sier Bjarte Sandve, utbyggingsavdelingens landskapsarkitekt, som har hatt ansvar for planleggingen av utbedringsarbeidet sammen med ingeniørene Kai Jørgensen og Øystein Tobiassen.

–Vi måtte få kostnadene ned, samtidig som vi måtte øke sikkerheten for gående. Etter diskusjon med Arendal kommune, kom vi fram til å forsøke en annen løsning. Saken ble også drøftet i møter med velforeningene, som ga mange nyttige innspill. Flere av deres ønsker ble oppfylt i den endelige utformingen.

Mens vegen før var smal og kronglete, er den nå blitt enda mer kronglete. Arbeidet begynte i fjor med en strekning på Gullsmedenga. Her ble det anlagt bussholdeplass med innsnevret vegbane, pent utformet i naturstein.

Arbeidene fortsatte ved Strømmen i år, med justering og innsnevring av vegen til en kjørebane over et opphøyd område, anlegg av to oppmerkede parkeringsplasser, samt beplantning. Forholdene for syklistene på rv 420 er også forbedret.

Ved Bakken er det bygd en 9 m lang opphøyning i naturstein for å dempe hastigheten. En tilsvarende opphøyning er anlagt på Noroddevegen for å dempe hastigheten ved krysset med Rennebakken.



Av Ottar Johansen



I Vikavegen er det her et opphøyd felt i naturstein med to kjørefelt. Her er vegen justert med ny avkjørsel til bebyggelsen. Dette er utformet med naturstein som et lite torv med noen parkeringsplasser og litt beplantning. Avkjørselen til Rolands verksted er også lagt om.

–Formålet med disse tiltakene er å få ned hastigheten på strekningen. Vi regner også med at noen av trafikantene vil velge de alternative vegene i området, Kirkevegen eller Trommestadvegen. Men vi ønsker ikke at for mange velger disse løsningene, derfor må tiltakene i Vikavegen ikke være slik at trafikken blir helt strupt. Disse vegene egner seg også dårlig for stor gjennomgangstrafikk: Kirkevegen går



Hvis to bilister mener de skal først fram, oppstår det konflikter. Det gjelder å observere trafikken så langt fram som mulig. Dukker det opp en buss, gjelder det å finne en vikeplass, og vente til bussen har passert.

–Ved slike tiltak er det vanlig med en del negative reaksjoner til å begynne med. Innstillingen endrer seg gjerne i positiv retning etter hvert som folk venner seg til den nye situasjonen.

Parkeringsplasser i området er også et stort problem. Eldre hus overtas nå av yngre familier med flere biler. For å få plass til bilene, bygges store garasjer, dels inn i fjell, dels på utbygginger på utsiden av veien. I forhold til det bevaringsverdige miljøet kan mange av disse løsningene være diskutabile. Vegvesenet ser det ikke som sin oppgave å løse parkeringsproblemene, men har pekt på visse muligheter for fellesanlegg.

Anleggene er bygd i en slik kvalitet at det skal tåle et røft vedlikehold. Vintervedlikehold når det er snø har alltid vært vanskelig i dette området. Eneste mulighet til å bli kvitt snøen, er å brøyte den ned i oppsitternes hager. De nye tiltakene gjør ikke vintervedlikeholdet lettere.

Utbedringen fortsetter neste år med anlegg av fortau på utsiden av strekningen toppen av Rennebakken til Kolbjørnsvik. Dette blir et vanskelig og kostbart arbeid, beregnet til ca. 5 mill kr. Utbedringen ved Gullsmedenga kostet ca 1 mill. I år er det utført arbeider for 1,5 mill kr.

Planleggingen vil følge trafikkutviklingen på strekningen framover. Dersom de iverksatte tiltakene ikke fører til den ønskede hastighetsreduksjon, har de enda noen "kort i ermet". Viser det seg derimot at "innstrupingen" fører til at for mye av trafikken overføres til de andre vegene, kan det bli nødvendig med tiltak som kan bøte på det.



gjennom et sammenhengende, tett bebygd boligstrøk, mens Trommestadvegen er skoleveg.

Planleggerne er ennå ikke helt fornøyd med trafikkforholdene på Hisøy. På sikt bør det komme en ny vegforbindelse fra boligområdene i Sandvika til Trommestadvegen, som er utbygd til god standard fram til His.

