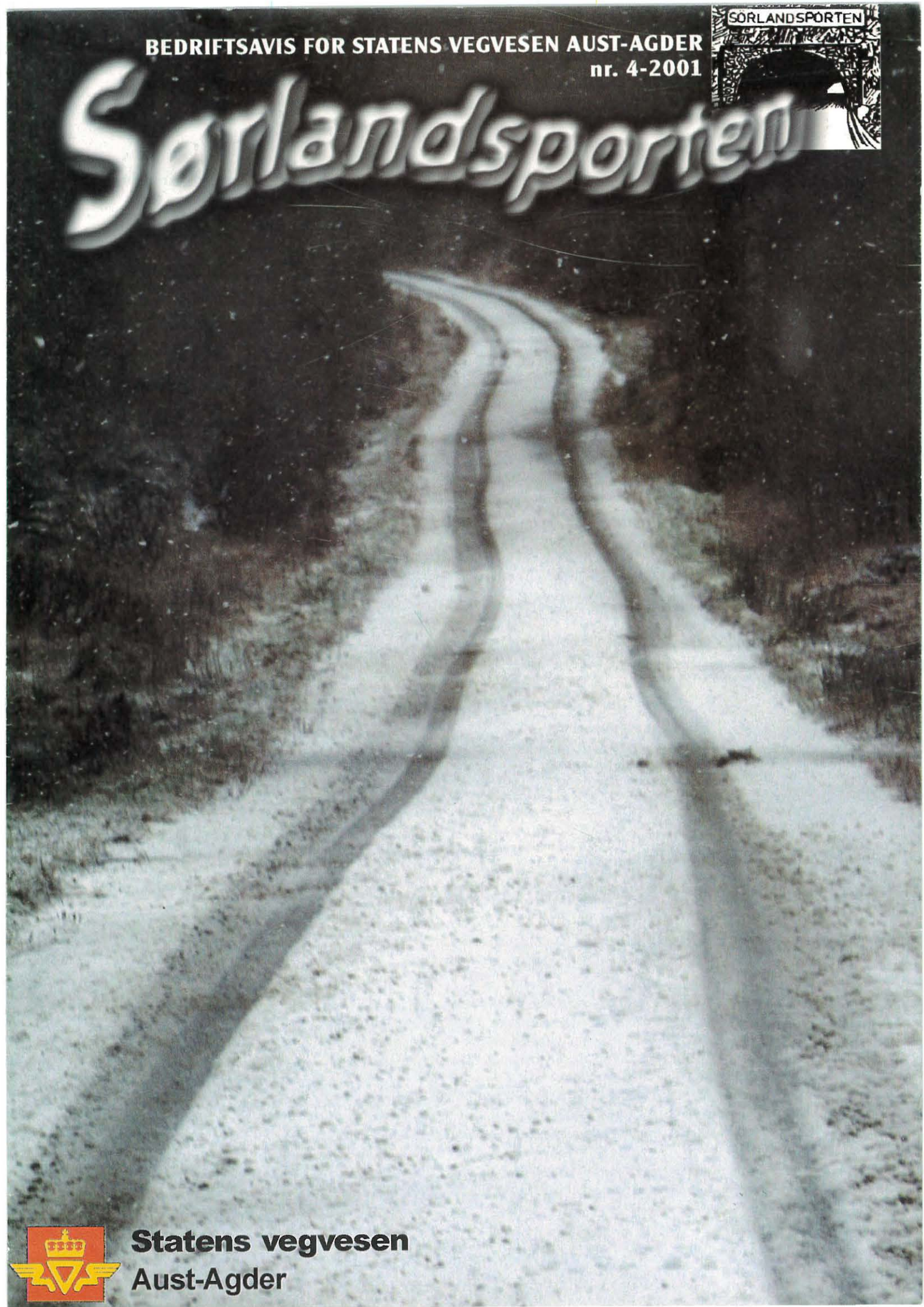


BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN AUST-AGDER
nr. 4-2001



SørlandSPORTEN



Statens vegvesen
Aust-Agder

Takk for følget



Statens vegvesen har valgt å legge ned de lokale bedriftsavisene, til fordel for en ny felles etatsavis. Inge Fossellie (info.leder, Vest-Agder) er tilsatt som redaktør av den nye avisen, og han opplyser at den vil utkomme annenhver uke allerede fra januar 2002.

Dette er derfor den siste ordinære utgivelsen av vår lokale bedriftsavis, Sørlandsporten.

Jeg ønsker å takke Sørlandsportens mange lesere for følget, medlemmer av redaksjonsrådet og spesielt Ottar Johansen takkes for innsatsen, og avisens eier (vegsjefen) takkes for å ha gitt oss redaksjonell frihet.

Inger Sigrindnes
redaktør



Tidene skifter

Dette bildet, et velbevart Polarioid-bilde (er det noen som husker dem ennå?), dukket i høst opp i en skuff hos Øystein Tobiassen. Når ble bildet tatt? En smule detektivarbeid førte oss til Sigmund Blakstad på eiendomsseksjonen. På sparket hentet han fram mappene fra arkivet. Han hadde selv behandlet saken, som i korte trekk er denne: Den nye hovedinnsfartsvegen til Arendal, den omstridte Langsælinja, ble åpnet i 1980. Det medførte sterk trafikkøkning i Barbudalen, og krysset med Engkjærdalen ble oppfattet som farlig. Reguleringsplan ble utarbeidet, og slakter Holms hus, herskapshuset midt på bildet, ble ervervet. Dette skjedde i 1981.

Så gikk det noen år før Blødekjærtunnelen ble åpnet, og dagens rundkjøring ble anlagt. Det er pussig hvordan en ny veg, bare etter et år eller to, ser ut til å ha ligget der i all tid.



Sørlandsporten

Bedriftsavis for Statens vegvesen Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret,
Postboks 173,
4802 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:

**VED VEGS ENDE - eller er det
her vegen begynner....? Tidlig
i desember et sted i
Aust-Agder.**

(foto: Ottar Johansen)

Lykke på reisen!

Lykke på reisen, hva menes med det skal vi reise noe sted ?? Ja, på mange måter skal vi det, både fysisk og mentalt.

For å ta det mest nærliggende; Sørlandsporten for eksempel. Dette er siste ordinære nummer av vår tradisjonsrike bedriftsavis. Informasjon finner nye metoder og den kreves raskere og mer kostnadseffektivt. Etaten samler nå kreftene om en felles etatsavis som skal komme oftere og forhåpentligvis gi bedre informasjon om vår samlede virksomhet. Det er imidlertid liten tvil om at Sørlandsporten har vært svært godt mottatt og at den vil bli savnet. Jeg takker på denne måten alle lesere og alle som har bidratt med innlegg og reportasjer om vår virksomhet gjennom lang tid. Spesielt takkes alle redaktører og dem som har deltatt i redaksjonsråd opp gjennom årene ! .. Og så satser vi alt på en "god reise" over til en ny bedriftsavis.

Så til den store "reisen". I skrivende stund ligger det forslag i Stortinget om at vår produksjonsavdeling skal omdannes til et statlig aksjeselskap. Det er høyest sannsynlig at forslaget får flertall. Dette vil medføre gjennomgripende endringer i vår etat. Vi har lang tradisjon med eget produksjonsapparat, og våre systemer er i stort og smått innrettet på dette. Vi har imidlertid også tradisjon for raskt å sette i verk "nye ting": Jeg er derfor viss på at etaten og vårt produksjonsapparat skal greie denne omstillingen, gitt at vi får en fornuftig overgangsperiode. Byggherresiden vil også få betydelige utfordringer som følge av full konkurranseutsetting; kanskje spesielt innen drift og vedlikehold.

Omstilling til 5 regionkontor og ca 30 distriktskontor (eller vegkontor som nå er betegnelsen) vil også bety mye forandring, og enkelte må nok "på reise". Jeg har også på dette området tro på at vi vil finne gode løsninger som bidrar til at vi kan beholde verdifull kompetanse i etaten og lokalt. Året 2002 vil bli preget av "reiseforberedelser".

Om et drøyt halvår skal vegkontoret på flyttefot. Det blir en reise av fysisk karakter, om enn ikke så langt; fra Skydebanen til Harebakken. Likefullt blir det viktig å ha alt godt forberedt.

Julen er også en slags reise... til tradisjoner, til familie og til ettertankens rom. Jeg ønsker dere alle en riktig god jul og et godt nyttår!
Velkommen til reiseforberedelser i 2002 !

Gunnar



Innhold:

Takk for følget	s. 2	E 18-informasjon på internett	14
Tidene skifter	2	Kysthistorie på flasker	16
Lykke på reisen	4	Et spark bak... ..	19
Bomåpning 1. november	4	Kari Huvestad et år i Sør-Afrika	20
Vil gi fart på utbyggingen... ..	6	Julebordet	23
200.000 kr. i døgnet	7	Byggestart på største E 18-anlegg	24
Olav Ellevset kommer tilbake	8	Temadag om likestilling	25
Gunnar Lien trafikksjef igjen	9	DOL klar for Europa	26
Produksjon blir aksjeselskap	10	Kveldsvakt på trafikkstasjonen	28
Hvordan blir hverdagen	11	Ingeborg trives i sportsbil	29
Under Afrikas høye sol	12	Klart for utbygging av Gylfi	30
		Ny vurdering av Arendal-Tvedestrand	30
		En tur med mening	31
		Opprydding på vegkontoret	32

Tekst og bilder:
Ottar Johansen

Bompeng- åpning 1. november:



-For fellesskapet representerer ordningen en svært positiv utvikling. Åpningen av stasjonene vil jeg derfor beskrive som en av de betydeligste merkedagene for veghistorien i Aust-Agder, sa vegsjef Gunnar Lien ved åpningen av bompengordningen 1. november.

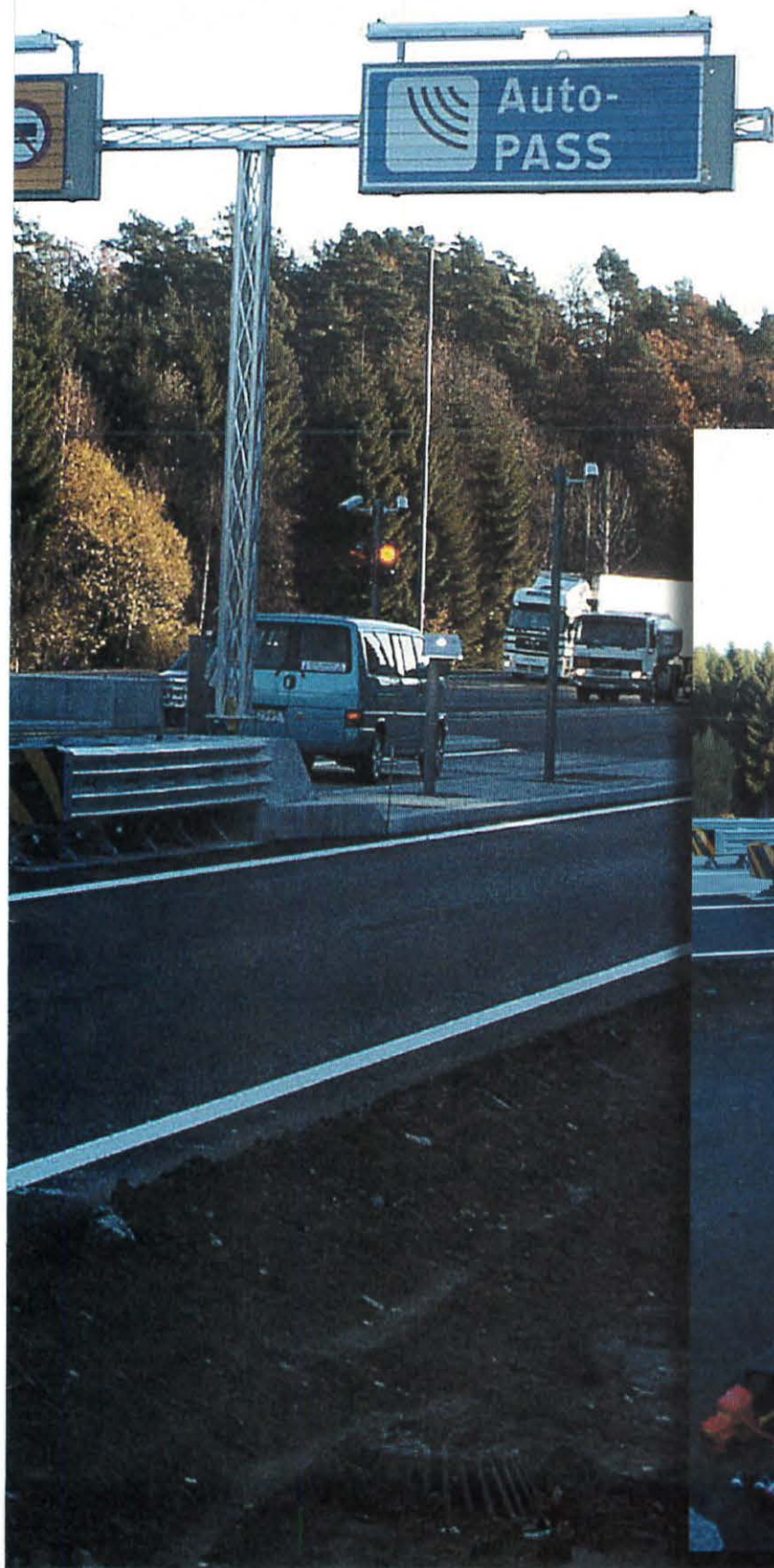
-Det er kjent fra tidligere at med de vedtak Stortinget har fattet, vil bompengene og de statlige midlene disse utløser, til sammen utgjøre 2,1 milliarder kroner over 15 år. Med disse pengene skal vi få atskillig bedre fart på utbyggingen av E18 gjennom fylket.

Dette vil igjen gi oss betydelige gevinster i form av bedre trafiksikkerhet og bedre fremkommelighet. Slik legger vi til rette for en positiv utvikling for hele Sorlandet.

Pr. 1. desember hadde Aust-Agder bompengefinans 4,2 mill på kontoen. Innkrevingen hittil går som budsjettert, men Kofri-systemet har hatt visse innkjøringsproblemer. Les mer på side 6-7.

-En betydelig merkedag for Aust-Agders veghistorie

Etter en enkel åpningsseremoni med nøkkeloverlevering fra vegsjef Gunner Lien til assisterende fylkesrådmann John G. Berg (bildet under), kunne "melkemaskinen" startes, og de første bilene slippes gjennom bomstasjonen (bildet øverst til venstre)



Vil gi fart på utbyggingen av E 18 gjennom fylket

–Vi har lagt opp til en behersket markering fordi vi vet at en bompengordning har to sider, minst. Den påfører den enkelte trafikant en ekstrabelasting økonomisk og vil for mange være et betydelig irritasjonsmoment, sa vegsjef Gunnar Lien da han ønsket velkommen til markering av at bomstasjonene på E 18 i Aust-Agder ble satt i drift 1. november.

–For fellesskapet representerer ordningen like fullt en svært positiv utvikling. Åpningen av stasjonene vil jeg derfor beskrive som en av de betydeligste merkedagene for veghistorien i Aust-Agder.

Det er kjent fra tidligere at med de vedtak Stortinget har fattet, vil bompengene og de statlige midlene disse utløser, til sammen utgjøre 2,1 milliarder kroner over 15 år. Med disse pengene skal vi få atskillig bedre fart på utbyggingen av E 18 gjennom fylket.

Dette vil igjen gi oss betydelige gevinster i form av bedre trafiksikkerhet og bedre fremkommelighet. Slik legger vi til rette for en positiv utvikling for hele Sørlandet.

