



Sørlandsporten



 **Statens vegvesen**
Aust-Agder



G/sv-befaring på sykkel resulterte i ny asfalt

Klager over vedlikeholdsstandarden på fylkets gang- og sykkelveger er en gjenganger for trafikkavdelingen.

-Jeg har gjentatte ganger sagt at folk fra trafikkavdelingen må foreta befaring på sykkel, for å få et korrekt inntrykk av hvordan standarden virkelig er, sett fra syklistens synsvinkel, sier faggrupeleder på trafikk, Anders Noddeland.

-Det ble aldri noe av. Derfor bestemte jeg

en dag i sommer at Jan Ragnar Finsland og jeg skulle ta sykkelen fatt og befare strekningen Arendal-Nedenes. Vi fant mange ting å sette fingeren på, kanter, hull og dumper som slett ikke var behagelig registrert fra sykkelsetet. Gang- og sykkelvegen er nå asfaltert. Anders kjørte gul sykkel, mens Jan Ragnar brukte sin private sykkel, og dermed kan gjøre krav på kilometergodtgjørelse



Sørlandsporten

Bedriftsavis for Statens vegvesen Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret,
Postboks 173,
4802 Arendal

Redaktør:
Inger Sigridnes

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:

Landets vegsjefer var samlet i Arendal i august. I tillegg til faglige møter rakk de også å gjøre seg kjent i distriktet, med livskvalitet og kompetanse som rekker for et framtidig regionkontor.

(foto: Ottar Johansen)



Klart for bompenger på E 18

Bygging av bompengestasjonene på Østerholtheia og ved Svennevig har vært årets store anleggsoppgave i fylket. Nå gjenstår bare den siste finpussen, før bompengene åpner 1. november, til inntekt for videre utbygging av E 18.

VEGKONTORET PÅ FLYTTEFOT



Av Anne Sofie
Samuelsen

ALLEREDE FØR FORRIGE omorganisering startet vi arbeidet med hvor vegkontoret skal holde hus etter 2002. Siden da har mange medarbeidere vært med i prosessen, og i årenes løp har det blitt utarbeidet kravspesifikasjoner, romprogram og ulike tilbudsdokumenter/kunngjøringer. Som alle vet, endte vi i 1999 opp med å inngå kontrakt med Storebrand Eiendom om å leie inntil 3700 kvadratmeter i "Storebrandbygget" på Harebakken.

Både ved valg av sted for nytt vegkontor, og i arbeidet med utforming av kontorene, har vi hatt en god og åpen intern dialog. Naturlig nok har ikke alle ønsker blitt innfridd, men alle har hatt mulighet for å si sin mening.

Nå for tiden arbeides det med detaljplanlegging for flytting. Samtidig har vi fortløpende samtaler og kontakt med eierne om praktiske spørsmål rundt ombyggingen. Det er en spennende og krevende prosess, for nå har vi ikke mer enn tiden og veien.

– Er det noen vits i å flytte nå som alt er så usikkert, spør noen. Man kan nøkternt si at nåværende leiekontrakt på Skytebanen utløper 1.10. 2002, men svaret tilfredstiller neppe dem som spør. Vårt være eller ikke være ligger under. Riktignok var regionalisering et ukjent begrep for Vegvesenet i 1999 da leiekontrakten ble undertegnet. Men ut fra det vi vet nå, skal det fortsatt være relativt stor lokal aktivitet på distriktsnivå, uavhengig av hvor et regionkontor måtte bli lokalisert.

I "kampen" om regionkontor kan vi nå lokke med tidsriktige lokaler, utformet med tanke på fleksibilitet, strategisk plassert nesten midt i regionen og et steinkast fra E 18. La oss derfor håpe at Harebakkenbygget – sammen med alle andre gode grunner for å velge lokalisering av regionkontor til Arendal – blir utslagsgivende.

Jeg gleder meg til å være på plass i nytt kontor mandag 12. august 2002.

Innhold:

<i>Befaring på sykkel</i>	s. 2
<i>Klart for bompenger på E 18</i>	2
<i>Omorganiseringen: Store endringer -</i>	4
<i>Vegsjefene samlet i Arendal</i>	6
<i>Vegsjefmøte</i>	8
<i>Glimrende tilrettelagt</i>	9
<i>Aust-Agder med i kampen</i>	10
<i>Søt høst</i>	12

<i>Pensjonister til Lysebotn</i>	15
<i>Redusert fartsgrense på E 18</i>	16
<i>Jernbanebefaring i Setesdal vesthei</i>	18
<i>Ytringsfrihet kontra lojalitetsplikt</i>	19
<i>Travel høst for it-brukerstøtter</i>	20
<i>Stor-anleggsfolk velger</i>	22
<i>Arvid Vindholmen har er gått bort</i>	23
<i>Når sjefene er på fest</i>	24



Store endringer - enkeltmennesket skal ivaretas

Av Inger Sigridnes

STORE ENDRINGER VIL KOMME, og mange vil oppleve at deres stilling forsvinner eller flyttes. Men vi skal forsøke så godt vi kan å ivareta enkeltmennesket i denne vanskelige prosessen. Dette var hovedbudskapet de tillitsvalgte fikk da etatsdirektør Kjell Bjørvig, sammen med representanter fra den sentrale prosjektgruppen, besøkte vegkontoret i Arendal i begynnelsen av september.

Vegdirektoratet

Antall tilsatte skal halveres. Ca 100 av de tilsatte vil ha sin fysiske arbeidsplass et annet sted enn på Helsefyrtårnet i Oslo. Svært mange arbeidsoppgaver skal desentraliseres og flyttes ut fra Vegdirektoratet til regionene.

Regionene

Vegdirektøren har foreslått inndeling i 5 regioner. Region Sør vil bestå av Buskerud, Vestfold, Telemark og Agderfylkene. Hver region vil få ca 100 – 150 tilsatte, dvs som et middels vegkontor. Regionene skal styre distriktene, og skal fortløpende fordele ressurser (folk og penger) mellom distriktene. Arbeidsoppgavene vil bli en mellomting av det som i dag ligger i direktoratet og på vegkontorene. Sentrale oppgaver blir bl.a. overordnet strategisk planlegging (f.eks NTP), dialog med fylkeskommunene, planarbeid ned til kommunedelplan og store anlegg.

Distriktskontor

Prosjektgruppen antar at det vil bli opprettet ca 35 distriktskontor. Trolig vil alle byene som i dag har et vegkontor, få et distriktskontor. Distriktsinndelingen som angir distriktskontorets geografiske område vil nok i flere tilfeller krysse dagens fylkesgrenser. F.eks foreligger det et forslag om et distrikt bestående av



Fra v. vegsjef Gunnar Lien, prosjektleder Eilif Mathisen, Kjell Knudsen, Tove Lissner og etatsdirektør Kjell Bjorvig.

økende konkurranseutsetting. Vegdirektøren ønsker produksjon som en egen divisjon, og samferdselsminister Terje Moe Gustavsen har også sagt at han ikke ønsker et A/S. Nå er trolig ikke Gustavsen samferdselsminister når du leser dette, kanskje er det Oddvard Nilsen som er det. Uansett så har en borgerlig regjering muligens et annet syn i denne saken. Høyre har bl.a. gitt uttrykk for at de ønsker produksjon som et eget A/S. Sentrumpartiene har så langt vært uklare.

Hva med meg?

På landsbasis skal Statens vegvesen redusere antall stillinger innen forvaltning fra 5000 til 4000, hvilket er en reduksjon på ca 1000 tilsatte. Noen av disse vil forsvinne i form av naturlig avgang, mens andre vil bli erklært overtallige. De administrative tjenestene vil bli fordelt mellom regionene. En region får for eksempel all lønn, mens en annen region får all fakturering.

Lokalisering av regionskontor

Spekulasjonene går høyt vedrørende plassering av regionskontorene. Det eneste som er sikkert er at vegdirektøren har sagt at regionskontorene skal legges til byer hvor det i dag er vegkontor, hvor det er gode muligheter for å rekruttere kvalifisert arbeidskraft og hvor det finnes gode kommunikasjoner til de andre delene av regionen. Det er imidlertid ingen som tror at denne debatten ikke ender i Stortinget. Trolig vil dette bli gjenstand for en politisk dragkamp, som etter hvert både vegdirektør og samferdselsminister må bøye seg for. For ytterligere informasjon vises til den sentrale vegveven. Her er opprettet en egen base for "effektivisering". Her blir informasjon publisert etter hvert som brikkene faller på plass. Arbeidsgiver har også et stort informasjonsansvar, likeledes tjenestemannsorganisasjonene. Dersom de ikke tilbyr deg informasjon – så krev det!

Spente tilhørere på vegkontoret

dagens Aust-Agder + Fyresdal og Nissedal. Antall tilsatte skal være mindre enn dagens vegkontor, og distriktskontorene skal dekke de arbeidsoppgavene som i dag er lagt til veg- og trafikkstasjonene samt vegkontorene. Sentrale oppgaver vil bli planlegging, tilsyn med vegen, byggherre for drift og vedlikehold samt mindre investeringer, dialog med kommunene, grunneiere, trafikant- og kjøretøytjenester og trafiksikkerhetsarbeid. Det er med andre ord distriktskontorene som skal være de operative leddet i organisasjonen vår.

Produksjon

Produksjon må ses uavhengig av den øvrige omstillingsprosessen. Egen utredning er på gang, og uansett løsning vil produksjon bli utsatt for en gradvis



Vegsjefene møttes



VEGSJEFENES ÅRLIGE KONTAKTMØTE ble holdt i dagene 23.-26. august, og var for første gang lagt til Arendal. Med dette har vegsjefene besøkt samtlige fylker i landet. Vegsjefene var invitert med ledsagere og fikk oppleve Arendal og Sørlandet et par fine sensommerdager. De var invitert til festmiddag i Gamle Bratteklev Skipsverft på Tromøy av Arendal kommune, til lunch på Tyholmen hotell av Aust-Agder fylkeskommune og sto selv som vertskap for fest

i Arendal

Vegsjefene samlet utenfor GARD-bygget, med utsikt til Arendal og Tyholmen. Fra venstre Olav Sætre (Østfold), Eilif Mathisen (Troms), Stein Fyksen (Akershus), Andreas Setsaa (Vest-Agder), Bjørn Cato Hugstveit (Telemark), Sissel Sandelien (Oslo), Lars Lefdal (Sogn- og Fjordane), Gunnar Lien (Aust-Agder), Johan Lepperød (Vestfold), vegdirektør Olav Sjøteland, Ole Chr. Torpp (Hordaland), Ingvar Tøndel (Nord-Trøndelag), Jan Soilen, (Oppland), Helen Wigdel (Hedmark), Odd Bardal (Sør-Trøndelag), Arne Løvmo (Nordland), Eva Solvi (Buskerud), Karl Melby (Møre- og Romsdal), Torbjørn Naimak (Troms) og Tor Geir Espeland (Rogaland).



middag i Arendal rådhus. Det var båttur til Lyngør med innlagt bedriftsbesøk på Scan Matic, det var bedriftsbesøk på Statens kartverk og GRID-senteret og på skipsassuranseselskapet Gard.