Reaksjonene på utbedringene av Vikavegen er delte. Mest positive er beboerne langs veien, minst positive er de som skal raskest mulig forbi til nærings- og boligområdene på den andre siden av øya. Nyttetraffikken, med lastebiler og busser, opplever en del problemer. På de innsnevrede partiene er det ikke passasje for to kjøretøyer på en gang.

# Det året det var så vått...



Fra raset på rv 415. Geolog Sigurd Langerød i arbeid nede i rasgropa. (Foto: Stein Harald Øygard, Agderposten)

## Hektisk høst for vegvesenets geolog

### Forslag til nasjonal verneplan for vegminner

Fylkesgruppa for Nasjonal verneplan for vegminner la i høst fram innstilling til Nasjonal verneplan del 1. Gruppa har bestått av Bjarte Sandve, John Einar Myhren og Tormod Frøysnes fra vegkontoret og kulturvernkonsulent Eirik Knudsen og kulturvernleder Kirsten Hellerdal fra fylkeskommunen.

Forslaget til verneplan omfatter 11 objekter med høyt prioritert verneverdi, 10 objekter som anses som viktige, og 23 andre objekter. Blant de høyt prioriterte objektene er Storstraumen, vegene ved Fånefjell og vegene ved Byklestigen i Setesdal. Flere ridevegstreknings er tatt med, samt bruene på Fosstveit, Gjervoldsøy og Åmfoss.

Statens vegvesen ble i 1997 pålagt av Samferdselsdepartementet å utarbeide en landsdekkende verneplan for veger og bruer i samarbeid med Riksantikvaren.

Våre vegminner og veghistoriske miljøer er viktige kilder til å kunne forstå deler av vår historie. Disse kulturminnene er det viktig å ta hånd om på en forsvarlig måte, slik at de kan oppleves av dagens og morgendagens mennesker. De er en del av vår kulturarv og identitet. Ved å ta vare på disse minnene bidrar vi til å øke miljø- og livskvaliteten i samfunnet, uttaler vegsjef Gunnar Lien i et forord til heftet Vegminner i Aust-Agder, som følger forslaget til nasjonal verneplan for fylket

**I oktober, november og desember høljet regnet ned. Mer regn enn noen gang tidligere i vår tid høljet ned over vår landsdel, i form av jevnt regn, og perioder med ekstremt store nedbørsmengder. Vegnettet i fylket har stort sett greid de voldsomme nedbørsmengdene bra. Det skyldes vel dels våre topografiske forhold med gode muligheter til at vannet kan renne unna. Men et vegnett med grøfter og drenering i god stand har nok også vært en viktig medvirkende faktor.**

Bare under en ekstrem nedbør 30-31. oktober, da en del veger i Valle og Bykle fikk en hard medfart, og raset på rv 415 nord for Nes Verk i november, har det ikke vært stengte veger på grunn av flom i fylket.

Vegvesenets mannskaper har imidlertid fulgt situasjonen fra dag til dag, og merket seg utsatte steder. Alt dette har vært overvåket av utbyggingsavdelingens geolog, Sigurd Langerød, som har hatt en særdeles hektisk, og til dels også nervepirrende høst.

–Med så store nedbørsmengder over en lang periode blir ikke vannet drenert på en naturlig måte. Sand, grus og morenemasser,

som under normale forhold er stabile, kan bli som gele når de blir helt mettet med vann. Når vannstanden blir så høy at vegbanen praktisk talt svømmer i vann, forsvinner det meste av bæreevnen. Når tunge kjøretøyer lager rystelser i grunnen, kan det bli kritisk.

Sigurd har også stått i jevnlig kontakt med vegteknisk avdeling i Vegdirektoratet for å drøfte aktuelle problemstillinger.

Raset på rv 415 kom etter at det i periode var registrert utglidning på stedet. Skaden ble raskt utbedret. Etter undersøkelser på stedet ble det funnet fram til en løsning som skal hindre nye ras.