BOMSTASJONENE

–Selve bomstasjonene er et viktig element i det hele. De utgjør verktøyet som skal brukes i den praktiske del av finansieringen. Av de 2100 millionene som bompengepakken representerer, har 42,5 millioner kroner gått med til bygging av stasjonene på Svennevig og Østerholtheia. Da har vi regnet med kostnadene til selve vegarbeidene, til det elektromekaniske innkrevingsystem, til buer og mannskapshus, til skilt, oppmerking og belysning osv, og til informasjonsarbeid om ordningen med Autopass. Kostnadsanslaget var 40 millioner kroner +/- 10 %. Slik sett ligger vi godt innenfor den økonomiske rammen.

Stortinget fattet vedtak om bompengepakka om kvelden den 15. februar i år. Om morgenen den 16. februar var vi i gang med arbeidene, og det har gått i ett siden, til dels med 2 skift.

Stasjonene representerer det mest moderne på området. Mange firma og mange i vegvesenet har vært involvert for å få alt på plass. Det blir uråd å få nevnt alle som har deltatt, men av firmaene tillater jeg meg å trekke frem Q-free, AAE-belysning og Bravida.

Vegvesenets egen produksjonsavdeling har stått

for de vegmessige arbeidene, men også de har benyttet underentreprenører.

Samarbeidet har etter de rapporter jeg har fått vært skikkelig bra, og jeg takker absolutt alle som har bidratt. Takken kanaliserer jeg gjennom vår prosjektleder, Kjell Birkeland, som har trukket i alle tråder på rett måte til rett tid!

OVERLEVERING

Det er vegvesenets oppgave å bygge bomstasjonene. Selve innkrevingen skal bompengeselskapet, Aust-Agder Vegfinans a/s, stå for. Det har vært stor aktivitet også på den siden for å gjøre alt klart til oppstart, salg av brikker inkludert.

Markeringen i dag representerer derfor en overlevering av bomstasjonsanleggene fra vegvesenet til bompengeselskapet med sine tilknyttede leverandører.

Overlevering skjer tradisjonelt ved bruk av en nøkkelsymbolikk. Så også i dag.

Det er heller ikke uvanlig at slike overleveringer ledsages av en gave.... Som jeg har nevnt, representerer bomstasjonene både positive og negative sider. Ettersom de negative sidene dominerer i disse dager, er det nærliggende å gripe til humor og ironi ved valg av gave.

MELKEKU

"Melkeku for staten" har vært en hyppig brukt betegnelse for bomstasjonene. Teknologien har også gjort seg gjeldende på melkingens område ... og der fant vi temaet for vår symbolske gave, sa vegsjefen,

og avduket et "kunstverk" vi ikke har sett maken til tidligere: En melkemaskin tilkoblet et pent utvalg av lekekjøretøyer, fra personbiler til busser og lastebiler... –Ytterligere utdypning av symbolikken skulle være unødvendig, bemerket vegsjefen.

–Med dette vil jeg overlevere melkemaskin-nøkkelen til bompengeselskapets representant, ass. fylkesrådmann John G. Bergh.

Vi ser frem til at vi skal få omsatt inntektene til videre utbygging av E 18 i Aust-Agder.

Jeg ønsker lykke til med driften av "melkemaskinene" og vil føye til det vi alle vet; nemlig at melk er et alfa og omega for sunn vekst og utvikling!

Fylkesvaraordfører Laila Øygarden fikk deretter æren å kjøre gjennom bomstasjonen som første betalende bilist.



Fylkesvaraordfører Laila Øygarden (over) kjørte først gjennom bomstasjonen. Ass. fylkesrådmann John G. Berg (til høyre) overtok bomstasjonene på vegne av Aust-Agder Vegfinans a.s.



Myntautomatene ved bomstasjonene har ved flere anledninger sviktet og ført til kødannelse. Bomvaktene har nå instruks om å vise skiltet gratis/free straks det oppstår feil på det tekniske utstyret.



200.000 kr i bompenger i døgnet

Aust-Agder Vegfinans a.s. hadde etter en måneds drift av bomstasjonene i Aust-Agder 4,3 mill kr. på konto. I tillegg var det solgt ca. 5000 auto-PASS brikker med abonnement av varierende varighet, opplyser daglig leder i det fylkeskommunale bompengeselskapet, samferdselsjef Ola Olsbu. Det er ikke regnet med inntektene fra brikene i de foreløpige inntektstallene Driften av bomstasjonene er budsjettert med en månedlig inntekt på ca 6 mill kr. Inntektene kan derfor sies å være omtrent som budsjettert, i en måned med mindre trafikk enn årsgjennomsnittet.

Prognosene som er lagt til grunn ved stortingsbehandlingen bygger på en gjennomsnittstrafikk pr. døgn på 5000 ved Østerholtheia og 8000 ved Svennevig. I november ble det registrert 7700 ved Svennevig og 4400 på Østerholtheia. Det er kalkulert med en gjennomsnittspris på kr 17,50 per passering. Dette gir en inntjening på ca. 200.000 kr. per døgn, som tilsvarer en total årsinntjening på ca. 73 mill kr.

Det har vært noen driftsproblemer med myntautomatene og lyssignalene. Dette førte i begynnelsen til kødannelse og noen reaksjoner fra publikum og i pressa. Myntautomatene er nå utbedret, og det er etablert rutiner slik at trafikantene skal påføres minst mulig ulemper og forsinkelser dersom det oppstår tekniske problemer.

Aust-Agder Vegfinans er ikke helt fornøyd med

selskapet Q-frees oppfølging av det tekniske utstyret, som bl.a. ikke gir de forespeilte muligheter for rapportering av passerte kjøretøyer med abonnement, feilpasseringer mm. Fra vegkontoret er det sendt et brev til leverandøren der det pekes på en rekke forhold som kreves utbedret.

–Vi var foreberedt på at det kunne bli visse innkjøringsproblemer, og er ennå ikke helt fornøyd med det produktet vi har fått, sier Olsbu, som derimot er godt fornøyd med Agder Bomdrift som bemanner bommene og står for den daglige driften og har håndtert de oppståtte driftsproblemene tilfredsstillende.

SØKER OM UTVIDET LÅNERAMME

Fylkestinget behandlet i oktober en sak om utvidet låneramme for Aust-Agder Vegfinans AS. Det ble der vedtatt følgende:

Fylkestinget søker om utvidelse av lånerammen for Aust-Agder Vegfinans AS fra 60 mill. kr til 230 mill. kr for å kunne imøtekomme fylkestingets prioriteringer om forsert utbygging av Brokelandsheia – Vinterkjær (inkl. nytt kryss), samt ivareta fremdriften i forberedelsene av OPS-prosjektene fra Grimstad til Dyreparken.

Søknaden er nå til behandling i Stortinget.

-Gruer til kaldt ruskevær!

-Vi har nå begynt å trappe ned og selge ut av det vi har måttet kjøpe mens vi har vært her ettersom kontrakten går ut midt i februar 2002. Jeg antar at det blir aktuelt med forlengelse med noen få måneder, dersom samferdselsdepartementet hjemme vil godta det slik at en avtaker kan rekke å komme på plass, forteller vegsjef Olav Ellevset, som har vært vegdirektør i Tanzania, som leder av Tanzania National Roads Agency (TANROADS) i to år.

-Privat er Tanzania et interessant, behagelig og hyggelig land sammenlignet med andre land her nede. Flott temperatur, fine strender, mange restauranter i Dar es Salaam, mange reisemål i landet.



På befaring i Tabora-regionen. Ved siden av undertegnede helt til høyre står utbyggingsdirektør Nyiti, vedlikeholdsdirektør Marmo, og vegsjef i Tabora Chamu med en av sine ingeniører.

Men avstandene er store slik at det er ikke så mange steder man rekker på en vanlig helg.

Vi har hatt mye besøk, både av slekt og venner. Fra vegkontoret har både Kari Huvestad og Jens Andersen med familier vært på private besøk, mens Svein Harald nylig har vært her på jobb.

Hvilke resultater har du oppnådd?

-Jeg har fått etablert det nye halv-kommersielle agency/et ansvarlig for vegger for ca halvannet år siden. Det fungerer etter forholdene meget godt allerede.

Hva er du mest fornøyd med av det du har fått gjort?

-Jeg har sett hvordan en organisasjon med dårlig rykte under det tidligere systemet, forandret seg fullstendig ved at de fikk tillit og jevn strøm av penger til å bli meget aktiv, nesten uten korrupsjon, og med meget høy kapasitet til å få vegarbeid utført. De opptrer nå med selv tillit og myndighet. Aldri før har så mye vegarbeid blitt utført.

Hva er du mest misfornøyd med at du ikke har fått til?

-Selv om innkjøpssystemet er blitt noe bedret for oss, er det fortsatt meget komplisert sett med våre norske øyne. Så det må oppdateres ganske kraftig.

Men myndigheten til det ligger ikke hos oss, men i finansdepartementet, men det kan påvirkes. Det har vi ikke fått jobbet nok med.

Hva kommer du til å savne mest?

-Flere ting, meget behagelig klima og temperatur og interessant natur, strendene om helgene, men også internt på kontoret et meget tett og godt arbeidsmiljø med alle medarbeidere innen få meter.

Hva ser du mest fram til å få slippe?

Kjempe mot alle som vil ha oss vekk fra arenaen.

Hva gleder du deg til å ta fatt på når du er tilbake i din gamle jobb?

-Fortsette med å utvikle potensialet i en organisasjon med så mange gode medarbeidere.

Hva ser du fram til å få tid til å gjøre, i arbeid og fritid, når du er tilbake i din gamle jobb?

I jobben som nevnt ovenfor, deriblant forhåpentligvis å kunne få bruke mer tid til å besøke alle de i etaten utenfor vegkontoret. I fritid håper vi å kunne bruke sjølivet mer, samt å få orden på vårt gamle hus på Tyholmen.

Hva gruer du deg til?

-Det må kanskje være kaldt ruskevær!

Hvilke tanker har du om omorganiseringen av Statens vegvesen som vi nå står foran?

-Er noe usikker på hvor gode prosessene har vært for å fange opp oppfatningene i organisasjonen. En så stor organisasjon har alltid sin egen visdom, dersom man bare klarer å få tak i den. Men, erfaringen jeg har herfra er at det er tilknytningen til statsforvaltningen som det er det viktigste å gjøre noe med, og så vidt jeg har oppfattet, er det ikke lagt opp til noen endringer på det området.

Hva blir din plass i den nye organisasjonen, og hvilke arbeidsoppgaver regner du med (ønsker du?) å få?

-Jeg antar at jeg går tilbake til min gamle stilling så lenge den blir opprettholdt, og jeg har ikke full oversikt over stillingsstrukturene i den nye modellen.

Hva har du å si til dine medarbeidere i forbindelse med omorganiseringen?

-Det må være at de må prøve hardt å få til en organisasjon uten skott, der alle blir brukt i team enten de hører til her eller der. Det er et utrolig potensiale i en slik arbeidsstokk dersom man får bygget ned "avstandene" internt. Tenk nytt og fordomsfritt for å oppnå resultatene, det sikrer oss også best i framtida. Din kollega kan ha kvaliteter, kunnskaper og nye vinklinger du ikke er klar over. Gi han eller henne, og dermed oss alle, en sjanse i den nye organisasjonen.

Så spør det bare hvor store endringene har vært når man kommer tilbake!

Men vi ser fram til det. God jul og et godt nytt år til dere alle.

-Let etter mulighetene

-Det er ikke lett å svare kjapt på spørsmålet om hva jeg har arbeidet med i min periode som vegsjef. En vegsjef er med på utrolig mange kanter, og jobben blir svært springende; også i ordets rette forstand. Det bør likevel nevnes at effektiviserings- og omstillingsarbeidet har krevd mye av min tid ved siden av de mer vanlige ledelsesfunksjoner. Når Olav Ellevset kommer tilbake fra Tanzania en gang neste år, går Gunnar Lien tilbake til sin tidligere stilling som sjef for trafikkavdelingen.

Hvilke resultater har du oppnådd?

-Jeg oppnår ikke resultater alene, men gjennom alle medarbeiderne. Det er mange gode resultater å vise til. For å nevne noen vil jeg peke på at produksjonsavdelingen de siste to årene har snudd et negativt resultat til solid overskudd. Trafikkavdelingen har gjennomført vedtatt omorganisering, og den har levert et tjenlig vegnett med godt nivå på drift og vedlikehold under trange budsjettammer. Vi opplever i år at den negative trenden på trafikkulykkesstatistikken er snudd. Selv om det er vanskelig å peke på forhold som direkte medvirker til dette, er jeg sikker på at den iherdige innsatsen som har vært gjort på mange fronter har bidratt godt. Jeg inkluderer da både trafikant- og kjøretøyrettede tiltak så vel som de fysiske tiltakene.

Utbyggingsavdelingen har levert et flott motorveganlegg; Rannekleiv-Temse, og nedlagt stort arbeid i forberedelsene til kommende veganlegg. Ikke minst skal nevnes de to bomstasjonene som er på plass; det har vært en krevende oppgave. Jeg vil også trekke frem at vi ligger i landstoppen når det gjelder effektivitet, målt gjennom internadministrative kostnader.

Hva er du mest fornøyd med av det du har fått gjort?

-Det er som foregående svar; resultater oppnås gjennom medarbeiderne. De omtalte resultater gjør meg fornøyd. Skal jeg trekke frem noe som går mer på meg direkte, vil jeg nevne plassering av de nye regionkontorene. I skrivende stund er intet besluttet om vegvesenets organisering, men jeg kan godt si at plassering av et regionkontor i Arendal vil gjøre meg svært fornøyd. Samtidig kan jeg besvare spørsmål ...

Hva er du mest misfornøyd med at du ikke har fått til?

...med at det er hvis regionkontoret ikke blir plassert i Arendal.

Hva kommer du til å savne mest?

-Det vet jeg faktisk ikke nå..., jeg må få spørsmålet på nytt til sommeren en gang.

Hva ser du mest frem til å få slippe?

-Jeg kan egentlig ikke si at det er noe som jeg hver dag tenker på at skal bli deilig å slippe. Jeg vil likevel

trekke frem bekymringen for at det skal skje en dramatisk ulykke, enten det nå er en alvorlig trafikkulykke, en dramatisk rasulykke eller en fryktelig arbeidsulykke. Foruten tanken på den smerte tap av liv medfører, har jeg bekymringer for at vi innenfor våre ansvarsområder ikke skal ha gjort vårt for å forhindre ulykken gjennom forebyggende tiltak og gode beredskapsopplegg. Selv om en trafikksjef har betydelig grad av ansvar her, er det vegsjefen som sitter med det totale ansvaret.

Hva gleder du deg til å ta fatt på når du er tilbake i din gamle jobb?

-Jeg har svært gode kolleger i trafikkavdelingen, og jeg ser frem til et tettere samarbeid med disse igjen.

Hva ser du frem til å få tid til å gjøre, i arbeid og fritid, når du er tilbake i din gamle jobb?

-Med respekt å melde; trafikksjefjobben er ikke mindre tidkrevende enn vegsjefjobben, så jeg er ikke spesielt optimistisk med hensyn til ekstra tid!

Hva gruer du deg til?

-Jeg finner ikke noe svar som passer godt til dette spørsmålet. Hvis jeg kan tillate meg å være en smule flåsete, kan jeg jo si "den gamle lønna".

Hvilke tanker har du om omorganiseringen av Statens vegvesen som vi nå står foran?

