

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN AUST-AGDER
nr. 2 - desember 1996

SørlandSPORTEN



Statens vegvesen
Aust-Agder



Innhold:

Side 3: Leder

4: Åneland kleiver åpnet

5: Nye profilskilt

**6: Klar til byggestart -
venter på millioner**

**10: Terje Sandkjær som
julenissen**

**14: Telemark grense
- Østerholt**

**16: Mesterskap for
førerprøvesensorer**

**18: Omorganisering av
adm.avd.**

**20: Arkiv og saksbehandling
med SVEIS**

**22: Mer papirarbeid
i Setesdal**

27: Buss-skur i Sestedal-stil

28: Leder for NITO-ingeniører

**30: Trygg Trafikk-direktør på
Arendalsbesøk**

32: Kompetanseutvikling

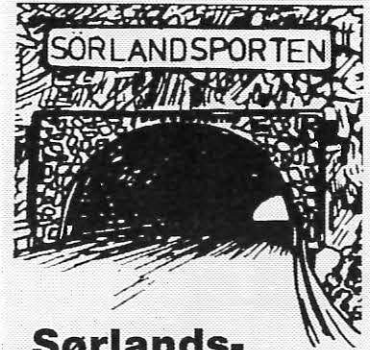
34: Kurs for eldre bilførere

36: Serksåringer på skoleveg

**38: Lisbet og Kjell i Athen
marathon**

40: Orienterings-VM

42: Pensjonistene i baroniet



Sørlands- porten

**Bedriftsavis for Statens
vegvesen Aust-Agder**

**Adresse: Vegkontoret,
Postboks 173,
4801 Arendal**

Redaktør: Inger Sigridnes

**Redaksjonsutvalg:
Sigmund Baasland,
Marianne G. Bakkegaard,
Tormod Frøysnes og Kjell
S. Birkeland.**

**Reportasjer, redigering,
lay out, og ombrekking:
Ottar Johansen,
Frilanserne på Sørlandet**

**Bladets innhold står for
artikkelforfatternes
regning, og uttrykker
ikke nødvendigvis det
offisielle synet til Statens
vegvesen Aust-Agder.**

Trykk: Mæland Offset a.s.

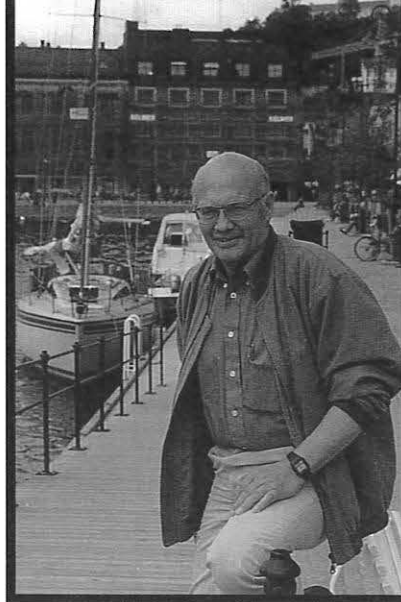
Opplag: 900

FORSIDEN:

**Byggestart på nyåret,
eller må de vente til
1998? Prosjektleder
Harald Tobiassen og
hans nestkomman-
derende Geir Vidar
Olsen venter spent på
Stortingets behandling
av neste års stats-
budsjett.**

(foto: Ottar Johansen)





Økt papirmengde – redusert effektivitet

Som vanlig er det mye på gang i etaten. En av oppgavene er å få på plass et kvalitetssystem der helse, miljø og sikkerhet (HMS) er en integrert del. Systemet skal bidra til å sikre vår konkurransedyktighet og består av en:

Generell del	(1996)
Spesiell del	(1997)
Dokumentasjonsdel	(1997)

I den spesielle delen kan vi ta for oss utvalgte prosedyrer som for eksempel:

Informasjonsberedskap
Varsling av ulykker
Kompetanseutvikling
Rekrutteringsprosess
Deler av føreropplæringen
osv.

for en kritisk gjennomgåelse med hensyn til kostnader, effektivitet mv. På fagspråket heter dette kvalitetssikring.

I dokumentasjonsdelen skal vi gardere oss mot å gjøre en feil flere ganger.

Etter 1 1/2 år med nytt organisasjonsmønster har Vegdirektoratet foretatt en evaluering av omorganiseringen. Som en følge av "skilleveggen" mellom myndighet og produksjon har vi fått en økt papirmengde og trolig en nedgang i effektivitet. Dette er ting vi har grepet fatt i, og som vi må arbeide videre med – rutineene må kvalitetssikres.

Budsjettallene for 1997 er nå – i begynnelsen av desember – meget usikre. Det ser likevel ut til at drift og vedlikehold samt administrasjon kommer ut med om lag det samme som i 1996. På investeringssiden vil vi sannsynligvis få et kutt på ca. 30 mill. kr i forhold til 1996. Dermed ser det ut til at pendling over fylkesgrensene kan bli nødvendig for en del av arbeidsstyrken. Salderingen av budsjettet i Stortinget skjer 19. og 20. desember.

Neste "begivenhet" blir Stortingets behandling av NVVP 1998–2007. Oppgavene i vår landsdel er mange og vi får hver på vår kant støtte opp om våre stortingsrepresentanter i tiden før debatten i tinget.

Men nå er det jul og vi skal slappe av fra SVEIS (Statens vegvesens informasjons- og saksbehandlersystem) og andre systemer.

Takk for god innsats gjennom året.

God jul og godt nytt år til dere alle – yrkesaktive og seniorer.

Harald Gj.





Av Inger
Sigrindnes

Åneland kleiver offisielt åpnet

Torsdag 31. oktober ble Åneland kleiver offisielt åpnet. Parsellen mellom Bjorvatn og Galteland i Evje og Hornnes kommune ble påbegynt for ca to år siden, og har således vært et svært arbeidskrevende anlegg.



Sørlandssporten har tidligere skrevet om anleggsarbeidet undervegs, men nå er altså vegen ferdig, og trafikken, som er på ca 700 biler pr. døgn, ble i midten av oktober satt inn på ny-vegen.

Totalkostnadene ble ca 13,5 millioner, og da er grunnavstøelse og sekundærvognnett inkludert. Dette gir en meterpris på ca 5.780,- kroner.

Prosjektleder har vært John Baasland, mens Tone Straume har vært anleggsleder. Odd Olav Tveit har vært driftsoppsynsmann. Dette var forøvrig Tones siste anlegg i Aust-Agder, i alle fall så langt.

Umiddelbart etter åpningen gikk hennes ferd videre til Statens vegvesen Akershus, hvor

hun har begynt som anleggsleder ved Follo produksjonsområde.

Journalister og fotografer fra Fædrelandsvennen, Agderposten, Setesdølen og NRK var invitert med på åpningen. Tåken lå imidlertid tett denne dagen og det var derfor nærmest umulig for fotografene å få skikkelige bilder av selve veganlegget. Men våre nøkkelpersoner under arbeidet kom selvsagt i fokus, hvilket våre bilder viser.

Etter runden med pressen, ble vi andre invitert til en matbit på Grenaderen på Evje. Her var det representanter både fra vegkontoret, Vegdirektoratet og Evje og Hornnes kommune.

Fine taler og en takk ble veganlegget til del generelt, men kanskje Tone spesielt. Ifølge John Baasland var kaken bestilt spesielt til henne.

Nye profilskilt - omsider

**Husk juletre-
festen**

**På Skarpnes søn-
dag 12. januar
kl. 16.**

Som sikkert de fleste kjenner til er det utformet en profilhåndbok for Statens vegvesen. Håndboken beskriver - meget detaljert - hvordan Statens vegvesens bygg, biler, brevark, profilartikler osv skal utformes i tekst og farger.

Nytt profilskilt ble montert på vegkontoret 30. august.



Av Inger Sigrindnes

Inger Sigrindnes er profilansvarlig i Aust-Agder, og leder av profilrådet, hvor også John Einar Myhren og Tore Kjell Fløystad er med.

Skal du bestille kulepennar eller lignende, er det ditt ansvar å påse at varen er i henhold til profilbestemmelsene. Innkjøper har med andre ord ansvaret, men

profilrådet hjelper gjerne med råd og forklaringer av bestemmelsene.

Som ledd i profilutformingen er det bl.a. bestemt at alle våre bygg - innen 1997 - skal ha utvendig skilt i henhold til profilbestemmelsene. 30. august ble de nye profilskiltene montert på vegkontoret.

Etter hvert har også trafikkstasjonen på His, kontrollstasjonen på Haslestad, vegsentralen og vegstasjonene på Akland og Myrene fått nye skilt.

Flere av våre andre bygg vil etter hvert også få nye skilt.

Men dyre er de, og det er heller ikke alltid like enkelt å montere dem, hvilket vårt bilde fra monteringen på vegkontorets sjøside viser.



Tillitsvalgte i NVF

NVF avd. 79 holdt sitt årsmøte 28. november, og følgende ble valgt:

Leder: Lars Bakken

Nestleder: Knut Hagelia

Sekretær: John Geir Smeland

Kasserer: Bjørg Ljøstad

Styremedl.: Arnfinn Berge, Jan

Finsland, Magnar Ellefsen

Forhandlingsutvalg: Lars

Bakken, Knut Hagelia, John

Geir Smeland.

Det kan kalles inn andre fra styret dersom saken dreier seg om en annen avdeling enn de som er faste medlemmer.

Tilsetningsråd: Sigmund Baas-

land, Helge Knutsen Asdal

Vararepr.: Gustav Guttormsen,

Jan Finsland

John Geir Smeland, sekr.



Gert Albrecht og Audun Aas er i full sving med stikking av nye E 18 over Nedenes.

Klar til byggestart - venter på millioner

Av Ottar
Johansen

Først etter salderingen av statsbudsjettet i Stortinget like før jul, vet prosjektleder for E 18 Rannekleiv-Temse, Harald Tobiassen og hans medarbeider Geir Vidar Olsen hvor mye de har å rutte med neste år. Da vi møtte dem mens de var i gang med å etablere utbyggingskontor for prosjektet på Ellengård arbeidssenter på Nedenes en av de siste dagene i november, var de forberedt på alle eventualiteter.

- Vi forbereder oss på å sette i gang for fullt like over nyttår, og har vel, noe optimistisk, sagt at vi kan utføre arbeider for inntil 50 mill. det første året. Men vi må også være forberedt på at vi ikke får midler til å drive med mer enn grunnverv og forberedende arbeider og at vi ikke kan komme i gang med selve vegbyggingen før i 1998, sier prosjektleder Tobiassen.

KAN BLI 35 MILL - ELLER 0

Da vi snakket sammen, hadde Stortinget vedtatt 15 millioner påplussing til den nye E 18-strekningen. Det var denne Stortinget skulle ta opp til endelig avgjørelse ved salderingen. Senere kom regjeringens salderingsproposisjon med nye kutt. Denne skal på ny behandles i samferdselskomiteen for budsjettet endelig salderes av et samlet Storting. I tillegg til de 15 millionene som Stortinget har gått inn for, er det videre et visst håp om å kunne videreføre et lån på 20 mill. som i fjor ble gitt til fullføring av E 18-parsellen Telemark grense - Østerholt.

- Får vi totalt 35 mill. til disposisjon, blir det stor anleggsdrift på Rannekleiv - Temse!

Dersom det blir full drift på anlegget fra neste år, ligger det også i kortene at hele anlegget fullføres fortløpende og med full innsats i tre til fire år og

åpning høsten år 2000. Når det først er brukt penger på parsellen, er det om å gjøre at pengene kommer til nytte så fort som mulig. På landsbasis er det en rekke påbegynte anlegg som binder opp neste vegplanperiode. Et igangsatt nytt E 18-anlegg vil forsterke dette, noe sentrale myndigheter skal være lite glad for. Vi kan derfor regne med at det blir politisk kamp til siste slutt om hvor mye som blir bevilget til Rannekleiv-Temse-parsellen. Det endelige utfallet får dere i dagsmedia.

ANLEGGSKONTOR FOR UTBYGGING OG PRODUKSJON

Det etableres nå anleggskontor både for prosjektledelsen, som representerer utbyggingsavdelingen som byggherre for anlegget, og for produksjonsavdelingen, som skal utføre arbeidet. Det er klart at anlegget skal drives av Statens vegvesen i egen regi med innleide maskiner på vanlig måte, mens spesielle deler som tunneldrift og brubygging blir satt ut på entrepriser.

Hvis det blir bevilget penger til byggestart, vil produksjonsavdelingen engasjere anleggsleder etter intern utlysning.

- Det sier seg selv at det er nesten umulig å legge opp arbeidet videre uten å vite hvor mye penger vi får til disposisjon, sier prosjektlederen. - Vi må forberede oss som om vi får penger - men være klar til retrett om vi ikke får det vi håper på.

Dersom vi får den påplussingen som er omtalt, setter vi i gang januar/februar. Får vi den ikke, kommer vi knapt i gang med fysisk anleggsarbeid i -97 i det hele tatt.

GEOTEKNISKE UTFORDRINGER

Stikkingsarbeidene i Nedenes-området var i full gang i november, og forberedende geotekniske arbeider ble nylig sendt ut på anbud. Dersom det blir gitt klarsignal, begynner det videre arbeidet i januar. Til sommeren blir det geotekniske arbeider i Nedenes-området, der det i tillegg til vegen skal bygges to store kryss.

- Hele området skal pepres med små drensør som skal slås ned i bakken. Hele kryssområdet skal så fylles med stein og ligge og sette seg i to år.

- Anlegget byr på flere geotekniske utfordringer. Det går i typisk sørlandsterrang som ligger under den marine grense med enten fjell eller kvikkleire. Problemområdene ligger ved Rannekleiv, i Nedenesområdet, ved Konnestad og ved Bringsverdsvingen i den vestre enden. Det var tilsvarende forhold ved den tilstøtende parsellen Temse - Bie.

Videre kan det bli sprengingsarbeid og grove anleggsarbeider på Nedenes. Målet er også at vi i løpet av året skal ta ut den gamle søppelfyllinga på Rannekleivside der Nidelvbrua starter. Hele skråningen mot Rannekleiv skal stabiliseres og avlastes. 30.000 kubikkmeter søppel og leire må graves ut og flyttes.

- Vi holder nå på med prøvetaking av søppelfyllinga i håp om å få tillatelse til å flytte massene inn

på jordene innenfor og dekke dem til igjen. Dette arbeidet vil vi gjerne ha gjort i løpet av sommeren. Vi vil gjerne ha ryddet unna spøkelses som kan sette stopp for hele framdriften. Vi kan ikke risikere noe i likhet med det som skjedde ved byggingen av biblioteket på Gassverktomta i Arendal.

Det tredje vil kan gjøre i 1997 om vi får 35 mill. er å starte grovdrivingen av tunnelen ved Temsevann. Tunneldriften vil enten bli gjort i egen regi av et av tunnelfylkene, Hordaland, Sogn og Fjordane og Rogaland, eller på privat entrepriser. De forberedende geotekniske arbeidene er en ren entrepriser. Vi er ellers forberedt på at vi kan starte bygging av en del underganger for driftsveger og turveger i egen produksjon i tilfelle det blir behov for sysselsetting.

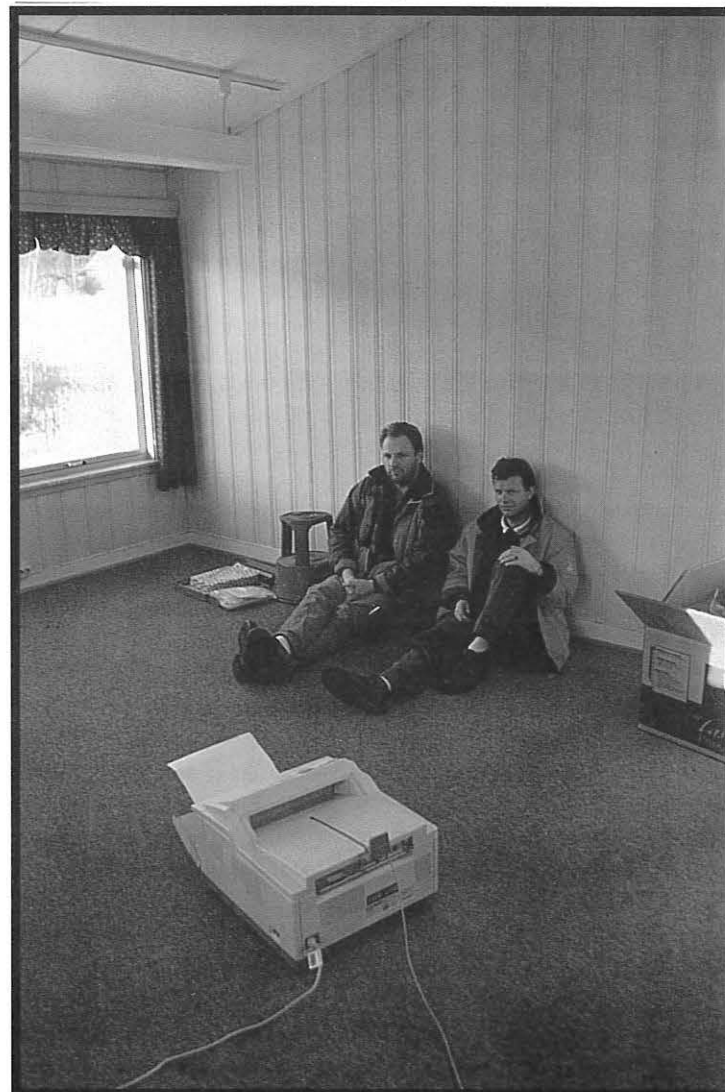
8,4 KM - 196 MILL. KR.

Hele den nye E 18-strekningen på 8,4 km skal bygges sammenhengende uten delåpninger under vegs. Kostnadsoverslaget er på totalt 196 mill. 1997-kroner. De største enkeltarbeidene er Nidelvbrua med 23 og Bringsverd-tunnelen med 30 mill.

Anlegget medfører lite bygging av parallellveger - det eksisterende vegnett vil dekke behovet for dette. Det skal imidlertid lages mange kryssinger for lokalveger og turveger. Som rene kompensasjon

(forts. neste side)

Prosjektleder Harald Tobiassen og Geir Vidar Olsen flytter inn i anleggskontoret i disse dager.



sjonstiltak for friluftslivet ser det nå ut til å være klart for bygging av rideløype med lys fra rideskolen på Birketveit og en lysløype for ski- og fotgjengere ved Hauslandstjern på Fevik. Det ser nå ut til at befolkningen har godtatt at den nye vegen kommer. De heftige protestene har nå forstummet.