Mens det var lagt stor vekt på sosialt samvær og orientering om Arendal og distriktet, var hovedprogrammet for møtet faglige drøftinger innad i vegsjefkollegiet og med vegdirektøren og vegdirektoratet.

(Forts. side 8)

Vegsjefmøte i omorganiseringens tegn

Av Ottar Johansen og Inger Sigridnes

VEGSJEFENES KONTAKTMØTE ble offisielt innledet med et åpent møte der Arendals ordfører Alf Eivind Ljøstad og fylkesordfører Oddvar Skaiaa ønsket velkommen og ga en kort orientering om distriktet. Skaiaa ønsket Statens vegvesen som en fylkeskommunal etat.

Samferdselsminister Terje Moe Gustavsen redegjorde for regjeringens syn på omorganiseringsprosessen i Statens vegvesen: Det skal fortsatt være statlig og organiseres i 5-8 regioner. Forslag til regioninndeling vil bli lagt fram i forbindelse med budsjettforslaget. Plassering av regionkontorer vil ikke bli foreslått foreløpig.

Statsråden viste til den kommende utredningen av todelingen av vegnettet, samt Stortingets ønske om en egen organisering av produksjon. Han gjorde det klart at regionkontorene ikke skal være operative enheter:

-Jeg vil ha små regionale enheter, jeg vil ha en mer desentralisert organisasjon, og jeg vil ha mer penger ut på vegen.

Vegdirektør Olav Søfteland åpnet med å applaudere vegkontoret i Akershus som har fått prisen for beste offentlige årsmelding for år 2000. Han tok opp omorganiseringen, og forsikret at statsråden skulle få den desentralisering av etaten som han har bedt om, men framholdt samtidig at organisasjonen allerede fungerer svært bra. Søfteland gjorde det også klart at vi skal være der folk er. Han viste til at Vegdirektoratet har foreslått fem regioner, og ventet spent, som oss andre, på departementets innstilling til Stortinget.

Direktør i kreftregisteret
Froydis Langmark orienterte om informasjonskampanjer om røyking og kreftrisiko.



Vegdirektør Olav Søfteland taler til vegsjefene.

Kunnskapsformidling om trafikksikkerhet

Tema for et åpent faglig møte var "Bevaring av liv og helse i trafikken - hvordan bevisstgjøre den enkelte gjennom andre og bedre metoder for kunnskapsformidling?"

Inviterte foredragsholdere var professor dr. philos Guttorm Fløistad, direktør i kreftregisteret Froydis Langmark, og Agderpostens redaktør Stein Gauslaa. Foredragsholderne hadde valgt å tolke temaet nokså fritt. Fløistad pekte på betydningen av nettverk, omsorg og kjærlighet. Skal Statens vegvesen oppnå bedre trafikksikkerhet, må innsatsen kanskje konsentreres om oppvekstvilkårene for barn og unge.

Langmark tok opp menneskenes forhold til risiko og frykt. Folk er redd for kreft, men vet at røyking øker kreftrisikoen. Hun orienterte om informasjonskampanjer om røyking og risiko, med klare paralleller til informasjon om trafikkrisiko.

Stein Gauslaa tok utgangspunkt i en del alvorlige trafikkulykker i fylket i år 2000. Avisen omtalte disse og presenterte en omfattende artikkelserie om trafikksikkerhet. Dette førte til et folkekrav om bedre vegsikkerhet. Resultatet er en bompengefinansiert utbygging av E 18, noe redaktøren åpenbart ikke var særlig glad for. Han var også misfornøyd over å ha blitt bøtelagt for en mindre fartsovertredelse på en bra vegstrekning, mens de virkelige råkjørerne som oftest slipper fri. Regler og påbud må være slik at publikum finner dem forståelige og fornuftige, framholdt han.



-Glimrende tilrettelagt vegsjefmøte

Vegsjefen i Østfold, Olav Sætre, er formann i vegsjefenes kollegium. Sørlandsporten har bedt Sætre om en oppsummering av vegsjefenes kontaktmøte i Arendal.

Hvordan er du fornøyd med møtet?

–Jeg er meget godt fornøyd. Tilretteleggingen av møtet lokalt, med Gunnar i spissen, var glimrende, både ved valg av tema på møtene, bedriftsbesøk i omegnen, og ikke minst den tekniske gjennomføringen. Her har Aust-Agder gjort en fin jobb. Vegsjefene satte også stor pris på den varme og vennlighet vi ble mottatt med i Arendal kommune, i Aust-Agder fylkeskommune og bedriftene vi besøkte. Det viser at Statens vegvesen har en god kontakt med distriktet.

Hva var formålet med møtet?

–Gjennom mange år har vegsjefene hatt denne typen møter. På dagsordenen står aktuelle faglige problemstillinger som opptar oss. For oss som vegsjefer er det også viktig at vi kan møtes sosialt som et kollegium, der også ledsagere kan være med. For det tredje er det viktig at vi gjennom bedriftsbesøk og kontakt med myndighetene kan lære fylkene å kjenne og få innblikk i de ulike landsdelene. Turen var denne gangen kommet til Aust-Agder. Etter mitt syn ble alle de tre formålene med møtet godt tilfredsstillt.

Hvordan er de kollegiale forholdene mellom vegsjefene i en omstillingstid?

–Vegsjefene har svært gode relasjoner seg i mellom. Dette er bygd opp gjennom lang tid. Det er når det røyner på at vi trenger venner mest. Når alt går greit, har vi ikke det samme behov for støtte og trygghet som vi kan få i et kollegium der vi kan dele tanker og bekymringer. Vi er et kollegium, men også i høy grad venner. Etter min oppfatning er vegsjefene flinke til å støtte hverandre og i samarbeid finne fram til løsninger som kan gjøre etaten bedre. Vi er opptatt av menneskene i etaten som vi er satt til å lede. Vår virksomhet er avhengig av at vi har tusenvis av gode medarbeidere. I disse omstillingstidene er de kollegiale forholdene mellom vegsjefene gull verdt. Vi setter pris på at det også blir plass til mye humor og glede og et tilrettelagt program som er preget av mange fargeklatter. Jeg synes dette møtet inneholdt mye læring, ikke minst på det menneskelige plan.

Hvilket inntrykk fikk du av Arendal og omegnen, bedrifter, kompetansenivå m.m.?

–Vi møtte en rekke bedrifter som mange av oss ikke hadde hørt om tidligere, for eksempel Grid og Gard, som har topp kompetanse både nasjonalt og internasjonalt. Vi ble imponert over hva distriktets bedrifter hadde oppnådd. Ellers fikk vi inntrykk av at byen, og kystområdet, som vi fikk se en del av, er



Formannen i vegsjefkollegiet, vegsjef Olav Sætre, overrekker gave til samferdselsminister Terje Moe Gustavsen.

veldig koselig. Det er jo dette Sørlandet er kjent for. Opplevde vegsjefene det som utidig å bli utsatt for en så åpenlys sjarmoffensiv med tanke på å få et av regionkontorene lagt til Arendal?

–Dette har vi nok et avslappet forhold til. De fleste fylker arbeider med å presentere de gode sidene ved sitt område. Vi oppfattet det derfor ikke som ubehagelig at Arendal ønsket å synliggjøre sine kvaliteter med tanke på å bli med i vurderingen av lokalisering av framtidige regionkontorer.

Er det nå fritt fram for det enkelte vegkontor å kjempe for at regionkontorene blir lagt til deres distrikt?

–Det er viktig at det arbeides med dette på en seriøs måte. Det er full åpning for at de enkelte fylker presenterer sine kvaliteter. På bakgrunn av dette kan Vegdirektoratet, når og om det blir bedt om det, legge fram best mulig råd for de besluttsende myndigheter.

Hvilke saker ble drøftet i vegsjefenes kollegiale møter og møtene med vegdirektoratet?

–Kort fortalt handlet disse møtene om omstillingsarbeidet, både generelt og i detalj. Vi har behov for å dele tanker og finne fram til best mulige løsninger. Det er dette som preger vår arbeidssituasjon nå. Vi ønsker å gjøre en god jobb, og er svært opptatt av å finne løsninger som gir en best mulig framtid for våre ansatte.

Er det noe du ønsker å legge til på vegne av vegsjefkollegiet?

–Det er ikke annet enn at jeg vil takke Statens vegvesen Aust-Agder for et kjemp flott arrangement!

Livskvalitet og rekruttering avgjørende for regionkontor

Av Ottar Johansen

STATENS VEGVESEN AUST-AGDER sendte i sommer et brev til Vegdirektoratet med en oppsummering av gode argumenter for at regionkontoret for region sør bør legges til Arendal.

–Vi har med dette meldt oss på som kandidat for lokalisering av ledelsen for den nye regionen. Vi må regne med at det blir en ganske hard konkurranse om plassering av regionkontoret, men jeg vil ikke spekulere over hva som blir det endelige valg. Vi følte at vi startet "på bønn". Utenfor fylket var det ingen som hadde øyne for Arendals muligheter. Dette er endret, og vi føler nå at vi blir vurdert seriøst, noe som var formålet med vårt engasjement, sier vegsjef Gunnar Lien.

–Alle vegkontorer har arbeidet for å få fram gode argumenter for at regionkontoret blir plassert der deres fylkesvegkontor nå ligger. Det er fornuftig at vi nå får på bordet alle typer argumenter av betydning for lokaliseringsspørsmålet for at besluttsende myndighet kan treffe et valg på et best mulig grunnlag grunnlag. Vi ser det som riktig at også Aust-Agder peker på Arendals mange fortrinn. Dette gjør vi ut fra flere hensyn, forholdet til våre egne ansatte som arbeider og bor i Arendal, forholdet til det lokale miljø og arbeidsplasser i Arendals-området og relasjonen til vår fylkeskommune. Alt dette tilsier at vi må sørge for å få relevante argumenter på bordet.