-Det er en voldsom endring vi nå høyest sannsynlig skal gjennomføre. Vår etat har i årtier hatt egenproduksjon i en eller annen form, og dette er innarbeidet i alle våre system, tenkemåte og bedriftskultur. Endring av dette vil kreve mye av oss alle. Organisasjonen deles i to og de to halvpartene skal skille lag og danne egne organisasjoner. Etablering av en konkurransedyktig produksjonsenhet blir en tøff oppgave med stramme tidsfrister. Overgangen til region blir også en utfordring. Jeg håper vi blir gitt nok tid til at disse store endringene kan gjennomføres uten at våre kunder får et redusert tjenestetilbud i overgangsperioden. Jeg håper dessuten at vi kan gjennomføre en ryddig og ordentlig omstilling i forhold til våre ansatte.

Hva blir din plass i den nye organisasjonen, og hvilke arbeidsoppgaver regner du med å få?

-Min situasjon i ny organisasjon er fullstendig uavklart, både med hensyn til plassering og arbeidsoppgaver. Det vil si akkurat som for mange andre...

Hva har du å si til dine medarbeidere i forbindelse med omorganiseringen?

-Let etter mulighetene og vær aktiv med hensyn til utforming av ny arbeidssituasjon!



Gunnar Lien ved åpningen av bompengestasjonene i Aust-Agder.

Produksjon blir aksjeselskap i 2003

Framtida for produksjonsavdelingen avgjøres i det siste nummer av Sørlandsporten går i trykken. 13. desember ble samarbeidsregjeringens forslag til statsbudsjett behandlet i Stortinget. Fra Stoltenbergregjeringen forelå Stortingsproposisjon nr 1 som gikk inn for at produksjon skulle skilles ut som en egen divisjon, men fortsatt inngå som en del av Statens vegvesen. Samarbeidsregjeringen har i stedet, som et tillegg til proposisjonen, foreslått at produksjon fra 1.1. år 2003 skilles ut som et eget statsaksjeselskap.

Når du leser dette, er regjeringens forslag etter all sannsynlighet vedtatt av Stortinget. Dette innebærer at det nye produksjonsaksjeselskapet vil bli fullt konkurranseutsatt. Det forventes at det blir en overgangsperiode. Lengden på denne vil variere for de forskjellige arbeidsområdene.

Allerede fra 1.1.2002 har Vegdirektoratet besluttet at vegsjefene ikke lenger skal ha ansvar for produksjonsvirksomheten. Fra årsskiftet blir det opprettet en egen resultat enhet for produksjon i Vegdirektoratet. Dette innføres som en overgangsordning fram til innføring av aksjeselskapet. Konsekvensen er at kontrakten som vegdirektøren hvert år inngår med vegsjefene, ikke lenger vil omfatte produksjonsvirksomheten.

Stortinget ventes i vårsesjonen neste år å vedta nærmere retningslinjer for omorganiseringen av produksjonsvirksomheten.

7. desember var det hovedavtalemøte mellom Vegdirektoratet og de berørte fagorganisasjonene i forbindelse med omorganiseringen. 19. desember ble saken behandlet på vegsjefemøtet.

Vegdirektøren har bebudet at forslag om lokalisering av hoved- og regionskontor for det nye aksjeselskapet vil komme kort tid etter at Stortinget har fattet sitt vedtak.

-De ansatte i produksjonsvirksomheten vil fortsatt ha sitt ansettelsesforhold hos vegsjefen, som har personalansvar, men vil bli disponert av den nye produksjonsenheten der det er behov for deres arbeidskraft, opplyser produksjonssjef Jens G. Andersen.

-De som arbeider ute, vil i første omgang ikke merke store forandringer. Det som skjer nå, er at styring og rapporteringslinjer vil bli forandret. Våre folk vil bli disponert der det er arbeidsoppgaver. Når vi blir konkurranseutsatt, må vi ta oppdrag der de er, men i prinsippet vil folk bli flyttet så lite som mulig, det er billigst og mest rasjonelt at folk jobber der de bor og slipper å bo borte.

Aust-Agder tilhører nå Produksjon sør-øst, som omfatter Agder-fylkene, Telemark og Østlandet til og med Østfold og Hedmark.

En prosjektorganisasjon arbeider på heltid med

omorganiseringen. Et stort antall arbeidsgrupper arbeider også for fullt for å forberede overgangen til ny organisasjon ved årsskiftet 2002-2003. Et av hovedmålene er at det skal være en ensartet organisasjon for produksjonsvirksomheten for hele landet.

Produksjonssjefgruppa for sør-østregionen samles nå til månedlige møter for å forberede overgangen. De fleste arbeidsgruppene som arbeider med ulike sider ved omorganiseringen skal avgi sine rapporter innen utgangen av desember.

-Hvordan ser du på det som nå skjer?

-Dette er politiske vedtak som vi må rette oss etter. I en periode kan vi få en uryddig situasjon, men når vi får ting på plass, får vi en spennende utfordring, å vinne oppdrag i fri konkurranse med private entreprenører. Etter min oppfatning vil vi greie oss godt i en slik konkurranse. Vi sitter med kompetansen, vi har dyktige folk, og vi kjenner vegnettet.

-Hva vil du si til de ansatte i produksjonsavdelingen?

-Det er bare å brette opp ermene og ta den utfordringen som vi får. Det er all mulig grunn til å tro at vi vil lykkes. Det vil skje endringer, og vi må være forberedt på at disse kan bli store. Arbeidet i vår produksjonsvirksomhet blir ikke så stabilt og forutsigbart som det har vært.

-Tida vil bli knapp, men når beslutningen først er tatt, må vi sørge for få omstillingen gjennomført så fort som mulig. En seigpining er vi ikke tjent med. Nå gjelder det å komme raskt på banen og utnytte overgangsperioden best mulig slik at vi kan ta vare på de muligheter som den nye organisasjonen vil gi.

Det var ikke uventet at regjeringen gikk inn for aksjeselskap. Også noen innen produksjonsavdelingen har ønsket dette. Personlig hadde jeg gjerne sett en divisjonsløsning som foreslått av AP-regjeringen. Jeg tror det hadde blitt en bedre løsning for etaten, men vi må akseptere at dette er under politisk styring. Vi må sørge for å gjøre det beste ut av det. Nå skal det bli spennende å se hvilke rammebetingelser vi får når Stortinget behandler saken til våren.

Produksjonsvirksomheten i vårt distrikt har sin hovedbase på Skarpnes. Vegene ligger der de ligger, med de arbeidsoppgaver som det gir. Utfordringen er å dimensjonere produksjonsstyrken til de oppdrag som det lykkes å vinne. Produksjonsavdelingen i Aust-Agder er kommet langt i et slikt tilpasningsarbeid. Vi er blant de fylkene i landet som har gått lengst i å tilpasse bemanningen til arbeidsoppgavene i fylket, og er sånn sett blant de mest framtidsrettede i landet. Vi har gjort store tilpasninger allerede, med sikte på å være forberedt på neste trinn i omorganiseringsprosessen, understreker produksjonssjefen.

-Jeg tror nok veldig mange føler at nå går det veldig fort. De klarer ikke riktig å følge med i utviklingen, og jeg er ikke sikker på at all informasjon kommer ut til alle. Det skjer jo noe nytt nesten hver uke, sier formann Kai Fjell. Han arbeider i Aust-Agder produksjonsområde og har base i et brakkebygg ved det som tidligere var Akland vegstasjon. Som formann har han driftsleder Vidar Dale som nærmeste overordnede. Produksjonsområdet har en funksjonsvtale med trafikkdistriktet som grunnlag for arbeidet med drift og vedlikehold av vegnettet i østre deler av fylket.

-Overgangen til AS for produksjonsavdelingen vet vi veldig lite om. I produksjonsområdet har formennene nå gjennomgått kurs med tanke på at vi skal overta flere lederoppgaver etter omorganiseringen. Formennene vil få mer av ansvaret for den daglige driften, mens de som tidligere ledet arbeidet ute i distriktet nå har sin arbeidsplass på Skarpnes.

Produksjonsområdet har nå to arbeidslag knyttet til frammetestedet på Akland, Fjells lag, og Johannes Solheims. Johannes har ansvaret for den vestre delen, mens Kai har den østre. De to arbeidslagene har henholdsvis fem og seks mann.

-Vår oppgave er å følge opp funksjonsavtalen. Nå ved overgangen til vintersesongen går vi på tre skift og har beredskapsvakt med tanke på salting og strøing. I tillegg arbeider vi med mindre vedlikeholds- og utbedringsoppgaver. Denne årstida egner seg for eksempel god for skogrydding.



Formann Kai Fjell med en del av sitt arbeidslag: Knut Øia og Eivind Ottersland.

Hvordan blir hverdagen i "a.s. Produksjon"?

-Hvordan forestiller du deg din framtid i vegvesenet?

-Det er det ikke så helt enkelt å vite. Vi vil få større regioner, og vi må regne med å prise mange flere jobber i konkurranse med private. Det regner jeg med vil komme i en ikke for fjern framtid.

Fra 1. januar skal vi lokalt inngå avtaler med lastebiler og maskiner, da er det slutt på felles registrering av biler, timekjøring med maskiner osv., det skal gjøres lokalt av driftsleder eller formann.

Min jobb blir mer interessant, men jeg får mindre tid til praktisk arbeid. De fleste føler nok at vi har vært i kontinuerlig omorganisering siden 1995. Vi vet ikke hvor vi havner til slutt, og hvem som sitter i ledelsen. Her synes jeg personalarbeidet i vegvesenet har tatt et skritt tilbake. Det var bedre før. Mange føler usikkerhet, og mange opplever en mer oppjaget arbeidssituasjon. Lederne har ikke tid til annet enn å utforme nye skriv, og har mindre tid til de ansatte. Det gjelder også for meg.

Kai er forberedt på at vegvesenet må konkurrere med private på mange oppgaver, men kan tvile på om alt arbeid med drift og vedlikehold kan bli konkurranseutsatt.

-Det er lite vi vet, og det er usikkert hvordan aksjeselskapet skal fungere. Får vi konkurrere på like vilkår, er det ikke meg imot. Men det blir nok ikke helt lett å få til.

Det som er viktig, er at de ansatte i vegvesenet fortsatt er motivert for å gjøre en god jobb. Det forutsetter at vi får opplevelsen av at det vi driver med er samfunnsnyttig arbeid.

Hvis det for eksempel blir slik at vi kan opparbeide et overskudd på oppgaver som vi har fått i konkurranse med andre, og at dette overskuddet kan brukes på oppgaver som arbeidslaget mener er viktig, så kan det bli en motivasjonsfaktor.

En konsekvens av as-et kan bli at vi må flytte mer på oss. Hvis vi taper en kontrakt i ett område, må vi kanskje reise til et annet fylke for å gjøre en jobb.

-Men som utviklingen er ellers i samfunnet kan vi ikke forvente å være skjermet for all framtid. Et hovedpoeng er imidlertid at skal vi konkurrere, må det skje på like vilkår. Det må stilles samme krav til hms, utrustning, skilting, sikring m.m. til private som det vi må rette oss etter. Her tror jeg vi er bedre enn mange private bedrifter, og det koster penger.

-På den andre siden må vi i større grad være villig til å bruke tid etter kl. 15. Vi kan ikke regne med så stabil arbeidstid som hittil, og må godta mer kvelds- og nattarbeid. Og har vi to timer igjen på en jobb, må vi være villig til å gjøre den ferdig på overtid, og ikke gå hjem bare fordi arbeidstida er ute.

Under Afrikas høye sol – en ny vegforvaltning stiger fram

Av Olav
Ellevset

Sønderkjørt, men tildels reparert veg mellom Dodoma og Singida på Central Corridor etter siste regntida. En av de aller viktigste vegene, og som samtidig betjener Congo, Rwanda, Burundi og Uganda, samt hele Victoria-sjø-regionen i Tanzania. På det meste sto 130 vogntog fast. Siden mars har vegen blitt langt bedre, og vi håper på mindre regn i regntida som nå kommer.

TANZANIA NATIONAL ROADS AGENCY (TANROADS) er bare halvannet år gammel, men er allerede en meget interessant nyskaping, skriver vår permitterte vegsjef i denne artikkelen. God motivasjon blant de ansatte, ingen hemmende interne "vegger" der team er dominerende arbeidsmåte i en flat organisasjon, gjør at det knytter seg betydelig internasjonal interesse til det halv-kommersielle agency'et som fenomen. Dette er en hilsen for julen og det nye året fra oss her nede i Dar, men også en oppdatering fra en reformbølge som feier over Afrika som også burde interessere norske reformatorer. For de er tildels ganske spenstige.

Bakgrunn

Republikken Tanzania i Øst-Afrika, en union mellom Tanganyika og Zanzibar, er ca tre ganger så stor som Norge, og antas i dag å ha en befolkning på nærmere 40 millioner som vokser med ca 2,8 % pr år.

I Tanzania, som i de fleste afrikanske land, har det skjedd meget liten modernisering av den offentlig forvaltning siden uavhengigheten først på 60-tallet. Snarere tvert imot, stadige misbruk av offentlige midler har medført flere og flere kontrollmekanismer og rigide rutiner før

pengene kan brukes. Dette har gjort det meget vanskelig å få gjort noe i det hele tatt, og lav sirkulasjonshastighet for offentlige midler har sterkt bidratt til å hemme landets økonomiske utvikling. Byggesektoren har dessuten vært ansett som den mest korrupte i landet. Ca en tredjedel av nasjonalbudsjettet har vært brukt til lønninger av offentlig ansatte.

Omfattende reformer innen tanzaniansk offentlig forvaltning tar nå sikte på å modernisere den for å bedre effektiviteten, og det er erfaringene med reformene i Storbritannia som danner grunnlaget for mye av tenkningen

bak det som nå skjer her.

På denne bakgrunn ble jeg bedt om å ta på meg oppgaven med å lede moderniseringen av vegforvaltningen i landet, som hittil har ligget inne i selve departementet for offentlige arbeider, Ministry of Works (MOW). Det var forutsatt at dette skulle gjøres gjennom opprettelsen av et eget agency, med en betydelig grad av uavhengighet fra statsforvaltningen forøvrig.

Under tvil, som det het, ga samferdselsdepartementet meg permisjon i to år fra vegsjefstillingen i Aust-Agder. Jeg tiltrådte 15. februar 2000, og overtok ledelsen av et Agency Implementation Team som da hadde drevet med forberedelser siden september 1997. Men framdriften hadde vært liten pga stor motstand særlig fra departementets side. Vi endret opplegget noe, og fire intense måneder senere ble vårt forslag til forskrift for opprettelse av Tanzania National Roads Agency (TANROADS) godkjent av ministeren. The President's Office lot deretter forskriften tre i kraft fra 1. juli 2000.

Situasjonen i dag:

* TANROADS er vegstyremakt for et nasjonalt og regionalt vegnett på ca 35000 km, og er ansvarlig for alt vegvedlikehold og all utbygging av dette. Vi disponerer/eier også all grunn ut til byggelinjen.

* Aldri før har så mye vegarbeid pågått rundt omkring i landet. De første vedlikeholdspengene fra Road Fund kom ca 1. oktober 2000. På 15 måneder har vi hatt ca 2500 vedlikeholds-kontrakter og egenregiarbeider. Egenregiandel på vedlikehold er ca 25 %. De fleste utbyggingsprosjekter bortsettes. Erfaringen er at egenregi er konkurransedyktig når anledningen til det blir gitt, og de vet at de er konkurranseutsatt. En fordel er langt raskere igangsetting og mindre krevende administrativ innsats.

* Vi overtok alle ca 1500 ansatte innen de tyve regionale vegkontorene for en overgangsperiode på ett år, mens vi valgte å bygge opp hovedkvarteret i Dar es Salam fra grunnen av gjennom offentlig utlysning av stillinger, og de første eksternt rekrutterte

kom i juni 2000. Etter første restrukturering er vi nå ca 670 ansatte, og ca 350 er sendt tilbake til MOW. Ca 500 var midlertidig ansatte, hvorav noen er beholdt og resten oppsagt. Hovedkontoret har i dag ca 70 ansatte, og antas å ende på ca 80. Gjennomsnittet ved de regionale kontorene er knapt 30 ansatte, ca 10 ved sonekontorene.