OMFATTENDE GRUNNERVERV

En viktig oppgave som vil kreve mye arbeid kommende år, er grunnerverv. Mens Statens vegvesen tidligere har stått for forhandling og kjøp av grunn, er dette arbeidet nå overlatt til jordskifteverket. Dette er gjort etter gode erfaringer fra Vestfold der både grunneiere og vegvesenet har vært fornøyd med resultatet. I området er det fra før mange småteiger, som vil bli videre oppdelt av den nye vegen. Jordskifteverket vil arbeide for å få til en best mulig løsning på dette med skifte av eiendommer slik at grunneierne i størst mulig utstrekning får eiendom på en side av vegen. Vegvesenet har allerede kjøpt to gårder. Noen grunneiere vil så langt det er mulig få erstatning i form av ny jord – og pengeoppgjør der det ikke lar seg gjøre. Oppgjør for grunnervervet blir først utbetalt når hele arbeidet er ferdig. Det er opprettet en egen stilling ved jordskifteverket som skal stå for arbeidet, for vegvesenets regning.

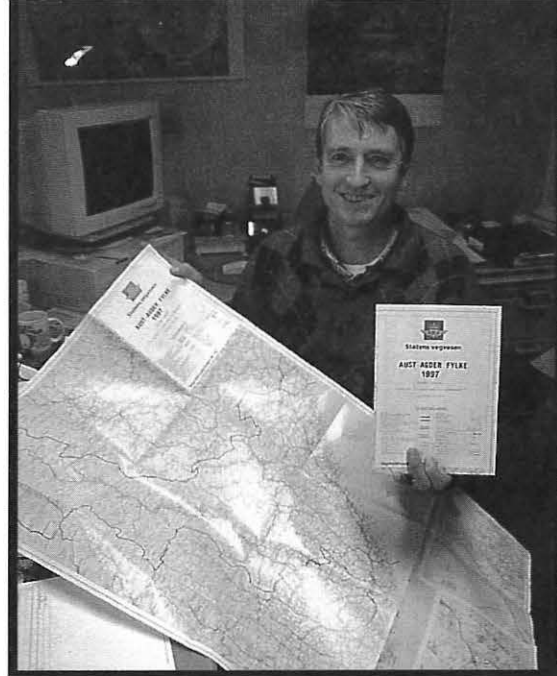
ELLENGÅRD KJØPT TIL ANLEGGSKONTOR

Statens vegvesen har kjøpt Ellengård arbeids-senter for å bruke dette som anleggskontor i byggeperioden. Dette vil bli solgt igjen når vegbyggingen er ferdig. Ved Ellengård var det bekymring for at vegarbeidene ville forstyrre virksomheten, selv om det ble bygd omfattende støyskjerming. Prosjektledelsen vurderte kostnadene i forbindelse med dette, etablering av anleggskontor og et senere salg, og tilbød å kjøpe Ellengård for 2,5 mill kr. Siden Ellengårds lokaler ikke lenger ble betraktet som egnet for sitt formål, ble tilbudet godtatt, og Ellengård skal nå flytte til nyinnkjøpte industrilokaler på Stoa.

– Vi har aldri tidligere hatt så fint anleggskontor. Etter en lett oppussing med maling av vegger, er alt klart til innflytting. Her er strøm og belysning, vi har lagt opp til dataanlegg, og det er godt med parkeringsplasser. Bygningen har møterom, en stor spisesal og eget kjøkken. Det ligger sentralt plassert i anlegget. I tillegg til dette blir det bare bruk for enkelte småbrakker.

10. desember var den nye samferdselsministeren, Sissel Rønbeck, i Kristiansand. Utbyggingssjef Finn Ole Jørgensen og prosjektledelsen møtte statsråden og la ikke skjul på at alt nå er klart for anleggsstart på Rannekleiv – Temse, og at anlegget har stor betydning for sysselsettingen av vegvesenets anleggsfolk og for lokale private entreprenører.

– Vi kan ta i mot 50 mill om vi får det, men er forberedt på alt. Blir det null, får vi rolig periode til grunnerverv og planlegging. Men vi liker oss best når det skjer noe, sier Tobiassen og Olsen.



Nytt vegkart over Aust-Agder

Statens vegvesen utgir i 1997 en ny og ajourført utgave av vegkartet over Aust-Agder. Det er trykt i 5000 eksemplarer, og er få få gratis ved vegkontoret eller ved vegstasjonene, forteller Lars Espeland, som har stått for oppdateringen.

Den viktigste nyheten er navneforandring på en del viktige veier: E 18 Kristiansand–Stavanger heter fra 27. mai E 39, rv. 39 Kristiansand–Haukeligrend blir rv. 9 og rv. 11 Drammen–Haugesund blir E 134.

Nytt er også at Blødekjærtunnelen er kommet med. E 18 Rannekleiv–Temse er markert med prikket linje, og, noe optimistisk, åpning i 1998.

Brukervennlig trafikkstasjon for publikum og ansatte

Arbeidet med den nye trafikkstasjonen på Stoa går for fullt. Siden sommerferien er bygningene reist i full høyde slik at det blir mulig å danne seg et inntrykk av det omfattende anlegget. Byggingen foregår i regi av Statsbygg, som skal leie ut stasjonen til Statens vegvesen. Det er oppnevnt en prosjektgruppe ledet av Rein Renslo, mens Frode Markusen fra VIAK er engasjert som byggeleder. Anders Noddeland i trafikksjefens stab representerer Statens vegvesen i byggekomiteen.

Som kjent startet planleggingen med veg- og biltillsynsstasjon. Så ble betegnelsen endret til veg – og trafikkstasjon. Nå er det bestemt at det skal være en ren trafikkstasjon. Arendal produksjonsområde skal til Skarpnes, mens Arendal trafikkdistrikt samles på Stoa som en ren myndighetsstasjon.

Det er ulike syn på dette. En felles produksjons- og trafikkstasjon hadde vært en markering av at vegvesenet ikke er delt i en myndighetsavdeling og

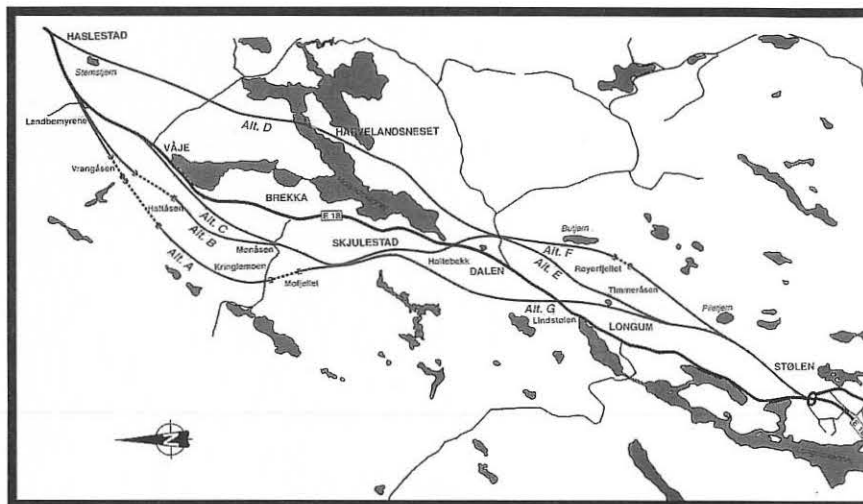
Bystyret krever miljøutredning av tunnelalternativet

ETTER AT MILJØVERNDEPARTEMENTET 15.10. i år avviste Arendal bystyes vedtak om å legge nye E 18 Haslestad-Stølen i tunnel under Molandsvannet, og også ga klar beskjed om at andre former for det fredede molandsvannet ikke kunne aksepteres, behandlet bystyret på ny saken i sitt møte 9. desember, like før Sørlandsporten gikk i trykken. Utgangspunktet var at bystyret nå måtte velge mellom de framlagte alternativer A eller B, som passerer vest for Molandsvannet. Men bystyrets flertall, 35 mot 17 stemmer, nektet å gi slipp på tunnelalternativet, og vedtok i stedet å kreve at miljøkonsekvensene ved tunnelalternativet blir utredet og at dette legges ut til offentlig ettersyn før bystyret kan velge alternativ.

– Utgangspunktet for dette vedtaket er sannsynligvis at Miljøverndepartementet i sitt vedtak i saken i en kommentar pekte på at tunnelalternativet ikke var lagt ut til offentlig ettersyn, noe som ble betraktet som saksbehandlingsfeil, sier utbyggingssjef Finn Ole Lørgensen.

– Hva vil skje videre?

– Vi må utrede miljøkonsekvensene i forbindelse med tunnelalternativet, noe som ikke skulle være så vanskelig. Med tunnel blir det jo ingen miljøkonsekvenser ved kryssingen av vannet. Deretter må saken legges ut til offentlig ettersyn før den kan behandles i bystyret enda en gang. Så får vi se hva utfallet blir.



Som kjent har vegsjefen gjort innsigelse mot tunnelalternativet på grunn av de høye kostnadene. Fylkesmannen har, av miljømessige grunner, gjort innsigelse mot et alternativ med kryssing av vannet med bru.

– Den nye runden i saken vil føre til en utsettelse på 3 – 6 måneder, men med utsiktene til å komme i gang med bygging av denne E 18-parcellen i neste vegplanperiode, får denne utsettelsen ingen avgjørende betydning, sier utbyggingssjefen.

en mer eller mindre frittstående produksjonsavdeling. Fordelen er at trafikkstasjonen nå får mer plass og rommeligere forhold på Stoa. – Ennå er det usikkerhetsmomenter knyttet til driften av Arendal trafikkstasjon, sier Noddeland.

– Akkurat nå er vi spent på hvordan EØS-kontroll av alle biler, som innføres fra 1.1. –98 skal løses. Det er 23.000 biler i fylket. Alle biler eldre enn fire år skal etter EØS-regulativet kontrolleres annethvert år. Kontrollen skal utføres ved bilverkstedene, men det er et stort spørsmål om det er bilverksteder nok til dekke denne store oppgaven.

Det kan bli nødvendig at vegvesenet selv gjennomfører en del av denne kontrollvirksomheten. Mye taler for at dette må legges til produksjonsavdelingen, mens trafikkavdelingen må sørge for kontroll av kontrollen, både ved private verksteder og i vegvesenet. Det er neppe akseptabelt at trafikkavdelingen står for begge oppgavene. Det er derfor nødvendig å sikre utbyggingsmuligheter om det skulle bli behov for det. Dersom vegvesenet skal utføre EØS-kontroll, kan det bl.a. bli aktuelt med skiftarbeid. Denne saken er ennå ikke avklart av de sentrale myndigheter.

– Oppgaven er ellers å gjøre stasjonen som er planlagt så brukervennlig som mulig, både innen-



dørs og utendørs både for ansatte og publikum. Ennå er det detaljer som skal justeres. Plassering av folk inne i huset er fortsatt under diskusjon og fortsatt snakkes det om plassering av vegger og dører. Det er et komplisert bygg med store mengder teknisk utstyr. I hallene håper vi å få inn det siste og beste av utstyr. Valg av køsystem for publikum og utlevering av bilskilt er ennå – ikke helt avklart – heller ikke endelig innflyttingsdato. Men offisielt er det 1. juli neste år.



- Vi
skal
kjempe
med
nebb og
tårer

for økte bevilgninger til vegformål i Agder-fylkene

DET ER DEN FØRSTE DAGEN i året med skikkelig snøvær. Den første kaffekoppen er drukket og avisene lest. Dagbladet hadde to interessante meldinger: salderingsdebatten i Stortinget blir ekstra spennende i år med påplussinger på i alt 8-9 milliarder på regjeringens budsjettforslag. I kampens hete står Terje Sandkjær, Aust-Agders representant i samferdselskomiteen og saksordfører for vegkapittelet, og har fått stortingsflertallet med

på påplussinger som vil sikre virksomheten for vegvesenets produksjonsavdeling kommende år. Spørsmålet er nå hva som skjer ved salderingen av budsjettet like oppunder jul.

Sandkjær har en arbeidsdag i Arendal og tar seg tid til en formiddagsprat med Sørlandsporten. Han kommer ut av snøkavet, politisk korrekt, trygt og sikkert, på nyinnkjøpte piggfrie vinterdekk, bare noen minutter senere enn avtalt.

Av Ottar
Johansen

To ganger tidligere har Sandkjær kommet som en julenisse og sørget for gilde gaver i form av ekstra-bevilgninger under stortingsbehandlingen av statsbudsjettet. Nå ligger det an til at Stortinget enda en gang plusser på regjeringens hardt kuttete bevilgninger til vegformål i Agder. Det er vedtatt å øke posten til E 18-parsellen Rannekleiv-Temse med 15 mill kr. og med 10 mill til utbedring av den ulykkesutsatte Vetnessvingen i Mandal, samt 5 mill kr. til igangsetting av rassikring av rv. 39 ved Flåstrondi i Valle.

SPENNENDE SALDERING

- Disse sakene er nå vedtatt i Stortinget, men det er nærmest å betrakte som en viljesytring. Vi har ennå ikke skaffet dekning for utgiftene. Det skjer først ved salderingen av budsjettet i Stortinget like før jul. Det må enten skje ved kutt andre steder i budsjettet, eller ved å forstyrre budsjettbalansen som er gitt av regjeringen. Siden det er plusset på såpass mye på regjeringens budsjettforslag til diverse formål, totalt 8-9 milliarder kroner på de enkelte fagbudsjettene, blir salderingen i år ekstra spennende. Vi blir nok nødt til å gå tilbake og kutte på flere steder.

Jeg er forberedt på at dette kan bli en hard debatt, men jeg tror likevel at de foreslåtte vegprosjektene vil slippe forholdsvis greit i gjennom. Veger er noe som interesserer alle, og tross alt gjelder ikke disse påplussingene de helt store beløp, totalt ca. 150–160 mill. Dette er også såpass spesielle prosjekter at jeg tviler på de vil bli utsatt for dramatiske kutt. Det skal likevel bli spennende å se hva det kan bli enighet om.

VELBEGRUNNEDE FORSLAG

– Hvordan greier du gang på gang å trylle fram betydelige ekstrabeløp til vegprosjekter i Aust-Agder?

– Jeg greier det ikke alene! Det gjelder å komme med velbegrunnede forslag i samferdselskomiteen. Disse må det argumenteres godt for. Her kommer også taktiske overlegninger: Det må stå i et rimelig forhold til det som skjer i andre landsdeler og i forhold til det behovet som det er mulig å få andre til å akseptere at fins i denne landsdelen. Det må begrunnes godt, men vi kan ikke vente at alles øyne skal være rettet mot Sørlandet.

Og de gode grunnene her er jo standarden på vegene, sammen med den trafikken vi har, og næringslivets behov.

Flåstrondi har vi noen ganger tidligere snakket om, bl.a. med folk fra Setesdalen. I år hadde vi opparbeidet en liten pott med penger som skulle brukes til rassikring, og det slo meg at vi kunne forsøke å få med dette prosjektet i år, med en rimelig lav sum slik at vi kunne komme i gang med arbeidet. Det var interessant at dette fikk flertall. Det kunne muligens også ha sammenheng med at mens vi drøftet dette spørsmålet, kunne jeg ta med siste utgave av Agderposten, som hadde et oppslag om et stort steinsprang akkurat på denne plassen. Da skjjønte samtlige at her var det all grunn til å ta affære!

Når det gjelder E 18, virker det som om samferdselsdepartementet kutter på den foreslåtte bevilgning hvert år. Men Stortinget har nå, for andre gang, plussert på igjen. Det er trist at departementet, og Vegdirektoratet, har så liten forståelse for å prioritere midler til utbyggingen av stamvegen gjennom denne landsdelen.

Avgjørende for å få flertall for påplussing, var sannsynligvis at de to prosjektene var rettet mot konkrete formål: utbedring av den fryktede dødsvingen ved Mandal og for å kunne sette i gang utbyggingen av Rannekleiv-Temse, et av de mest lønnsomme vegprosjektene i landet.

BEKLAGELIGE KUTT

– Dette var de positive sidene ved budsjettbehandlingen. Men det er jo også flere strykninger på budsjettet som er blitt stående, bl.a. alle bevilgninger til gang- og sykkelveger langs riksveger og til utbedring av vegstandarden på rv 39 gjennom Setesdal?

– Jeg er svært opptatt av trafikksikkerhet, gang- og sykkelveger og har arbeidet for det i Stortinget, og synes det er ille at dette ikke kom med på neste

års budsjett. Men jeg valgte å satse på påplussingene som vi har fått gjennomslag for. Det lå ikke til rette for å fordele noe til gang- og sykkelveger. Vi hadde et mindretallsforslag fra partiets side om mer penger til disse formålene, men det lot seg ikke gjøre å få noe flertall for det. Vi måtte satse på å få ut noe til nyttige, konkrete prosjekter.

Det er imidlertid synd og skam at det skal være så lite penger til nødvendige trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter. Vi har motatt rapporter fra Transportøkonomisk Institutt som viser at mange av gang- og sykkelvegene som bygges medfører økt risiko. Med de beskjedne beløp som stilles til disposisjon, bygges det en liten stubb her og en liten stubb der, et stykke på den ene siden av bilvegen, et annet stykke på den andre siden. Det skapes en rekke risikosituasjoner når syklist og fotgjenger skal krysse fra den ene gang- og sykkelvegen til den andre. At ulykkene øker etter bygging av en ny gang- og sykkelveg, viser behovet for en mer systematisk og sammehengende utbygging av gang- og sykkelveger. Vi skulle gjerne hatt penger til dette formålet også.

NESTE VEGPLAN VIKTIG

– Vegfolk i Aust-Agder er opptatt av neste vegplanperiode. Hvordan vil samferdselskomiteen behandle NVVP 1997–2007?

– Vegplanen blir til ved at Vegdirektoratet lager en foreløpig skisse som sendes ut på høring til vegkontorene, fylkeskommuner og andre. Det var den vi fikk på vårparten i år og som så meget lovende ut for vår landsdel. Pr. 1.9. har Vegdirektoratet samlet inn høringsuttalelsene, bearbeidet materialet og oversendt sin innstilling til departementet. Det er denne innstillingen, i form av et internt arbeidsdokument som er unntatt offentlighet, som nå, etter det vi delvis vet og delvis kan gjette oss til, bekymrer oss en del. Jeg er enig i at det skal brukes mer penger til trafikksikkerhet og miljø. Men hvis det er riktig at man vil opprettholde aktiviteten på sentralt Østland ved å kutte i distriktene, og det ikke blir mer penger i potten, vil det gå ut over Agder, som andre distrikter.

Dette er meget bekymringsfullt, og jeg er enig i at det er en hovedoppgave å få opp igjen bevilgningene, bl.a. til E 18 i Agder. Her er det ingen motsetning mellom Agder-fylkene. Samarbeidet med Aud Blattmann fra Vest-Agder, som også sitter i samferdselskomiteen, er det aller beste. Vi arbeider sammen for å oppnå et gunstig resultat.

– I hvilken utstrekning kan dere oppnå tilsvarende ting med vegplanen som med budsjettet for neste år?

– Det er en utfordring å være med å gi signaler og påvirke saken i denne fasen mens stoffet bearbeides i departementet. Det som nå legges av forin-



ger, er av stor betydning. Når først saken kommer til Stortinget på vårparten, er de store linjene lagt. Da er det vanskelig å oppnå vesentlige endringer.

– Hva betyr det at regjeringen sitter i mindretall?