Her må jeg føye til at når stedsvalget skal gjøres, må det bli en balansegang der lokale forhold og ønsker må veies opp mot at vi skal ha et effektivt og godt organisert vegvesen. Det kan ikke velges et sted uten at det er tjenlig for et samlet vegvesen. Men det er viktig at mulighetene knyttet til Arendal som alternativ kom fram og blir presentert, slik at det ikke blir avvist uten at det er skikkelig gjennomtenkt.

Vi har satt opp en liste over momenter som taler for Arendal. Denne er sendt til vegdirektoratet med kopi til de andre vegkontorene i regionen. Vi mener full åpenhet er viktig i denne saken.

Hvis våre argumenter til syvende og sist viser seg å ikke være gode nok, må vi akseptere det. Vegkontoret har også orientert Arendal kommune, Aust-Agder fylkeskommune og fylkesmannen om sitt initiativ i saken. Vi oppfatter at kommunen ser med bekymring på mye av det som foregår på offentlig



Vegsjef Gunnar Lien: Vi har meldt oss på i kampen om regionkontor.

sektor og frykter for at det vil få en samlet negativ effekt på Arendals-regionen og fylket. Vi er glad for at kommunen er oppmerksom på situasjonen i vegvesenet og diskusjonen som foregår her.

I brevet til Vegdirektoratet pekes det på at den viktigste utfordring for Statens vegvesen framover vil være å rekruttere kvalifisert arbeidskraft. Derfor er det fornuftig å lokalisere regionkontorene på steder som oppfattes som attraktive. Spennende oppgaver er i seg selv ikke nok. Livskvalitet blir et minst like viktig trekkplaster. Det finnes i Arendals-området – og i større grad enn det som er alminnelig kjent landet over. Den totale livskvaliteten her nede nevnes som årsaken til at virksomheter i området, også statlige, har god rekruttering.

Med dagens kommunikasjoner er det ikke behov for å plassere et regionkontor i regionens geografiske sentrum. Avstanden mellom

fylkeshovedstedene i en Region sør fra Vest-Agder til Buskerud er ikke spesielt lang, og kommunikasjonene er gode.

Argumentene fra Statens vegvesen Aust-Agder er gruppert i tema:

Under livskvalitet nevnes klima, mange soldager, trygge bo- oppvekstmiljøer, og friluftsmuligheter på sjø, i skog og hei. Det er arbeidsmuligheter for begge ektefeller, gunstigere boligpriser enn i sentrale pressområder og et rikt og mangfoldig kulturliv.

Et annet hovedpunkt er at Statens vegvesen Aust-Agder kan vise til en nøktern og praktisk

bedriftskultur som har gitt seg utslag i et gunstig kostnadsnivå. Brukerundersøkelser viser at publikum er fornøyd med vegvesenets tjenester.

Det tas også med aktiviteten med utbygging av E 18 gjennom fylket ventes å bli høy de nærmeste 10–15 år, bl.a. ved et spennende OPS-prosjekt.

–Vi unnlater ikke å peke på vi planlegger innflytting i nytt kontor på Harebakken. Her blir det høy standard, rimelig leie like ved E 18 med lett adkomst, samt gode utvidelsesmuligheter. Når det gjelder kommunikasjoner peker vi på at det er korte reiseavstander til andre fylkeshovedssteder: 1 time til Kristiansand og 3 timer til Drammen med bil. Vi har jernbane, ekspressbuss og spesialbusser som går gjennom regionen og betjener fylkeshovedstedene på en god måte.

Vi tar også med at flyforbindelsen ikke er spesielt vanskelig. Det er bare 70 km til Kjevik, ikke mer enn fra Oslo til Gardermoen. Vi peker på it- og bredbåndutviklingen der vårt fylke er i fremste rekke.

Arbeidsmarkedet omfatter et befolkningsgrunnlag på ca. 80.000 i Arendal og nabokommunene. Erfaring viser at arbeidskraften er stabil og relativt lett å rekruttere. Fylket har en rekke viktige utdanningsinstitusjoner og flere bedrifter med høy kompetanse på områder som berører Statens vegvesen.

Jeg føler at livskvalitet kombinert med en spennende utvikling distriktets teknologimiljøer er våre sterkeste kort. Vi venter at dette vil bli seriøst vurdert.

Det er sagt at de framtidige distriktkontorene vil bli lagt til steder der det nå er fylkesvegkontor. Disse vil bli en del mindre enn dagens vegkontor. Størrelsen på de nye regionkontorene er ikke avklart, men det er antydning at antall ansatte kan bli mellom 100 og 150. Blir det regionkontor i Arendal i tillegg til et distriktkontor, blir vegvesenets virksomhet i byen totalt større enn nå.

–Uansett hva som skjer, blir det vegvesenaktivitet i Arendal, selv om omfanget nå er noe uklart. Vi har trafikkstasjonen på Stoa som skal leve videre i en eller annen form i som en del av det nye distriktet.

–Hvordan reagerte vegsjefene og vegdirektøren på Arendals sjarmoffensiv under vegsjefemøtet i høst?

–Vi fikk anledning til å fortelle omverdenen at Arendal er en seriøs kandidat som må tas med helt



fram til sluttvurderingen. Distriktet ble presentert på en behersket og grei måte. Det var ingen innvendinger mot dette. Jeg tror dette kan medvirke til at vi ikke blir avskrevet i utgangspunktet.

Når vi snakker om omorganiseringen, må vi også huske på at vi har en produksjonsavdeling som står foran omfattende endringer. Her foreligger det forslag fra vegetaten om at produksjon skal bli en divisjon direkte under vegdirektøren, inndelt i tre regioner med ca. 20 produksjonsområder. Det som er sikkert, er at det fortsatt vil bli produksjonsvirksomhet i en eller annen form i Aust-Agder også i framtida; vegene ligger jo her. Det er grunn til å tro at Aust-Agder vil bli et produksjonsområde med noe justerte grenser.

Miljø og livskvalitet er Arendals beste trekkplaster.

HØSTEN ER EN VIKTIG TID også for birøkteren. Da skal det som er igjen av sesongens produksjon høstes inn. Selv om en erfaren birøkter holder oversikt over resultatet av bienes iherdige innsamlingsarbeid ved at en av de beste kubene er plassert på en vekt, er det alltid en viss spenning når kubene åpnes og honningprogrammene tas ut.

Men høsten er også tida for å legge grunnlaget for neste sesong. Bifolket skal overvintre med bidronningen i god behold og minst mulig tap av bier, slik at produksjon av nye bier kan bli god når vinteren er over, med en best mulig arbeidsstyrke når blomstring med pollen og nektar setter inn. Birøkteren må vurdere tilstanden i kubene, fore med sukkervann for vinteren, og sørge for at biene har begrenset plass slik at de sitter tett og holder varmen, og beskytter dronningen innerst inne.

Avdelingsingeniør Arne Dalsøren i trafikkavdelingen har siden sist på 70-tallet drevet med birøkt som hobby. I et par sesonger hadde han også permisjon fra jobben for å prøve seg som birøkter på heltid. Nå er birøkten redusert til en kjær hobby, selv om et 20-tall kuber krever både omtanke og arbeidsinnsats.

Effektive og velorganiserte arbeidere sikrer

SØT HØST



Arne Dalsøren
midt på



Den forbereder bigården for vinteren. Dronningen, store bildet, passes av arbeiderbiene.

(forts. neste side)

(forts. fra
forrige side)

Arne forteller at interessen for birøkt ble vakt da en nabo skaffet seg noen bikuber.

–Jeg synes det så interessant ut, og jeg ble nysgjerrig etter å få vite mer om bier og birøkt. Kona ga meg "Håndbok i birøkt" i julepresang. Det leste jeg fra perm til perm. Jeg tok kontakt med birøkterlaget og fikk kjøpt en kube. I tillegg fikk jeg låne et par kuber. Jeg hadde flaks, og fikk litt honning allerede første året. Men jeg oppdaget snart at jeg manglet erfaring. Jeg hadde kjøpt meg en hvit birøkterkjeledress og hatt med slør. Men jeg visste ikke at sløret måtte stappes inn i kjeledressen. I stedet strammet jeg sløret utenpå. Det endte med at et stort antall bier kom på innsiden av sløret og begynte å stikke meg i ansiktet.

Jeg måtte trekke meg unna og få av meg sløret. Det samme gjentok seg da jeg hadde åpnet neste kube. Da jeg på ettermiddagen samme dag besøkte formannen i birøkterlaget, var jeg så opphovnet av alle stikkene at han kjente meg ikke igjen!

Etter noen år utvidet Arne birøkten, kjøpte profesjonelt utstyr og formerte opp flere kuber. I 1983 hadde interessen for birøkt blitt så sterk at han tok permisjon fra jobben i vegvesenet og leide et stort antall bifolk av en annen birøkter. Til sammen hadde han 200 kuber. Dette gjorde han for å finne ut om han skulle satse på birøkt på heltid. Resultatet det første året ble brukbart og et par år senere hadde han permisjon i to år for å satse videre på birøkten.

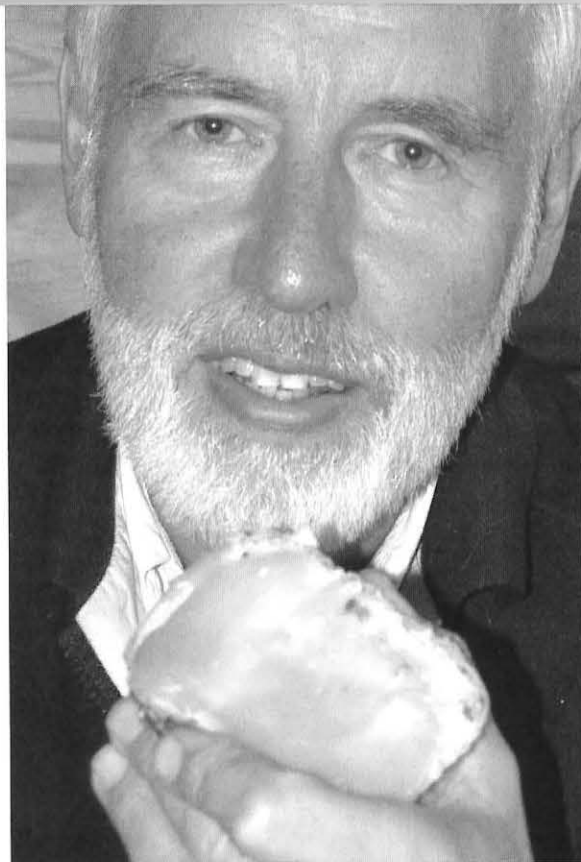
–Det var interessante og arbeidssomme år. Resultatet ble bra. Men i birøkt må en arbeide langsiktig. Etter et par gode år, kan det komme

sesonger med lite og ingenting honning. Det er nødvendig å se på kanskje en femårsperiode for å si om birøkten gir et rimelig utbytte. Min konklusjon ble at det var for usikkert å satse på birøkt videre framover. Inntektsvingningene ble for store, samtidig som en del bestemmelser fra myndighetene angående import av honning i denne perioden slo ugunstig ut for norsk birøkt. Jeg valgte derfor å gå tilbake til jobben i vegvesenet, men har fortsatt med birøkt som en fengslende hobby.