Ferje over Rufiji-elva i Coast Region. Ferjeleier er et stort problem i elver der vannføringen varierer mye over året. Det er elvebredden som må tas i bruk på beste måte som her. (t.h.)



Med en viss supplering av ny kompetanse tar vi sikte på å bli ca 700 ansatte i løpet av neste år. Total administrasjon/overheads er ca 5% av total omsetning og finansiering, ca 12% innen vedlikeholdet.

* Alle byggherrefunksjoner ligger på regionnivået. Omsetning i inneværende finansår antas å bli ca 150 mrd tanzanianske shilling (1,5 mrd kroner, ca 2 mill kr/ansatt). Total omsetning antas å øke med ca 50 % neste år. Vi er allerede den langt største kunden i landets største bank.

* De fleste utbyggingsprosjektene er nå overtatt av oss, hvorav det største på ca 700 mill kroner (EU) utlyses på internasjonalt anbud nå. Alle prosjekter finansiert av EU, den afrikanske utviklingsbanken og verdensbanken er allerede overtatt av oss. Bortimot 20 giverland og internasjonale banker støtter vegsektoren.

* Hovedkontorets 5 avdelinger er finans og administrasjon, tekniske tjenester, vedlikehold, utbygging, samt en egen midlertidig utbyggingsavdeling for verdensbank- og spesifikke donorprosjekter.

* Vi har etablert 4 sonekontorer som ledes av en sonedirektør, og de tyve regionale vegsjefene er underlagt disse. Sonedirektørene rapporterer direkte til vegdirektøren. Vi har nok uavhengighet til statsforvaltningen til at vår interne organisering betraktes som interne foranstaltninger for å gjøre en bestemt oppgave, og er derfor også lett å endre dersom det viser seg hensiktsmessig. Det er grunnen til at vårt organisasjonsmønster er meget enkelt i grunnlagsdokumentet vårt, the Establishment Order, som igjen er en forskrift til Executive Agencies Act.

* Alle giverlandene og internasjonale banker som f.eks. verdensbanken gjør at erfaringer fra alle verdens hjørner trekkes inn i forsøkene på å lage denne nyskapningen. Alle disse påvirkningene er imidlertid ikke entydige, så vi må selv ha klare holdninger og filosofier for å finne en balanse som passer for dette landet i forhold til ekstreme løsninger som f.eks. full privatisering.

* 5 Equipment Hire Units under TANROADS driver kommersiell utleievirksomhet av kjøretøyer og maskiner både til privat sektor og til egenregivirksomheten.

* Det sentrale veglaboratoriet er overtatt av TANROADS. Det er ennå avhengig av en viss subsidiering fra hovedkontoret, men blir mer og mer opdragsrettet og kommersiell.

* Vi forbereder egen avtale med vegdirektoratet om institusjonelt samarbeid, som det hittil har vært med MOW innen laboratorievirksomhet, bruforvaltning, trafiksikkerhet og aksellastkontroll. Vi får dessuten institusjonell hjelp fra Verdensbanken, Sveits, Danmark, Storbritannia, Norge og EU.

* Hovedkontoret har åpne kontorløsninger, og dette fungerer meget godt. Vi taper noe på konsentrasjon, men tjener til gjengjeld mye på enkel informasjonsflyt. Vi forbereder eget bygg på tildelt tomt,



men minste byggehøyde i Central Business District i Dar er 7 etasjer. Vi trenger imidlertid bare en, men kontorløsningene vil også der være stort sett åpne for alle ingeniørtjenestene.

* Stor vekt legges på it-løsningene, og organisasjonen bygges så langt som mulig omkring disse. PriceWaterHouseCoopers er i ferd med å gjennomgå alle funksjoner og roller i vår organi-

sasjon for å lage utkast til it-politikk, strategier og it-løsninger for alt fra hovedkontor til mobile vektstasjoner og oppmålingsteam ute i felten.

* Vi er on-line med vår bank og har til enhver tid full oversikt over status på alle våre bankkonti over hele landet. Alle konti er rentebærende. Det meste av betalinger gjøres elektronisk. Nesten alle ansatte har egne bankkonti, som er meget uvanlig her. Vi dytter en for stor kontantbeholdning foran oss, og vi prøver å redusere denne med et noe større "overkjøp" av entrepriser, men vi utøver et meget strikt tilsyn med dette for å unngå oppbygging av gjeld.

* Organisasjonen er liten og meget flat, og benytter seg i stor grad av konsulent- og byggetjenester fra privat sektor. Under avdelingsnivået er det stort sett bare team med ulike oppgaver, og det er veldig lett å tilpasse seg oppgavene. Noe av det mest bemerkelsesverdige slik jeg ser det er at det ikke har oppstått "bokser" i de ansattes holdning til hvilke oppgaver de kan ta på seg, og alle kan gå inn i alle team. Derfor utnyttes kapasiteten godt, og ressurser flyttes etter behov rundt omkring i landet selv om vi prøver å unngå det så langt som mulig.

Ressurstilpasning skjer først og fremst innenfor regionen og sonen. Det har tradisjonelt vært vanskelig å få team-ånden til å fungere her, pga ulike kulturelle- og stammemessige forhold.

* En ny veglov er under utarbeidelse som skal gjøre TANROADS fullt autonomt, men vil da ha et eget styre bestående av representanter fra privat og offentlig sektor.

* Selv om vi utsettes for mange angrep utenfra som hovedsaklig skyldes at det nå skjer store endringer i makt- og pengestrøms-strukturer i sektoren, har vi et meget godt og robust miljø internt og nyter stor støtte også eksternt.

6 En av 6 utvaskede 3m kulverter i Sekenke Escarpement i Singida på Central Corridor fra El Nino i 1997/98. Lager nå planer for bruer istedet. (t.v.)

Overlast er fortsatt et stort problem, men går nedover. Her en mobil vekt for aksellastkontroll i Ikwiri i Coast Region.



E 18-informasjon på internett

Av Ottar
Johansen

STATENS VEGVESEN AUST-AGDER ligger bare i startgropa når det gjelder informasjon på internett. Det som nå er tilgjengelig på nettet, er bare en forsmak av det som vil komme. Det er klart at denne type informasjonsformidling vil få økt betydning i framtida.

Som en god start ble det for et drøyt år siden bestemt at informasjon om utbyggingen av E 18 skulle gjøres tilgjengelig på nettet. I oktober i år ble E 18-informasjonen lagt ut på nettet, tilgjengelig for alle.

–Vi er godt fornøyd med det som nå er lagt ut. Det fungerer greit, men vi jobber hele tiden med å forbedre løsningen slik at nedlastningstiden skal fungere best mulig. Utfordringen her ligger i det mangfold av pc-er og nettforbindelser som finnes, sier Tone Kristine Strandli, som påtok seg ansvaret for utformingen av det nye nettstedet. Det er tilgjengelig på <http://www.arealinfo.net/e18/>, eller via <http://www.vegvesen.no/austagder>.

–Jeg har selv laget layout på nettsidene, og samarbeidet med Asplan Viak om den tekniske løsningen, forteller Tone Kristine. I første omgang er det også Asplan Viak som står for drift og oppdatering av nettstedet. Dette skal vi etter hvert gjøre selv.

Under overskriften "E 18 gjennom Aust-Agder" gir åpningssiden en kort oversikt over status for E 18-prosjektene gjennom fylket med hovedmål å bygge ut E 18 til fullgod motorvegstandard så raskt som mulig.

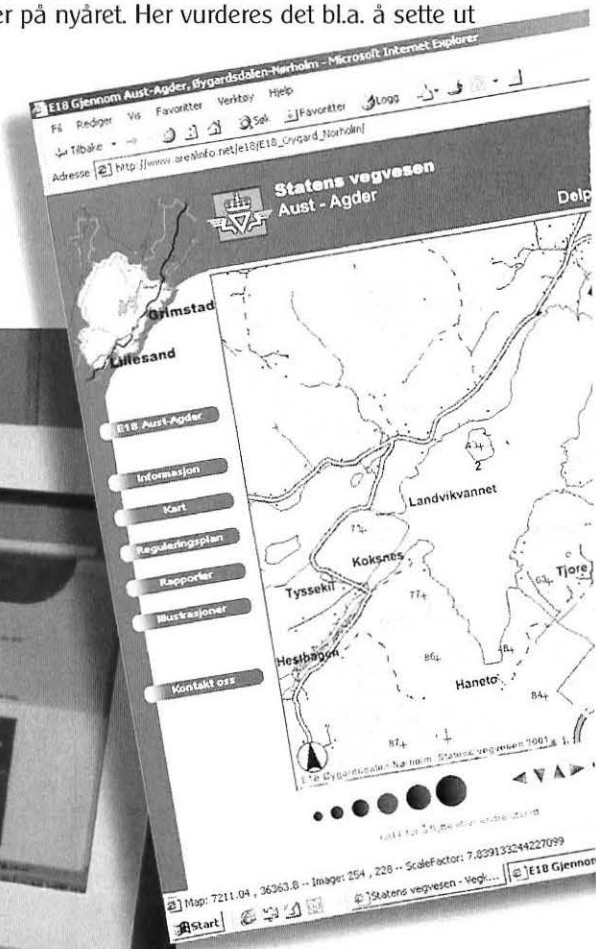
Fra åpningssiden kan en klikke seg til de ulike parsellene: Brokelandsheia-Akland, Tvedestrand-Arendal, Øygardsdalen-Nørholm, Nørholm-Gaupemyr, Gaupemyr-Kjerlingland og Kjerlingland-Vest-Agder.

Mest informasjon er det for tiden på sidene for Øygardsdalen-Nørholm. Her finner du blant annet et dynamisk kart som Asplan Viak har utviklet, hvor reguleringsplanens avgrensning er vist. På dette kartet er det mulig å zoome seg gradvis inn på detaljer. Til slutt kan en zoome inn på et svært detaljert flyfoto (otofoto), og se hvert enkelt hus! I tillegg kan en klikke seg inn på den tekniske reguleringsplanen. I tillegg ligger det ute reguleringsbestemmelser og rapporter.

Etter hvert som planleggingen skrider fram, skal det legges ut tilsvarende dynamiske kart for hver av parsellene på hele strekningen. Dette vil være inngangsporten for omfattende informasjon om E 18-prosjektet. På nettsidene vil det også bli lagt ut rapporter m.m. som folk kan skrive ut og lese.

For strekningen Brokelandsheia-Akland, som settes i gang ved årsskiftet, blir det utarbeidet egne nettsider på nyåret. Her vurderes det bl.a. å sette ut

Tone Kristine Strandli har hatt ansvaret for utformingen av E 18-sidene på internett.



webkamera feks. på Brokelandsheia som kan vise arbeidets gang, forteller Tone Kristine.

–Vi har som mål at sidene skal oppdateres kontinuerlig. Når vi starter på de andre parsellene, vil vi ha internettsidene i bakhodet helt fra starten av, noe som vil lette prosessen.

– Hovedutfordringene å gjøre et slikt nettsted raskt og enkelt i bruk. Asplan Viak vurderer hele tiden løsninger som gjør kartmotoren enklere og raskere. Stadig flere får ISDN hjemme og utviklingen av pc-er går fort, men ennå er det et stort mangfold av maskiner, skjermer og skjermopløsning, modem og isdn-forbindelser som vi må forsøke å ta hensyn til, så langt det er mulig.

–Hittil har vi ikke fått så mange tilbakemeldinger – dette er jo forholdsvis nytt. Vi har valgt å ikke sette en treffteller på nettstedet. Vi håper og tror at vi kan gjøre nettsidene våre interessante både for


privatpersoner, politikere og planleggere i de berørte kommunene, samt andre som på en eller annen måte er involvert eller interessert i planprosessen.

Så langt er nok de færreste blant publikum klar over nettsidene. Så vi må nok profilere oss i andre media, og med linker på andres nettsider. Vi mener imidlertid at en profilering på internett i disse

Statens vegvesen, E18 gjennom Aust-Agder - Microsoft Internet Explorer - [Arbeid Irakoblet]

Statens vegvesen Aust - Agder

E18 gjennom Aust - Agder



Vegene skal binde landet sammen på en miljøvennlig, trygg og effektiv måte. Det skal være enkelt og det skal gi positive opplevelser å være trafikanter.

Vegene bidrar til trivelige og levedyktige lokalsamfunn.

E18 gjennom Aust-Agder er viktig for storsamfunnet og den er også avgjørende for folks hverdag i de lokalsamfunn den berører. Mange er nødt til å bruke den til og fra skole, butikk, venner og arbeid. Alternativene finnes ofte ikke. På den måten hennes både barns og voksnes livsutfoldelse. Dersom våre barn trygt kunne sykle eller gå til ulike aktiviteter, ville det både gi bedre motorikk og bedre helse.

Trafikulykkene har store ringvirkninger. Både samfunn og enkeltpersoner påføres store velferdstap. Ingen andre fylker hadde i 1998 så mange trafikkdrepte i forhold til innbyggertallet som Aust-Agder.

Som storsamfunn har vi en forpliktelse til å bedre livsbetingelsene både for de lokalsamfunn som i dag hennes av dagens veg, og for de som er vegbrukere.

I dette spenningsfeltet mellom storsamfunn og lokalsamfunn ligger det at til mange konflikter samtidig som det også vil gå grenser for hvor mye naturen kan belastes når løsninger skal finnes. Respekten og omtanken for medmennesker skal dominere den videre utbyggingen av E18 gjennom fylket.

Aust-Agder har en sterk konsentrasjon av arbeidsplasser og bosetting i kystkommunene. Om lag 90 prosent av befolkningen i Aust-Agder bor innen 30 minutters kjøreavstand fra E18. Den er den klart viktigste transportåren for befolkningen og næringslivet i fylket.

Hovedmål

Bygd ut E18 til fullgod motorvegstandard snarest mulig

- løse miljøproblemene langs eksisterende E18
- sikre en ensartet standard på stamvegtruten
- redusere ulykkesnivået
- bedre trafikkavvikling og regularitet

Overordnede figurer: Økonomi, Transport og Trafikksikkerhet

Status

Den videre utbygging av E18 er finansiert ved en bompengepakke på ca 2 milliarder kroner der Staten og trafikantene bidrar omtrent like mye hver over en 15-årsperiode.

Hovedtrekkene innen planlegging og utbygging er som følger:

- Brokelandsheia - Vinterdjer: Utbygging av tofelts veg med midtdeler starter januar 2002 med åpning sannsynligvis i oktober 2004.
- Grimstad - Kristiansand: Skal helt eller delvis bygges ut som OPS-prosjekt (Offentlig / Privat samarbeide) fra ca 2005 til ca 2010. Reguleringsplanlegging pågår. Planene vil bli lagt ut til offentlig ettersyn ca januar 2003 med silte på endelig godkjenning samme år. Planene legger tilrette for en 4 felts motorvei, men denne er ikke fullt finansiert og det kan derfor bli bygget en lavere standard.

Prosjekter

Via kartet eller knappene til venstre finner du mer informasjon om de prosjekter som pågår i fylket på E18. Foreløpig finner du mest informasjon på parsellen Øygardsdalen - Nørholm.

Utvikling av prosjekter og planer: Utbygging av delene ved Statens vegvesen Aust-Agder og Asplan Viak. Ser kommunepersoner: Tone K. Stranda og Tor Gunnar Øverli

omstillingstider er på sin plass. Etter hvert som det blir kjent, vil det bli langt enklere for folk som er berørt eller interessert i utbyggingen av E 18 å sjekke på nettet framfor å gå på teknisk etat for å se på en reguleringsplan som er lagt ut til ettersyn.