– Det betyr en god del. Det er jo også det som viser seg ved det som har skjedd ved årets budsjettbehandling og som gjør salderingsprosessen spennende. Når det gjelder vegplanen, kan vi nok se muligheter for å skape flertall for andre ting enn det som regjeringen har lagt inn, men i praksis å få til en markert dreining av midler fra Østlandet til Sørlandet, er det små muligheter til. Vi skal kjempe med nebb og klør, men dette er realpolitikk, hva som er mulig å få til innenfor de rammene som er gitt.

– Samferdselskomiteen var i høst på befaring i Agder-fylkene. Hvilken betydning hadde det for den videre behandlingen av vegsakene?

– Besøket i Aust- og Vest-Agder var en av komiteens første befaringer. Det hadde stor betydning. Vi så forholdene og fikk presentert problemene. Det kunne vi forholde oss til ved den videre behandlingen av budsjettet. Vi har ennå et par fylker som vi ikke har fått tid til å besøke. Det er vanskeligere å ta stilling til prosjekter i de fylkene vi ikke har vært i.

BEDRE LOBBY-AKTIVITET

– Det har vært hevdet med styrke at austegdene er for lite flinke til å drive lobbyvirksomhet overfor de sentrale myndighetene. Hvordan opplever du kontakten med fylkets politikere og myndigheter?

– Jeg har tidligere påpekt en slik passivitet. Det første året jeg satt på Stortinget, var det ikke mye jeg så til egder i korridorene. Både jeg og andre har forsøkt å oppmuntre til å gjøre seg mer gjeldende, og de lokale representantene har funnet ut at dette er en helt nødvendig aktivitet. I senere tid har det begynt å bli bra. Aktiviteten har hittil vært bedre til fordel for jernbane enn for veg, men det kommer seg også for vegsektoren. Nå vil jeg ikke si at egdene ligger tilbake for andre landsdeler, men ennå er det nok de nordlige fylkene som er mest pågående. Men egdene er kommet med på lobbylaget – for fullt. Jeg kan bare oppmuntre til enda større innsats.

– Hvem er de viktigste aktørene når det gjelder lobbying?

– Når det gjelder E 18, har Næringslivets Hovedorganisasjon og Transportbrukernes Fellesorganisasjon gjort en svært god jobb. Det er viktig at det er næringslivet og transportbrukerne som er aktive på banen i å fortelle hvor dårlig tilstanden er i Agder. Når det gjelder saker som Flåstrondi, er det naturlig at det er Valle kommune, ved ordføreren, som står på, liksom ordføreren i Mandal talte for Vetnessvingen i Mandal.

– En annen aktør er Statens vegvesen, som ikke er et politisk organ, men likevel virker som en pådriver for vegutbygging. Hvordan er samarbeidet med dette?

– Vegsjefen og vegvesenet skal ikke drive politikk, men må som faginstans si fra om behov. Når faginstansen sier fra om behovet, er det samtidig en ytring om behov for penger. Vegvesenet, også i Aust-Agder, er flinke til å få fram behovene, og holde seg til det. Skulle vegkontorene slåss seg i mellom om bevilgningene, ville vi få problemer. Jeg møtte nylig representanter for vegkontorene på Agder. Det som er viktig, er at vi kan holde aktiviteten i fylkene på et slikt nivå at arbeidsplassene i vegvesenet kan være både attraktive og stabile. Om økonomien svinger for mye, som vi ser tendenser til nå, med en nedtur i -97 med oppsigelse av folk eller å henvise dem til arbeid i andre fylker i en periode, det er lite gunstig.

NORGE ER OG BLIR ET VEGLAND

– Hva sier du til dem som sier at vi bruker for mye ressurser på vegsektoren?

– Det er ikke vanskelig å se et slikt poeng. Selv har jeg arbeidet mye for at vi skal bruke mer på å få løftet jernbanen opp på et nivå som gjør at den kan konkurrere realistisk med sine alternativer. Det var en underlig opplevelse her om dagen å kjøre ut fra Arendal jernbanestasjon i ei jernbanevogn fra 1961, som skal konkurrere om passasjerene med en moderne buss.

Men det er også slik at Norge er og blir et vegland. Geografi, topografi og en politisk målsetting om at det skal bo folk over hele landet betyr at vi er avhengig av veier. Å tenke seg andre alternativer, i første omgang jernbane, er helt urealistisk. Så blir spørsmålet hvor store og tunge anlegg som skal bygges. Det er politisk enighet om at vegstandarden skal stå i forhold til trafikken. Vegvesenet må forholde seg til de standarder som er lagt til grunn og bygge ut etter den og den standard til den og den trafikk.

Min konklusjon er derfor at i denne perioden er det ikke brukt for mye penger til vegbygging. Nå er det om å gjøre å holde dette nivået, helst øke det noe. Men jeg er ikke blant dem som vil gå inn for en veldig økning i veginvesteringene. Skal vi få til utbyggingen på Sørlandet i neste vegplanperiode sånn som vi vil, må vi ha noe økning i forhold til inneværende periode. Og det tror jeg er realistisk.

RV 39 MÅ BLI STAMVEG

– Nå blir E 18 sterkt prioritert, mens bevilgninger til rv 39 gjennom Setesdal ble strøket. Kan du godta det?

– Vi er nødt til å få opp standarden på rv. 39. På sikt må vi også arbeide strategisk for få den inn på stamvegnettet. Når vi ser på kartet, har vi stamvegen øst-vest, med E 18 ved kysten og den neste over Haukeli. Det er en interessant, og ikke urealistisk, tanke å knytte dem sammen med en nord-sør-forbindelse. Jeg vil gjerne være med på å arbeide for dette sammen med folk i fylket. Hovedsa-



ken er imidlertid ikke hva veggen heter, men at den har en tilfredsstillende standard. Dette haster, det er ennå flere strekninger som er svært dårlige og delvis trafikkfarlige.

– Hva kan vi gjøre med trafiksikkerheten?

– I Norge er ulykkesnivået relativt bra, men det økte noe i fjor og det er tendenser til at dette holder seg i år, selv om det har flatet noe ut. Vogntogulykkene er skremmende. Jeg er i tvil om hva som kan gjøres her, men opplæring er nok viktig. At EØS-reglene åpner for at 18-åringer kan kjøre vogntog, er uheldig. Holdningsskapende virksomhet må vi ikke gi opp. Hastigheten på vegene kan ikke være noe særlig lavere. I forhold til andre land har vi lave fartsgrenser i forhold til vegens standard. Å bryte trafikkregler f.eks. fartsgrenser, må være forbundet med en reell risiko for å bli tatt. Mer ressurser til kontroll er nødvendig.

En generell senking av fartsgrensene med 10 km i vintermånedene tror jeg ikke er veggen å gå. Å justere hastigheten på enkelte trafikkfarlige veger i perioder når det er glatt, er jeg derimot med på. Finjustering av fartsgrensene kan samtidig være litt skummelt, nå opererer vi med en høyeste tillatt hastighet. Finjusterer vi den, gir det inntrykk av at det skal være den reelle kjørehastigheten.

SER FRAM TIL BEDRE JERNBANE

– Du er vel selv en storbruker av transportmidler. Hvordan løser du ditt transportbehov?

– Som ukependler bruker jeg fly, og er hjemme de aller fleste helgene. Jeg ser fram til at vi kan få sammenkopling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen og direkte sving på Nelaug slik at jeg kan sette meg i et hurtiggående krengetog i Arendal og være i Oslo på vel tre timer. Da blir det ikke snakk om å kjøre til Kjevik og fly til Gardermoen.

– Du ville ikke heller sette deg i et lite fly på Gullknapp?

– Jeg har ment at vi må få ferdig Gullknapp slik at den kan benyttes til hobbyvirksomhet og ta ned et lite fly som noen kan ha bruk for fra tid til annen. Men når det gjelder rutenett for småfly, har Gullknapp ingen aktualitet.

Ellers blir det mye bilkjøring. Familiens bil som står hjemme, går 35000 km i året. Det er greit å være i Oslo uten bil. T-banen dekker mitt behov på en god måte.

AUST-AGDER HAR MULIGHETER

– I Stortinget arbeider du mye med samferdselspolitikk. Hva er du ellers opptatt av?

– Det var meget interessant å lese at Aust-Agder er det fylket i landet som nå skaper flest nye arbeidsplasser. Jeg har lenge framhevet at vårt fylke har store muligheter. Det er et godt fylke å bo i, noe vi også ser ved at mange flytter hit. Utfordringen har vært å få omstilt næringslivet slik at det kan skapes nok arbeidsplasser. Deler av vårt næringsliv har hatt nedgangstider. At det nå er blitt slik at det ligger på landstoppen når det gjelder å skape nye arbeidsplasser, er svært gledelig. Det er ikke noe å si på at sysselsettingsveksten kommer i vegbygging,

boligbygging og offentlig sektor. Det er en utfordring å få til flere arbeidsplasser også innenfor industrien, men etter min oppfatning er det ikke slik at noen arbeidsplasser er mer verdifulle enn andre. Det som er viktig, er at arbeidsplassene er meningsfylte og stabile.

Det avgjørende er at vi må understreke mulighetene og verdiene som ligger i vårt fylke, og glemme at det en gang ble sagt at vi var flinke til å sutre og klage.

GLEDER SEG TIL NY VALGKAMP

Ellers er jeg opptatt av mange ting: Natur – jeg liker å være mye ute, miljøforhold, bl.a. sur nedbørproblematikken har engasjert meg, – og jeg er opptatt av u-land. Jeg har vært 4–5 år i Afrika, for det meste i Zambia, noe som har gitt perspektiv på vår verden. Jeg er opptatt av at mennesket er en totalitet med både ånd og legeme. Det er viktig å pleie begge sider. For en del av oss er nok dermed utfordringen å pleie legemet litt. Vi blir lett sittende for mye inne og pleie ånden. Utfordringen er å velge ut hva en skal bruke tida til. Det har jeg etter hvert fått trening i. Det er viktig å avgrense arbeidsoppgavene og sørge for at det som blir gjort, blir gjort på en skikkelig måte. Det betyr at andre ting må settes til side.

– Savner du jobben i Fylkesmannens landbruksavdeling?

– Jeg ser positivt fram til å komme tilbake. Jeg trivdes godt som avdelingssjef for næringsutvikling innenfor frifylkeforsøket, og var med på et lag i fylkeshuset som drev med koordinering av virksomheten på offentlig sektor der flere etater, statlige og fylkeskommunale, medvirket.

– Men du har vel ikke tenkt å gi deg som stortingsrepresentant med det første?

– Jeg har sagt ja til renominasjon, og ser fram til snart å drive valgkamp igjen. Det gikk jo veldig bra sist. Partiet surfet på en medgangsbølge. Nå er situasjonen en annen. Jeg trives med å være ute blant folk og diskutere temaer som mange er opptatt av. Jeg kommer til å kjempe for en ny periode, så får velgerne avgjøre. Jeg kom inn i politikken i moden alder, og har et avslappet forhold til personlig prestisje. Det går ikke på min personlige integritet om jeg ikke blir gjenvalgt. Men jeg kommer til å kjempe, med nebb og klør!

– Har du en spesiell hilsen til vegvesenets folk i Aust-Agder?

– Jeg er imponert over hvor godt det nå pyntes opp i forbindelse med vegbygging. Tidligere var det ofte slik at vegbyggerne tok seg fram gjennom terrenget og etterlot seg en slagmark. Nå ligger det inne som en selvfølge at det kan brukes betydelige ressurser på å pynte opp. Vegbyggerne fortjener ros for fint arbeid!



Grovdrift, brubygging og finpuss



E 18-anlegget Telemark grense – Østerholtheia nærmer seg slutten. Åpningsdag er satt til 4. juli, før ferien, neste sommer.

– Når du har vært på et anlegg i 2-3 år, begynner det å krible for å komme videre,

sier anleggsformann Ingvard Vimme, ansvarlig for sprenging og transport av stein og masser – og for at maskinene er godt forsynt med drivstoff. Sammen med de øvrige i anleggsgjengen håper han å kunne flytte direkte til Rannekleiv-Temse etter ferien. Da vi besøkte



Av Ottar Johansen

anlegget i slutten av november, hadde Stortinget nettopp vedtatt å plusse på 10 millioner til den nye E 18-parsellen. Under Stortingets videre behandling av budsjettet skulle det som kjent vise seg at det ble strid om disse midlene.

– Vi ligger godt an, sier prosjektleder Harald Tobiassen. Det som gjenstår, er den siste biten av vegen, bygging av toalettanlegg og finpussing av rasteplassen med planting og møblering, samt legging av de siste asfaltlagene. Kostnadmessig tror jeg også vi har kontroll, selv om det alltid er spennende på slutten av et anlegg. Det viser seg at det gjerne går med mye penger i avslutningsfasen.

KLAR FOR NYE ANLEGG

Tobiassen representerer Statens vegvesen ved utbyggingsavdelingen som byggherre for anlegget, mens produksjonsavdelingens anleggsleder Helge Knutsen Asdal har detaljene:

– Tre av de fire asfaltlagene er lagt på mesteparten av anlegget. På den siste delen driver vi ennå med sprenging og masseflytting. For tida er ca. 20 maskiner og kjøretøyer i sving på anlegget. Produksjonsavdelingen har 14 mann i sving, slik at det totalt er ca. 35 i arbeid. Det er bare et drøyt halvår til åpningen, og arbeidet må gå for fullt. Vi er forberedt på at været kan skape noen problemer for oss. En del kulde kan vi klare uten for store problemer, men får vi store snømengder, kan det bli vanskeligheter. Vi vet av erfaring at våren kan komme meget sent her. Men vi skal bli ferdig til åpningen.

Etter ferien stiller vi med blanke ark. Vi er ledig

på markedet og håper det kan være et greit anlegg å ta fatt på. Signalene om at det kan bli byggestart på Rannekleiv-Temse setter vi pris på. Selv om dette har vært en hard jobb, er vi som Dæhlie, vi tar oss fort igjen.

RASTEPLASSEN FOR FIN?

Rasteplassen på Østerholtheia har vakt betydelig oppmerksomhet på flere hold. Badekulper, steinsatte bekkeløp med fisk og flotte tørrsteinsmurer er kommet på plass og selv uten møbler og beplantning er det åpenbart at det blir meget flott. Det bør det jo også bli for 10 millioner.

Fædrelandsvennen omtalte dette 30. august og stilte seg noe kritisk til en slik bruk av ressurser. Journalisten var særlig fortørnet over at rasteplassene på E 18 øst for Arendal ligger så tett. Det er ikke lett å gjøre alle fornøyd.

Anleggsledelsen svarte imidlertid godt for seg, og forklarte at dette blir et av tre hovedrasteplasser på den nye motorvegen gjennom fylket. Den andre kommer på strekningen Rannekleiv - Temse og den tredje i Lillesand.

Det ble også understreket at dette er en annen type rasteplass enn de kombinerte rasteplasser med bensinstasjon, kiosk m.m.

Gjøres det ikke pent, klager folk. Gjøres det pent, er også det galt. Rasteplassen bygges av Landskapsentreprenøren. Knut Oveland står for steinarbeidet, mens Torgeir Oveland har beplantningen. Oppsynsmann Harald Knutsen kontrollerer at arbeidet med rasteplassen blir utført som bestilt.

Viltovergangen, som også har fått en del oppmerksomhet, er nå pakket med jord og klar for tilslutning til denne skal det også bygges 11 km. viltgjerde. Vegkantene under bruene er plassert med naturstein.

FULL ANLEGGSDRIFT

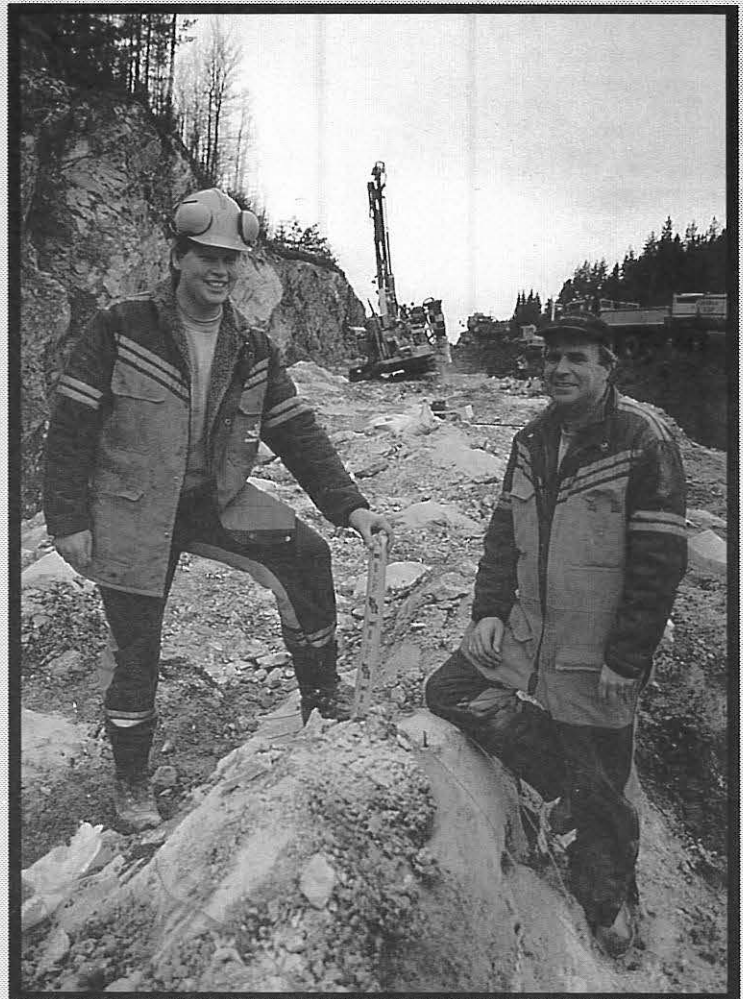
Mens det vesentlig er finpussing som gjenstår på størstedelen av anlegget, er det full anleggsdrift med boring, sprenging og kjøring av masser i den østre delen. Her er Arild Sagmoen med den nye boreriggen. Her skal også produksjonsavdelingens brukjeng bygge Høgstli bru i løpet av vinteren.

- Ellers ser det ut til at produksjonsavdelingens andel på 26 mill. kr. akkurat rekker til for årets arbeid, sier Knutsen Asdal. Totalt på anlegget er det brukt 41 mill. i år. Differansen er bl.a. asfaltlegging, som utføres på entrepris direkte under utbyggsavdelingen.

REGNSKYLL SKAPTE PROBLEMER

I den første delen av anlegget som ble bygd i 1995 viste det seg at det oppsto telehiv på fem steder. Her ble dårlige masser skiftet ut i høst og midlertidig lappet med brukt asfalt. Under et voldsomt regnvær ble det 4-5 store hull i vegdekket.

- Ved 21,30 tida på kvelden fikk jeg telefon om at flere biler hadde kjørt i hullene og fått skader.



Sagmoen jr. lærling i vegvesenet

Arild Sagmoen er ikke dyktig bare med boreriggen. Han bidrar også til rekrutteringen i Statens vegvesen. I januar begynte sønnen Terje som lærling i grunnarbeiderfaget etter gjennomført VK1 på Blakstad videregående skole. Nå står militærtjenesten for tur, men Sagmoen jr. regner med å være på plass igjen når han har gjort sin samfunnsplikt, og håper å kunne følge i sin fars fotspor med en framtid i vegvesenet.