Han er fortsatt sterkt interessert i birøktnæringen, og var også et par år formann i det lokale birøkterlaget.

–Nå har jeg bare 20 kuber. Med min erfaring går det greit å stille dem på fritid. I en periode var jeg glødende interessert i birøkt, og jeg angret ikke et øyeblikk på at jeg har drevet så mye med

dette. Jeg har levert mye god honning, et enestående og rent naturprodukt uten noen form for kunstige tilsetningsstoffer. Honning er en eventyrlig naturressurs. Når lyngtrekket slår til, biene summer



Arne starter hver dag med brødskive med honning.

rundt kubene og birøkteren kan se direkte på vekta at kubene fylles, da er både biene og birøkteren glade! Arne er fornøyd om han kan høste 20–30 kg fra hver kube.

En bikube består av 1–2 skattkasser der honningen samles i vokstavler, og et yngelrom nederst der dronninga pleies og mates. På det mest aktive kan hun legge opp til 3000 egg på en dag. Disse blir til larver, som fores opp av arbeiderne og blir til nye bier i løpet av noen hektiske sommermånedene. En god bikube kan inneholde 50.000 bier, de aller fleste arbeidere. Arbeiderne er som dronninga hunbier, men har ikke fått sine eggstokker utviklet til eggproduksjon.

Bidronninga har den sentrale og dominerende plassen i et bifolk. Hun fostres opp av vanlige hunegg, men utvikler seg til dronning ved at hun fores med en spesiell og energirik dronninggele. Hannene, bare noen få hundre i hver kube, har kun en oppgave i livet: Å pare seg med dronningen. Etter at den jobben er gjort, dronninga lagrer sæd i kroppen for flere års bruk, blir hannene, når høsten nærmer seg, avvist av kubens vokterbier, som vokter inngangen og er klar til å stikke nærgående fremmede, inkludert mennesker.

De nyfødte arbeiderne begynner sitt liv som renholder i bikuben. Deretter er oppgaven å fore larvene. 12 dager gamle utskiller de voks og bygger vokstavler. 18 dager gamle blir de iltre vokterbier, og etter tre uker blir de trekkbier og tar fatt på den slitomme oppgaven å fly ut og samle inn nektar og pollen.

Trekkbiens liv er kort og hektisk. Er trekket godt, arbeider de til de er utslitt og dør etter noen

Slynging og
røring er
tidkrevende
etterarbeid.



uker. Bienes livslengde bestemmes imidlertid ikke først og fremst av tid, men av forbrukt energi. Bier som overlever sommeren, går over på sparebluss, og er ikke blitt så mye eldre når våren kommer.

–Birokt er en enestående naturopplevelse. Det er fint å se hvordan dronninga pleies og strykes av arbeiderne, og det er interessant å studere bienes utrolig sosiale samfunn. De har speiderbier som flyr ut og leter etter blomster. Når de har funnet et godt trekk, vender de tilbake til kubene og tilkaller innhøstingsarbeiderne. Biene greier som ingen andre levende vesener å utnytte en verdifull naturressurs.

På Sørlandet starter bisesongen med bær- og fruktblomstring på våren og forsommeren. Men for våre birøktere er lyngtrekket senere på sommeren det viktigste. Når blomstertrekket er over, kjører Arne bikubene til Gjøvdal der det er god lyngblomstring. I år har lyngtrekket vært dårlig. Normalt gir denne lokale spesialiteten en betydelig del av inntekten for birøkterne i vår landsdel. Sørlandsk lynghonning er også etterspurt på eksportmarkedet, bl.a. Tyskland.

–Biene oppfattes som effektive og velorganiserte. Er det noe vi kan lære av dem i omorganiseringsprosessen i Statens vegvesen?

–Det viktigste er vel at vi må tilpasse organisasjonen til rammevilkårene. Når biene har god tilgang på arbeid, utvider de arbeidsstyrken og avler mange nye arbeidere. Når tilgangen på mat er dårlig, reduserer de arbeidsstyrken og et mindre antall overvintrer. Men når jeg sier at bisamfunnet er sosialt, så må jeg vel også legge til at det er brutalt. Det gir ingen plass for individuell avvik, og de som ikke deltar i egglegging og yngelpleie, stell av kubene, vakthold og innsamling av honning, har ingen framtid.

–Og birøkteren og hans familie er vel glad i honning?

–Ja, honning står alltid på frokostbordet. Jeg begynner hver dag med en brødkive med et godt lag med honning. Det smaker herlig, og er sunt.

Når høsten kommer, setter Arne gjerne opp et skilt på kontordøra om at det er honning å få kjøpt. I et par tiår har han levert den søte delikatessen til et utvalg faste kunder.



To veteraner på pensjonistturene, Ingeborg Vehus og Olav Nygaard, veileder t av nykommerne, Tormod Frøysnes og Liv Gjerstad.

På bildet nederst ser vi turdeltakerne samlet på Sylvartun.

Pensjonister til Lysebotn

Vårens pensjonisttur 29. og 30. mai gikk i år til Lysebotn. Vi startet fra Arendal i vind og øsende regnvær, men disse ytre omstendigheter la ikke noen særlig demper på de vel 20 deltagerne i bussen. Dette sørget i stor utstrekning lederen i turkomiteen Olav Nygård, en opplagt bussfører fra RTB-reiser og nykomlingen Tormod Frøysnes for.

Under høydepunktet på turen, båtturen på Lysefjorden, ble imidlertid været meget brukbart og vi fikk med oss det vesentligste i form av "Preikestolen" og en storslagen natur.

Antall deltagere på turen var i minste laget, men det går bra så lenge vi har en hard kjerne i pensjonistforeningen – som pga. omstillingen i etaten bør få økt betydning i årene som kommer.

Hag



Redusert fartsgrense på E 18 vil redde liv

NYE FARTSGRENSER ER NÅ INNFØRT PÅ E 18 gjennom fylket etter forslag fra vegsjefen. De nye fartsgrensene er i samsvar med nye retningslinjer vedtatt av Stortinget. Mens fastsetting av 70- og 80 m/t fartsgrenser er vegsjefens ansvar, avgjøres etablering eller endring av 90 km/t grenser av Vegdirektoratet. Vegsjefen ba derfor Vegdirektoratet redusere hastighetsgrensen for strekningen Telemark grense til Brokelandsheia fra 90 til 80 km/t, med 60 km/t i det nye bomstasjonsområdet. Vegsjefen forutsetter at Vegdirektoratet foretar en helhetsvurdering av hele motorvegstrekningen fra Dørdal i Telemark til Brokelandsheia.

For resten av E 18 har er fartsgrensen nå i hovedsak 70 km/t. På strekningen Kaldvell-Grimstad er fartsgrensen redusert fra 80 i dag til 70 km/t, med unntak av dagens 60 km/t soner, som er beholdt. På strekningen Stølen-Rømyr er det 70 km/t med unntak av eksisterende 50- og 60-soner. Fra Vinterkjærkrysset til Brokelandsheia er det også 70 km/t med unntak av eksisterende 50- og 60-soner.

Vegsjefens forslag har vært til høring i de berørte kommuner og hos politimesteren i Arendal. Arendal er i hovedtrekk enig med vegsjefens forslag, mens Grimstad kommune ønsker 90 km/t på motorvegstrekningen Arendal-Grimstad. Tvedestrand ønsker å beholde dagens fartsgrenser. Risør ønsker enda lavere hastighet på enkelte strekninger. Lillesand og Gjerstad hadde ikke gitt uttalelse innen fristens utløp.

Politimesteren ser annerledes på hastighetsgrensene enn vegsjefen. Politimesterens synspunkter er referert i egen omtale.

-I vårt brev til Vegdirektoratet tar vi til orde for at hastighetsgrensen settes til 80 km/t for motorvestrekningene gjennom Telemark og Aust-Agder. Personlig har jeg vanskelig for å se at noe annet kan være forsvarlig, sier seksjonsleder Svein Harald Søndena.

-Et eksempel på dette er ulykken i Telemark på ettersommeren der to personer omkom da to biler i høy hastighet kolliderte front mot front. I slike ulykker er hastigheten avgjørende for utfallet: Er hastigheten for begge bilene 70, er mulighetene for å overleve gode, er den 90, er det sannsynlig at liv vil gå tapt.

Bakgrunnen for forslaget til nye fartsgrenser er 0-visjonen. Ved front til front-kollisjoner er det ved 80 km/t stor fare for dødelig utgang. Ved 70 km/t er det gode muligheter for å overleve. Ved reduksjon av hastigheten fra 80 km/t til 70 km/t, kan vi regne med 40 pst reduksjon i antall drepte. Dette bygger på beregningen foretatt av Vegdirektoratet.

-Det vi nå har gjort, er å ta i bruk det middelet vi har til å få ned farten på E 18: Å justere fartsgrensene. Det fører dessverre ikke til at gjennomsnittshastigheten reduseres tilsvarende. Vi kunne oppnådd mer ved å få bilistene til å respektere nåværende fartsgrenser. Men våre hastighetsmålinger viser at det skal ganske stor politiinnsats til før det kan registreres i form av redusert gjennomsnittshastighet på veien.

-Er det ikke vanskelig å arbeide for lavere fartsgrenser når politimesteren har et annet syn på saken?

-Vi har fått beskjed om at politidirektoratet er innforstått med de nye retningslinjene for hastighetsfastsettelse. Informasjon om dette har åpenbart ikke nådd ut til alle de lokale politikamrene. Nå må det medgis at heller ikke alle i vegvesenet er innforstått med nullvisjonen og enig i at hastighetsgrensene skal reduseres. Dette vil variere fra fylke til fylke, og også på vårt vegkontor er det forskjellige oppfatninger.