–For en geolog er dette spennende og til dels stressende arbeid. Det er min oppgave å vurdere situasjonen, avgjøre om trafikken kan gå, eller om vegen må stenges av hensyn til sikkerheten. Deretter gjelder det å finne fram til løsninger som holder. Det er ikke så ulikt arbeidet jeg gjør i utbyggingsavdelingen, der det må finnes raske løsninger på problemer som kan oppstå under et anlegg, f.eks. ved Nidelv brua på E 18 Rannekleiv-Temse. Avgjørelsene må komme raskt, men de må også være slik at jeg kan stå for dem, sier Sigurd, som vil være i ekstra beredskap så lenge regnet flommer ned. Han får god støtte av folk i utedriften som følger utviklingen langs vegene fra dag til dag og registrerer tegn på at et ras er i emning.



## Sykelkontroll: Fortsatt for mange som sykler uten lys

Selv om været var dårlig og sykkesesongen for de fleste for lengst er forbi, var det likevel overraskende mange syklistene på veien. Fra kl 7 til 8,15 passerte det ca. 30 syklistene ved Barbu og drøyt 40 ved Ormetjern. Kontrollen ble gjennomført i samarbeid med politiet som et ledd i "Sykkel for livet kampanjen", som er Statens vegvesens langsiktige satsing på økt sikkerhet for syklistene.

Bedre kommunikasjon og samspill mellom syklist og bilist er kampanjens utgangspunkt for å trygge syklistene. Uten lys på sykkelen blir kommunikasjon i mørket umulig. Det er ikke bare i forhold til bilister at det gjelder å gjøre seg synlig, men også i forhold til andre syklistene og fotgjengere. Hovedhensikten med lys på sykkelen er å bli sett. Kravet til lys på sykkelen er at det skal være hvitt/gult lys foran og rødt lys bak. Det er i Norge ikke satt spesielle krav til lyskvalitet, bortsett fra at lyset foran skal være fast. I Danmark er det krav til at forlykten skal kunne ses på minst 300 meter, og også være synlige fra siden. Baklyset kan være konstant, eller blinke minst 200 ganger pr minutt. Diodelyfter i ulike fasonger er det mest vanlige på de kontrollerte syklene. Kvaliteten/ synligheten er varierende, noe syklistene bør være oppmerksom på.

Ca. 50 % av de som passerte hadde alt i orden, ca. 20 % manglet lys bak, mens de resterende 30 % var mørke-lagte. Forklaringene på manglende lys er mange, pærer som er gått, kort avstand å sykle, jeg har jo refleksvest på meg etc. De fleste innser imidlertid behovet for å gjøre seg mer synlige ved hjelp av lys. Et generelt problem er dårlige dynamoer, hvor friksjonen mellom dynamo og dekk gjør at lykta ikke virker. Vi anbefaler en oppladbar batterilykt for å være på den sikre siden.

Kontrollen i dag var en gladkontroll, der de som hadde alt i orden fikk et badehåndkle, hvilket stod i stil med været. De som imidlertid ikke hadde påbudt lys, fikk en advarsel, og beskjed om å skaffe seg dette. Fem hundre kroner i bot for noe du kan ordne ved hjelp av et par hundrelapper hadde vært heller sure penger å ut med. Rådet til syklistene blir: Skaff deg påbudt lys på sykkelen, neste gang det kontrolleres kan politiet bli nødt til å bruke andre virkemidler.

Kjell Pedersen

## Trafikk- telling på Stoa i 1946

Trafikktelling ved  
for  
Stoa Rv. 390 11/2-16/2-46  
32 blad

11/2 46 fra kl. 8.15 til kl. 11.0		15/2 46 fra kl. 8.00 til kl. 11.0	
1 Hestekjøretøy	8	1 Hestekjøretøy	14
2 Alm. sykler og motorsykler	22	2 Alm. sykler og motorsykler	25
3 Personbiler og varebiler	18	3 Personbiler og varebiler	27
4 Lastebiler og busser	66	4 Lastebiler og busser	64

Trafikktelling ved Stoa Rv. 390 11.2. -16.2. 46 står det på en liten notisbok som dukket opp blant gamle saker på Kjell Pedersens kontor. Hvem som har foretatt tellingen, går ikke fram av boka. Etter at vi har forhørt oss blant noen av våre pensjonister, viser det seg at pensjonert vegmester Olav Nygaard, som kom fra Vest-Agder til vårt fylke i 1945, gjennomførte trafikktellinger i distriktet rundt Arendal. Noen av tellingene pågikk hele døgnet. Tellerkorpset besto av skoleungdom, som ble plassert i en transportabel brakke, der de kunne fyre i en vedovn får å holde varmen. Resultatet av tellingen, som pågikk alle ukedager fra kl. 8-17 og lørdag fra kl. 8 til 13, er tankevekkende.