På bildet ser vi unge Sagmoen sammen med anleggsformann Bjørn Rune Johansen som har ansvaret for at Terje får den beste opplæring.

Jeg var framme på 45 minutter. Da hadde politiet satt opp sperring, ellers var det verken folk eller biler der. Vi fikk ut folk med varm asfalt og fikk reparert skadene. Det er kommet inn 5-6 skademeldinger og det ble sagt at en bil havnet på taket i grøfta. Mer vet jeg ikke om den saken, sier anleggslederen.

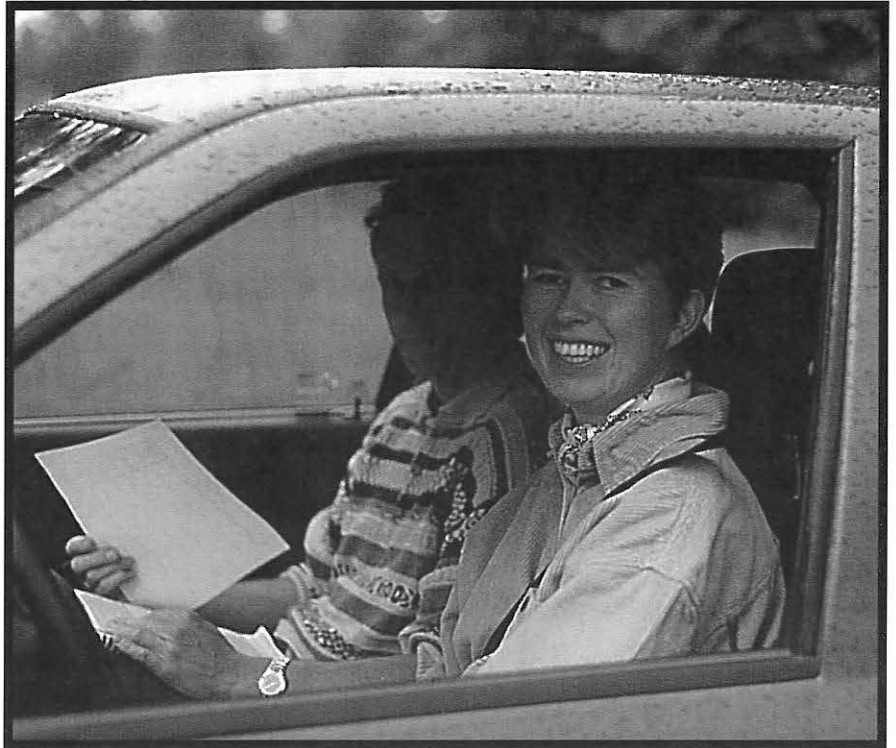
- I ettertid ser vi at dette arbeidet var litt for dårlig ut fra forholdene på stedet. Vi burde gravd ut minimum 1,80 m ned til frostfritt.

Første regionmesterskap for førerprøvesensorer

Av Inger Sigrindnes

FORMÅL:

- Fremme faglig og sosialt samarbeid mellom førerprøvepersonellet
- Inspirere til intern debatt og kvalitetssikring av førerprøvearbeidet



Anne Beate Hansen, ved rattet, demonstrerer sine ferdigheter for sensor Jan Hoveland, Arendal trafikkstasjon.

Fra premietutdelingen (under) ser vi førstepremievinner Anneline Aanonsen fra Stavanger trafikkstasjon, nr. 2 Jan Tofte, også fra Stavanger, og nr. 3, Bård Aune fra Trondheim.

Deltakerne fikk også tid til en båtturn fra Arendal til Lyngør, et populært innslag (neste side).

**28.-30. August var området vårt preget av førerprøvesensorer fra seks fylker. Aust-Agder vegkontor hadde sammen med Arendal trafikkstasjon invitert til regional samling for de som arbeider med førerprøver. Regionmesterskapet er en nokså utradisjonell samling, og Sørlandssporten har snakket med idemake-
ren, pedagogisk konsulent Torstein Nil-
sen.**

- Hvordan fikk du denne ideen?

- Regionmesterskapet skulle være en faglig samling, men samtidig en konkurranse hvor sensorene testet seg i egenkjøring. I noen år var jeg med i konkurranser i presisjonskjøring med buss. Dette synes jeg var moro. Litt konkurransementalitet tror jeg det bor i alle, og vi ønsket å appellere til den. Det er nok mange ting som har formet ideen, det har ligget i bakhodet siden jeg var på kurs for sensorer i 1991. På disse kursene måtte sensorene sitte bak rattet mens en annen sensor vurderte.

Vi har over 300 sensorer i landet, og det er klart at disse skal gjennomføre førerprøvene på en likeverdig måte. Slik blir det ikke av seg selv. Etter hvert gikk det opp for meg at alle fylker sliter med å få satt sensorenes faglige justering i system. Dette ønsket jeg å gjøre noe med.

- Hvordan ble ideen mottatt?

- Vi ventet ikke stor respons på det første forsøket, og slik ble det heller ikke. Det var selvsagt to måter å betrakte dette på. Noen syntes det var noe tull, andre var sikkert redd for å gå inn i konkurransedelen. Men jeg visste at mange av sensorene var positive og gjerne ville være med. Det var en svært positiv gruppe som møtte oss på Phønix hotel en fin augustdag.

Vi hadde invitert fylkene som hører med i vår region, det vil si fra Telemark til Sogn og Fjordane. De to fylkene lengst bort deltok ikke. Vi vet at dette delvis skyldes den arbeidssituasjon som trafikkstasjonene har, med høy strykprosent og ventelister for førerprøve.

- Fikk deltakerne seg noen aha-opplevelser?

- Det var stor spenning foran konkurransedagen. Alle skulle kjøre gjennom to av våre førerprøveruter, og ble vurdert av to av våre sensorer. De fleste bekrefter at de fikk seg noen nye opplevelser. De var jo ukjente i byen, og fikk mange av de problemene som en førerprøvekandidat har. De lette etter vegen, overså skilter, og glemte fartsgrensene. Det ble en klar opplevelse av hvilken konsentrasjon som skal til når hver handling blir vurdert.

- Hvem var best - hvem vant?

- Ikke uventet var det et jevnt høyt nivå på deltakerne. Det var en kvinne som gikk til topps! Første- og andre plassen gikk til Stavanger trafikkstasjon. Trondheim trafikkstasjon hadde fått lov å sende en deltaker, og han reiste hjem igjen med tredje premien.

- Hvordan er dere arrangører fornøyd i ettertid?

- Vi må jo huske på at det var interesserte folk som meldte seg på. Men tilbakemeldingen fra deltakerne var svært positiv, så vi har god grunn til å være fornøyd. Alle bekrefter behovet for slike samlinger. Selvsagt kommer det også fram sider som vi kan forbedre.

- Vil dette bli gjentatt?

- Initiativet til denne samlingen kom altså fra ett vegkontor. Vi ønsker å gjenta dette til neste år, og på sikt ønsker vi å lage et "norgesmesterskap". Allikevel har vi sendt et brev til Vegdirektoratet, for vi kan ikke drive dette videre som et helt lokalt prosjekt. Skal vi invitere til et nytt regionmesterskap i

1997, må vi få et signal fra direktoratet på at dette er en arrangementstype som de vil støtte.

- Kan det tenkes at dette også vil bli forsøkt med sensorene til de øvrige kjøretøygruppene?

- Kan vi i Aust-Agder klare å trekke i gang en samling som bidrar til mer faglig utvikling og samkjøring mellom sensorene i klasse B, så er vi godt fornøyd. Planer om noe mer har vi i hvert fall ikke nå.

**Foto:
Torstein
Nilsen**



Prinsipper for konkurranse i egenkjøring

Alle deltakere skal kjøre to praktiske kjøreprøver. Proven skal omfatte de øvelser som inngår i normalplan for kjøreopplæring i kl. B. Kandidatens prestasjoner vurderes ut fra en skala der kjøring som er bedre enn gjennomsnittet belønnes.

Det gis varierende prikkbelastning for mindre feil, større feil og avgjørende feil. Større feil er avvik fra kriterier, lover, regler og bestemmelser som kan medføre en farlig situasjon.

Avgjørende feil er situasjoner der sensor må gripe inn fysisk eller verbalt for å unngå skade eller fare, eller kjøring der andre trafikanter må gripe inn. Kjøring i strid med lyssignal og skilt som beskriver en absolutt handling blir straffet spesielt.

Deltakerne får en kort tilbakemelding fra sensor og det settes opp resultatliste med prikkbelastning.

Vegdirektoratet avgjør omorganisering av adm. avd.

MENS VEGDIREKTORATET HADDE GITT klare retningslinjer for omorganiseringen av de øvrige avdelingene i vegvesenet, var det ikke gitt regler for hvordan administrasjonsavdelingen skulle organiseres. I Aust-Agder valgte ledelsen derfor å vente med omorganisering av avdelingen på toppen av vegkontoret. Nå er imidlertid tida kommet til nyordning også for adm.avd. Denne omorganiseringen blir imidlertid ikke et jordskjelv på linje med det resten av vegvesenet har gjennomgått. Men går det som ønsket, blir det en enklere og mer moderne administrasjonsavdeling om ikke altfor lenge. Akkurat nå står saken i stampe i påvente av at Vegdirektoratet tar stilling til en protokoll som er satt opp etter forhandlinger mellom ledelsen og de berørte fagforeninger. Uenigheten gjelder sammenslåing av lønnsseksjonen og personalseksjonen i en ny, felles lønns- og personalseksjon.



Forslaget til organisering av administrasjonsavdelingen er utarbeidet av en prosjektgruppe under ledelse av administrasjonssjef Anne Sofie Samuelsen. I sommermånedene var hun fritatt for sine ordinære arbeidsoppgaver, og kunne fordype seg i omorganiseringen av sin avdeling.

LEDERE "FRISTILT"

– Ingen hoder skal rulle, men flere vil bli berørt av forslaget ved at de vil få en ny seksjonstilhørighet. Stort sett vil de likevel beholde de samme ansvars- og arbeidsområder. Det mest vidtgående er at de nåværende ledere av personalseksjonen og av regnskapsseksjonene vil bli fristilt – og må søke ved intern kunngjøring på ny leder for de to nye seksjonene, lønns- og personalseksjon og økonomiseksjon, sier administrasjonssjefen.

I følge framdriftsplanen skulle omorganiseringen være gjennomført innen årsskiftet. Etter at forhandlingsmøtet med de berørte organisasjonene ikke førte til enighet om å slå sammen lønn og personal i en seksjon, spøker det nå for dette.

Før Vegdirektoratet har avgjort denne saken, er det ikke mulig å komme videre med utlysning og tilsetting av de nye seksjonslederne. Først når lederne er på plass, kan det utarbeides plan med antall årsverk og innplassering av alle medarbeidere i de nye seksjonene.

Totalt innebærer ikke planen økning av antall ansatte på kort sikt. Den foreslåtte stillingen som organisasjonskonsulent vil først bli opprettet når budsjettet tillater det.

DOKUMENTERE KONKURRANSEEVNE

I det nye vegvesenet legges det vekt på at alle avdelinger, også administrasjonsavdelingen, skal kunne dokumentere konkurranseevne i forhold til privat virksomhet.

– Det er ikke helt enkelt å finne fram til fornuftige måter å måle dette på for vår avdeling, sier Samuelsen, nå ser det ut til at det i første omgang vil bli gjort forsøk med ansettelsesprosessen i fire nabofylker. Vi vil da se om det kommer fram ulikheter som det er verd å gripe fatt i. Fra 1.1.-98 skal administrasjonen inngå avtaler med fagavdelingene om administrative tjenester. Jeg håper det ikke blir altfor mye papirarbeid med stykkpris på alle detaljer. Poenget må være at fagavdelingene får de tjenestene de ønsker til riktig kvalitet og konkurransedyktig pris. Dette vil inspirere oss til å være enda mer bevisst på at vi jobber med de riktige tingene på en effektiv måte. Hos oss har vi imidlertid få ansatte i administrasjonsavdelingen i forhold til andre fylker og i forhold de mange oppgavene vi skal utføre.

TILPASSET DET NYE VEGVESENET

– Bakgrunnen for at vi nå vil foreta endringer også for vår administrasjonsavdeling er at vi ønsker en avdeling som er mer tilpasset resten av det omorganiserte vegvesenet. Mens de andre avdelingene ble pålagt omfattende endringer, var det opp til oss selv å velge organisering av administrasjonsavdelingen.

Nå har mange vegkontorer gjennomført endrin-

ger i sine adm. avdelinger og de fleste har valgt å slå sammen lønns- og personalseksjonene. Når vi ser på vårt nåværende organisasjonskart, ser vi at adm.avd. har en noe gammeldags form som skiller seg ganske sterkt fra det som er innført i de fleste andre fylkene. Prosjektgruppa la fram sitt forslag 19. august. Dette ble behandlet av ledelsen og fremmes videre som vegsjefens forslag.

LØNNS- OG PERSONALSEKSJON

Forslaget går ut på at administrasjonsavdelingen skal få færre og større seksjoner: En felles lønns- og personalseksjon, en økonomiseksjon, en seksjon for fellestjenester og en seksjon for informasjonsteknologi. I tillegg kommer stab med jurist og på sikt også en organisasjonskonsulent.

Sammenslåing av lønnsseksjonen og personalseksjonen innebærer at de to seksjonslederstillingene faller bort. Trine Conradi og Nils-Kjell Messel "fristilles" og den nye seksjonslederstillingen skal i følge forslaget utlyses internt, eventuelt også eksternt.

Den nye lønns- og personalseksjonen vil få et vesentlig større ansvars- og myndighetsområde enn dagens personalseksjon. Oppgavene blir lønn, personalforvaltning, rekruttering, ferie, fravær, Sys.ans.TLP og opplæring.

Opgavene som foreslås flyttet, er systemansvar for TLP, lønnskjøring, reiseregninger, variable lønnstillegg og ajourhold av lønnstakerregister.

På landsbasis har det tidligere vært store diskusjoner om en sammenslåing som dette. Nesten alle vegkontorer har nå tatt dette skrittet, og det meldes om gode erfaringer. Hovedargumentet for sammenslåing er den nære tilknytning mellom lønns- og personalforvaltningsoppgavene. Vi tror også at brukerne vil få bedre service ved å ha en seksjon å forholde seg til i all lønns- og personalspørsmål, heter det i forslaget.

ØKONOMISEKSJON

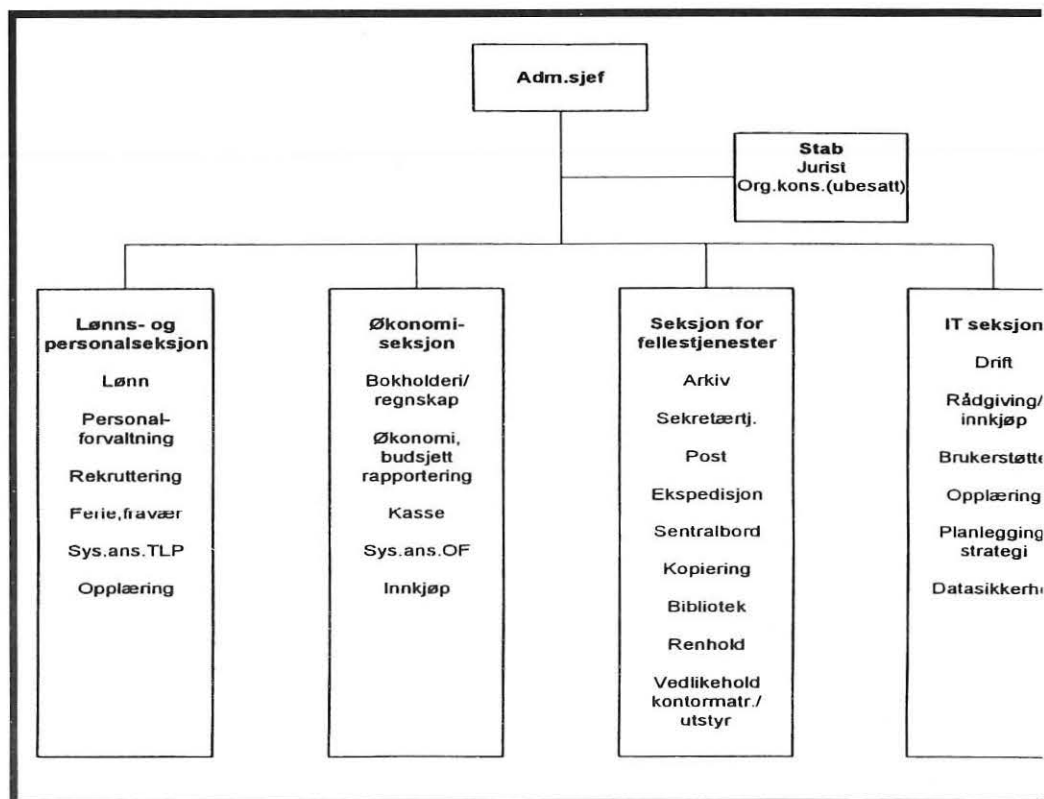
Det foreslås videre å opprette en økonomiseksjon i administrasjonsavdelingen der økonomi- og budsjettoppgaver slås sammen med bokholderi, regnskap og kassefunksjoner. Forslaget innebærer at nåværende økonomistilling overføres fra vegsjefens stab til økonomiseksjonen. Økonomiseksjonen vil bistå vegsjefen i all økonomisk saksbehandling mot fylkeskommunen, i koordineringsarbeidet med

budsjett og perioderapportering, i målstyringsarbeidet og oppfølging av kontrakt med vegdirektøren.

INNKJØP er i dag en egen enhet direkte under administrasjonssjefen. "Enmannsbokser" anses som uheldig, og innkjøpsfunksjonen foreslås lagt til økonomiseksjonen.

Den nye økonomiseksjonen vil få et endret ansvars- og myndighetsområde i forhold til dagens regnskapsseksjon og den nye seksjonslederstillingen utlyses derfor internt, eventuelt eksternt.

SEKSJON FOR FELLESTJENESTER skal sørge for teknisk drift og vedlikehold av vegkontoret, inkludert innkjøp av kontorutstyr og rekvisita, arkiv - og



postbehandling, sentralbord, ekspedisjon, bibliotek og renhold. Det foreslås ingen endringer i ansvarsområde, men bemannings situasjonen er anstrengt. Dette gjelder særlig arkivfunksjonen, som i forbindelse med innføring av det nye edb-baserte arkivsystemet "SVEIS" vil trenge en midlertidig styrking. På sikt er det også ønske om styrking av vaktmestertjenesten.

Når det gjelder den nåværende edb-seksjonen, er navneskifte til it-seksjon eneste endringsforslag.

I den nye administrasjonsavdelingen foreslås det etablering av en ny administrasjonssjefens stab. Denne bemannes med juridisk konsulent, og når økonomien tillater det, en ny stilling som organisasjonskonsulent som skal arbeide med organisasjons- og ledelsesutviklingssaker.