–Nærmer vi oss nå det papirløse samfunn, der det ikke lenger blir nødvendig å utarbeide og trykke kostbare dokumenter?

–Det papirløse samfunn ligger nok ennå et godt stykke inn i framtida. Vi må presentere planer og utredninger på papir i mange år ennå. Men internett blir stadig mer brukt og derfor tror jeg det er viktig å gå ut med informasjon på nettet om noe som engasjerer folk flest, nemlig utbygging av veier, sier Tone Kristine, som mener dette godt kan oppfattes som et "spark" til de andre avdelingene om å etablere seg med egne nettsider under Statens vegvesen Aust-Agder.

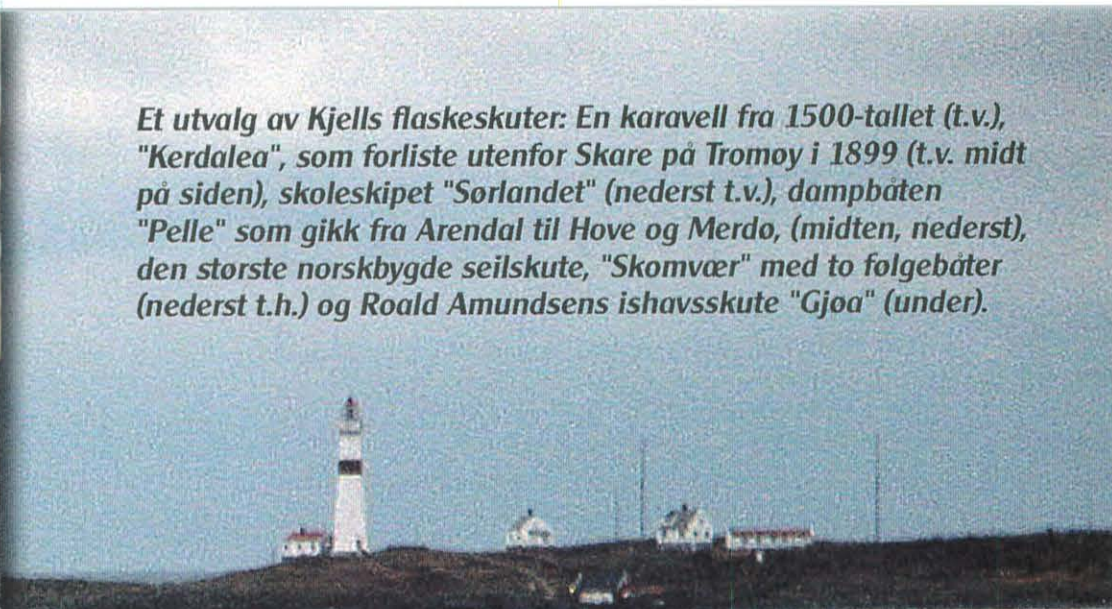
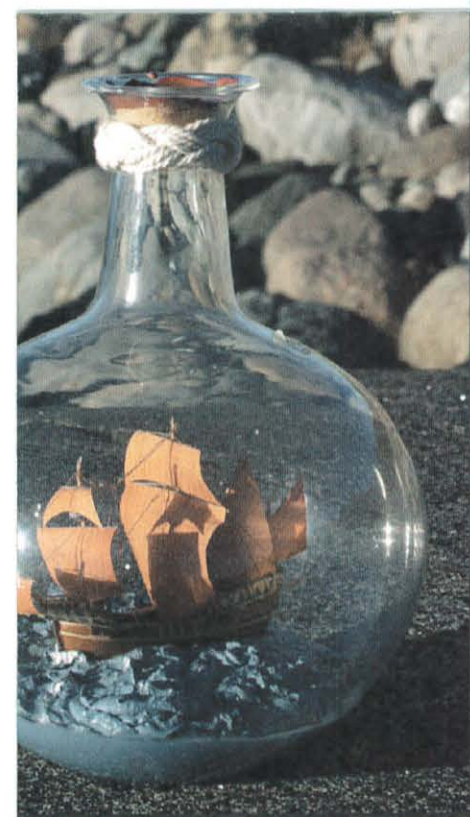
Kysthistorie på flasker

Av Ottar Johansen

Kjell Birkeland gir gjerne flasker i julepresang. Innholdet bringer nok tanken hen på det flytende, men drikkes kan det ikke. Inne i flaskene er det seilskuter og andre typer båter. 62-åringen med flere tiår bak seg som vegplanlegger og utbyggingssjef har slått seg på sjømatrosenes gamle kunst: Flaskeskuter.



Et utvalg av Kjells flaskeskuter: En karavell fra 1500-tallet (t.v.), "Kerdalea", som forliste utenfor Skare på Tromøy i 1899 (t.v. midt på siden), skoleskipet "Sørlandet" (nederst t.v.), dampbåten "Pelle" som gikk fra Arendal til Hove og Merdø, (midten, nederst), den største norskbygde seilskute, "Skomvær" med to følgebåter (nederst t.h.) og Roald Amundsens ishavsskute "Gjøa" (under).



(forts. neste side)

Flaskeskuter og maraton en god kombinasjon

(forts. fra
forrige side)

Kjell Birkeland gir gjerne flasker i julepresang. Innholdet bringer nok tanken hen på det flytende, men drikkes kan det ikke. Inne i flaskene er det seilskuter og andre typer båter. 63-åringen med flere tiår bak seg som vegplanlegger og anleggssjef har slått seg på sjømatrosenes gamle kunst: Flaskeskuter.

–Det begynte med et kurs i regi av Austgedelaget med seilskuteskipper og seilskutemaler Ants Lepson som lærer. Sjømannskunnskapen til Ants var uvurderlig. Der kommer jeg raskt til kort. Men jeg har videreutviklet de gamle metodene som ble benyttet av matrosene på frivakt. Mens de fleste gamle flas-

keskutene ikke hadde seil fordi det var vanskelig å få til, har alle mine skuter full rigg og seilføring. En god flaskeskute skal være så stor som mulig i forhold til flaskeåpningen. Undringen over hvordan det er mulig å få en så stor skute inn i den lille flasken er stadig et hovedpoeng. For å få en stor skute inni flasken, må skuta deles opp, limes sammen og rigges etter at de enkelte delene er puttet inn i flasken. Her har jeg utviklet en del metoder og laget enkelt håndverktøy som gjør "trolldomskunsten" mulig.

Kjell har laget flere hundre flaskeskuter etter at han gikk på kurs for omkring 20 år siden. Produksjonen går jevnt hele året

igjennom, og når han først er i gang, lager han gjerne en hel serie av samme skute. Det gjør produksjonen effektiv. Smådelene som går igjen fra modell til modell, serieproduseres også.

Skuteproduksjonen foregår gjerne foran TV-en. Lysten til å gjøre noe med hendene er kanskje noe jeg har arvet fra min mor, som drev mye med håndarbeid. Hun var oppdradd til at den luksusen det var

å lese ei bok kunne en unne seg dersom en gjorde noe nyttig samtidig, for eksempel strikket. Jeg liker å se en del på TV, bl.a. sportssendinger. Men jeg driver alltid på med en flaskeskute samtidig. Fotballkamper er litt vanskelig, da får jeg bare med meg reprisen av målene. Langrenn, som går i et rolig og forutsigbart tempo, er helt ideelt. Når jeg har sittet foran TV og samtidig arbeidet på en skute, føler jeg at jeg har utnyttet dagen godt. Selv om jeg er fullstendig klar over at skutebyggingen er helt unyttig.

Modellbyggingen skiller seg vesentlig fra Kjells arbeidsoppgaver i vegvesenet, der han har vært med på planlegging og utbygging av de store stamvegparsellene, Blødekjærtunnelen m.m.

–Dette har vært utpreget teamarbeid. I senere år har jeg bare hatt administrative oppgaver. Å bygge en flaskeskute, er et utpreget enmannsarbeid, der jeg må gjøre alt fra planlegging til utførelse, og sånn sett utfordrende og tilfredsstillende.

Kjell og fru Lisbet er mye på farten, både innenlands og utenlands, bl.a. i forbindelse med en annen fritidsinteresse, maratonløp. Også på reisene har han med seg flaskeskutehobbyen. På tog og fly har han funnet fram en halvferdig skutemodell og satt i gang med arbeidet. Nå får han ikke lenger ta med sine små kniver og sakser og annet spesialverktøy på fly. I ryggsekken har han gjerne et par flaskeskuter, også under løp. Ved årets New York Marathon kunne han overraske to småjenter som sto langs løypa med en uventet gave: Hver sin lille flaskeskute!

–Jeg har glede av å gi bort skuter, sier Kjell. Da samferdselsminister Terje Moe Gustavsen åpnet E 18-parsellen mellom Arendal og Grimstad i fjor, var det ikke mer enn rimelig at gaven fra vegsjefen var ei flaskeskute, en modell av briggen "Kerdalea" av Arendal, som forliste utenfor Tromøy. Skutemodellen var laget av treverk som drev i land etter forliset.

Da verdensmesterskapet i orientering ble arrangert i Grimstad for et par år siden, ble et stort antall flaskeskuter benyttet som premier.

Det var en så stor oppgave at jeg måtte sette meg ned og regne på hvor mye tid som gikk med til en modell. Jeg kom til at jeg brukte 50 timer på ei skute.

Kjell aksepterer bare unntaksvis bestillinger, men markedsfører seg ikke. Et slikt unntak var da Christian Jensen ba om en modell av barken "Erato", som forliste utenfor kysten av England. Jensens oldefar var blant de omkomne. Jensen har nå forsket i "Erato"s historie, og stått bak et større minnearrangement i England.

–Seilskutehistorien er interessant. Jeg leser både om sjøfart og om skuter. Men for meg er håndverket det viktigste. Jeg vil se hva som er mulig å få til. Jeg liker å lage historisk kjente skuter. Utgangspunktet kan være tegninger eller malerier. Etter hvert har jeg vel laget modeller av de kjente skutene fra vår



landsdel, samt en god del til. Noen skuter har jeg målt opp og fotografert på museer. Blant modellene er også den lille dampbåten "Pelle" som gikk i rute fra Arendal til Merdøy til midten av det forrige århundre. Den hadde ikke master og seil, men modellen er ikke mindre imponerende av den grunn. Den fyller nesten en hel flaske. Hemmeligheten er at den ble laget i små deler, som ble limt sammen inne i flasken.

–Folk flest lurer på to ting når det gjelder flaskeskuter: Hvordan får du skutene inn, og hvordan får du tømt flaskene før skutene settes inn?

–Her har jeg mange gode hjelpere som drikker for meg, skulle jeg drukket alt selv, hadde jeg nok vært alkoholiker for lenge siden. På våre maratonturer ute i Europa passer jeg på å kjøpe inn flasker som kan passe til flaskeskuter. Jeg kjøper flaskene etter utseende, ikke etter innhold. Mine maratonturleger drikker opp en del av flaskene før vi kommer til Norge. Det har også hendt at jeg har vært nødt til å tømme ut noen flasker før vi har kommet til toll. Det hender også at jeg kikker i returglassbeholderne etter fine flasker. Jeg har laget meg en pinne med løkke på som jeg kan fiske opp flaskene med.

Alle flasker kan brukes, bare de ikke er altfor trange i åpningen. Gamle flasker med et spesielt utsende er ekstra morsomme. Karaffer kan være veldig fine.

Sannhetens øyeblikk for flaskeskutebyggeren er når modellen settes sammen inne i flasken og riggen kan heises ved hjelp av et sinnrikt system av tråder. Dimensjonene er nøye målt ut på forhånd, og som regel passer det perfekt. Men det kan også hende at resultatet er mislykket. Da er det bare å begynne forfra.

Kjell har trappet ned jobben på vegkontoret og har nå fri hver onsdag. Denne dagen benyttes til en lang løpetur, og flere timer skutebygging. Dagen går fort. Når kvelden kommer, finn han fram verktøyet igjen, og pusler med sitt ved kaffebordet, mens kona leser en bok eller en avis, og ser på TV.

–Jeg kommer nok til å fortsette med skutemodellene så lenge synet holder. Mor døde da hun var 91 år. Helt til hun var 90 satt hun og strikka sokker. Til slutt hadde hun nesten ingen å strikke til. Vi lever bare en gang. Det gjelder å bruke tiden til noe interessant, selv om det kanskje ikke er så nyttig. Noen har forhåpentligvis blitt glade for å få en av mine flaskeskuter, og det er en stor glede for meg. I vår oppjagede tid burde flere drive en aktivitet som dette. Like viktig er det å få nok mosjon. Derfor er kanskje kombinasjonen flaskipsbygging og maratonløping ikke så dum.

Seilskutematrosens enkle kunst, som ble drevet på frivakta med det verktøy som fantes på ei seilskute, er nok i ferd med gå i glemmeboka. Kjell holder kunsten i live, og begeistringa over å få ei flaskeskute er like stor i dag, som da seilskutematrosen kunne trekke sin flaskeskute fram fra skipskista. Undringen er også den samme: Hvordan var det mulig å få ei hel seilskute, med skrog og rigg, inn gjennom den trange flaskehalsen?

Et spark bak....

Av Inger Sigrídn

I sommer hadde Sigmund Baasland (49) seg en pub-tur med Karl Aksel Vik fra Vegdirektoratet. Under samtalen lurte Vik på når tid Sigmund hadde tatt anleggslederskolen. –Nei, den har jeg aldri fått tatt, måtte Sigmund innrømme. –Ska æ hjelp dæ inn? Nordlendingen ville gjerne hjelpe. Sigmund innrømte at han lenge hadde lekt med tanken, men at han åpenbart trengte et spark bak for å søke. Og det sparket fikk han, og slik gikk det til at Sigmund kun få uker etterpå startet på Anleggs- og byggelederskolen (AB).

Det viste seg nemlig at en person – som hadde kommet inn på skolen – måtte trekke seg, og dermed var det en ledig plass. Vik husket Sigmund fra Arendal, og for å gjøre en lang historie kort, endte det med at Sigmund fikk tilbud om skoleplass. Vegsjefen i Aust-Agder fikk saken til uttalelse, men så lenge det ikke stod andre personer fra Aust-Agder på venteliste, hadde han ingen betenkeligheter med å hjelpe Sigmund inn.

I oktober satte Sigmund (49) seg på skolebenken sammen med Erling Guttormsen, som i motsetning til Sigmund hadde søkt – og kommet inn – på ordinært vis. Til sammen er det 31 elever fra hele landet + to fra Jernbaneverket.

Ledelse er et hovedtema på AB, i tillegg til teknikk, økonomi, mediatrening, lover/for-skrifter og kvalitet (HMS). Elevene skal til sammen ha 13 uker med undervisning. Til våren er det eksamen, en individuell eksamen og en gruppeeksamen.

Sigmund er med i en gruppe som kaller seg 7-up and Go. Et viktig element under alt gruppearbeid er markedsføring av seg selv, gruppen og gruppens arbeid. De skal bli kremmere. Være i stand til å selge seg og sitt produkt.

Sigmund er imponert over skolen, opplegget og undervisningen :

–Vi får veldig god undervisning, sier han. Vi har både interne forelesere (fra Statens vegvesen) og eksterne forelesere. Undervisningen er målrettet og meget relevant. Jeg angret ikke at jeg kastet meg ut i det, og skolen har absolutt svart til forventningen, avslutter Sigmund.