Men når politimesteren framholder at lavere hastighet kan føre til flere ulykker, har han ikke dekning i den kunnskap vi har om dette. Jeg kjenner ingen undersøkelser som viser at lavere hastighet fører til flere ulykker.

-Er ikke politiet kjent med 0-visjonen, som også er innbakt i Nasjonal transportplan?

-Den er nok ikke like kjent i politiet som hos oss, men min første reaksjon på 0-visjonen var også at den var forkastelig og urealistisk. Men etter å ha satt meg mer inn i tankegangen, ser jeg at det kan være en farbar veg. Prinsippene følges opp av konkrete handlinger på forskjellige områder, som for eksempel 30-50-70-tanken. Vi vet at det er sannsynlig at en fotgjenger overlever en påkjørsel i 30 km/t, sannsynligheten for å overleve en kollisjon i 90 graders vinkel, for eksempel i et kryss i 50 km/t, er også god. Med moderne bilder og sikkerhetsutstyr som bilbelte og airbag er det også gode muligheter for å overleve en frontkollisjon i 70 km/t. Ved høyere hastigheter vil frontkollisjoner med stor sannsynlighet ende i en dødsulykke. Derfor ønsker vi ikke høyere hastighet enn 70 km/t der det er stor fare for møteulykker.

Forslaget til nye fartsgrenser er et nytt skritt i retning av å gjennomføre tankene bak 0-visjonen. Statens vegvesen har allerede hatt 0-visjonen som rettesnor for bedring av sikkerheten på vegnettet i fylket. Vi har fått opphøyde gangfelt, rundkjøring som reduserer risikoen for sidekollisjoner, og det er jobbet mye med midtdelerproblematikken. Dette har gitt uttelling ved at neste E 18-parsell skal bygges med midtdeler.

-Er det aktuelt å bygge midtdeler på eksisterende E 18?

-Dette er vanskelig å få til fordi det er for lite plass i den nåværende E 18-traseen. Svenskene, som har utviklet 0-visjonen, har valgt en noe smalere profil på enkelte forsøksstrekninger. Vi følger nøye med i det svenskene gjør. De svenske forsøkene med midtdeler og utbedring av sideområdene kan vise til lovende resultater: 20-30 og opp til 50 pst reduksjon i antall drepte og alvorlig skadde, opp til 65 pst reduksjon på motorveg.

Det er ingen tvil om at redusert hastighet kan redde liv, sier Søndena, som er med i et nordisk utvalg for trafikkikkerhet. Forskjellen mellom 70 og 90 km/t er forskjellen mellom liv og død, understreker han.

-Hadde politiet hatt mulighet for å gjøre jobben med å sørge for at fartsgrensene ble respektert, hadde vi kanskje ikke behov justere fartsgrensene. Det forundrer meg litt at ikke politimesteren nå benytter anledningen til å være frampå for å få mer midler til trafikkovervåking, i samsvar med Stortingets intensjon i transportplanen, legger han til.

Av Ottar
Johansen



Politimesteren ønsker 90 km/t på E 18

Politimester Ole Petter Parnemann hadde gitt følgende uttalelse til forslaget om nye fartsgrenser på E 18:

Det vises til brev av 9.8. og 13.8. d.å. om forslag til hastighetsreduksjoner på E-18. En har fått forståelse for at nye kriterier for hastighetsfastsetting er besluttet sentralt, og at saken nå gjelder hvorvidt, og i hvilket omfang, disse kriterier skal anvendes på E-18 i Aust-Agder.

Politiet er ikke uten videre enig i de fremsendte forslag.

Også politiet ønsker selvsagt lavest mulig skadefrekvens på norske veier. De fremsendte brev henleder imidlertid kun oppmerksomheten mot hvilken betydning hastighetsnivået kan synes å ha for skadefrekvensen. Det legges til grunn en nivellert skadegradstetthet, som uten videre synes å bli lagt til grunn for hva slags hastighetsnivå de ulike parseller bør ha. Det synes å bli lagt til grunn en tro på at en regulering av et gjennomsnittlig hastighetsnivå uten videre medfører en tilsvarende følge for skadestatistikken. Herfra gis ikke dette syn tilslutning uten videre. Politiets erfaring er at en rekke ulykker skyldes førere som åpenbart ikke tilpasser seg ordinær trafikkregulering. Dette gjelder bl.a. ulykker med påvist åpenbart altfor høy hastighet, både etter stedlig skiltregulering og etter forholdene ellers. For denne gruppe førere har en begrenset tro på at regulert skilting vil gi resultater.

Den jevne borger antas imidlertid gjennomgående å innrette seg etter gjeldende skilting, særlig når den er i overensstemmelse med "en normal oppfatning av riktig hastighetsnivå". Vi erfarer imidlertid at dersom det blir for store avvik mellom "oppfattet riktig nivå" og gjeldende fartsgrense (les: skiltet for lav hastighet), medfører dette ofte irriterte førere, kodannelser, rykkvis, ujevn kjøreadferd og økende grad av ofte farlige forbikjøring.

Dette medfører igjen fare for hyppigere ulykker, til og med hyppigere enn tilfellet var før fartsreduksjonen. I tillegg har politiet erfaring for at mange førere i disse tilfeller har mer fokus mot speedometer og eget hastighetsnivå, enn trafikkbildet ellers, med de farer og ulemper dette innebærer. Et økt volum av uhell/ulykker kan ikke være ønskelig, selv om omfanget av skadevirkninger oftest er mindre ved noe lavere hastighet enn høyere. Dersom senket hastighetsnivå med rimelig grad av sikkerhet resulterer i slik uønsket trafikkadferd, bør man være meget tilbakeholdende med reduksjonen.

Politiet bruker i dag en relativt stor andel av sine ressurser til trafikkovervåking. Det er ikke rimelig å anta at denne kan økes, heller tvert imot. Politiet står overfor en rekke andre prioriterte gjøremål som kanskje i enda større grad fortjener styrket innsats, samtidig som politiet i de nærmeste par år står overfor interne omstillingsprosesser som vil være tid- og ressurskrevende.

(forts. ██████████)

side 20)

JERNBANEBEFARING

i Setesdal Vesthei

Av Harald Heggland

JA, DU LESTE RIKTIG! I sommer var 4 veg- og kartingeniører ("Birkebeinerlauget") langt inne på heia i Setesdal for å se på hvor jernbanen i Setesdal Vesthei kunne/burde ha ligget. Mellom Valle og Bykle, ved Bjørnarå, skjærer Ljosådalen seg vestover som et øksehogg i fjellheimen, helt inn mot øvre del av elva Sira. Her inne har jerven sitt oppholdssted og ørna svever med vaksomme blikk.....

Men.... like etter krigen ville sterke krefter legge den indre stambane mellom Stavanger og Oslo i dette området. Hør bare hva komiteformann konsul Sigval Bergesen skriver om veg og bane i utredningen:

"En autostrada er ingen allfarvei. Den bygges utelukkende for biltrafikken, og denne er avhengig av hva vi til enhver tid kan få importert av bilmateriell og motorbrensel. Blir importen stanset slik at bilmateriellet ikke kan fornyes og vi kanskje står helt uten bensin og olje, hjelper det lite om vi har en autostrada. Elektriske jernbaner er derimot uavhengige av importen. Drivkraften har vi i våre fosser, og materiellet fra skinner til vogner og lokomotiver fremstiller vi selv. Jernbanen skaffer fast arbeid til mange nordmenn som arbeidsløshet og fattigdom ellers hadde brakt til forsorgsvesenet."

Det var ikke mye syn for E18 her nei!

Og om planleggingen av Sørlandsbanen heter det:

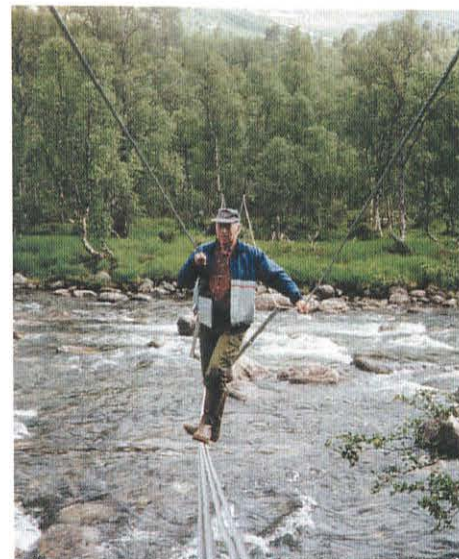
"Lokalinteressene tok etter hvert slik overhånd at myndighetene vanskelig kunne gjøre noe for å få banen bygget. Det ble, særlig i Telemark, en strid uten like om linjevalget. Alle ville ha banen fram til sin dør....."

Og i Vest-Agder:

"Der borte hadde de ikke engang en jernbanekomite, men kun en kommunikasjonskomite, som arbeidet med en innskjøers dampskipsrute med kanalisering av Listeid og Spangereid" (tenk det!)

"De store nasjonale verdier som det her gjelder, kan kun vinnes og

vernes ved Indre Stambane" (Utredningens konklusjon) Det var klart at disse områdene måtte befares. Og Ljosådalen var som skapt for en jernbane. Slak og fin strekker den seg vestover mot fjellvidda på ca. 900 moh med store beitevidder og overnatting i ur og heller for driftkarene. Vi kan bare se for oss hvordan et nytt Geilo og et nytt Finse hadde vokst fram mellom Setesdal og Sirdal dersom banen hadde blitt bygget. Og på "Blekkhytta" hvor vi overnattet, kunne stasjon "Ljosådalen" ha ligget. Her vandret reinsdyra i lauvskogen og her glei storfisken dovent over hvite sandbanker. For et eldorado!



Og den indre stambane hadde selvsagt medført en forbindelsesbane opp gjennom hele Setesdal. Da kunne vi ha glemt både E18 og rv 9, for ikke å snakke om bomstasjonene!

Vel, vel. Tidene forandrer seg, og nå har Norge både bensin og olje sjøl. Og faktisk er Ljosådalen med tilhørende fjellvidder blant Aust-Agders siste definerte villmarksområder hvor ørn og jerv har tilhold, og Olav G. Røysland kan jakte på reinen sin i fred og ro.

Kanskje det var best at det gikk som det gikk..... Men Ljosådalen og Rjuven er vel verd en befaring.



YTRINGSFRIHET KONTRA LOJALITETSPLIKT

Av Inger Sigrindnes

Kan vi i vegvesenet si hva vi vil til pressen? Hvor lojal forventes det at jeg skal være? Hvor går grensen og hvem setter grensene? Kan jeg bli straffet dersom jeg trår over grensen? Men jeg kan vel uttale meg som privatperson?