Databasert arkiv og saksbehandling med SVEIS

– Innføringen går bra om vi starter litt forsiktig, sier prosjektleder



Arkivet er en sentral del av det nye arkiv- og saksbehandlersystemet. Her finner vi til daglig Ingunn Altenborg og Ingeborg Vehus. Ingeborg var ikke til stede da bildet ble tatt, men det var Line Knutsen, som er brukerstøtte og medlem av gjennomføringsgruppa, og prosjektleder Kjell S. Birkeland. Innkomne dokumenter skal fortsatt lagres på papir i den omfangsrike arkivmaskinen. På neste side ser vi en del av skjermbildet som arkivarene heretter skal jobbe med.



SVEIS-systemet kjøres på en ny data-server som ble installert i siste halvdel av oktober. Da Sørlandsporten besøkte prosjektet, var serveren i stabil drift og de neste fasene i prosjektet ble forberedt, med opplæring av brukerstøtter: Line Knutsen, Elbjørg Håland, Sigmund Blakstad, Ingeborg Vehus og Ingunn Altenborg, og systemansvarlig/ driftsansvarlige Ingeborg Vehus, Line Knutsen, Dag Iversen og Kjell-Inge Einarsen.

I slutten av november begynte opplæring av arkivpersonale og igangsetting av arkivfunksjonen. Først ut på nyåret begynner de første saksbehand-

Et nytt, stort datasystem innføres nå i Statens vegvesen. Denne gangen er det et system for de to viktige funksjonene saksbehandling og arkivering. Navnet SVEIS har vel de fleste allerede merket seg. Det står for Statens Vegvesens Informasjons- og Saksbehandlingsystem. IT-leder Kjell S. Birkeland har deltatt i det sentrale pilotprosjektet i Vegdirektoratet og i Troms fylkes. Nå er tida inne for å innføre systemet i en ny pulje fylker. I Aust-Agder er det opprettet en omfattende prosjektorganisasjon med adm.sjef Anne Sofie Samuelsen som leder av styringskomiteen og Birkeland som prosjektleder og leder for gjennomføringsgruppa.

lerne å ta i bruk det nye systemet. – Vi er i god gang med testfasen av arkivsystemet, som startes for fullt ved årsskiftet for vegkontoret, Arendal trafikkstasjon på His og Setesdal trafikkstasjon og produksjonsområde. Når arkivet fungerer trygt og godt, tar saksbehandlerne puljevis i bruk saksbehandlerdelen. Dette vil skje tidligst i februar/mars. Hele SVEIS-systemet skal være ferdig innført i fylket i løpet av juni neste år.

Totalt ca. hundre saksbehandlere har meldt interesse for å delta i lokal kursing ved vegkontoret. Dette blir dermed et av de største datasystemene i fylket.

Som nevnt består SVEIS av to deler, en arkivdel og en saksbehandlingsdel. Arkivdelen skal i første omgang arkivere dokumenter som skrives av saksbehandlerne. Dette vil gjøre det enklere å gjøre ferdig en saksbehandling fra egen PC. Det vil også være mulig å søke blant andre saker som ligger i arkivet og hente disse fram på egen PC.

Senere blir det også aktuelt å skanne inn innkommende dokumenter for elektronisk lagring i arkivet. Inntil dette er klart, vil papirdokumenter bli arkivert på vanlig måte i vegkontorets store arkiv. Elektronisk journal over innkomne dokumenter vil gjøre det lettere å finne fram også i dette. På sikt blir det også muligheter for søking i fritekst, felles sakjournal for hele Statens vegvesen og elektronisk arkiv for andre media enn tekst og bilder.

– Ennå er det nok langt igjen til det papirløse vegkontor. Men i utgangspunktet vil postlistene på papir bli borte. Den som ønsker det, kan skrive dem ut på papir. I dag tas det imidlertid mye kopier på papir. Dette kan vi trolig redusere noe etter hvert, med elektronisk post e.l.

Saksbehandlingsystemet som innføres nå er bare et lite skritt på veien inn i framtida. I tillegg til tekst og bilder, tenker vi også på arkivering av kart og video. Når en sak går fra en saksbehandler til en annen, blir det ikke nødvendig å klistre på en mengde gule lapper. I det nye systemet kan dette gjøres direkte i dokumentet.

– Det tas også sikte på at det skal bli mulig å søke andre fylkers og Vegdirektoratets databaser for å se på saker som likner det saksbehandleren arbeider med. Datakommunikasjon mellom vegkontorene er allerede etablert, men det er ikke uten videre anledning til å søke i andre fylkers arkiver.

Over 90 pst. av programvaren i det nye systemet er standard programmer fra Siemens Nixdorf. Systemet heter Doculive og har fått visse tilpasninger til vegvesenets bruk. Saksbehandlerne vil arbeide med Microsoft Word som har fått noen nye dokumentmalere og en automatisk link mot systemet. Saksbehandlerne vil se lite til SVEIS. Det står bare som et nytt, lite ikon i Word.

Teknisk sett er det ikke vanskelig å behandle det nye systemet, sier Birkeland. Men for saksbehandlerne vil det bli en helt ny hverdag. – Innføringen må vurderes nøye. De mest aktive saksbehandlerne får forsøke først – etter nødvendig opplæring. Mindre erfarne saksbehandler må kanskje ha noe ekstra grunnopplæring i Windows og Word.

Arkivet har fått en tøff start – med alt nytt verktøy og en helt ny hverdag, med parallellkjøring av to systemer i en overgangsfase.

– Det er en spennende utfordring å innføre et nytt system med så mange brukere. Men vi har flinke folk i gjennomføringsgruppa. En styringsgruppe som er flink til å stille spørsmål er også en styrke.

For å få fart på SVEIS må det også investeres en del i oppgradering av saksbehandlernes maskin-

The screenshot shows a software window titled "Saks- og dokumentopplysninger i arkiv: TEST". It contains two main sections: "1 Sak" and "2 Dokument".

1 Sak section includes:

- Buttons: "Nullstill sak", "Lagge Ny sak", "Oppdater sak", "Sak-Dok", "Definer skj".
- Fields: "S. dato:", "Antall dok:", "Saksnr.", "Delarkiv:", "Arkivkode:", "Alt kode:", "Ansvarlig:", "Vegnr.", "Tittel:", "Prosjekt:", "Avsluttet", "Kommentar", "Presedens", "DBS", "Kryssref", "Utlån".

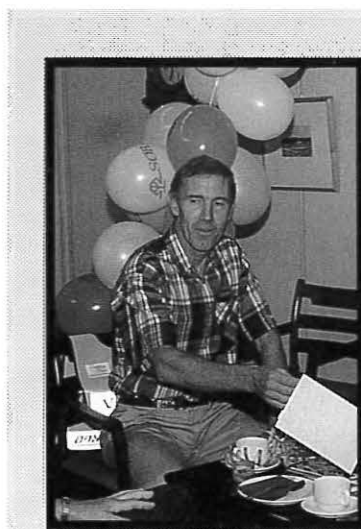
2 Dokument section includes:

- Fields: "Gradering:", "Tilgang:", "Uloff:", "Journaldato:", "Doknr.", "Status:", "Type:", "Dok dato:", "Forfallsdato:", "Saksbeh:", "Vedlegg:", "Journalentri:", "Fra:", "Adresse:", "Avs.ref:", "Kopi til:".

park. Systemet bør ha raske 486-baserte maskiner med 16 MB ram, mens mange saksbehandlere nå bare har gamle 486e-maskiner med 4 MB ram. IT-avdelingen skal nå teste ut maskinkravene nærmere. Aktive saksbehandlere må etter alt å dømme forsynes med moderne PC-er. Det skal nå utarbeides en investeringsoversikt for dette.

– Jeg tror innføringen av SVEIS går bra om vi starter litt forsiktig, og frykter ikke en ny KRØSUS-skandale, sier Birkeland.

– SVEIS er ikke et perfekt system. Det er en stor utfordring å ta i bruk et nytt system med så mange brukere og få det til å kjøre skikkelig. Teknisk sett byr det ikke på store problemer. Den største utfordringen kommer når saksbehandlerne tar systemet i bruk og gjør feil ved arkivering av dokumenter. Det vil kreve ekstra årvåkenhet for arkivpersonalet den første tida.



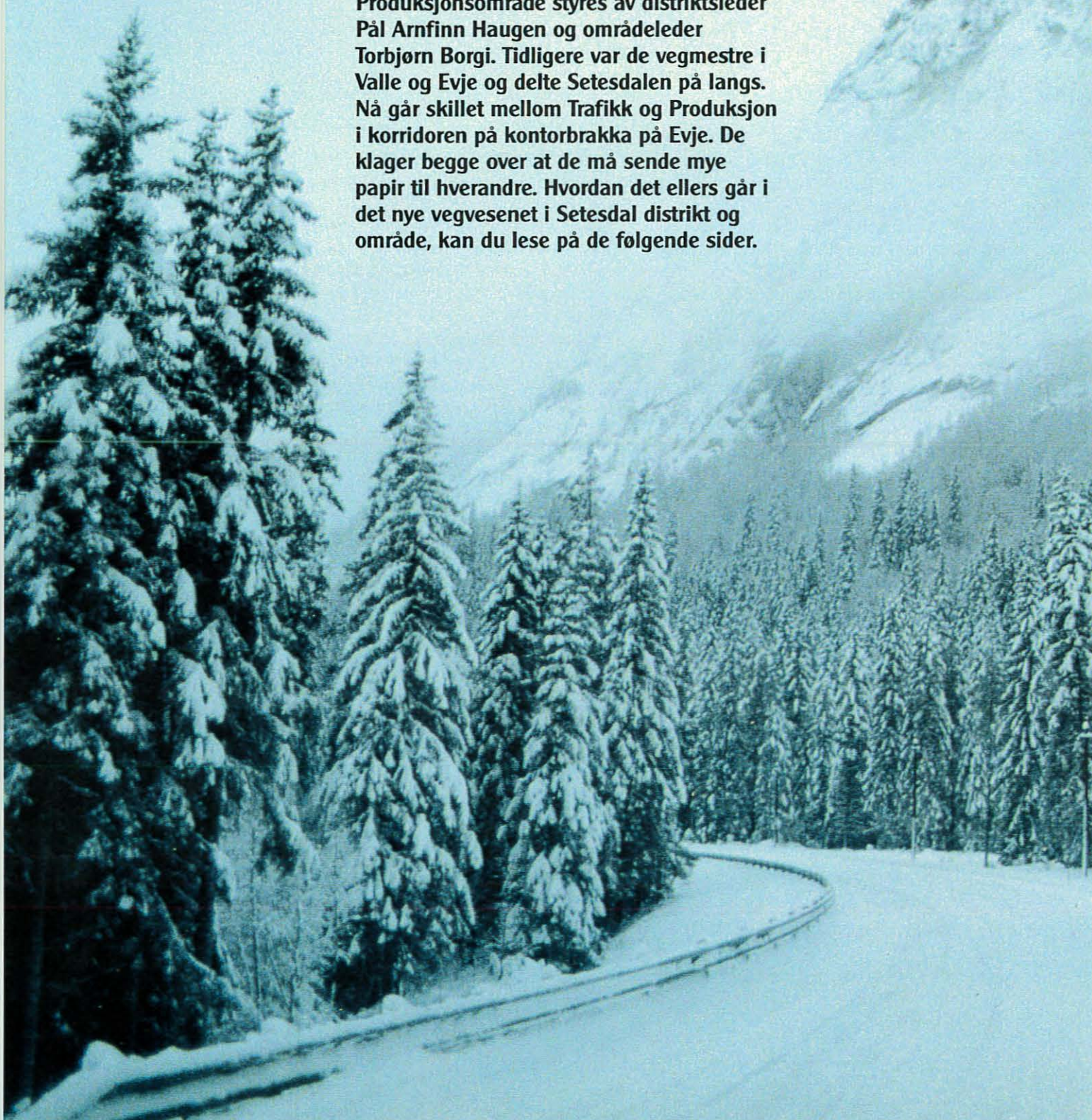
Regnskaps- lederen rundet 50

29. september fylte vår regnskapsmann, Nils-Kjell Messel, 50 år. Gode venner i regnskapsseksjonen overrasket derfor sin hedersmann med en liten tilstelning i spiserommet på vegkontoret.

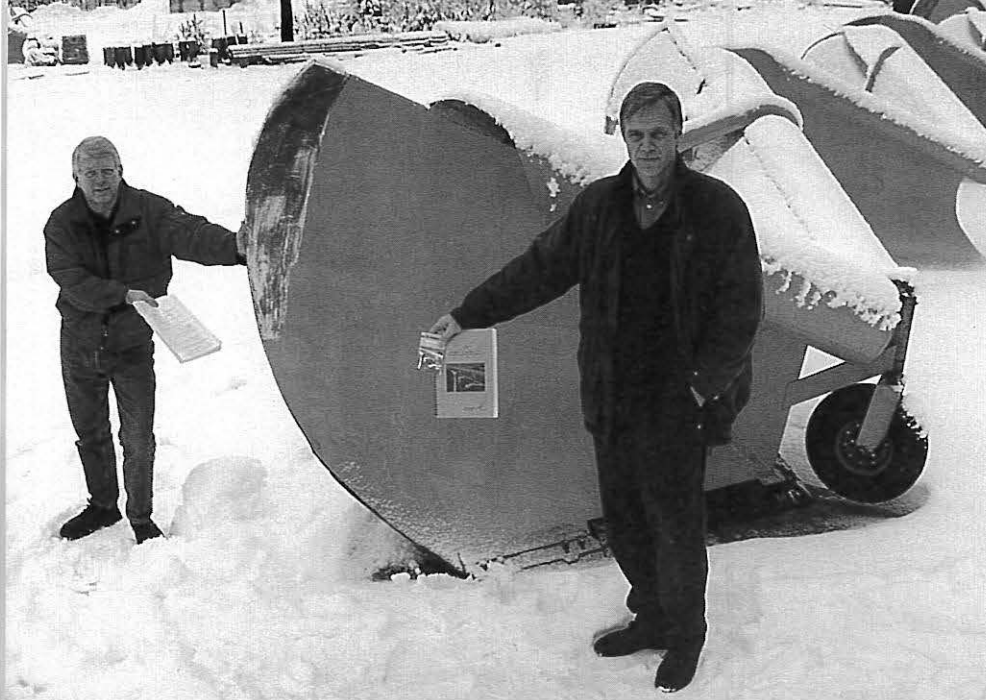
DET NYE VEGVESENET I SETESDAL:

Mye papir mellom Trafikk og Produksjon

Setesdal Trafikkdistrikt og Produksjonsområde styres av distriktsleder Pål Arnfinn Haugen og områdeleder Torbjørn Borgi. Tidligere var de vegmestre i Valle og Evje og delte Setesdalen på langs. Nå går skillet mellom Trafikk og Produksjon i korridoren på kontorbrakkka på Evje. De klager begge over at de må sende mye papir til hverandre. Hvordan det ellers går i det nye vegvesenet i Setesdal distrikt og område, kan du lese på de følgende sider.







Mye papir mellom Trafikk og Produksjon i Setesdal

TIDLIGERE VAR DET vegmester Arnfinn Haugen på Valle vegstasjon som regjerte i øvre deler av Setesdal. Vegmester Torbjørn Borgi på Evje vegstasjon hadde ansvaret for nedre deler av dalen. Ennå deler de dalen mellom seg, men nå går skillet i korridoren på kontorbrakka på Evje. På den ene siden sitter Borgi, leder for Setesdal produksjonsområde. På den andre siden sitter Haugen, som har overtatt stillingen som leder for Setesdal trafikkdistrikt etter at Sigurd Kløvfjell ble leder for Arendal trafikkdistrikt.

Hvordan trives de i sine nye stillinger?

– Jeg er godt fornøyd med den nye jobben, sier Borgi, den er interessant og ikke minst utfordrende – den gir store muligheter til å vise at Statens vegvesen er best i landet i vegarbeid. Som vegmester hadde jeg et større ansvarsområde, både forvaltning og drift. Nå skal jeg konsentrere meg om de rene driftsoppgavene. Men erfaringen fra vegmesterstillingen kommer godt med også i den nye jobben.

MÅ FINNE FORENKLING

Trafikk bestiller nå tjenester de vil ha gjort fra produksjon. Det inngås avtaler om oppgavene som skal utføres og produksjon beregner kostnader og sender regning. Arbeidet utføres i egen regi – ennå er det ikke kommet signaler om noe annet, sier Borgi.

– Hovedoppgaven framover blir å finne en form for nye vegvesenet. I Setesdal produksjonsområde er det veldig mange baller lufta og mye papir i systemet. Papirflommen har økt på i vegvesenet etter omorganiseringen, og binder mye av vår tid, både for oppsynet og for ledelsen. Her må vi prøve å finne

fram til en forenkling. Vi må finne fram til effektive arbeidsrutiner og en god økonomistyring.

Vi går ei spennende tid i møte. I det kommende året må vi arbeide for å få det nye vegvesenet på plass. Ennå har vi ikke fått klare signaler om hvordan vi skal drive. Det står en god del igjen når det gjelder fordeling av roller mellom produksjon og trafikk.

Vi hadde et system som var smidig og fleksibelt. Så langt synes jeg det gamle vegvesenet var effektivt. Vi får håpe det nye blir like godt og helst bedre.

FRA LAVLAND TIL HØGFJELL

Produksjonsavdelingen utfører driftsoppgaver på de lange strekningene Vest-Agder grense til Hovden, Rv. 45 over Bjørnevattn og Brokke-Suleskarforbindelsen til Sirdal. Området spenner fra lavland til høyfjell med et klima som veksler fra regn i Vennesla til snøvær på Hovden og Bjørnevattn. Borgi har ansvaret for at arbeidet glir greit og det holdes en god vegstandard.

– Blir det aktuelt å sette bort mer av vedlikeholdsarbeidet til private?

– Det er det ikke snakk om det i nær framtid. Det kunne jo være interessant å se om noen kunne gjøre jobben rimeligere. Ellers driver vi som tidligere i stor grad med delentrepriser. Det gjelder det meste av snøbrøytingen i området, mens fjellovergangeren Rv. 45 utføres med egne folk og materiell. En ny lastebil er innkjøpt og klar til innsats når vinteren setter inn for alvor. En egen snøfres er stasjonert på Valle vegstasjon og klar til innsats når det er nødvendig. – Brøytingen av denne vegen er en spesiell tjeneste som stiller store krav

Av Ottar
Johansen

til mannskapene. Høgfjellet en slem vinterdag er ikke til å spøke med.

HÅPER PÅ BEVLINGNING

Setesdal produksjonsområde omfatter også anleggsproduksjon og produksjonslederen ser med spenning fram til sluttbehandlingen av neste års vegbudsjett: – Jeg ser med stor bekymring på at regjeringen vil stryke alle midler anlegg i Setesdal for 1997. Vi har nylig starta opp et anlegg ved Grasbrokke i Bykle. Får vi ikke bevilgninger, blir det liggende uferdig i -97. Vegvesenet har for mange svin på skogen fra før; halvferdige anlegg er blitt liggende i flere år. Det skader vegvesenets omdømme, mens trafikantene ikke får nytte av pengene som er brukt.