Vegbygging en forutsetning for utvikling

–Jeg tror det vil gå bra for Sør-Afrika, men det kan fort tippe den gale vegen. En del av de hvite innbyggerne blir skremt av politiske taler, som går sterkt ut mot de gamle makthaverne, men når det kommer til praktisk politikk, er det ikke så dramatisk, sier Kari Huvestad, landskapsarkitekt på utbyggingsavdelingen. I juli kom hun tilbake etter et år i Sør-Afrika, der hun arbeidet en toårsperiode for 20 år siden. Dermed har hun opplevd det viktige landet på Afrikas sørsjipp både med og uten apartheid.





Landmerket Table Mountain er karakteristisk for Cape Town. Her har Kari fanget en paraglider i flukten. Cape-distriktet kan by på mange inntrykk, fra folkeliv med kvinner og barn, nederst til venstre, moderne veger og bybebyggelse, og moderne universitet til fattige "shantytowns" med boligskur og søppel. Barnehagebarn har muntret opp en trist støyskjerm med maling, mens plastposer pryder piggrådgjerdene



(Forts. neste side)



Kari Huvestad har opplevd Sør-Afrika før og etter apartheid

Denne gangen hadde hun permisjon fra jobben i vegvesenet, mens mannen, Michael Fuller Gee, med bakgrunn fra Sør-Afrika og Tanzania, underviste i landskapsarkitektur på universitetet i Cape Town.

–Det var store forandringer fra siste vi var i Sør-Afrika. Nå er det mange jordbrukskollektiver der svarte arbeidere har ansvaret eller har kommet inn som medeiere. Det norske vinmonopolet har et utvalg av sørafrikansk vin. Jeg forsøker å støtte disse nye farmene ved å velge merker som jeg vet kommer fra slike kooperativer.

Kari hadde god tid til å observere og reflektere over det store og spennende landet. Hun fulgte mange av forelesningene på universitet, men hadde ellers fri. Hun understreker likevel at hun ikke

slik at det hele tida er behov for å bygge ut nye bydeler for å skaffe boliger. Vegene er en prioritert del av infrastrukturen, uten veger blir det ingen utbygging. De nasjonale hovedvegene går langs kysten, og innover i landet til Johannesburg. Privatbilismen øker sterkt, og rushtidstrafikken er stor, noe helt annet enn det vi opplever i Arendal! Kollektivtrafikken er lite utbygd. Det planlegges for å bygge ut bedre tog og busstransport i og rundt bysentrum. Det er gode motorveger og gode avkjørsler til de gamle "townships", men de lange arbeidsreisene til og fra byen er et stort byplanmessig problem.

Det moderne Cape Town har en god infrastruktur, noe som også gjelder de gamle svarte bydelene. Disse ble lagt langt utenfor byen, mens bare hvite og folk av blandingsrase hadde tillatelse til å bo inne i byen. Nå kan alle bo hvor de vil, så sant de har penger til å kjøpe en bolig. Det gamle fargeskillet er avløst av et skille mellom fattige, middelklasse og rike.

Her har det kommet et velorganisert alternativ, det som kalles "black taxis", minibusser med plass til 12–16 personer. Bilene krysser fra bydel til bydel, kjører folk dit de skal og tar på og setter av passasjerer under vegs, og koster like mye som en bussreise.

Når det gjelder vegbygging og planprosess, er Sør-Afrika kommet like langt som oss, med krav til konsekvensutredninger og hensyn til landskap og miljø. Men vegmyndighetene har ikke egne landskapsarkitekter. Disse oppgavene utføres av private landskapsarkitekter på oppdrag.

Det moderne Cape Town har i hovedtrekkene beholdt den hvite manns infrastruktur, men etter at Mandela overtok etter valget i april 1994, er holdningene blitt totalt forandret. Ennå er det en del hvite som ikke holder ut og forlater landet, og en del er redd for de svarte. Bare hvite med fag som landet har bruk for, tillates innreise. Turister, og pensjonister med penger er også velkommen.

Nelson Mandelas forsoningspolitikk er dominerende, og de fleste hvite ser for seg en framtid med fred mellom hvite og svarte der de ulike folkegruppene deler landet mellom seg.

De hvite utgjør fortsatt en økonomisk overklasse, men for en hvit er det nå vanskelig å få en jobb i det offentlige. Også private firmaer er pålagt å ta inn ikke hvite, samt kvinner og personer med handicap.

Det er få velferdsordninger, men en god ting er at alle gamle svarte nå får pensjon fra staten. Dette kan være et viktig bidrag til økonomien i en fattig familie. Som andre steder i verden, viser kvinnene større ansvar for familien enn mennene, og er en viktig drivkraft for at familien skal overleve.

Regjeringen har lovet bolig til alle, med vann og elektrisitet. Dette skjer ved at de får gratis byggema-



Kari og Michael i Cape Town.

betrakter seg som en ekspert på dette store og kompliserte samfunnet.

For 20 år siden arbeidet hun ved byplankontoret i Cape Town, og hadde visse forhåpninger om å få jobbe innenfor sitt fag også denne gangen, men det lot seg ikke ordne.

–Infrastrukturen, med vegstruktur, er meget god. "National roads", som tilsvarer våre stamveger, har fire og seks felt i de bynære områdene. Over de store slettene ute i provinsen er det gode tofelts vegger med brede vegskuldre der det er mulig å kjøre ut og stanse. De nyere vegene er moderne med tunneler og bruer, og er godt plassert i landskapet. Det spares ikke på penger for å skåne naturen for skjjemende inngrep.

Det bygges mye nye vegger. Folketallet øker raskt,

terialer. De må selv sørge for byggingen av huset. Her er det etablert et lånesystem som gir muligheter for mange spennende samfunnsprosjekter. Med lav inntekt og markedsøkonomisk kjøpepress er det imidlertid vanskelig for den svarte befolkningen å spare penger. De pengene de har går til kjøleskap, tv, video og bil. Det er vanskelig å spare til et skikkelig hus. Vår hushjelp lånte penger av oss for å starte en liten forretning: Hun hadde et kjøleskap, og kjøpte inn kyllinger, som hun solgte videre til folk i nabolaget. Slik er det mange som tenker, og myndighetene oppmuntrer til slike småbedrifter som kan utvikle seg videre.

Skulle jeg ha bodd i Sør-Afrika nå, hadde jeg neppe valgt å arbeide som landskapsarkitekt. Jeg hadde nok heller engasjert meg i et kvinneprosjekt, sier Kari.

Nelson Mandela beundres av alle, og er en landsfader og langt på veg en verdensfader, som nyter respekt i alle nasjoner. Han har flere ganger vært brukt som internasjonal fredsmegler. Alle hører på hva Mandela sier, og møter fram når han er til stede.

Mandelas etterfølger, Thabo Mbeki, har ikke nådd den samme posisjonen. Med sin europeiske utdannelse er han kanskje mer respektert blant de hvite enn blant de svarte. Mange kvinner har politisk innflytelse, flere av ministrene er kvinner.

Kapp-provinsen har et temperert middelhavsklima med en særpreget og stedsegen vegetasjon. De unike plantesortene er det forbudt å fjerne eller rive opp. Planteskolene produserer også disse plantene som selges kommersielt.

Som i Norge er det fri ferdsel i strand- og fjellområdene som ikke er bebygd. Her er det enkle hytter for overnatting. Cape Town har en åpen og innbydende kystlinje, og et spennende innlandslandskap, som kan by på åpne sletter og daler, med fjellkjeder som et sceneteippe. I naturreservatene er det muligheter for fantastiske naturopplevelser. Jeg vil på det sterkeste oppfordre folk til å dra på ferie til Sør-Afrika. Jeg er veldig begeistret for dette landet, som har så fantastiske ressurser og muligheter, og som spiller en viktig rolle i det sørlige Afrika.

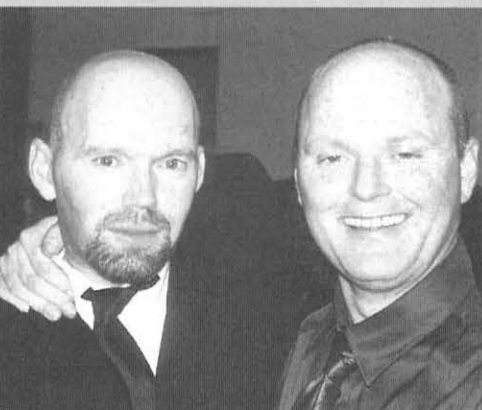


Julebordet

Fredag 30. november var det julebord i kantina på vegkontoret. Velferdskomiteen i år har bestått av Ole Bjørn Lindland, Kate Pedersen, Nils Kjell Messel og Siri Vevstad. De fikk stor applaus for arrangementet, som var vellykket på alle vis. Vi fikk varm gløgg til velkomstdrink, ribbe til hovedrett og riskrem til dessert. Enkelte hadde en liten lommelerke på lur, det var dans til levende musikk, og ryktene forteller at det var fest til langt på natt...



Ole Bjørn Lindland og Nina Kjemperud



Geir Enersen og Rune Retterholt



Ingunn Altenborg og John Einar Myhren

Tordis Vandeskog og Olav Sveen

Byggestart på fylkets største E 18-anlegg - med midtdeler

Byggestart for neste E 18-parsell, Brokelandsheia-Vinterkjær i Gjerstad og Risør er satt til 1. januar. Forberedende ryddearbeid og stikking har allerede pågått en tid. Dette blir det største veganlegg i Aust-Agder hittil, med en beregnet totalkostnad på 450 mill kr. Den nye E 18-strekningen får en lengde på 11,5 km, 7 km i Gjerstad og 4,5 km i Risør kommune.

Gjerstad-delen skal bygges av Statens vegvesen av Anlegg sør med folk fra Aust-Agder, Telemark og Vestfold, mens Risør-delen skal bygges av entreprenørfirmaet Terrengransport fra Marnardal, som hadde levert et anbud betydelig under de større entreprenørene. P?isene på de inngåtte kontraktene er lavere enn det byggherren hadde regnet med i forkant. Vi har derfor fått marginer som kan være gode å ha senere, forteller en fornøyd prosjektleder Harald Tobiassen.

Den nye E 18-strekningen blir den første i fylket som får midtdeler selv om den bygges som en to og trefelts veg. Dette er godkjent som et prøveprosjekt. På 70 prosent av strekningen vil det imidlertid være

forbikjøringsfelt i en av kjøreretningene. Midtdeleren vil gjøre det fysisk umulig å kollidere med møtende trafikk, noe som vil gi en vesentlig forbedring av sikkerheten. Det er ennå ikke bestemt om midtdeleren skal bygges i stål eller betong. Her vil erfaringer fra andre deler av landet avgjøre. Det er kjent at trafikkavdelingen i fylket ser med interesse på vaiermidtdeler, som nå prøves ut på E 18 i Vestfold. Vegen blir så bred at der det bare er to felt også blir mulig å passere kjøretøy som har fått nødstopp.

Den nye E 18-strekningen innebærer store landskapsinngrep i ubebygde skogsterreng, med dype skjæringer og store fyllinger. På Risør-sida skal store overskuddsmasser benyttes til utplanering av et nytt industriområde som Risør får til en rimelig pris. Anlegget betyr et stort innrykk av folk utenfra, og få fra eget fylke. Entreprenøren vil leie seg inn på pensjonat, mens Anlegg sør vil etablere en brakkeleir med kontorbrakker og sovebrakker. Lokale serveringssteder vil sørge for matforsyning. Totalt kan det bli snakk om en arbeidsstyrke på 100 mann mens driften går for fullt. Prosjektledelsen vil legge stor vekt på informasjon om det nye anlegget, som de færreste vil se noe til før snora kan klippes og åpnes for trafikk, etter



planen i år 2004. Informasjonen vil skje både i form av brosjyrer og med egne hjemmesider på internett. Her vil det bli både kart og tredimensjonale bilder, samt små filmstubber der folk kan "prøvekjøre" deler av den nye vegen på pc-skjermen.

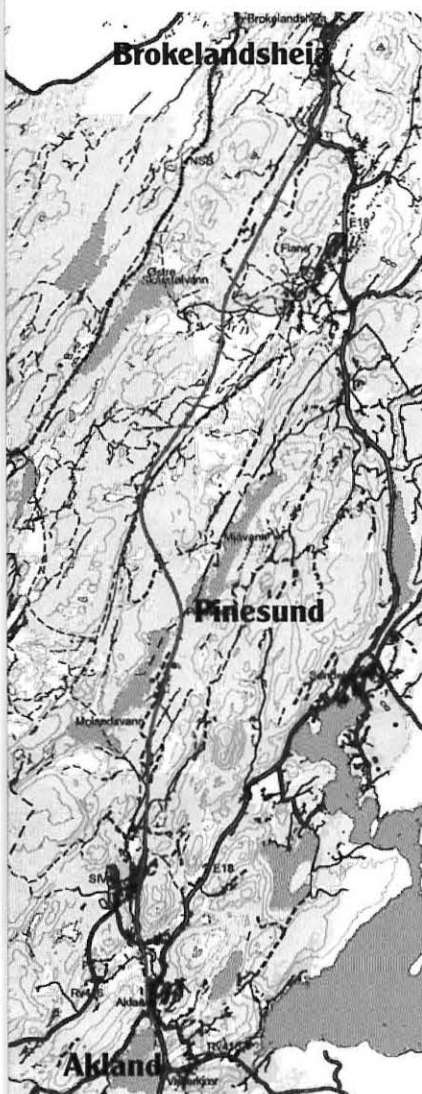
Ved dette anlegget må det bygges opp en ganske stor organisasjon på byggherresida utpå nyåret. Arbeidsformen med kontrakter krever mer grunnlagsmateriale og bedre oppfølging. Om det totalt sett blir billigere, får framtida vise, sier prosjektlederen.

Vi har nå fått tilsatt to kontrollingeniører fra Telemark i de to ledige stillingene. I tillegg har Wilfred Ånonsen gått over til prosjektet og begynner som kontrollingeniør 1. januar.

Også denne vegstrekningen går gjennom områder med tett elgbestand. Det skal derfor bygges viltgjerder langs hele parsellen, med mulighet for kryssing ved spesielle overganger. Erfaring fra Østerholtheia viser at elgen etter hvert lærer hvor elgovergangene ligger, og bruker disse uten problemer.

Anlegget omfatter to planskilte kryss, ett ved Brokelandsheia, og ett ved SIVA-området på Moland. Risør by vil fortsatt kobles til E 18 i Vinterkjærkrysset. En full opprustning av Vinterkjærkrysset inngikk i den opprinnelige planen, men ble senere tatt ut av hensyn til kostnadene. I Risør er det et sterkt ønske om at dette likevel kommer med, et ønske som støttes av fylkestinget. Det er ennå ikke avgjort om det blir en midlertidig sammenkopling av ny og gammel veg ved Akland, eller om det blir en full opprustning av dette krysset.

Veglinja for den nye motorvegen er ryddet fram til Sørlandsporten ved Vinterkjær. (bildet t.h.) Under kartskisse av den nye strekningen.



Årets likestillingsutvalg, f.v. Sigurd Kløv-fjell, Bjørg Ljøstad, Gerd Botterli, Kari Huvestad, Aase Liv Lauvland, Olav Sveen og Pål Endresen.

Under: Gunnar Sønder-rød fra NHO som innledet til debatt.



Temadag om likestilling

15. november inviterte likestillingsutvalget til en halv temadag om likestilling. Leder i utvalget, Olav Sveen, ønsket alle hjertelig velkommen. Utvalget hadde også engasjert Gunnar Sønder-rød fra NHO til å innlede. Sønder-rød arbeider hovedsakelig med rekruttering, senior-politikk og likestilling i NHO, men har tidligere arbeidet ca 20 år i anleggsbransjen, bl.a. i NCC.