Både i privat og offentlig sektor forventer enhver arbeidsgiver en viss lojalitet i forhold til bedriften. Samtidig som den enkelte arbeidstaker selvsagt har sin grunnlovsfestede ytringsfrihet. Hvor går så grensen?

Pressen har som sin oppgave å synliggjøre de ulike sannhetene, få frem ulike fakta og synspunkter. Det er intet skittent over det, slik mange ynder å fremstille det. For pressen – og for offentligheten – er det selvsagt interessant å vite hvorvidt f.eks. vegsjefens beslutninger er gode. Vegsjefen vil selvsagt hevde det og begrunne dette. Og det vil pressen dekke. Men enda mer interessant vil det selvsagt være for pressen å dekke vegsjefens medarbeider, byens ordfører eller en grunneiers eventuelle ytringer om at beslutningen var dårlig eller til og med gal.

Hva mener du?

Dersom din leder, vegsjefen eller Vegdirektoratet har fattet en beslutning som du er uenig i og du blir spurt av en journalist "hva er din personlige oppfatning i saken?" DA MÅ DU TENKE DEG OM FØR DU SVARER!! Du har egentlig bare to valg. Du kan enten si at du ikke ønsker å uttale deg eller du kan si deg uenig i beslutningen og begrunne dette. Hvis saken er mindre viktig – vil mitt råd være å ikke uttale seg. Men da må du heller ikke benytte et kroppsspråk eller en mimikk ovenfor journalisten som tilkjenner hva du egentlig mener. For da vil du f.eks. kunne lese i avisen; "ingen våger å stå fram, men etter hva vi har grunn til å tro er det stor intern motstand mot vegsjefens"

Et dilemma

Dersom du frykter at vegvesenet er i ferd med å gjøre en fatal feilvurdering eller feilbeslutning, så kan det være riktig å si i fra. Husk imidlertid at det i så fall forventes at du har meddelt ditt syn internt først. Dersom du det har gjort – uten å bli hørt – og du nærmest sliter med samvittighetskvaler – kan det i mange tilfeller være riktig å gå offentlig ut med dine synspunkter og begrunne disse.

Jussen

Enkelte arbeidstakere er blitt oppsagt fra sine arbeidsplasser for slike uttalelser. De har gått rettens veg og krevd oppsigelsen kjent ugyldig. Noen har fått rettens medhold, andre ikke. Rettspraksis i Norge er uklar og det som finnes av Høyesterettskjennelser

er av eldre dato. Det er derfor vanskelig å si noen kloke ord om rettspraksis. Rettspraksis viser imidlertid at det er noen moment som alltid blir forholdsvis sentrale, bl.a. motivet. Gikk du ut i pressen for å fremme en god sak eller for å fremme "eget ansikt"? Eller kanskje for å ramme en leder eller bedrift/etat? Hvis du kan godtgjøre eller sannsynliggjøre at du gjorde det nærmest av samvittighetsmessige årsaker så har du trolig en god sak.

Tenk for eksempel dersom tilsatte i Sleipner-rederiet hadde gått til pressen og avdekket svakhetene rundt sikkerheten om bord.....

En statsråd forventer selvsagt ytterst lojalitet fra en tryggedirektør eller vegdirektør. Han forventer i langt mindre grad tilsvarende lojalitet fra f.eks. en vegsjef. Likeledes vil f.eks. en vegsjef forvente større grad av lojalitet fra en av sine avdelingsledere/mellomledere enn fra en vanlig arbeider. Grunnen er ganske enkel at jo nærmere makten du sitter, dess større sjanse har du hatt til å påvirke beslutningene internt, enten du har benyttet denne muligheten eller ikke.

Dessverre er det ingen som på forhånd kan trekke noen eksakt grense for deg. Det må vurderes fra sak til sak. Er du i tvil, søk råd. Enten hos overordnet, infoleder, fagforeningsleder eller andre. Men beslutningen må du ta selv. Likeledes ansvaret for det du gjør.

Jeg uttalte meg som privatperson

Vær også klar over at det er vanskelig å skille mellom privatpersonen Hansen og arbeidstakeren Hansen. Utad er ansiktet, stemmen og navnet det samme. Tenk deg at du for eksempel hører på NRK at leder av Østre Tromøy Vel, Gunnar Lien, krever bedre dekke på veggen til Kongshavn, eller at leder av Dristug, Sigurd Kløvfjell, krever bedre vintervedlikehold i Åmli vinterstid. Forvirret? Det vil trolig lytterne og leserne også være. Og Gunnar og Sigurd ville hatt et troverdighetsproblem. Og deres overordnede ville trolig satt et stort spørsmålstejn ved deres dømmekraft.

Det vil derfor være mitt råd å være svært forsiktig med å uttale deg som privatperson om forhold som kan hevdes å ligge innenfor ditt ansvarsområde. Noen vil sikkert huske offiseren i Forsvarets overkommando som måtte ga fra sin stilling da det kom fram hva han på sin fritid, i sin privatbolig, på sin private PC hadde skrevet om islam på internett.

Dersom du nå synes dette er mer forvirrende enn avklarende, er det kanskje behov for at saken tas opp internt. Håndbok 220 (Informasjonshåndboken) sier også litt om disse tingene. Be gjerne din overordnet om at saken tas opp på neste avdelingsmøte, seksjonsmøte, kontormøte, husmøte eller lignende. Du har krav på å vite hva dine overordnede mener om saken. Krev svar!

Når politiet i dag forestår trafikkovervåking og hastighetskontroll, avgjøres overtredelser normalt ved utferdigelse av forenklede forelegg av ikke ubetydelig størrelse. Bøtesatsene er som kjent faste og ikke gjenstand for skjønn eller individuell fastsettning. Her som ellers er det selvsagt vesentlig at straffereaksjon står i rimelig forhold til forgåelsens art og straffverdighet forøvrig. Når politiet reagerer med markerte bøter for hastighetsoverskridelser på strekninger som allmennheten oppfatter har urimelig lav hastighetsregulering, og som derfor ikke har tilsvarende forankring hos folk flest, frykter en også at dette vil svekke allmennhetens tillit til det reaktive system generelt og politiet spesielt. Dette vil ha virkninger videre som er meget uheldige.

En mulig følge er at politiet i slike tilfeller bør redusere sin kontrollhyppighet vesentlig, slik at "ubalansen" i folks rettsoppfatning om hva politiet benytter sine ressurser til, ikke bringes i unødvendig stor ubalanse.

Disse betraktninger vil være førende for politiets standpunkt til de fremsendte forslag.

Av andre hensyn vil en i tillegg bemerke at hastighetsgrensene i størst mulig grad bør være mest mulig likeartede mellom hastighetsintervaller over lengre strekninger, slik at variasjonen mellom hastighetsintervaller unngås i størst mulig grad. I tillegg må selvsagt veiens beskaffenhet tillegges avgjørende betydning

På denne bakgrunn, og etter lokal høring internt, skal for de fremsendte forslag om E 18 i Aust-Agder kommenteres slik (regnet vestfra og østover):

Parsellen grense Vest-Agder – Øygardsdalen

Veien er av dårlig beskaffenhet, mye fjellskjæringer, lite oversiktlig. Veien er i stor grad skiltet som 70 km/t-vei, og bør fortsatt være slik. I størst mulig grad bør justeres til 70 km/t jevnt over, både den lille 80 km/t-parsell, men også der det er regulert med 60 km/t, slik at et jevnere hastighetsnivå kan oppnås. En ønsker ved spesielle steder heller enn en reduksjon, at det settes opp skiltet med "ulykkespunkt" e.l. Som eksempel på det siste er krysset ved Molland. Reduksjon til 60 km/t ved bomstasjoner er naturlig, jfr. annen ekspedisjon.

Parsellen Øygardsdalen (v. avkjøring til Grimstad) – Stølen
Veien er av meget god standard og at motorveiklasse. Parsellen som ble åpnet i fjor er omtalt i politimesterens brev av 28. juli f.å. (90 km/t istedenfor 80 km/t). Så vidt vites ved vårt trafikkavsnitt har det ikke vært et eneste alvorlig trafikkuhell på denne parsell siden den ble åpnet. Parsellen er skiltet 80 km/t, men ønskes hevet til 90 km/t som et riktigere hastighetsnivå.

Parsellen Stølen – Rødmyr (avkjøring Tvedestrand)

Veien er av dårligere beskaffenhet, med flere av- og påkjøringer. Bør tilpasses mest mulig 70 km/t skilting, dog tilpasset 50 km/t i Fianesvingen (avkjøring Nes) og evt. andre nødvendige tilpasninger. Poenget må være mest mulig jevnt hastighetsnivå, fortrinnsvis 70 km/t, evt. redusert nivå.

Parsellen Rødmyr – Vinterkjær.

Veien er av god beskaffenhet. En reduksjon til 70 km/t vil ikke være formålstjenlig ut fra den almene oppfatning av riktig hastighetsnivå og forholdene ellers. Parsellen bør være skiltet med 80 km/t.

Parsellen Vinterkjær – Brokelandsheia.

Parsellen har en del tettsteder/avkjøringer, og bør i størst mulig grad være skiltet med 70 km/t, tilpasset lokale forhold.

Parsellen Brokelandsheia – Telemark grense.

Veien er av god motorveiknende standard nærmest uten avkjørsler/ hindre. Veien bør (med unntak av bomstasjonen) skiltet med 90 km/ t.

Politiet vil tilpasse sin kontrollvirksomhet til det som oppfattes å være mest trafikkfarlige områder, samt der faren for uhell er større enn andre steder.

ET STORT ANTALL PC-ER ER livsnødvendig for dagens planlegging, bygging, drift og vedlikehold av fylkets vegnett. Som de fleste en eller flere ganger har opplevd, hender det at pc-ene med tilhørende programvare ikke oppfører seg som brukeren ønsker og forventer. Arbeid stopper opp og forsinkes. Da er det bare en ting å gjøre: Tilkalle support.

På vegkontoret har Jon Olav Holtan, 24 år og Frode Yang, 33, denne viktige oppgaven. De ankommer gjerne i høyt tempo, orienterer seg raskt om hva som er galt, setter seg foran pc-en, og vips, med noen lynraske, mystiske tastetrykk, virker alt som det skal igjen. Tapte filer er funnet, nettet virker, e-posten kommer.