11.2.:

1. Hestekjøretøy 8
2. Alm. sykler og motorsykler 18
3. Personbiler og varebiler 33
4. Lastebiler og busser 61

12.2.:

1. Hestekjøretøy 14
2. Alm. sykler og motorsykler 26
3. Personbiler og varebiler 29
4. Lastebiler og busser 56

13.2.:

1. Hestekjøretøy 13
2. Alm. sykler og motorsykler 28
3. Personbiler og varebiler 36
4. Lastebiler og busser 45

14.2.:

1. Hestekjøretøy 8
2. Alm. sykler og motorsykler 22
3. Personbiler og varebiler 18
4. Lastebiler og busser 66

15.2.:

1. Hestekjøretøy 14
2. Alm. sykler og motorsykler 25
3. Personbiler og varebiler 27
4. Lastebiler og busser 64

16.2.:

1. Hestekjøretøy 10
2. Alm. sykler og motorsykler 14
3. Personbiler og varebiler 18
4. Lastebiler og busser 29

Oppsynsmann Ole Bjørn Lindland i trafikkkaviklingsseksjonen kan opplyse at dagens årsdøgntrafikk på rv 42 ved Stoa er ca. 6000 kjøretøyer. Personbiler er dominerende, men det er fortsatt mange lastebiler og busser, mens hestekjøretøyene selvsagt for lengst er borte!



# Pensjonistenes sommertur

**Turkomiteens forslag til sommertur er alltid en aktuell post på årsmøtene. Turkomiteen har et problem. I årenes løp har vi hatt mange turer, og har besøkt mange severdigheter. Også utlandet er besøkt. Er allerede aktuelle reisemål forbrukt? Kan komiteen fremdeles finne attraksjoner som gir reiselyst?**

Turkomiteen, Olav Nygård, Paul Løvdal, Olav Dukefoss og Ingeborg Vehus, la i år fram et meget allsidig program, som ble vedtatt på årsmøtet: fire dagers tur til Kongsvinger og Sverige 21-24. august. Programmet omfattet: Norsk Landbruksmuseum på Ås, Selma

Lagerlöfs hjem i Mårbacka, Kongsvinger Festning, Skogbruksmuseet i Elverum, Løten Brenneri og Gamlebyen i Fredrikstad.

Før vi første reisedag innlosjerte oss på vårt faste opphold, Vinger Hotell i Kongsvinger, besøkte vi Norsk Landbruksmuseum. Og to dager etterpå Skogbruksmuseet. Museene ga minneverdige inntrykk fra skog og jordbruk i Norge. Vi så hvordan driften har utviklet seg: fra de ytterst primitive redskaper fram til dagens maskinerheter med masseproduksjon. Og endringen i levevilkårene på landsbygda: harde tak for føda, mot tilstanden i dag, med subsidier som staten gir for

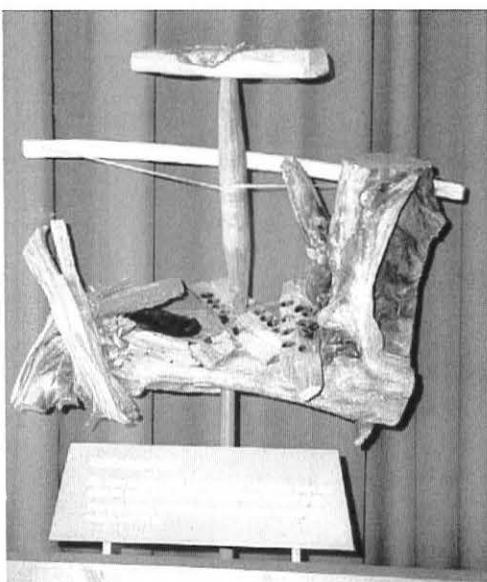
å opprettholde næringen på levelige vilkår. Folk var oppfinnsomme. De laget flere brukbare ting på egen hånd. Se oppfinnelsen for dette fikse gnidningsfyrtøyet. Det kunne tenne ild ved å snurre med en trepinne mot en plate med hull slik at friksjonen skapte glør.