Dersom det ikke blir arbeid til oppsyn og fagfolk i dalen, kan det bli aktuelt å finne andre oppgaver for dem i andre steder. En mann arbeider nå ved E 18-anlegget i Arendal.

Områdets anleggsgruppe består nå av anleggsoppsynsmann Odd Olav Tveit og sprengningsbas Jan Asbjørn Upstad. Anleggene drives ellers med innleide maskiner, som må søke arbeid andre steder om vegutbedringen i Setesdal stanser opp. Det er vel en viss mulighet til å kunne starte med rassikring av veggen ved Flåstrondi?

– Jeg håper og tror på at det kan bli en løsning ved at Stortinget i siste omgang gir en bevilgning som gjør det mulig å komme i gang med denne viktige oppgaven. Så sent som i høst hadde vi et stygt steinras her. Rassikring av denne strekningen burde være en prioritert oppgave. Ellers er det ingen mangel på oppgaver i Setesdal.

Setesdal produksjonsområde gjennomfører i år forsøk med piggfrie vinterdekk på halvparten av lagbilene. 3-4 biler kjører piggfritt, mens resten kjører med piggdekk.

– Så langt har det ikke vært negative tilbakemeldinger fra de som kjører piggfritt. Vi hadde en bil med piggfrie dekk i fjor. Nå begynner vi å få mer erfaring med kjøring under ulike føreforhold. Men personlig foretrekker jeg stadig piggdekk på vinterføre, sier Borgi. Han disponerer tre hjullastere og to veghøvler som er fullt opptatt med snørydding, i tillegg til den nye lastebilen. Om det ikke blir ekstraordinære snømengder, mener han området er godt rustet.

MINDRE FOLK PÅ VALLE VEGSTASJON

Valle veg- og trafikkstasjon er nå bemannet med en driftsoppsynsmann og en kontormann på halv tid. Når ingen av dem er inne, kommer publikum nå til stengt dør, mens telefonhenvendelser viderekobles til Evje.

– Men vedlikeholdet skal være som før. Innsats og vedlikeholdsstandard skal heller være høyere enn tidligere. Så her er det ikke snakk om noen nedtrapping. Vegstasjonen er fortsatt frammostested og base for de som arbeider i utedriften. Men Setesdal produksjonsområde har sin hovedbase på Evje.

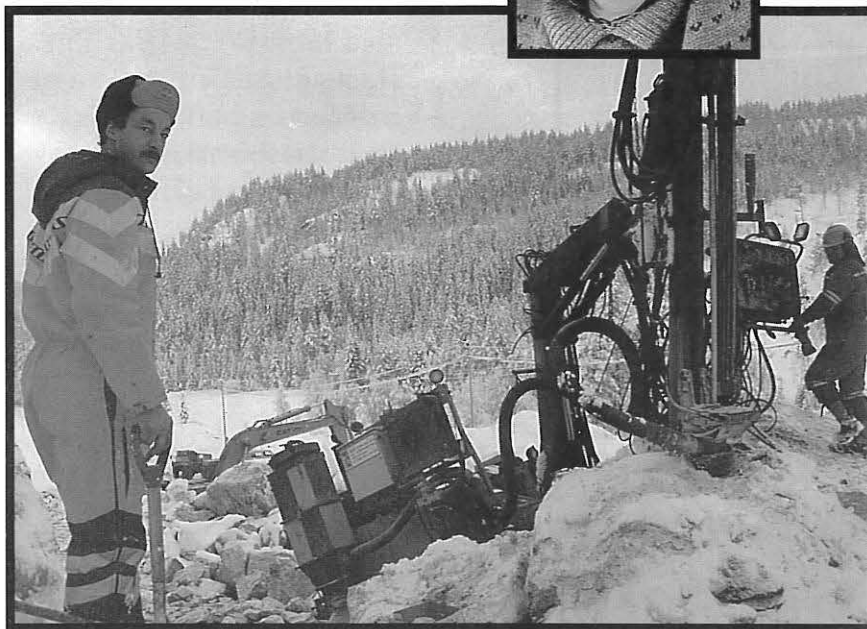
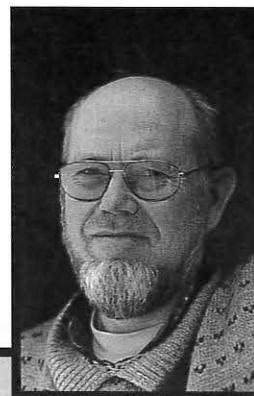
I utedriften er det totalt 17 vegarbeidere fordelt på fem formannsområder. De fem arbeidslagene

har ansvar for hver sin del av området. Det er tre vedlikeholdsoppsynsmenn og en anleggsoppsynsmann. Det er en grei bemanning ut fra den aktivitet vi har i dag, mener lederen.

SAMARBEID MED KOMMUNEN

Borgi er aktiv kommunepolitiker i Bygland. I siste periode var han ordfører, nå sitter han i kommunestyre og formannskap.

– Kommunen og Statens vegvesen er to offentlige etater som er avhengig av et godt samarbeid. I fellesskap kan vi løse viktige samfunnsoppgaver. Bygland kommune er nå interessert i å gjøre mer ut av samferdselsminnene ved Fånefjell og her er det mulig at vegvesenet kan medvirke. Borgi forsøker ellers å gjøre som politiske innflytelse gjeldende overfor sentrale politikere slik at det kan bevilges midler til vegformål i fylket. Som alle andre venter han spent på salderingen av statsbudsjettet.



Produksjons-anleggsfolk i Setesdal går en usikker tid i møte. Oppsynsmann Odd Olav Tveit og skytebas Jan Asbjørn Upstad, bildene over, har ikke arbeidsoppgaver i dalen om Stortinget ikke gir ekstrabevilgninger.



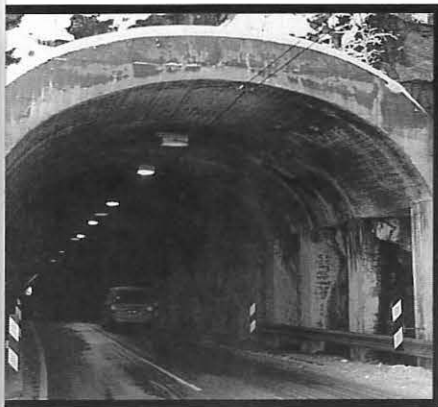
Trafikk og produksjon diskuterer oppgaver

Lederen for Setesdal trafikkdistrikt, Pål Arnfinn Haugen, inngår avtaler med Bor- gi om oppgaver som skal utføres, og be- taler regningene som produksjonssjefen sender.

- Dette praktiseres noe forskjellig fra distrikt til distrikt, og fra fylke til fylke.

Det kommer nye retningslinjer for dette

1. august 1997. Da vil vi få en felles mal å arbeide ut fra med funksjonsavtaler. Det er stadig diskusjon mellom produksjon og trafikk om hvor nøye spesifisert og detaljert disse avtalene skal være.



Også Haugen trives i den nye jobben, som han finner både interessant og spennende med mer ansvar og større utfordringer enn det han hadde før.

- Men det blir mye papir fram og tilbake. Vi er ennå i en startfase med mye usikkerhet. Det må gå seg til og tilpasses etter hvert som vi får mer erfaring.

- Hvordan ser du på regjeringens drastiske budsjettkutt når det gjelder anlegg i Setesdal?

- Når det gjelder drift, blir det ikke reduksjoner. Her mener jeg vi er rimelig dekket. Men trafikkavdelingen er selvsagt også interessert i heving av vegstandarden og sikring av farlige strekninger. Stortingets påplussing av midler til rassikring ved Flåstrondi håper jeg derfor går gjennom. Flere steinras på denne strekningen har ført til frykt blant lokalbefolkningen.

- Fånefjelltunnelen tilfredsstillende ikke brannforskriftene. Når blir det rettet på dette?

- Vi diskuterer brannsikringstiltak av tunnelen og venter nå på et utspill fra brannsjefen i Bygland kommune. Vi skal i samarbeid vurdere hvilke tiltak som må til. Det er snakk om sambandsutstyr inne i tunnelen samt

- brannsløkkingsutstyr. Det er en del brannfarlige isolasjonsplater i tunnelen. Vi vurderer hvordan disse best kan sikres. Tunnelen, som ble bygd i 1960-62 har en høyde på

bare 4,10 m. Moderne tømmertransport krever en høyde på 4,60.

VEGMINNESMERKER

Bygland kommune ønsker å satse på Fånefjellområdet med de forskjellige vegminnesmerkene, den gamle ridevegen og senere den første, svingete kjørevegen over fjellet, vegen rundt fjellet, halvtunnelen som ble tatt i bruk i 1923, og tunnelen fra 60-tallet. Trafikkleder Haugen og seksjonsleder Tor- mod Frøysnes arbeider med en plan for rassikring av vegen rundt fjellet slik at denne kan åpnes for turister. Området er undersøkt av geolog og det skal utarbeides et kostnadsoverslag. Det ser ut til at saken kan løses innenfor en ramme av 2 - 300.000 kr, sier Haugen. Arbeidet kan utføres av vegvesenets egne folk. Tiltaket vil bli drøftet med kommunen og fylkeskommunen.

Det er mange gamle vegger i Setesdal trafikkdistrikt. To studenter har registrert kløvegger og kjerre- vegger i Evje, Vegusdal og Bygland og Haugen ser fram til deres rapport.

FULLVERDIG TRAFIKKSTASJON

Ved Setesdal trafikkdistrikt begynte Liv K. Ule- berg 1. september for å arbeide med utsteding av førerkort, vognkort og kjøretøyregistrering. Det er også opprettet en halv stilling innen trafikktilsyn med førerprøve og kjøretøyteknisk kontroll som arbeidsområder. Trafikksjef Gunnar Lien har sagt at fra 1.1. -98 skal Setesdal trafikkdistrikt ha en full- verdig trafikkstasjon med biltilsyn, trafikktilsyn, bil- tekniske tjenester og oppkjøring til førerprøve. Dette forutsetter at det også utføres bygningsmessi- ge arbeider. Det er behov for mer kontorplass og kontrollhall mangler. Det skal i nær framtid nedset- tes byggekomite i forbindelse med dette.

RASTEPLASSER OG BUSSKUR I SETESDAL-STIL

Utbyggingen av rasteplasser ved Rv. 39 er kom- met langt. Den siste, Hekni, er nettopp ferdig. Det er videre planer om å bygge nytt toalettanlegg ved Syrtveitfossen rasteplass. Denne vil bli i "Setesdal- standard" som de nye rasteplassene, forteller Hau- gen, som legger til at vegvesenet har fått mange lovord for de nye rasteplassene.

- Videre arbeider vi med å skifte ut alle gamle buss-skur i glassfiber med laftede buss-skur i Setesdal-stil utviklet av tidligere vegmester Olav Ny- gård. Setesdal næringsfond er villig til å dekke halvparten av utgiftene. Totalt vil vi skifte ut 11- 12 glassfiberskur. Hallvard K. Rysstad er allerede i full gang med å lafte de første av de nye buss-skurene.



Da tidligere vegmester Olav Nygård i Valle hadde klar sine tegninger på miljøtilpassede busskur i Setesdal-stil, gikk han til lafteren Hallvard K. Rysstad og bestilte de første buss-skurene tilpasset til gammel byggeskikk. De nye buss-skurene kom i stedet for de grønne glassfiberskurene som i en periode herjet landet. De nye skurene vakte berettiget oppsikt og Nygård mottok i 1986 en belønning på 5000 kr. fra vegvesenet for sin flotte design.



Nye buss-skur i gammel stil

Dette ble begynnelsen på et langvarig samarbeid mellom Rysstads laftebedrift og Statens vegvesen. Nygård tegnet også bord og benker til rasteplasser i lafte-teknikk. Og da utbyggingen av nye rasteplasser i Setesdal tok til for et par år siden, ble pensjonist Nygård hentet inn for å tegne toalettbygg og stå for den øvrige utforming av rasteplassene langs den viktige turistvegen. Hallvard Rysstad sto igjen for laftebyggingen.

Nå arbeides det med å fullføre det verket som Nygård begynte: samtlige gamle busskur i glassfiber skal skiftes ut

med laftede buss-skur. Rysstad er snart ferdig med den første serien på fem nye busskur. De nye skurene bygges fortsatt etter Nygårds tegninger. Ett av skurene blir i dobbel størrelse, og skal plasseres på Byglandsfjord. Skurene har ellers fått en ny, liten finess: To små glugger på den ene vegg slik at folk slipper å gå ut for å se om bussen kommer.

– Oppdragene for vegvesenet er greie, sier Rysstad, som driver bedriften sammen med sønnen og svigersønnen. Verkstedet er velutstyrt med en maskinhovel som skjærer ut profilen på stokkene. Men sammenføyingen,

"knutene", utføres med håndverktøy, sag og øks, omtrent på den gamle måten.

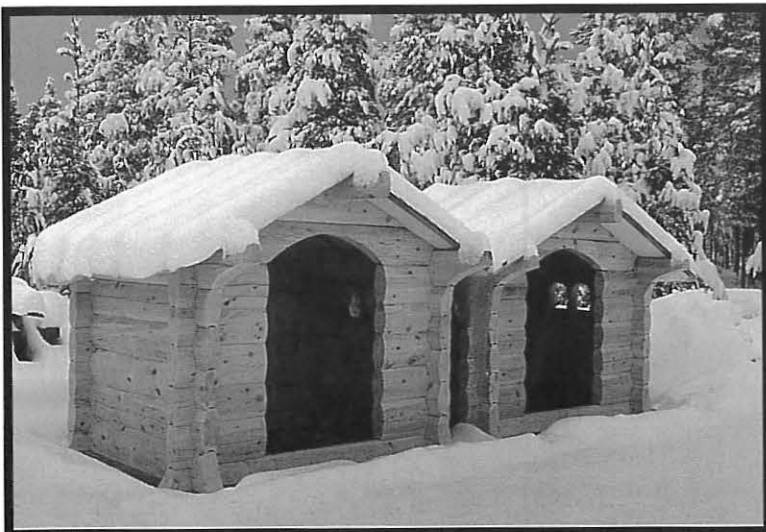
Buss-skurene er blitt berømt. Jeg har mottatt henvendelser også fra andre vegkontor, men jeg mener at de hører til i Setesdal og har hittil hatt nok å gjøre med å dekke behovet i Aust-Agder.

Rysstad driver også med lastebilkjøring for vegvesenet. Han er videre medeier i en nyetablert bedrift på Rysstad som produserer impregnerte autovernpåler og gjerdestolper. Denne bedriften har inngått en to års kontrakt for levering av autovernpåler til Statens vegvesen Rogaland og forhandler nå også om leveranser til Aust-Agder og Vest-Agder.

På Rysstad er det 4–5 bedrifter som driver med lafting. Det er stor etterspørsel etter deres tjenester, sier Rysstad, som driver med lafting også på fritid. Han har holdt kurs både for hobbylafftere og de som ønsker å begynne med lafting som yrke. Nå leder han et 40 timers kurs for folk som vil drive med lafting på fritid. De har kanskje ei gammel støylsbu de vil reparere, eller de tenker på å sette opp ei ny bu.



Av Ottar Johansen

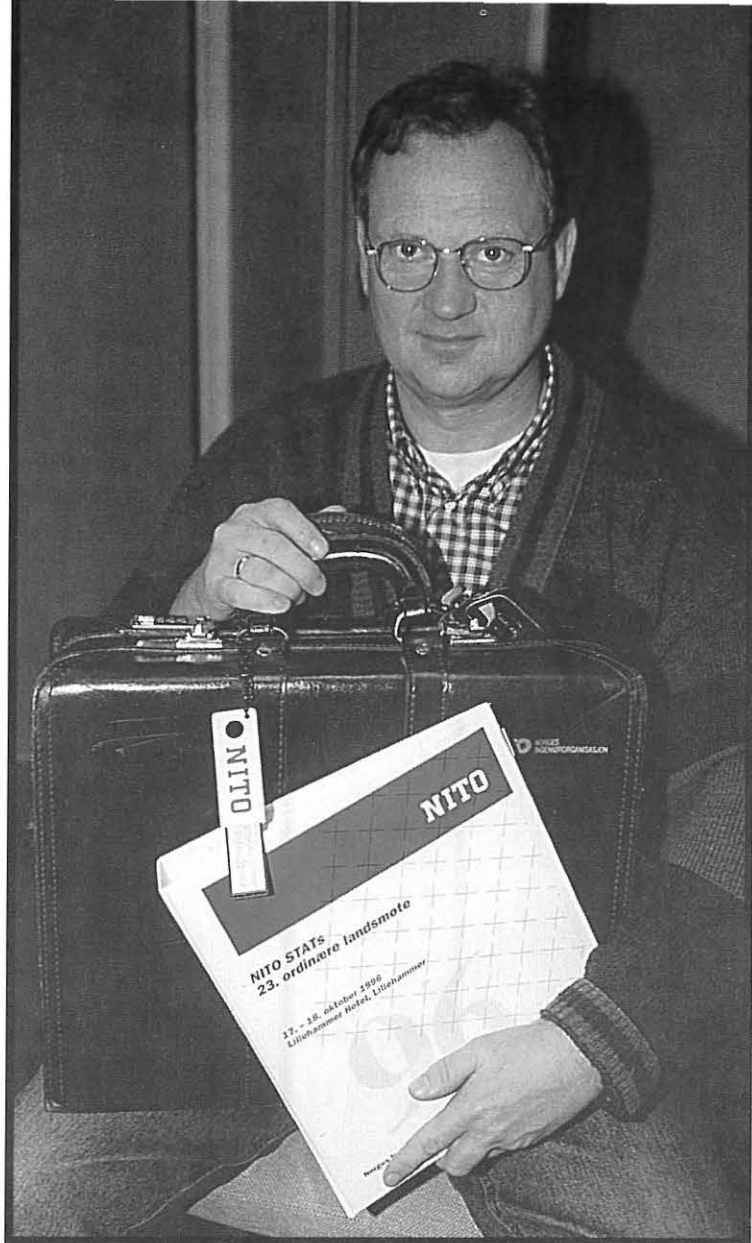


Fagforeningsleder for NITO-ingeniører i Statens vegvesen

Anders Noddeland ble på landsmøtet i Edinburgh i mai i år valgt til leder av NITOs etatforening for alle medlemmer i Statens vegvesen, det som populært kalles NITO veg. Etatforeningen organiserer 1000 vegingeniører.

– Jeg hadde da vært et år i min nye jobb som distriktsleder for Arendal trafikkdistrikt, og sa først nei til NITO-engasjementet som er en 50 pst. stilling. Men de kom tilbake og ba meg ta jobben likevel. Jeg tok saken opp med trafikksjef Gunnar Lien, som stilte seg positiv og vi diskuterte oss fram til et opplegg som gir meg to års permisjon fra jobben som distriktsleder og i stedet gir meg en 50 pst stilling i trafikksjefens stab. Vi var enig i at det ikke passet å være både arbeidsgiver og tillitsmann samtidig.