Frodes hovedoppgave er programvare, mens Jon Olav arbeider mest med nettverksproblemer. Men begge er fleksible, og er klar til å ordne opp når det trengs, om det er programvare eller nettverket som gir problemer. De siste ukene i høst har de hatt det ekstra travelt i forbindelse med uforutsette problemer som har dukket opp på vegvesenets data-nett.

–Det beste med denne jobben, er at vi får mye kontakt med folk, at det skjer noe hele tida, at det stadig er "action", sier Jon Olav.

–Når noen har et stort problem i forbindelse med arbeid som det haster å få ferdig, vi kan komme inn og løse problemet, og opplever takknemligheten og lettelsen, da føles det godt å jobbe

Travel høst for

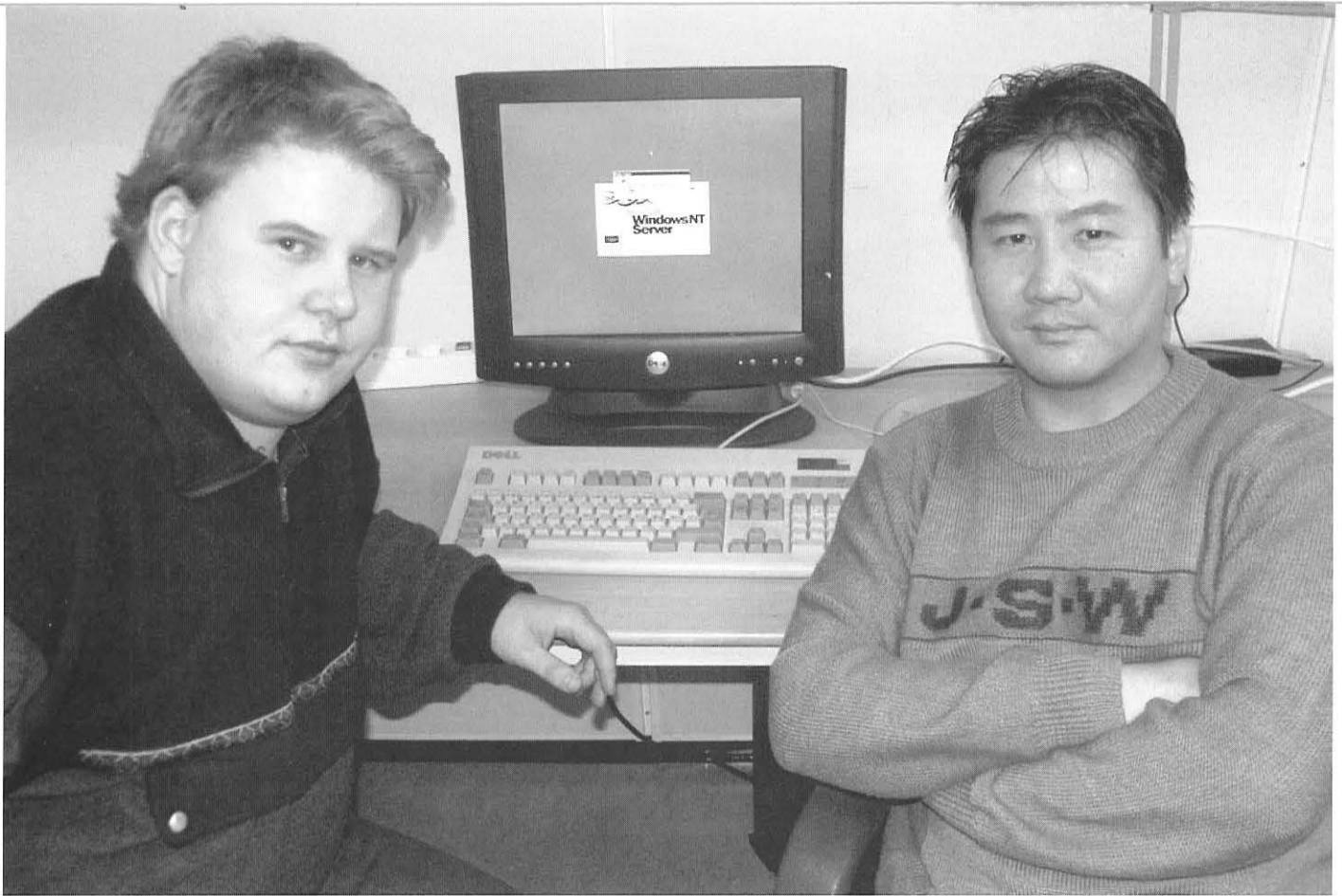
med support, sier Frode.

–Vi har en vakttelefon for it-vakta som vi bemanner på skift. Vi har også en e-mailadresse kalt it-vakt som brukerne kan nå oss på. Det vanligste er nok at folk kontakter oss på telefonen. Dagen begynner med at vi sjekker nettverket og diverse logger som forteller om ting går som de skal. Vi sjekker selvsagt også kalenderen om det er planlagte aktiviteter for den dagen. Så leser vi e-post, og tar i mot telefonene som strømmer på. Vanlige problemer kan være glemte passord, et program som ikke vil starte, eller feil ved maskiner som fører til at noen ikke kommer inn på nettet.

Mye kan fjernstyres fra it-avdelingens pc-er, men ved problemer på vegkontoret tar brukerstøttene gjerne en tur gjennom korridorer og trapper.

–Det er som regel lettere å finne feilen ved å snakke med vedkommende som har et problem og sitte ved vedkommendes maskin, enn å få det forklart på telefonen. Når det er problemer med en arbeidsstasjon på et av utekontorene, vurderes situasjonen før en av brukerstøttene rykker ut. Kan problemet løses over telefonen eller via nettet, forsøkes dette løsningen først.

It-seksjonen har ansvaret for flere hundre kontor pc-er på vegkontoret og på utestasjonene, og et betydelig antall bærbare maskiner. I tillegg til Microsoft Office-programmer som Word, Excel, Access og Internet Explorer benyttes et stort antall standardprogrammer og mer eller mindre spesialiserte programmer. Noen av de spesialiserte programmene har sentrale eller regionale brukerstøtter. Våre bruker-



Jon Holtan og Frode Yang.

it-brukerstøtter

Av Ottar
Johansen

støtter må likevel beherske et stort antall programmer og kjenne deres særegenheter.

Maskinparken oppgraderes og fornyes etter behov som meldes gjennom avdelingene og seksjonene, samt krav som er satt fra Vegdirektoratet. Det viktigste er at brukerne har gode skjermer å arbeide med, det reduserer trøtthet og såre øyne. Maskinparken holder gjennomgående en bra standard. Nye kontormaskiner som anskaffes nå er stort sett utstyrt med 1 Ghz prosessor og 256 MB minne.

Den oppmerksomme leser har lagt til at elegante flatskjermer nå pryder flere og flere av kontorpultene.

–De har hittil vært kostbare, men begynner å komme ned i pris. De kan være praktiske der det er problemer med plass på kontorpulten. Slike skjermer anskaffes nå der seksjonslederen mener det er fornuftig. For medarbeidere som arbeider med teknisk tegning og lignende er slike skjermer ennå ikke av tilstrekkelig kvalitet.

Noen medarbeidere ønsker også bærbare maskiner i kombinasjon med en stasjonær skjerm på kontorpulten som de kan koble seg til.

–En viktig del av vår jobb er å holde oss oppdatert på utviklingen innen it. Vi rekker bare å lese en del på jobben, og må supplere med studier på fritida. Heldigvis er vi begge interessert i data, og driver mye med det på fritid, sier Jon Olav, som har sin EDB-utdanning fra NKI i Oslo. Han begynte som vikar på vegkontoret i 1999, og ble snart fast ansatt.

–For meg blir det først skikkelig interessant når flere maskiner er satt sammen i et nettverk og jobber

sammen. Jeg trives i jobben, som veldig variert. Det skjer stadig noe interessant, og den som tror en statsbedrift som vegvesenet er avleggs og sidruppa, tar feil. Her får vi virkelig være med på det siste på området. Vi har kontakt med andre fylker, og jeg betrakter utviklingsmulighetene som gode.

Frode begynte også høsten –99, og ble fast ansatt etter en periode som vikar. Også for han er data en viktig del av livet som også opptar mye av fritida. Han tror utviklingen framover blir hektisk:

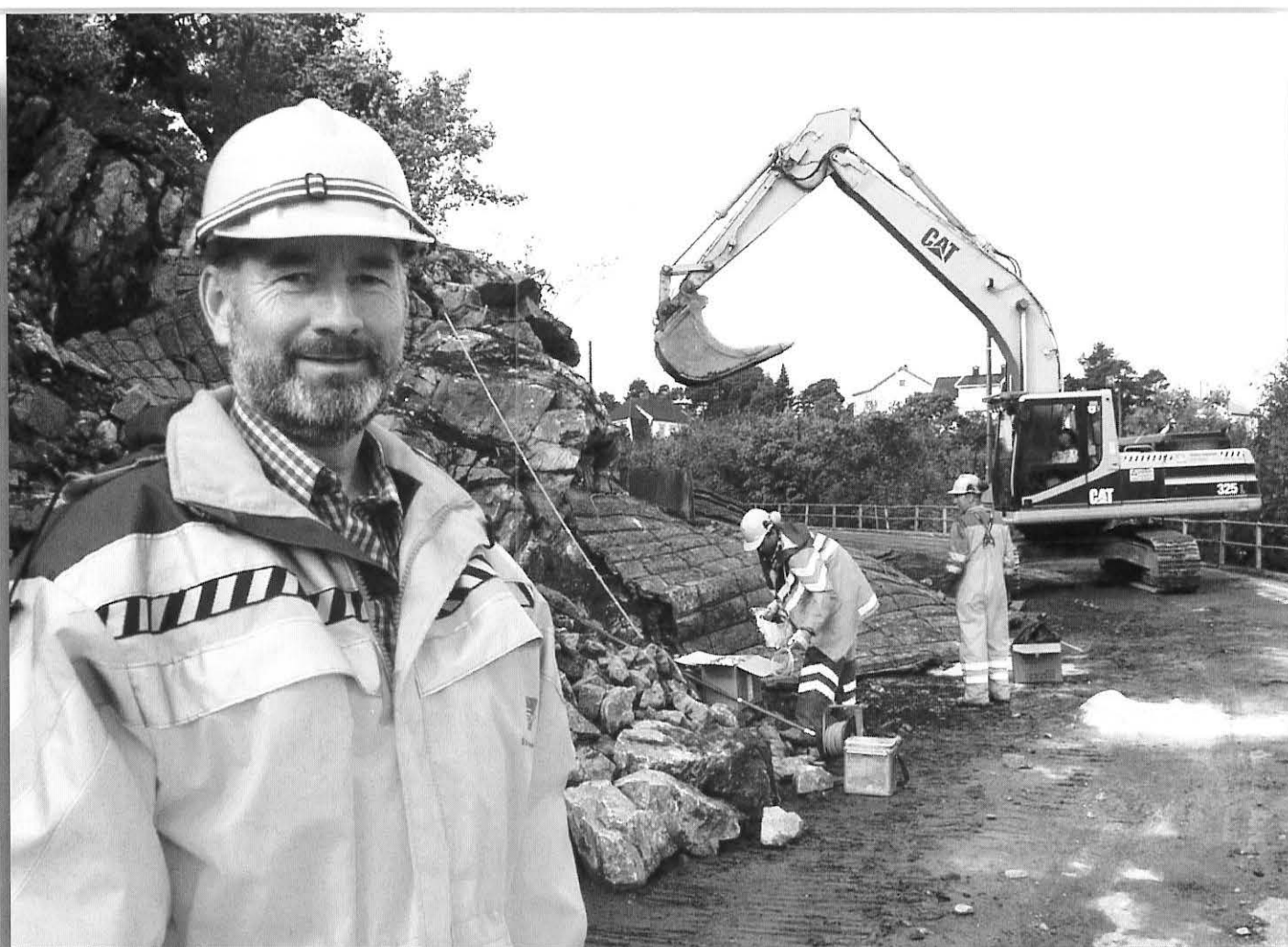
–Vi vil få raskere internett, nettbaserte brukerprogrammer, videokonferanser og filmer på internett.