## Mårbacka i Värmland- Selma Lagerlöfs hjem

Selma Lagerlöf var den første svenske som fikk den litterære nobelprisen. Hennes mest kjente verk er "Gösta Berlings saga", "Jerusalem" og "Nils Holgerssons underbara resa genom Sverige" Hennes hjem er en av de største turistattraksjoner i Sverige. Med en meget dyktig guide gikk vi gjennom hjemmet - med tildelt tid i kø med andre omvisende turister. Hennes form, sa guiden, var legenden og sagaen. Hun var "sagoberätterska".

## Kongsvinger Festning

Anlegget av Kongsvinger Festning og virksomheten rundt den ga grunnlaget for Kongsvinger by. De angrep som Norge var utsatt for i det 17. århundre, kom fra øst. Helt fra middelalderen var veien over Magnor-Matrand hovedforbindelsen mellom de to land. Svenskene måtte derfor over Glomma, for å handle, rane eller erobre land. Her var det fergested, men ingen bru. Innfallsporten var elvekanten ved inngangen til "Glommakneet", en buktning som elveløpet gjør ved Kongsvinger. På høyden over, hvor festningen ble anlagt, hadde forsvaret store muligheter, og kunne stoppe veien videre mot vest. I ufredstidene i 1808 og 1814 ble festningen tillagt stor betyd-



# Pensjonistene på dagstur

Vegvesenets Pensjonistforenings årlige dagstur var denne gang berammet til torsdag 25. mai, med avreise fra Arendal trafikkstasjon på Stoa kl. 8.30. I god tid var mange hyggelige mennesker samlet der, og ble hentet av Risør og Tvedestrand Bilruiter, med den for oss ikke ukjente Åge Ausland ved rattet. Følget vårt ble etter hvert på 30 forventningsfulle pensjonister.

Første stopp var Nes verk, eller Næs Jernverksmuseum, som vi særlig forbinder med eidsvollsmannen Jacob Aall.

Verket ble opprettet i 1665, og var i drift til 1959.

Storhammeren og de mange utstilte ovner fanget manges interesse, likeledes en modell av verket i dets storhetstid.

Her hadde restaurerings- og museumsiveren nå fått betydelige midler til disposisjon. Arbeidet med bl.a. restaurering av masovnen, og tilhørende bygning, var i gang, og vi fikk innblikk i de fremtidige museumshaller, slik at en ny visitt om et år eller to ville kunne være meget interessant.

Neste stopp var Hillestadgården i Tovdal hvor det har bodd folk helt fra før Vikingtiden, og hvor det smakte godt med kaffe og nydelig kringle.

Det var utrolig meget å se på, og få kjøpt, og det ble opplyst at bl.a. alle metallvarene ble laget her, de etter hvert ettertraktede Hillestadsmykkene.

I Åmli var det duket for en meget velsmakende middag, og vi koste oss lenge rundt bordene.

Så gikk turen til Øy Galleri, som ligger på et gammelt gårdstun. Motivene til stedets produksjon bygger på flere funn, som er gjort på gården, fra bl.a. steinalder og vikingtid.

På Holmen Gård var det igjen kjærkommen kaffe og kaker, og for å gjøre stas på oss hadde den hyggelige bestyrerinnen dekket til oss i en av de riktig gamle stuene. Meget interessant fortalte hun fra gårdens historie, om bl.a. teksten på takbjelkene, og om driften i dag.

På spørsmål om holdbarheten til de umalte vinduene fortalte hun om datidens impregnering. En lot treet stå på rot med avkappede grener og reduserte røtter og bark. Derved impregnerte stammen seg selv, noe som var nytt for flere av oss.

Utstillingen "Bjørkeprosjekt 2000. Bjørk fra rot til topp, fra voksested til ferdig produkt", vakte stor interesse, og var meget flott presentert.

De mest knivgale av oss fant stor glede i gårdens unike og verdifulle knivsamling.