Anders Noddeland er stadig på farten med NITO-kofferten.



– Rettferdige lønns- og arbeidsvilkår er hovedsaken

– Dermed er det lagt fint til rette for at jeg kan fungere som tillitsmann for NITO veg, som også er den største gruppen av Akademikernes Fellesorganisasjon. Dette innebærer at jeg også er AFs representant for våre medlemmer som er ansatt i Statens Vegvesen. Det innebærer at jeg må representere i en rekke arbeidsgrupper som driver med utredninger på mange områder. Vår organisasjon har forhandlingsrett når det gjelder hovedavtalen og lønsspørsmål, omorganisering m.m., drøftingsrett når det gjelder bl.a. budsjettforslag, omgjøring av stillinger og virksomhetens planer, og informasjonsrett når det gjelder regnskap, økonomi og vedtak i styringsorganer. Her blir jeg det naturlige kontaktleddet.

– Hvorfor valgte du tillitsmannsjobben foran din nye stilling som distriktsleder?

– Tillitsmannsarbeid har jeg drevet med i alle år.

Som samfunnspolitisk interessert så jeg det som en enda større utfordring for meg enn distriktslederstillingen. Som en god egoist valgte jeg det som så gildet ut. Når forholdene i tillegg ble lagt så fint til rette som min arbeidsgiver har gjort, ble ikke valget så vanskelig.

– Hva er du mest opptatt av som tillitsvalgt for landets vegingeniører?

– Jeg er først og fremst opptatt av at vi får rettferdige lønns- og arbeidsvilkår for medlemmene, at vi ikke sakker akterut i forhold til andre grupper og at vi får noe igjen for utdannelsen vår. Omorganiseringen av vegvesenet førte med seg mye tilpasninger for våre medlemmer. Det var et omfattende arbeid å ivareta medlemmenes interesser i denne prosessen. Det nye vegvesenet blir til under marsjen og ennå er det mange roller som ikke er hundre prosent avklart.

Av Ottar
Johansen

Det gjelder bl.a. produksjonsavdelingen og forholdet til entreprenørdrift. Dette er to roller som skaper usikkerhet og frustrasjon både innen produksjonsavdelingen og trafikkavdelingen. Våre medlemmer i alle avdelinger er interessert i at Statens vegvesen beholder produksjonsavdelingen og foreningen vil arbeide både politisk og innen etaten slik at vi ikke får en privatisert produksjonsavdeling – slik vi vet sterke krefter ønsker.

Når vi bedømmer omorganiseringsprosessen, må vi berømme vegdirektøren for at han tidlig og klart gikk ut med informasjon om at ingen ansatte skulle sies opp eller miste jobben. Det ga oss trygghet i omstillingsprosessen. Det hadde stor betydning for våre medlemmer.

Hvis vi ser på selve omorganiseringen, er det nå klart at å skille forvaltning fra produksjon skaper merarbeid og mer papir, med skriftlige avtaler og større krav til detaljplanlegging. Dette krever i sin tur større bemanning, noe vi burde være glad for. Men jeg ser faren for en topptung og byråkratisk organisasjon.

Det skulle bli rasjonalisering, noe jeg var skeptisk til helt fra begynnelsen. Vårt gamle system var effektivt og konkurransedyktig, derfor fikk vi anledning til opprettholde en produksjonsavdeling og derfor ble ikke vegvesenet omgjort til et aksjeselskap. Omorganiseringen betyr en god del ekstra papirflytting. Det er ingen grunn til å legge skjul på at vi totalt sett på sikt må bygge opp en enda større organisasjon for å takle bygherrerollen og kontrollrollen.

– Ellers er jeg opptatt av at alle skal ha lik arbeidstid. Nå er det slik at noen, f.eks. på trafikkstasjonene, skal stå til disposisjon for arbeidsgiveren i spisepausen, og dermed får betalt for den, mens andre, f.eks. i utedriften, ikke får betalt for spisepausen.

For tida holder vi på med lønnsforhandlinger pr. 1.9.–96. Her har NITO gått i bresjen for at forhandlingene skal skje lokalt ved vegkontorene i fylkene, noe arbeidsgiveren har gått med på. Formelt får de lokale forhandlingene status som foreløpige. Kommer partene fram til enighet, blir de godtatt av Vegdirektoratet. Blir det ikke enighet, får vi en sentral avgjørelse. Her håper jeg at partene lokalt viser ansvar, slik at denne ordningen kan fortsette. Blir det mye spetakkel rundt om i fylkene, vil vi straks miste denne muligheten.

Som AF-representant deltar Noddeland i flere utredningsgrupper, bl.a. for innføring av det nye Økosys-systemet og videre utvikling av informasjonsteknologi. Et nytt utvalg er spesielt interessant; det skal utrede forhold rundt funksjonskontrakter og funksjonsavtaler som skal styre samspillet mellom trafikkavdelingen og produksjonsavdelingen. For å dokumentere konkurransedyktighet ønsker Vegdirektoratet at noen slike avtaler også skal lyses ut på anbud.

For den nye landslederen blir det mye reising. To møtedager i Oslo hver uke er det vanlige. Ennå er det ikke blitt tid til å besøke bedriftsgruppene ute i fylkene, noe Noddeland håper det snart blir tid til.

Det er vanlig at NITO veg har et arbeidsutvalg ved samme vegkontor som lederen. Her har Noddeland med seg Kjell Pedersen som sekretær og Øystein Tobiassen som nestleder. Et styre med representanter for andre fylker møtes 3–4 ganger i året.

Lederen har fått anledning til å være fleksibel i forhold til den halve stillingen i trafikksjefens stab. På høsten med lønnsforhandlinger går det mye tid til fagforeningsarbeid, i januar kan det bli mer tid til innsats for trafikkavdelingen.

Den mest tidkrevende av stabsoppgavene er jobben som medlem av byggekomiteen for ny trafikkstasjon på Stoa, som skal være klar til innflytting 1. juli 1997. Dette er nærmere omtalt annet sted i dette nummer av Sørlandsporten. En annen arbeidskrevende oppgave som ble gjennomført i november, var å lede arrangementskomiteen for en stor trafikkonferanse i Kristiansand der bl.a. stortingsrepresentant Terje Sandkjær medvirket.

– Det er politikerne som legger rammene for vegvesenets virksomhet. Tillitsmennene må bli flinkere til å påvirke utviklingen i ønsket retning. Her står vi fritt i forhold til arbeidsgiveren, sier NITO-lederen, som også er opptatt av miljø- og forurensningsproblemene, vi må ikke bare tenke på biltrafikk, som det er en tendens til.

Det begynner å skorte på motivasjonen

Jeg sitter her med en folder foran meg som spør om hvor kompetent jeg må være. Det skal stilles krav om høyere effektivitet, konkurransedyktighet, kreativitet, kompetanseutvikling, vilje. Videre skal ledelsen avgjøre. Hvis det er forskjell på mine ønsker og etatens, da skal etatens behov være avgjørende.

Ellers skal vi tenke på vårt bidrag til samfunnets utvikling, men vi må også være opptatt av økonomi, ledelse, organisasjon og struktur. De spør om hvem som er kompetent nok – ja, det lurer jeg også på. Vi har vært med på Krøsus – Økosuss – Holler – Opseth – uten at det har ført til annet enn mer administrasjon og ikke minst mer papir. Hva har dette kostet – og har det økt måloppnåelsen?

Jeg arbeider i produksjonen, bruavdelingen og har vært der ca. 21 år. Da jeg begynte, var vi 17–18 faste forskalingsssnekkere. Nå er vi bare 7–8 faste og en lærling.

Allerede da jeg begynte, var det om å gjøre å få det bedre, og å komme over til vedlikeholdet. Men jeg har valgt å være på anlegget, da jeg likte arbeidet, miljøet og ledelsen. Men jeg må si at jeg ble temmelig forbauset da de tok vekk overskytende reisetid, og anleggstillegget vårt på 3,90 ble jo også gitt til det gamle vedlikeholdet.

Ellers er jo også maskinførertillegget fjernet på anlegget. Jeg starter å reise 05.55 om morgenen, og anleggstillegget følte jeg som et ulempe tillegg for kulde, snø, støy ved å forskale vinterstid. Hvis det er riktig at de kan ha trodd at vi reiste på overtid da de sanerte ordningen vår, kan man spørre om rett person er på rett plass.

Vi har sagt vår mening til hovedtillitsmannen vår, men der er det ikke mye hjelp å få. Han sier bare "slutt da vel, og begynn hos de private", eller han sier "jeg skjønner ikke at du er her i det hele tatt". Jeg kan ikke si annet enn at det begynner å skorte på motivasjonen og viljen hos oss på det gamle anlegget. Man kan jo lure på om den ene handa ikke vet hva den andre gjør der inne i Oslo.

Halvor Abusland



- Vegvesenet må satse mer på trafikantrettede tiltak

Av Inger Sigridnes

TIDLIG I HØST hadde Aust-Agder besøk av Trygg Trafikks direktør Leif Agnar Ellevset. Paal Sodefjed, som er sekretær for Trygg Trafikk i Aust-Agder, hadde satt opp et tett program sammen med direktøren. De skulle møte samarbeidspartnere, politikere, presse osv.

Også Sørlandsporten ønsket en prat med Ellevset – og det fikk vi.

Jeg presenterer meg, Ellevset smiler – jeg vet da hvem du er, sier han.

Det er du som kjører motorsykkel, aktiv i Norsk Motorcykel Union og som stadig snakker for trafikksikkerheten til mc-folk?

Ellevset opplyser at også han kjørte motorsykkel i yngre dager, han forstår interessen, og som han også er klar over at hans sekretær i Aust-Agder dyrker.

Straks er det mc-prat mellom meg, Paal og Leif

Agnar, men det var jo ikke tema denne gangen og vi må bevege oss tilbake til det vi egentlig skulle snakke om:

Forholdet mellom Trygg Trafikk og Statens vegvesen.

Som om han skjønner at jeg vil spørre han om hvorfor turen har gått til Arendal, begynner Ellevset med å opplyse at han betrakter det som spesielt viktig for organisasjonen å ha god kontakt utover i hvert enkelt fylke, og at han derfor forsøker å besøke hvert fylke minimum en gang i året.

– Jeg går ut i fra at du betrakter Statens vegvesen som en av Trygg Trafikks samarbeidspartnere – hvordan opplever du å samarbeide med oss?

– Vi har et svært bra samarbeid med Statens vegvesen. Forøvrig har det også blitt enklere å kommunisere med etaten etter omorganiseringen.

– Hvordan opplever du vår rolle innenfor trafikksikkerhetsarbeidet?

– Statens vegvesen spiller en viktig rolle, og har en tung posisjon innenfor dette arbeidet.

Etaten er imidlertid svært teknisk orientert, og var lovlig sent ute med å se viktigheten av å vektlegge trafikantsiden. Men etter at dere først kom i gang med dette, vil jeg absolutt si at dere nå gjør en fin innsats – også på dette området.

Jeg bemerker at vår hovedoppgave først og fremst er lagt til vegnettet, men at vi er pinlig klar over at det er utopi å tro at vi noengang vil kunne bygge og vedlikeholde oss frem til ulykkesfrie veier.

– Nei, nettopp, skyter Ellevset raskt til, og derfor må dere også i større grad sette enkeltindividet og deres adferd mer i fokus.

– Men hvordan mener du at vi kan få den enkelte til bedre å mestre trafikken?

– Her må det fellestiltak til. Jeg forventer ikke at Statens vegvesen skal ta den oppgaven alene.

Men dere bør først og fremst i større grad bidra med trafikantertede tiltak, selve trafikanten må i større grad prioriteres.

– Men tilbake til vegnettet, og dets fremkommelighet – går du inn for 4-felts motorveg i Vestfold?

– Ja, definitivt! Og misforstå meg nå ikke. Selvsagt er vegstandarden også viktig og på denne siden gjør dere en svært bra jobb. Mye av det som har skjedd på vegsektoren er svært viktige faktorer – i et helhetsbilde.

– Og hvor ligger så Trygg Trafikks viktigste rolle innenfor dette helhetsbilde i trafikksikkerhetsarbeidet?

– Vi skal først og fremst være en vaktbikkje, være pådriver og derfor må vi også ligge litt i forkant.

– Er det ting dere er spesielt opptatt av nå?

– Vi ser med bekymring på de 5- og 6-åringene som nå skal begynne på skole. De har en vesentlig mindre forutsetning til å mestre trafikken i forhold til en 7-åring.

Vi ønsker å se nærmere både på selve skolevegen, stoppestedene for kollektivtrafikken, og det at flere av foreldrene velger å kjøre sine barn i egen bil skaper også problemer, bl.a. i selve skolegården.

– Hva ser dere som den store utfordringen i fremtiden?

– Vi er i startgropen av en stor eldrebølge. Det representerer en stor trafikksikkerhetsmessig utfordring i fremtiden, både for oss og Statens vegvesen.

Ellevset smiler lurt igjen, som om han forsøker å gjenta; ja, vi må ligge litt i forkant og dere må tenke mer på selve trafikanten.

Jeg har forstått hans poeng.

Bjarne Solberg: Netthendt tapetserer

Etter utfordring fra Tormod Frøysnes i siste nummer av Sørlandsporten, forteller Bjarne Solberg en god historie:

Det er jo slik i disse dager at flere og flere må omskoleres og en dag kom det en gynekolog til arbeidskontoret og ønsket omskolering.

Arbeidskontoret var noe i villrede om hvilke type arbeid han kunne settes til, men en kar hadde bedt om å få tapetsert og malt et rom, og på arbeidskontoret mente de at kanskje dette var noe for gynekologen, fingernem, som de mente han måtte være.

Karen som skulle ha tapetsert og malt i huset sitt, skulle imidlertid ikke være hjemme den dagen jobben skulle gjøres, men hadde lovet å legge nøklene til huset i postkassa.

Gynekologen kom til huset og gjorde jobben som han var bedt om.

Da huseieren kom hjem, ble han imponert over hvor fint og nøyaktig jobben var gjort, men så kom han plutselig på at han jo hadde glemt å legge nøkkelen i

postkassa. Stor var derfor hans undring over hvordan gynekologen hadde kommet seg inn i huset og fått gjort jobben.

Han ringte gynekologen, takket for fint utført arbeid, men, sa han, hvordan i all verden kom du deg inn i huset, for jeg hadde jo glemt å legge nøkkelen i postkassa.

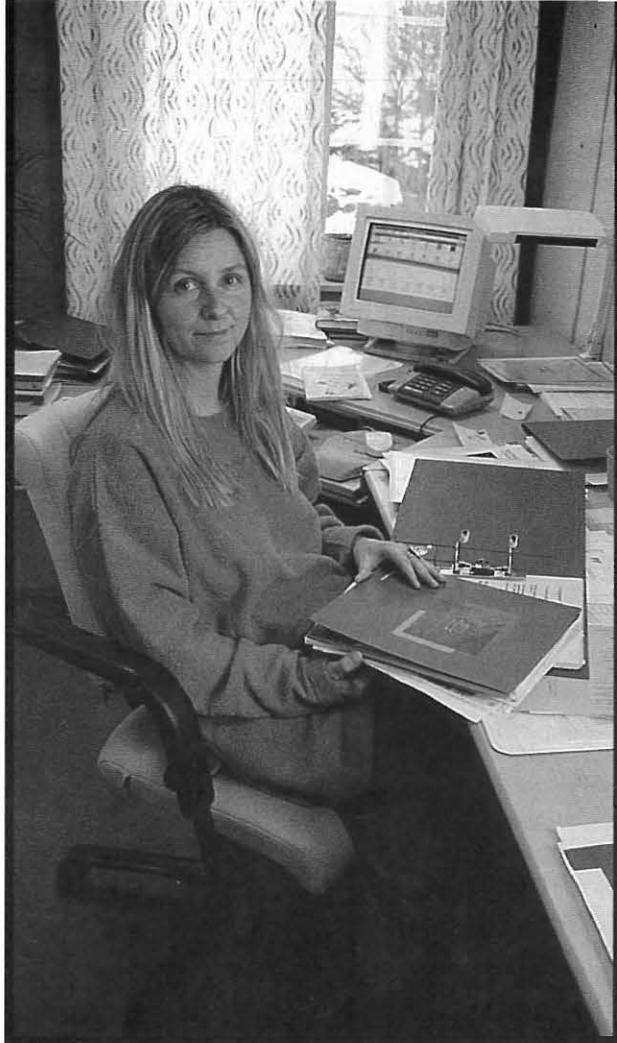
- Kom inn, gjentok gynekologen, nei, jeg har da aldri vært inn i ditt hus, jeg gjorde da jobben gjennom nøkkelhullet!

Bjarne utfordrer videre sin mangeårige kollega, Bjørn Eide Olsen, som bes komme med sin historie i god tid til påskenummeret av Sørlandsporten.



At Statens vegvesen vil satse på kompetanseheving, betyr ikke at vi oppfatter det som om kompetansen i etaten er dårlig, understreker opplæringskonsulent Ann Jørgensen, leder av en arbeidsgruppe som skal vurdere behovet for og legge til rette for en målrettet framtidig kompetanseutvikling. – Det betyr ikke at vi ikke har mange flinke folk i vegvesenet som gjør en kjempegod jobb. Når det hittil har vært behov for ny kompetanse, har vi imidlertid vært vant til å tenke nyansettelse. Nå vil vi tenke mer i retning av kompetanseutvikling innen etaten, på tvers av fagavdelinger og på tvers av fylkesgrensene.

Opplæringskonsulent Ann Jørgensen



Intern kompetanseutvikling framfor nyansettelser

– Det er klart at med samfunnet i stadig utvikling stilles det høyere krav også til Statens vegvesen. Det er ikke tilstrekkelig å gå på skole til du er 20 år og leve på det for resten av livet. Vi har fått det flotte begrepet livslang læring. Vi må lære hele livet, og blir aldri for gamle til å ta utdanning og til egne oss kunnskap på andre måter. Det medfører at situasjonen på lærestedene er blitt en helt annen: Det er ikke uvanlig at femtiåringer begynner på universitetsstudier.

**Av Ottar
Johansen**

PLANLEGGINGSVERKTØY

Arbeidsgruppen gikk nylig ut med en informasjonsbrosjyre om arbeidet med kompetanseheving. Her blir det fortalt at gruppen har arbeidet med å utvikle hjelpemidler for kompetanseplanlegging. Dette vil bli en naturlig del av arbeidet med års-, avdelings-, og seksjonsplanene, og vil bli sett i forhold til etatens budsjettsituasjon og de personalressurser vi har og har behov for.

Etter hovedavtalen i staten har lederne ansvaret for kompetanseutviklingen i sin virksomhet. Kompetanseutviklingen skal skje i nært samarbeid med den enkelte medarbeider. Arbeidet med kompetanseheving ble nylig drøftet på et seminar med ledelsen og avdelingsledere. Det kom både positive tilbakemeldinger og forslag til forbedringer.