Frode er den eneste ansatt på vegkontoret som kommer fra et fremmed land. Han er født i Kina og kom til Norge sammen med familien for 21 år siden. Fornavnet han er egentlig Rui-fu, men på ungdomsskolen var det ingen som greide å huske dette navnet, så læreren kalte han Frode, som han mente var det norske navnet som liknet mest. Siden har det blitt Frode.

–Det er helt greit for meg, det er jo bare et navn, sier Frode.

–Hvordan trives dere i vegkontorets spesielle bedriftskultur preget av ingeniører som er mye eldre enn dere?

–Vi trives på en interessant arbeidsplass der det er nok av utfordringer. Bedriftskulturen har vi ingen problemer med, og her er mange hyggelige mennesker. Dessuten tilhører vi en grei seksjon, sier de to brukerstøttene.



"Stor" anleggsfolk velger produksjonsområdets anleggsgruppe

Av Ottar Johansen

AUST-AGDER PRODUKSJONSOMRÅDES anleggsgruppe var operativ fra 21. mai i år med Magnar Ellefsen som faggrupeleder.

Byggingen av de to bomstasjonene – gruppas hovedoppgave det første året – har tilsvart årlig bygging av E 18-parseller både i arbeidsinnsats og verdi. I tillegg arbeider gruppa med mindre anlegg.

Gruppa består av fylkets mest drevne anleggsarbeidere, med erfaring blant annet fra E18 utbygging og Blødekjærtunnelen m.m.

Det er foreløpig tre anleggsledere: Helge Knutsen Asdal, Odd Olav Tveit og Anders H. Hermansen.

Videre er det tre formenn: Ove Hermansen, Arne Vallheim og Bjørn Dahlen. Gruppa består videre av fagarbeiderne Trond Heia, Ole N. Rydningen, Ingvard Vimme, Bjørn Rune Johansen og Geir Haugen, spesialarbeider Halvor Abusland, Sprengningsbas Gert Albrecht, borvognfører Arild Sagemoen, maskinfører Svein Hansen. Geir Haugen er for tiden utlånt til Region sørs anleggsgruppe. Audun Aas er stikningsleder med Torild Vestli Lovåsen, Karsten Haukås og Jan Helge Gundersen som stikningsingeniører.

Sistnevnte også for tiden i Region sør. Vi har ingen folk til anleggsdriften fra Setesdal.

Vi har basert gruppa på en omsetning på 40 mill i året, med tre til fire anleggsledere sier Magnar.

Bomstasjonene på E 18 har vært hovedoppgaven i år. Videre pågår bygging av gang- og sykkelveg på Rykene og Tangen på Hisøy, fortau langs Trommestadveien og utbedring av Vikaveien på Hisøy.

Skytebas Gert Albrecht har ansvaret for sprengning av 3000 kbm fjell langs Vikaveien på Hisøy, der vegen nå utvides for anleggelse av fortau, samtidig som Arendal kommune legger om vann- og avløpsnett.

Her er det hus og hager på begge sider av vegen, fjellskrent på den ene siden, og langt ned på den andre. Skjæringen er så høy at vi må legge opp en voll i vegen for at sprengningsmassene ikke skal rase over bebyggelsen på nedsiden av vegen. Det er krevende arbeid, som forutsetter nøye beregning og forsiktig sprengning, sier Gert som er 30 år og som rådfører seg med Arild Topland på 52, som for tiden er innleid med privat borvogn.

Videre framover kommer mindre prosjekt med skifting av stikkrenner, utgraving og bygging av

natursteinsmurer og sprengning av grøfter.

-Vi håper på å få mer arbeid i Setesdalen neste år, først med bygging av bomstasjoner, deretter videre utbedring av rv 9 med delvis bompengefinansiering, sier Magnar.

-Storanleggene i regionen foregår for tida i Buskerud og Vestfold. I vårt eget fylke vet vi at det er storanlegg fram til 2004- 2005, deretter vet vi ikke hvor den regionale anleggsstyrken skal ta fatt. Dersom vi ville ha satset på storanlegg framover, måtte vi ha søkt oss til den regionale anleggstyrken. Når våre mest erfarne anleggsfolk har valgt Aust-Agder produksjonsområde, skyldes det nok at det betyr mye å komme hjem hver kveld, der vi kan leve et normalt familieliv og delta mer eller mindre aktivt i lokalsamfunnet. Mange av oss er også kommet i en slik alder at vi er over den verste gjeldskrisa. Vi velger derfor ikke å pendle om det skulle gi litt høyere inntekt.

-Blir det ikke for puslete for en garvet storanleggsgjeng å drive med lokale, mindre prosjekter?

Foreløpig er dette så nytt at vi ikke har merket noen særlig forskjell. Bomstasjonene er jo fullt på høyde med storanleggene vi drev tidligere, så her har vi nok fått en myk overgang. Vi har vel ikke helt møtt hverdagen ennå.

Men slik det nå ser ut, vil det bli nok å gjøre for produksjonsområdets anleggsgruppe. Vi regner med store arbeider i Setesdal over en lengre periode, og det ser også etter hvert ut til å kunne bli betydelige utbedringsarbeider langs eksisterende E 18. Mindre prosjekt kan være like utfordrende som de store motorvegparsellene. Kravet til papirarbeid med planlegging og dokumentasjon er det samme, og vi må ofte arbeide helt inne i bebyggelsen, noe som krever spesiell omtanke, sier Magnar.

Arvid Vindholmen er gått bort

Det var et tungt budskap å få for alle oss som på en eller annen måte hadde hatt tilknytning til Arvid gjennom jobben i vegvesenet. Arvid var en kjernekar. Han var av det slaget som ikke laget problemer, han løste problemer. Enten det var av teknisk karakter, eller det gikk på det menneskelige plan.

Arvid begynte i vegvesenet i 1965. Han var snekker og gikk rett inn i en formannsstilling i det som den gangen het anleggsavdelingen. Min far arbeidet noen år i Arvids lag rundt 1970 og det var lett å forstå på han at Arvid kunne mer enn å svinge hammeren. Han var også en mester til å legge opp et arbeide og til å lede et arbeidslag. Det var et godt lag å arbeide i.

I slutten av 70 åra fikk dessverre Arvid problemer med helsa, og det gjorde at han måtte ha lettere arbeid. Det var ei tung tid for Arvid, for snekkerarbeidet var faget hans og det var det han helst ville drive med. Det var nok der han følte at han hørte heime og oppdraga sto i kø.

Det var da idèen kom om å tilby han jobb som laborant på laboratoriet. Det var ikke lenge for Arvid var å plass der, og det viste seg å være et godt valg både for Arvid og vegvesenet. Laboratoriearbeidet var ingen sak for Arvid. Han lærte alle analysene vi hadde utstyr til og han hadde en utrolig innsikt i det han holdt på med. Flere ganger var han på Veglaboratoriet i Oslo for å lære nytt, og for å oppdatere seg på analyser.

Arvid var et oppkomme av forslag til forbedringer, både på laboratorieutstyr og andre ting.

Maskiner som støyet ble bygget inn, og det samme ble gjort med utstyr der det ble brukt løsemiddel. Avsug ble forandret og arbeidsmiljøet ble betydelig forbedret. Var det nødvendig å forandre på innredning, var det en lettvin sak. Andre fylker og private asfaltentreprenører fikk også nytte godt av hans oppfinnsomhet ved at han gjorde forbedringer også på deres laboratorier.

Da det daværende Biltilsynet skulle ha nye skranker på His, sto Arvid i en garasje på Skarpnes å laget alt sammen. Det er ikke alle gitt å lage møbler under så enkle forhold. Arvid likte å være sammen med andre mennesker, derfor fortsatte han som vaktmester på vegkontoret etter at han gikk over på alderspensjon i 1997. Oppdraga var mange og forskjellige og passet Arvid godt. Dessverre ble helsa dårligere og han måtte slutte med vaktmesterjobben i 1999.

Arvids liv ble så alt for kort. Han hadde så mye ugjort, han hadde så mange han var glad i. Vi har mista en god arbeidskamerat. Vi sitter igjen med bare gode minner fra det han var som altnuligmann, - men mest som det gode medmenneske han var. Våre tanker går til Erna og familien. Fred over minnet etter Arvid.

Knut Hagelia



Skytebas Gert Albrecht og Arild Topland gjør klart til sprengning i Vikaveien på Hisøy.

Når sjefene er på fest



Landets vegsjefer var i august samlet til kontaktmøte i Arendal. I tillegg til faglige drøftinger ble det også tid til sosialt samvær. Vegsjefene, med prominente gjester, inviterte til festmiddag i Arendal rådhus. Der gjorde Torstein Nilsen stor lykke som en røst fra grasrota, eller skal vi si grøftekanten, mens Harald Heggland leste Pider Ro-historier.

(Foto: Inger Sigridnes)