Sønder-rød viste til statistikk, orienterte om nyere forskning, nye trender og lignende. Han sammenlignet oss mennesker med tonene i den musikalske skala. Til tross for at vi har et begrenset antall toner så vil ulike sammensetninger av de samme tonene gi oss svært ulike musikk, fra rock til symfonier. På samme måte vil sammensetning av ulike mennesker gi ulike resultater.

Det ble åpnet for meningsutveksling og debatt. Denne var tidvis frisk og det gikk forholdsvis hardt ut over ingeniørene: "De vil helst bare tilsette andre ingeniører." "Når vil ingeniørene anerkjenne andre yrkesgrupper, f.eks. statsvitere?"

Ledelsen fikk også sitt: "Ledelsen tar ikke likestillingsproblematikken på alvor."

"Kvinner har problemer med å se på menn som rolleforbilder, vi trenger kvinnelige forbilder."

Møtet ble avholdt på vegkontoret, og til sammen møtte det ca 25 personer, men ledelsen var dessverre dårlig representert.



DropOnLine klar for Europa

Av Ottar Johansen

MORGENEN TIRSDAG 6. NOVEMBER var Asbjørn Førland, Mangfred Nygård og Kristian Høgseth klar til å legge ut på et nytt eventyr. Etter at de to sesonger har lagt vegstriper etter den nyutviklede Drop On Line metoden i eget fylke og i Region sør, sto de klar til å erobre Europa. Først skulle turen gå til Suwalki i Polen, deretter et sted nord for Paris, så Bilbao i Spania og til sist tre steder henholdsvis i sør-, midt- og nord-England.

Det faste mannskapet på sprayplastbilen Asbjørn Førland, Mangfred Nygård og Kristian Høgseth er klar til å ta oppdrag ute i Europa. Nygård var ikke til stede da dette bildet ble tatt, men det var driftsleder Olav Haugmoen i seksjon for vegmerking.

Men 6. november hadde vinteren kommet med et voldsomt snøvær i Polen, og turen måtte avlyses. Siden har driftsleder Olav Haugmoen i seksjon for vegmerking ventet på ny beskjed fra samarbeidspartneren Nor-Skilt. I det Sørlandsporten går i trykken, ser det ut til at vinteren er kommet for langt selv i midtre og sørligere deler av Europa, slik at det neppe blir noen utenlandsreise for DOL-gjengen fra Aust-Agder før neste år. Vi synes saken likevel er så interessant at den fortjener en omtale i Sørlandsporten nå.

–Betyr dette at folk fra Aust-Agder i framtida vil kunne gjøre som trekkfuglene, reise til sydlige himmelstrøk der det er mat og varme, i stedet for at kostbart

spesialutstyr skal stå ubenyttet fra november til mai hvert år?

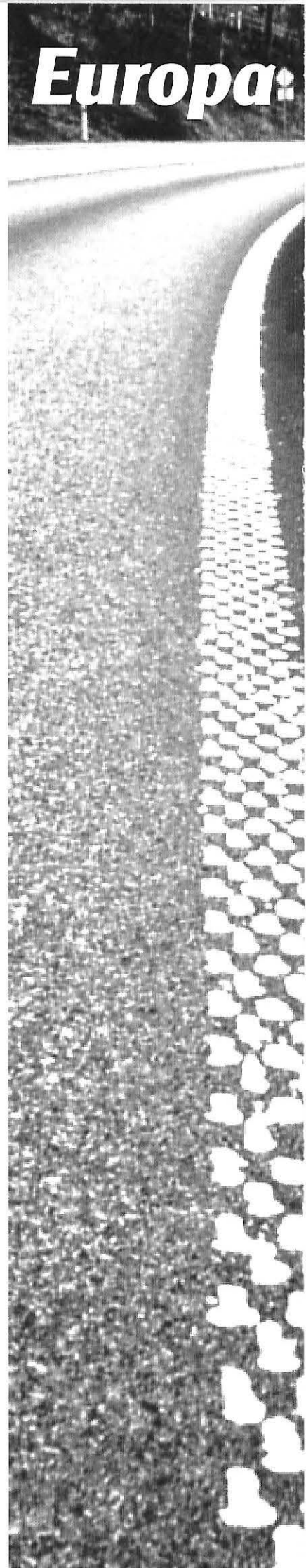
–Vi ser nok at det kan være et marked for våre tjenester ute i Europa i en del av de månedene vi ikke kan legge vegstriper i Norge, sier leder for spesialproduksjon, Åvald Bakken, som understreker at de planlagte utenlandsreisene i år bare var for å demonstrere DOL-metoden med tilhørende utstyr for interesserte brukere i Europa. Det var bare snakk om noen korte prøvestrekninger på hvert sted.


–Men vi ser det som positivt at leverandøren Nor-Skilt ba oss om å stå for denne demonstrasjonen. Det viser at vi har kommet fram til et godt produkt og at våre maskinførere behersker den nye metoden. Dersom vi på sikt kan reise ut og legge striper også i noen av vintermånedene, vil det gi en vesentlig bedre utnyttelse av utstyret, som igjen vil gjøre det mulig å senke prisene og forbedre vår konkurransevne. Åvald har nettopp utarbeidet en omfattende rapport om DropOnLine-prosjektet i Aust-Agder. Denne konkluderer med at prosjektet har vært vellykket:

–Etter at to driftssesonger er over, har vi grunnlag for å si at kvaliteten på utførelsen er meget god. Dette er også ut

fra tilbakemeldinger vi har fått fra bestillersiden.

Målinger som er utført av utlagte DOL-linjer, og oppfølgingsmålinger, viser at retrorefleksverdiene er gode når behovet er størst, ved våt vegbane og i mørket. Dette skulle igjen si at trafikksikkerheten er betydelig hevet på de

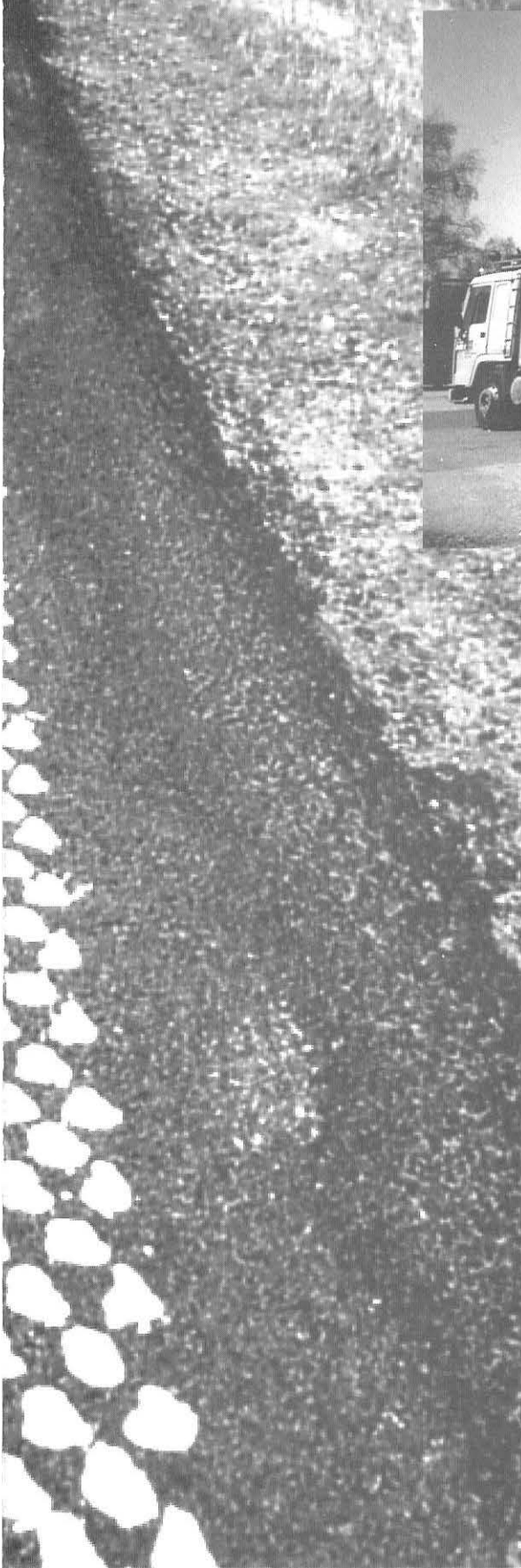




steder denne typen linjer er benyttet, konkluderer rapporten, som vurderer en rekke sider ved den nye vegmerkmingsmetoden. DOL-merkingen er noe mer utsatt for skader ved snøbrøyting enn vanlige linjer, men dette kan avhjelpest ved riktig tetthet på dråpene og litt skånsom brøyting.

Det pekes også på at trafikkavdelingene i regionen har deltatt positivt i forsøksprosjektet som gode støttespillere. Dette er har bidradd vesentlig til det gode resultatet.

DropOnLine er en mønsterbeskyttet metode som er



utarbeidet av Nor-Skilt i samarbeid med Vegdirektoratet. Nor-Skilt markedsfører nå metoden for bruk ute i Europa. I motsetning til kontinuerlige termoplaststriper iblandet hvite glassperler, som har vært brukt hittil, gir DropOnLine-metoden striper i et mønster av opphøyde dråper. Det er høyden på disse dråpene som gir bedre synbarhet fra alle vinkler, samtidig som vann og fuktighet ikke blir liggende oppå, men får anledning til å renne unna.

-Hvis produksjonsavdelingen blir fristilt og kan konkurrere om oppdrag også i utlandet, er dette en interessant mulighet for oss, sier Åvald. Sprayplastbilsjåførene har også stilt seg positive til dette, selv om de har vært mye på farten i sommersesongen.

-Årets sesong for sprayplastbil har vært meget god, sier Olav Haugmoen. Det er i tillegg til egen bil inngått produktivitetslønnsavtale med Akershus vegkontor om utlegging av ordinær sprayplast. Akershus har lagt ut 75,1 tonn striper i Buskerud og 42,2 tonn i Vestfold, mens Aust-Agder har lagt ut 21,8 tonn vanlige linjer og 31 tonn DOL i Telemark, 138,6 tonn vanlige striper og 18,7 tonn DOL i Aust-Agder, 138,2 tonn vanlig og 10 tonn DOL i Vest-Agder og 121,7 tonn i Rogaland. For anlegg og private er deg lagt ut 6,5 tonn vanlige striper. Dette er mer enn noen gang tidligere, totalt 604 tonn, derav 486 tonn med egen maskin. Det gode resultatet skyldes at det har vært en uvanlig lang sesong, samt at det er innleid en maskin. Men arbeidet med egen maskin har også gått svært bra, sier driftslederen, som også vil henlede oppmerksomheten på håndleggingsgjengen med Paul Løvåsen og co, som har lagt ut totalt 37 tonn med gangfeltmerking, piler, prikker m.m.

DropOnLine består av plastdråper som reflekterer ekstra godt i mørket når veien er våt. Over ser vi hele sprayplast-ekvipasjen med sprayplastbil og forsyningsbil. (Foto: Åvald Bakken)



mellom 150 – 200 fornyelser hver dag. En lørdagsvakt lå på ca 80 fornyelser, mens en torsdagskveld lå på ca 70 fornyelser.

Ellen kan sitt fag, og har svar parat på de mange ulike spørsmål som folk stiller når de kommer med kolappen til skranken hennes. – hvis du har rosa førerkort trenger du ikke nytt bilde – da har vi lagret bilde ditt elektronisk og kan benytte det på nytt – med mindre du selv gjerne vil bytte bilde da...he he. – jo da, du kan kjøre bil og henger på førerkort kl. B – uten å fornye noe som helst. – nei da, du trenger ikke BE for en vanlig bil og henger – ja, du kan kjøre campingvogn også på B, men sjekk vognkortet på bil og henger eller vogn. Max tillatt totalvekt er 3500. – Nei, vektbegrensingen gjelder også selv om du fornyer til C1. C1 gjelder kun bil, og har ingenting med henger eller cam-

På kveldsvakt... på Arendal trafikkstasjon

Av Inger
Sigridnes

FOR Å UNNGÅ KAOTISKE TIL-
STANDER med lange køer
for jul innførte Arendal tra-
fikkstasjon langåpent hver
torsdag og lørdagsåpent i 6 uker.
Samtidig er det flere og flere tje-
nester som blir nettbaserte og
endringene skjer dag for dag.

C1

Ca 1, 4 millioner nordmenn har i dag et førerkort som gir rett til å kjøre bil på inntil 7500 kg. For å beholde denne retten, må imidlertid førerkortet fornyes før 31.12.01. Slik fornyelse krever imidlertid en utvidet helseattest fra lege.

Til tross for at det i Norge kun finnes ca 45 000 registrerte biler mellom 3501 og 7500 kg er det likevel forventet at 6 – 700 000 nordmenn ønsker å fornye førerkortet sitt for å beholde denne rettigheten. I Aust-Agder finnes det ca 30 000 personer som må fornye førerkortet dersom de ønsker å beholde denne rettighe-

ten. I skrivende stund har ca 10 000 personer fornyet sitt førerkort, men likevel ventes flere tusen å ankomme trafikkstasjonen i siste liten før jul.

For å unngå kaotiske tilstander før jul, ble det ved Arendal trafikkstasjon derfor bestemt å ha langåpent til kl. 1900 hver torsdag, samt lørdagsåpent (0900 – 1400) i seks uker.

Anette Valheim tok den ene vekten, Ellen Aanonsen og Sissel Baasland delte den andre. Det betyr at Anette har jobbet hver torsdag og lørdag, mens Ellen og Sissel har jobbet annenhver torsdag og lørdag.

Sørlandsporten var til stede en torsdags kveld. Folk strømmer inn jevnt og trutt etter ordinær åpningstid. Ellen opplyser at hovedsakelig er det personer under 50 år som ønsker å fornye førerkortet, og det synes rimelig likt fordelt mellom kvinner og menn. I november ekspederte de

pingvogn å gjøre...

I kveld er det damene som regjerer på stasjonen. Mens alle andre er gått hjem og kanskje slapper av på sofaen etter middag, sitter Ellen og Anette på kveldsvakt.

Dere betjener kun fornyelse av førerkort. Har folk flest hatt respekt for det?

– Ja, stort sett. Det kom to ung-gutter en kveld og ville ha et prøveskilt. De holdt på en stund, men gikk nå etter hvert. Men det er unntaket, altså. Stort sett har dette gått veldig greit.

Utover kvelden er det et jevnt sig, men ingen lange køer. Ellen forteller at de flere ganger har opplevd at det kommer folk som åpenbart har forberedt seg på lang kø. De har med lesestoff og nistepakker og godteri-poser til ungene.

Nettjenester

Fra nyttår trenger ikke bilforhandlerne reise til en trafikksta-

sjon for å førstegangsregistrere en bil. Forutsatt at bilen er en type-godkjent person- eller varebil kan forhandlerne selv foreta slik registrering via internett. Forhandlerne kan for eksempel bestille opp et lite lager med nummerskilt, og fortløpende levere ut disse. En kunde som foretar et impulsivt bilkjøp en lørdag ettermiddag, kan altså få bilen registrert og påmontert skilt i løpet av en halvtime. Førstegangsregistrering av brukt-importerte biler må fortsatt skje ved en trafikkstasjon.

Bestilling av EU-kontroll skjer allerede i dag via internett. Den enkelte bileier kan selv – via internett – bestille time ved nærmeste trafikkstasjon. Nå kan far sitte i godstolen, bak avisen og be sin datter sjekke om det er en ledig time på torsdag.

– "Jada, far. På Arendal trafikkstasjon er det en time ledig kl. 1230 og en kl. 1400. Hvilken vil du ha, far?"