Dagens program var gjennomført, og det var bare på hjemvegen vi fikk litt regn, til tross for at Ingeborg, ved hjelp av sine vegvesenkanaler, truet med regn fra 16.15-tiden.

Ja, hva skrev vi ikke i turstilene våre fra barneskolen, jo: alle var enige om at det hadde vært en fin tur.

Og så sender vi en varm takk til turkomiteen, og vår alles kjære Ingeborg for hva var vel Pensjonistforeningen uten henne?

(Tekst og foto: Herman Aas Cappelen)

ning og sto da på høyden av sin aktualitet. Men til tross for at festningen har bestått siden første anlegg i 1673, har det aldri vært kamp om festningen. Den har heller aldri vært beleiret. I krigen mot Sverige i 1808 var svenske avdelinger så langt framme som ved stedet Skinnerbøl (stor gård på den andre siden av Vingersjøen), og svenske patruljer kom fram til sydsiden av Glomma nesten helt ved elvebredden. For oss ble festningen en perle blant norske fortidsminnesmerker.

## Løten Brenneri

På Løten Brenneri så vi forestillingen "En akevitt".

Det ble show. Med en skuespiller i flere roller. Han kom først sjabert kledd kjørende med en kjerre med poteter til brenneriet. Inne i brenneriet og på laben fikk vi muntre innslag om produksjon og foredling av akevitt. På latin er ordet aqua vitae, "livets vann".

## Gamlebyen i Fredrikstad

På brua og portalen inn til Gamlebyen møtte vi guide, som viste oss rundt i festningsanlegget.

Under Hannibalsfeiden (1644-45) fikk Fredrikstad provisoriske festninger, som i 1660-årene ble gjort permanente. Senere ble det bygd fort. Og som nevnt om Kongsvinger Festning ønsket man forsvarsanlegg mot svenskene. Erobringen fra øst mot vest måtte gjennomføres over Glomma.

Gamlebyen ligger innenfor vollgravene og muren rundt. Den er en stor severdighet, et nesten uberørt befestet byanlegg fra det 17. århundre. Vi så blant annet byens rådhus og flere militære kontorer og lagre.

Etter omvisningen i Gamlebyen var det lunsj i hotell City i Fredrikstad med noe "proviant" på supermarkedet Nordby i Sverige, og på ferja Strömstad-Sandefjord begynte hjemreisen. Leder Nikolai Lyngroth tok ordet. Han takket turkomiteen for et godt opplegg, roste en dyktig og munter sjåfør, Åge Ausland i RTB og oss medreisende for hyggelige samvær.

Ingeborg Vehus hadde en spesiell gave til Åge. På turen har han kjørt mange mil. All giringen og bremsingen går ut over skoene. De blir slitt av slikt. Så med stor applaus fra oss ga hun Åge klem og et beløp til såling av skoene. Åge tok fleipen. Han takket og sa at i Gjerstad har vi folk som såler sko rimelig.

Jeg sier som Lyngroth. Turen var alle tiders, hyggelige medreisende, gode historier og mye latter. Bli med til turen neste sommer!

Osmund Salvesen



# Bugnende fruktkurver

Av Inger  
Sigridnes

I uke 44 arrangerte velferdskomiteen på vegkontoret såkalt "Grønn uke".  
Bugnende fruktkurver ble plassert rundt omkring på vegkontoret til fri  
benyttelse for alle.

Årets velferdskomité på vegkontoret består av Monika Omholt, Kjell Pedersen,  
Torhild Finsrud og Erling Jonassen. Monika forteller at firmaet som fikk  
leveransen av hjemme-PC ikke klarte å overholde leveringsfristen. De ble  
derfor presset til å levere en ekstra PC. Gratis. Denne ble auksjonert bort og  
solgt for kroner 13 000. Disse midlene  
gikk rett i de ulike velferdskassene.  
Velferdskomiteen på vegkontoret valgte  
å bruke sin andel av potten (noen  
tusenlapper ) på frukt til alle i en ellers  
mørk og trist høstuke. Hva de øvrige  
velferdskomiteen benyttet pengene til,  
vites ikke.



Velferdskomiteens  
kvinnelige medlemmer  
ved en av fruktkurvene