Snart kan også elevene selv bestille time for oppkjøring ved en trafikkstasjon. Også dette skjer via nettet. Det er med andre ord et økende antall tjenester som etter hvert blir nettbaserte.



Ingeborg trives i sportsbil

Hvem eier den lekre sportsbilen på parkeringsplassen ved vegkontoret? Ingeborg Vehus på arkivet, så klart. Hun hadde en tre år gammel Peugeot 307 da hun i fjor besøkte Peugeot-forhandler Odd Gunnar Repstad i Grimstad.

–Neste år kommer bilen for deg, sa Repstad, som bestilte den nye modellen usett, og i sommer ringte han og så at nå kunne jeg komme og ta en prøvetur. Jeg så og prøvekjørt, og falt pladask for den blå skjønnheten med nedfellbart tak, Peugeot 206 CC, betyr det Cabriolet Convertible, tro? Bilen ble godkjent også av familien, den må du ha, sa de, selv om det på ingen måte er en familiebil. Den er riktignok registrert for fire, men bakseteplassen er så trang at den bare kan brukes for korte turer. Når taket er nedslått, er det nesten ingen plass i bagasjerommet.

–Jeg fikk noen fine turer i sommer med taket nede, og Connie Francis og Ole Ivars på full styrke i musikkanlegget. Jeg synes blåfargen er nydelig, og interiøret med skinnseter er helt topp. Den har girknott, pedaler og felger i aluminium. Taket felles ned ved å trykke på en knapp, så legger det seg pent ned i bagasjerommet, og sidevindue ruller ned automatisk.

–Med en slik sportsbil blir du vel fristet til å gass?

–Fartsgrensen er jo 80, sier Ingeborg, og smiler lurt. Bilen har 110 hestekrefter, noe som gjør at den lille tassen akselererer fort.

Ingeborg får daglig reaksjoner på den stilige bilen. Ennå har hun ikke oppdaget en eneste feil på den. Med taket oppe, er den som en vanlig personbil. Hun stortrives med kjøretøyet.

–Nå vasker jeg bilen oftere enn jeg gjorde før, det føler jeg meg nesten forpliktet til.

Tidligere har hun ikke brydd seg særlig om bil. Den første hun hadde, var en Skoda Octavia som brukte like mye olje som bensin. Senere har hun hatt forskjellige biler, bl.a. Vauxhall og Nissan Cherry. Skodaen solgte hun til Odd Bjørn Rørendal, som også overtok den forrige Peugeotten.

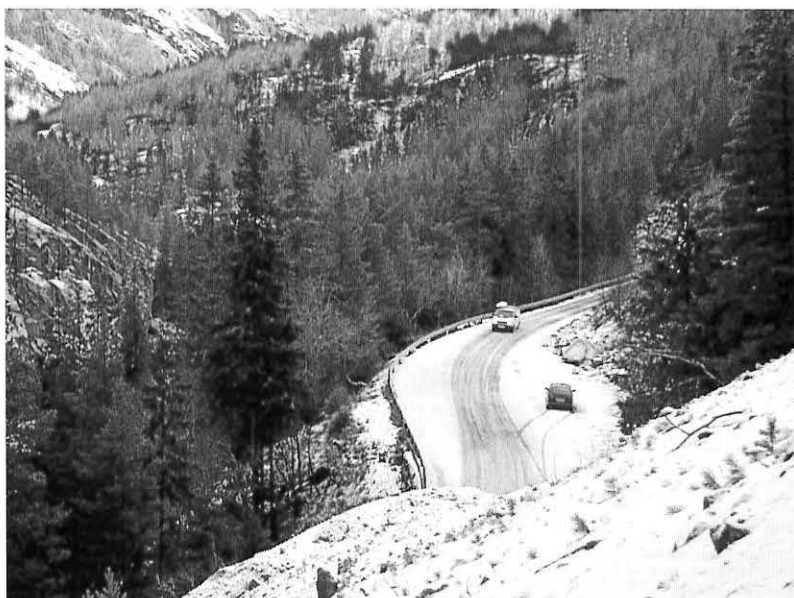
–Særlig dyr var den nye bilen heller ikke, 260.000, det er jo ikke mer enn for en middels personbil.



Klart for utbygging av Gylfi på rv 9 etter bevilgning fra kommunene

Gylfi nord for Valle er en av de verste strekningene på rv 9.
(foto: Johs Bjørkeli)

Etter en hektisk planleggingsvirksomhet med utarbeidelse av både reguleringsplan og byggeplan i høst, er det nå klart for byggestart på en 1 km lang strekning på rv 9 i Gylfi nord for Valle, forteller ansvarlig for "andre riks og fylkesveger", Reimund Nielsen.



Gylfi er en av de verste strekningene på rv 9 med stor stigning, og sterkt utsatt for isdannelse i vårløysinga.

Kommunene i Setesdal har ivret sterkt for å komme i gang med dette arbeidet, og har gjennom Setesdal næringsråd bevilget 7,5 mill til prosjektet. Vegsjefen ba Vegdirektoratet om tillatelse til å bevilge ytterligere 2,5 mill, noe han fikk. Reimund regner med at det skal være mulig å få arbeidet gjort for 10 mill kr, og byggestart vil bli på nyåret.

Den nye vegen følger eksisterende veglinje, og må bygges mens trafikken går på den gamle vegen. Det skal tas ut 42.000 kbm løsmasse og 12.000 kbm fjell.

–Det er svært positivt at kommunene i Setesdal har tatt et slikt initiativ, understreker Reimund, som håper at bompengordningen for Setesdal kan komme i gang raskt og åpne for videre utbedring av rv 9. Dette ligger inne i forslaget til statsbudsjett for neste år. Bomstasjoner er planlagt sør for Bygflandsfjord og nord for Hekni. Disse bomstasjonene blir enkle å bygge. Dersom endelig vedtak blir fattet Stortinget i mars neste år, vil det være mulig å komme i gang med bompenginnkreving like før eller like etter ferien.

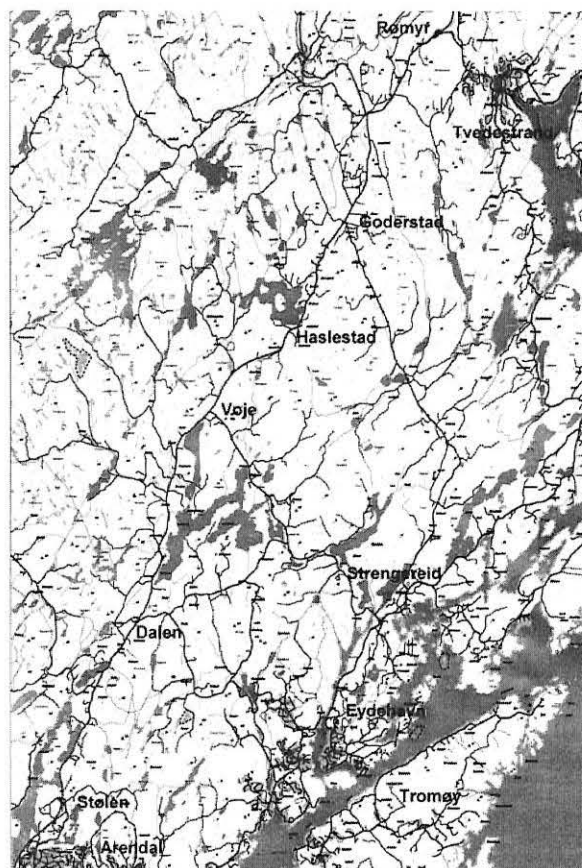
Aust-Agder Vegfinans a.s. vil sannsynligvis stå for bompengedriften også i Setesdal. Det forutsettes bompenginnkreving i ti år og en byggetid på 9–10 år. Planleggingen av utbyggingen vil pågå kontinuerlig i byggeperioden.

Ny vurdering av E 18 Arendal–Tvedestrand

-Vi mener det er riktig å vurdere veglinje for ny E 18 mellom Arendal og Tvedestrand på nytt, sier vegsjefen i et brev til Arendal og Tvedestrand kommuner. I brevet pekes det på flere forhold som gjør en slik nyvurdering ønskelig, samtidig som det sies at de tidligere foreslåtte alternativer på strekningen Rømyr - Haslestad fortsatt er aktuelle.

I brevet vises det imidlertid til miljøproblemene ved kryssing av Molandsvannet, der miljømyndighetene har varslet innsigelse. Vegstrekningen er utredet med to felts morvegstandard. Nå kan det være vel så aktuelt å bygge vegen etter den nye standarden smal fire felts veg. Ytterligere et viktig moment er forholdet til kyststrekningen Arendal-Tvedestrand med attraktive utbyggingsområder. Her kan plasseringen av en ny E 18 gjøre disse områdene mer tilgjengelige og attraktive, og dempe miljøproblemene på rv 410. Vegsjefen ber om kommunenes kommentarer til disse betraktningene.

Et arbeid med konsekvensutredning for strekningen vil skje i nært samarbeid med kommunene. Utbygging av strekningen vil først skje etter at Brokelandsheia-Akland og Grimstad-Dyreparken er fullført. Det er derfor tid til å vurdere strekningen på ny.



EN TUR MED MENING

Av Reimund
Nielsen

HVA MED EN TUR der det er gratisutlodning i bussen fra Arendal til Østerholtheia med flotte gevinster? En fem dagers tur med gode historier og en tur med mening.

Været utenfor bussen var ikke det beste under gratisutlodningen eller videre inn til Oslo. Det ble heller ikke den store opplevelsen utover Oslofjorden, men ut på kvelden lysnet været.

Neste morgen, etter en fin overfart, kjørte 34 pensjonister på tyske veger fra Kiel og mot Lübeck. Det var strålende solskinn og dette været holdt seg resten av turen. I Lübeck fikk vi en omvisning med guide i bussen som fortalte om byens utvikling, spesielt om Hansa-tiden.

Lunch var lagt til et igangværende bryggeri. Fleisch, selvsagt, var det til lunch, og det var meget velsmakende. Når det gjaldt kvaliteten på ølet som ble brygget i lokalene, var imidlertid meningene delte for de som valgte denne drikken.

Som vegmann blir man imponert av vegene i Tyskland. Også mellom Lübeck og Hildesheim er de av utmerket kvalitet. Hildesheim er en flott by, der tilbrakte vi to netter. Spesielt imponerende er markedsplassen, Markt, som vårt hotell lå ut mot.

Dagen etter bar det igjen nordover for å besøke konsentrasjonsleiren Belsen. Det gjør et uslettlig inntrykk når en vandrer omkring inne på disse øde moer å se enkle minnesmerker etter de tusener på tusener som døde i leirer som denne.

Da en av vegvesenets pensjonister, som selv tilbrakte år i slike leirer, la ned blomster ved fellesminnesmerket, så fikk også en pensjonisttur en annen mening. En dypere mening.

På turen videre til Celle var det stille i bussen – ingen gode historier, vitser e.l. som det ellers



"haglet" med på hele turen.

Det ble en fin omvisning på slottet i Celle, men det er selve byen som er unik med sine vel bevarte gamle hus. Der kunne vi ha vært lengre.

Det ble god tid til å handle i Hildesheim siste ettermiddag/kveld vi var der. Mange av oss not også utelivet i gatene. Så bar det hjemover via en rundtur med bussen i Hamburg. Planlagt tur til byens TV-tårn måtte sløyfes, tårnet var stengt. Desto mer tid ble det på grensehandelen mellom Danmark og Tyskland. Ja, det medførte at vi måtte utsette den ypperlige middagen på hotellet i Viborg.

Siste dag bar det videre til Hirtshals. Verdensvante som vi nå var blitt, ble det mye å sitte ute på fortauskafeene. Et sjeldent fint vær oppvartet Hirts-

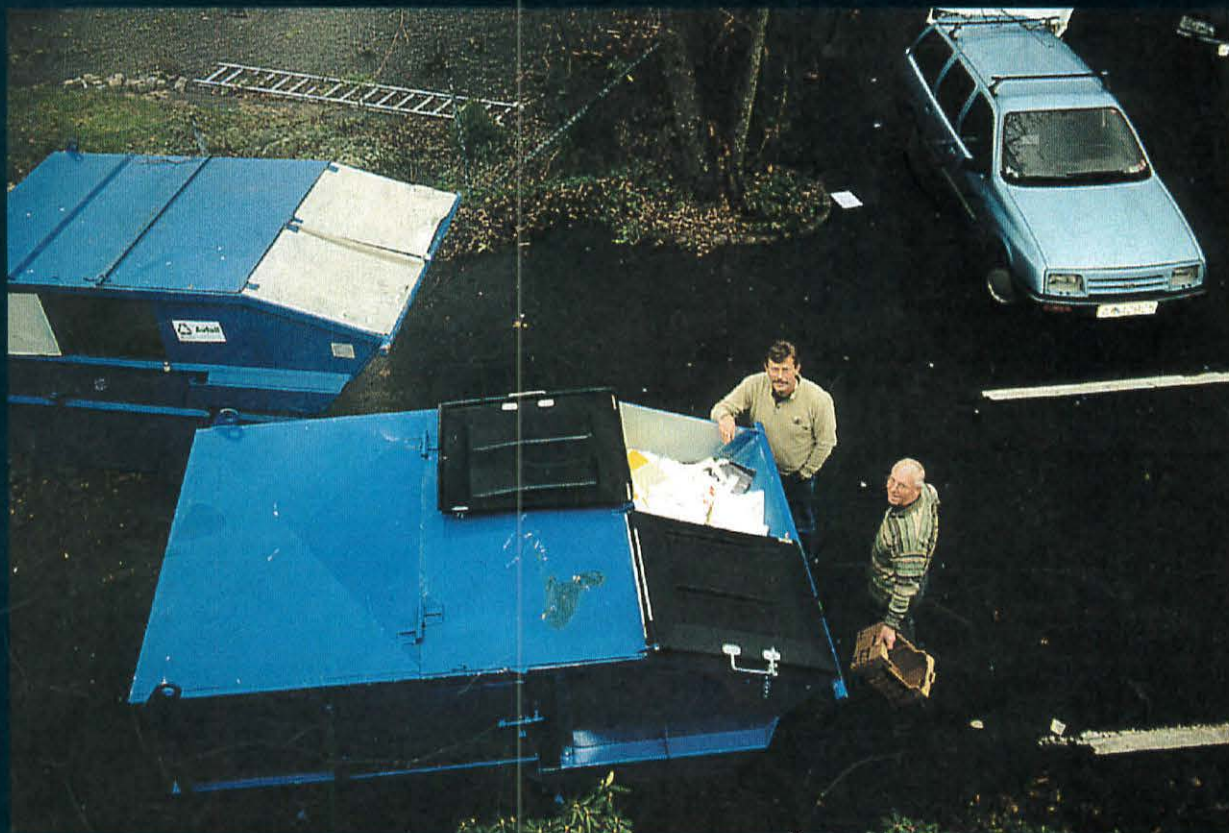
hals med.

Kvelden før kronprinsbryllupet var vi hjemme etter fem flotte dager i Tyskland og Danmark. En stor takk til sjåfør Aage og til Ingeborg – reiselederen.

Det ble en tur med mening.



Ryddesjau på vegkontoret



Siden vegkontoret skal flytte til Harebakken til sommeren, ble alle tilsatte pålagt en skikkelig ryddesjau i uke 48. Hver enkelt måtte gjennomgå egne hyller, permer, skuffer og skap – og kaste alt som kunne kastes. To containere ble plassert på utsiden av vegkontoret, den ene til papir, den andre til tomme permer, plast og annet restavfall. Papircontaineren ble fylt i løpet av få dager. Trolig måtte ny container bestilles. Her er det Bjørn Eide Olsen og Kjetil Nylund som kvitter seg med gamle papirer. (Foto: Inger Sigridnes)