– Målet er en bedre planlegging av kompetansehevingstiltak. Det er ønske om at dette arbeidet skal bli mer i samsvar med de øvrige styringsdokumenter. Mens kompetanseheving til nå har vært noe tilfeldig og basert på initiativ fra enkelte medarbeidere, tas det nå sikte på at det skal være planlagt i forkant av de behov som skal dekkes. Prosjektgruppa har derfor laget et planleggingsverktøy til bruk i avdelingene. Ved hjelp av dette skal avdelingene kartlegge den kompetanse de har, den kompetanse de vil trenge i framtida, og på grunnlag av dette utarbeide langsiktige planer for kompetanseheving. Dette skal igjen brytes ned til

en opplæringsplan. Det var særlig dette planleggingsverktøyet som ble presentert for ledelsen på seminaret.

Ennå gjenstår mye arbeid før kompetanseheving og opplæring kan innpasses i årsplanleggingen. Ennå er det ikke kommet så langt at en plan for kompetanseheving de nærmeste år kan legges fram i januar. Men ved neste årsskifte vil det kanskje være mulig å utarbeide en kompetanseutviklingsplan for neste fireårsperiode – og med årlige tiltaksplaner.

– Det er nødvendig å bruke en del tid for å komme fram til et godt og formålstjenlig produkt.

MANGE MULIGHETER

– Kompetanseheving kan foregå på mange måter: Ved kurs, studiereiser, hospitering, jobbrota-sjon, oppfølging og veiledning i egen jobb, stedfor-trederordninger m.m. Aktuelt kan også være permisjon for studier ved høyskoler, universitet o.l. med stipendordning, f.eks. Vegdirektoratets likestillingsstipend.

For tida er det også flere som tar etterutdanning og videreutdanning på kveldstid og får dette delvis finansiert fra etaten. Videre er det mulighet til å gå opp til fagprøve med kurs etter paragraf 20. Mulighetene er nesten ubegrenset. Prosjektgruppa arbeider med å finne fram til hvilke tiltak som er best for oppnå større viten innen et bestemt felt.

– Jeg håper vi kan greie å på få planleggingsverktøyet til å fungere innen rimelig tid, sier Jørgensen. Hun legger også vekt på at det i framtida også må bli bedre tilbakemelding fra de tiltak som folk har vært på. Det blir utarbeidet et eget skjema for slik tilbakemelding som vil bl.a. vil fortelle om resultatet er som forventet.

Omfanget av kurs i etaten er allerede betydelig. Bare til påmeldingsavgift og reiseutgifter går det årlig med litt over 2 mill ved Statens vegvesen Aust-Agder. Kursaktiviteten er størst blant de ansatte på vegkontoret. Ansatte i utedriften deltar i mindre utstrekning. Vegdirektoratet har et omfattende tilbud om kurs og seminarer, noe som går fram av den fyldige kurskatalogen. I høstmånedene studeres katalogen flittig, med tanke på det neste års kurs.

– Det er viktig å vite hvilke kurs vi skal satse på. Det fins alltid et kurs som det kunne være hyggelig å være med på, men det er ikke sikkert at det er dette kurset som gir vegvesenet mest utbytte. Når vi bruker så mye penger kurs, er det viktig at de blir brukt riktig. Vi kan ikke regne med å få mer penger til kompetanseheving. Derfor må vi bli flinkere til å prioritere og bruke ressursene på en riktig måte.

ØKTE KRAV TIL VEGVESENET

– Statens vegvesen må være forberedt på økte krav fra samfunnet. Vi skal tilfredsstillende et bredt spekter av kunder, fra transportsektoren som trenger flyt i trafikken, til seksåringer som har behov for en trygg skoleveg. Vi skal opprettholde og forbedre vår konkurransevne og opprettholde "vegkapi-

talen", dvs. ta godt vare på det vi har. Videre vet vi at det blir behov for økt kompetanse på miljøsektoren og økonomi. Vi blir nødt til å satse på kvalitets-sikring og ledelsesutvikling. – Skal vi greie alt dette, nytter ikke å sende folk på mer eller mindre tilfeldige kurs som ikke gir kompetanse innenfor de områder som det er bruk for hos oss nå. Vi må ellers være klar over at kunnskaper lett går i glemmeboka. Kunnskaper forringes lett. De har dato-stempling, som det meste i vår tid.

Opplæringsleder Ann Jørgensen har vært ved vegkontoret i to år etter å ha arbeidet med ledelse og organisasjonsutvikling innenfor offentlig sektor i en tiårsperiode. Ved siden av den langsiklige planleggingen av kompetanseutvikling i etaten, har hun i disse også hendene fulle med tilrettelegging av neste års opplæringsprogram. I avdelingene gjennomgås kurskatalogen og medarbeidere meldes på kurs som ser nyttige ut. Dette virker noe ustrukturert og tilfeldig. Dermed er det ikke sagt at alt kan være planlagt på lang sikt. Det dukker stadig opp tilbud i løpet av året som vi må ta stilling til om vi skal sende folk på, understreker hun.

Kontorfullmektig tar teknisk fagskole på fritid

Kontorfullmektig Torild Andreassen på Mørlandsmoen er en av dem som er i gang med utdanning – på fritid. Etter 12 år i etaten på forskjellige steder, gikk hun i høst i gang med teknisk fagskole, anleggsteknikk.

– Jeg har tenkt på dette lenge og nå er jeg i gang.

Hun tar utdannelsen som korrespondansekurs ved NKI. Heltidsstudenter tar utdannelsen på to år. Som deltidsstudent regner hun med å bruke fire år.

– Det er morsomt å lese og lære nytt. Nå får jeg en ny synsvinkel på alle oppgavene som utføres av de jeg har samarbeidet nært med i mange år.

Hun regner med årlige utgifter til undervisning og materiell på ca. 30.000 kr. og har søkt om dekning av dette fra likestillingsmidlene. Svar får hun ikke før på nyåret. Avdelingen har sagt seg villig til å dekke studie-utgiftene for det første halvåret.

Som deltidsstudent bruker hun 25–30 timer ukentlig. Hun leser på kveldstid og bruker mye av helgene til studiearbeid.

– Jeg kunne ikke tenke meg å sitte på skolebenken igjen. Korrespondanseundervisning passer derfor godt for meg. Jeg stortrives med lesingen og holder nå på med kemi, matematikk, data og norsk. Jeg vet ikke om utdannelsen vil gi meg en annen jobb. Men i første omgang er jeg opptatt av å fullføre utdannelsen, så får vi se om jeg får noen muligheter. Uansett vil utdannelsen komme til nytte også om jeg fortsetter i min nåværende de jobb.



Sjåførlærer Mardon Severinsen med fornøyde kursdeltakere: Otilie Rynningen ved rattet, Gudrun Lundemo og Anton Bie-Lorentzen.

- Trenger ikke haste så mye i rundkjøringene

Etter at Folkeuniversitetet Arendal i høst gikk ut med tilbud om oppfriskningskurs for bilførere over 60 år, er det gjennomført to kurs i Arendal og et i Grimstad med totalt 55 deltakere. Kursene ble holdt i samarbeid med lokale kjøreskoler. Trygg Trafikk og Statens vegvesen Aust-Agder sto som faglig ansvarlig - og bidro med fagkunnskap og økonomisk støtte.

Av Ottar Johansen

Etter at kursene var fullført, ble alle medvirkende samlet til et evalueringsmøte. Det var enighet om at kursene hadde vært svært vellykket, noe som også gikk klart fram av evalueringsskjemaer fra de enkelte kurs. "Det mest positive innen kjøreopplæring på mange år", "Den ledige måten, og det delta-

kerstyrte innholdet var vesentlig", var bare et par av kommentarene. En gruppe engasjerte kjørelærere fikk bare positive merknader - og samarbeidet med Folkeuniversitetet, som var ansvarlig for den praktiske gjennomføring av kursene, var også det beste. Samtlige kursdeltakere ga kurset sin beste anbefaling. Flere mente at kursene burde være obligatorisk for alle eldre bilførere. De var godt fornøyd med den teoretiske gjennomgangen av trafikkregler og bilkjøring i moderne trafikk. Enda større var utbyttet av de innlagte kjøretimene. Resultatet var økt sikkerhet i trafikken og styrket selvtillit.

- Kursene ble arrangert etter en modell utviklet og utprøvd med hell av Statens vegvesen Vestfold, forteller pedagogisk konsulent Torstein Nilsen, som har arbeidet med tilrettelegging av kursene i Aust-Agder

sammen med seksjonsleder Tormod Frøysnes og distriktsleder Sigurd Kløvfjell i Arendal trafikkdirtrikt.

FLERE ELDRE BILFØRERE

– Statens vegvesen har ansvaret for vegen og for kjøretøyene. Når det gjelder trafikksikkerhet, er vi klar over at vi må rette mer oppmerksomhet også mot bilførerne. Vi må regne med at andelen bilførere over 60–65 år vil øke i årene som kommer. De som nå er unge, vil ta med seg sine bilvaner når de blir eldre. I 1995 hadde vi i Aust-Agder 20.000 bilførere i gruppen 35–50 år, 11.000 i gruppen 50–65 år og 7000 over 65 år. Vi kan ikke si at de eldre bilførerne er mer utsatt for ulykker enn andre, men det kan se ut til at ulykker der eldre er innblandet ofte får mer dramatiske konsekvenser.

Erfaringene fra de første kursene i Vestfold viste at mange eldre bilførere hadde problemer med plassering av kjøretøyet i kjørefeltene og i rundkjøringer, med fletting, at de kjører for fort i boligstrøk m.m. – og at de generelt sett ikke var helt på høyde med situasjonen.

En kommentar som gikk igjen blant deltakerne i Arendal og Grimstad, var at de var blitt oppmerksom på at de ikke behøver å haste i forbindelse med kryss og rundkjøringer. Ved å sette ned farten og ta det mer med ro, kan de få tid til å få en bedre oversikt over situasjonen. Mange eldre bilførere føler seg presset av andre trafikanter til å kjøre fortere enn de selv mener de har kapasitet til. Dette fører til unødig stress som kan resultere i farlige situasjoner.

TEORI OG KJØRETIMER

Kurset besto av en teoridel med tre formiddags-samlinger og en praktisk del med 1–3 frivillige kjøretimer sammen med kjørelærerne som også sto for teoridelen. Kurset ble avsluttet med en formiddags-samling med oppsummering. På det første møtet presenterte deltakerne sine ønsker om kurssets innhold. Ønskene var mange: rundkjøring, vike- og stoppeplikt, fletting, inn- og utkjøring på motorveg, venstresving i kryss m.m. Stort sett det aller meste når det gjelder trafikregler og bilkjøring.

De åtte kjørelærerne ble rekruttert fra fylkets trafikkskoler og gjennomgikk et spesielt kurs før de tok fatt på oppgaven. Deltakerne betalte en egenandel på 500 kr. som dekket teori, praksis – og en kopp kaffe eller to samt noe å bite i ved samlingene.

Da Sørlandssporten var interessert i å høre hvilken nytte deltakerne hadde i trafikken noen uker etter fullført kurs, samlet en av kjørelærerne, Mardon Serverinsen, tre av sine tidligere elever fra kurset i Grimstad.

BEDRE SELVTILLIT

– Dette kunne blitt et vondt kurs, sier Gudrun Lundemo, 67 år. Otilie Rynningen, 73, skjønner hva hun mener: selvtilliten som bilfører var ikke den aller beste. Derfor var det med en viss frykt de meldte seg på, frykt for å bli stemplet som dårlige trafikan-

ter. Det ble de ikke. Etter kurset fikk de tvert i mot styrket selvtilliten.

– Jeg har kjørt i mange år, men mest i passasjeretset, som så mange kvinner i min generasjon, sier Gudrun Lundemo.

– Jeg ønsket å få oppdatert mine teoretiske kunnskaper og få en sakkyndig veiledning i praktisk kjøreferdighet. Jeg fikk repetert de viktigste kjørefelreglene og ble tvunget til å "tenke trafikk" i noen uker. Under de praktiske kjøretimene vanket det både ros og ris, samt mange gode råd og vink. Dette styrket min selvtillit som bilfører.

Kurslederne, Øyvind Hvesser og Mardon Serverinsen, kunne kunsten å lytte, godtok vår usikkerhet, og var innstilt på å hjelpe.

– Kall det kurs for viderekomne, sier Anton Bie-Lorentzen, 77 år.

– Jeg er ikke så glad i å pugge og lese og tenkte det var fint med et kurs. Teorien var nyttig, og den praktiske kjøringen gikk i en annens bil der jeg ikke behøvde å være redd for å bulke skjermene.

Hva jeg har lært? At jeg ikke behøver å ta rundkjøringene i ytter-sving og 90 kmt, men at jeg kan sette ned farten til 50 og legge meg inn til midten. Jeg kan ta meg tid til å se på omverdenen. Jeg føler at jeg er blitt en tryggere bilist etter dette kurset.

– Er det vanskeligere å kjøre bil nå enn da du var ung?

– Nei, det er lettere. Vegene er mye bedre og bilene er mye bedre. Nå kjører jeg til Rauland på tre timer. Før brukte jeg seks.

Otilie Rynningen, 73 år, er enig i at vegene er blitt bedre:

– Før var vegene så smale at vi alltid måtte være forberedt på å kunne stanse for møtende trafikk. Nå er det så god plass på de aller fleste veger det går greit å passere.

– Jeg har kjørt hver dag i 40 år, og følte meg vel nokså kjekk. Men det var likevel mye å lære. Vi diskuterte ulike problemer. Før følte jeg at jeg måtte skynde meg i rundkjøringene. Det var fint å få vite at det ikke er noe galt i å ta seg litt tid. Hele kurset var veldig lærerikt og lærerne var førsteklasses. Det var ikke et kjedelig øyeblikk.

– Et vanskelig spørsmål, kanskje: Hvor lenge har dere tenkt å fortsette å kjøre?

Bie-Lorentzen: – Jeg så nylig på TV en svenske på 103 år som kjørte hver dag ...

Lundemo: – Så lenge jeg har hode til det.

Rynningen: – Ja, så lenge jeg føler hodet er klart. Men den neste bilen skal ha automatgiring... De er samstemmige om at den dagen de ikke kan kjøre mer, det blir en toff dag.

**I riktig fil
med et smil** 

– kjøretreffet for deg over 60!

**“OPPFRISKNINGSKURS”
FOR BILFØRERE**

I samarbeid med lokale kjøreskoler,
Statens Vegvesen og Trygg Trafikk

Høsten 1996



 Folkeuniversitetet
Arendal



Mange problemer, noen løsninger

90 deltakere på Trafikksikkerhetsforums temakonferanse

DA FYLKETS TRAFIKKSIKKERHETSUTVALG (FTU) ble nedlagt ved innføring av ny styringsstruktur i fylkeskommunen, ble Trafikksikkerhetsforum opprettet som et samarbeidsorgan for utøvende etater innen trafikksikkerhet, samt Trygg Trafikk. Trafikksikkerhetsforum arrangerte 31. oktober temakonferansen "6-åringer på skoleveg". Det var ventet 50-60 deltakere, men ved åpningen var det påmeldt ca. 90 representanter fra kommuner og skoler i fylket. Dermed var fylkestingssalen i fylkeshuset stappfull.

Utgangspunktet for konferansen var Reform -97 som gir alle barn fra 6 år skoleplikt. Dette innebærer bl.a. at over 60.000 seksåringer neste år må ut i trafikken på skoleveg. Mens barna har lovbestemt plikt til å møte på skolen, får de ikke en tilsvarende lovbestemt rett til trygg skoleveg.

Stortinget har vedtatt skoleplikt for alle seksåringer, men i forslaget til statsbudsjett for 1997 har regjeringen strøket alle bevilgninger til bygging av gang og sykkelveger i Aust-Agder.

Det som avgjør hvilke tiltak som iverksettes for å trygge skolevegen, er kommunepolitikernes syn på trafikksikkerhet. Kommunens økonomiske situasjon blir her en viktig faktor. Resultatet er store variasjoner fra kommune til kommune.

Noen kommuner har tatt trafikksikkerhetsproblemene med skolevegen for de yngste skoleelevene alvorlig. Grimstad kommune har nylig gjennomført en kartlegging av trafikkforhold på skolevegene i kommunen.

Kartleggingen er fulgt opp med en tiltaksplan og det er utarbeidet en rapport, "6-åringer i trafikken".

Konferansen ble ledet av pedagogisk konsulent Torstein Nilsen ved Statens vegvesens trafikkavdeling. Vegvesenets filmfotograf Hilmar Liane og fylkessekretær Paal O. Sodefjed i Trygg Trafikk hadde sett nærmere på forholdene på en del skoleveger i Arendals-distriktet, og presenterte det de hadde funnet i tankevekkende ord og korte filmglimt.

Hvem er 6-åringene - hvor store er de egentlig? undret møtelederen, og inn kom 25 6-åringer fra Kolbjørnsvik skole. De bar plakater med krav om trygg skoleveg uten biltrafikk og med gangfelt der de må krysse vegen. Seksåringene fikk også møtedeltakerne med på en kjøretur i form av en frisk sanglek.

Seminarets hovedinnleder var opplæringsjef Torgeir Tande i Trygg Trafikk.

- I Trygg Trafikk får vi hver dag mange henvendelser fra foreldre som engasjerer seg i lokalmiljøet og engster seg for å slippe barna ut på skolevegen. Barneombudet, samferdselsdepartementet og vegdirektoratet har arbeidet i fellesskap for trygging av skoleveger.

Neste høst begynner over 60.000 seksåringer på skolen. De har skoleplikt, men har ikke fått en

Av Ottar
Johansen

farlig skoleveg eller mer enn 2 km til skolen, har imidlertid krav på gratis skyss.

Gratis skoleskyss er en nødløsning. Skolevegen er også fritidsveg og heldagsskolen og skolefritidsordningen gir nye utfordringer.

Langs mange skoleveger er det altfor liten plass til fotgjengere, både voksne og små barn. Biltrafikens hastighet er høy, enten fordi fartsgrensen tillater det, eller de kjørende bryter fartsgrensen. Kryssing av vegen er spesielt farlig. Mange steder er det problematisk å krysse vegen til og fra holdeplassen på en forsvarlig måte. Andre steder mangler holdeplasser, slik at barna må stå i grøftekantene når de venter på bussen.

En del av foreldrene bringer og henter barna med privatbil. Det er bra for dem som blir kjørt, men medfører økt trafikk på skolevegen i området ved skolen. Forholdene ved de fleste skoler er lagt dårlig til rette for foreldretransport. Det er vanskelig å stoppe og snu på forsvarlig måte.

Trygg Trafikk har i samarbeid med barneombudet arbeidet for lovfestet rett til trygg skoleveg.

Trygg Trafikk har ikke gitt håpet: ny skolelov som nå er under behandling kan styrke barnas rettigheter når det gjelder trygg skoleveg og standard for denne.

Neste taler var avdelingsingeniør ved Trafikkavdelingen, Statens vegvesen, Henrik Duus, som siterte fra lederen i det danske sykkelforbunds blad under tittelen "Den tapte mobilitet", som viser hvordan barn nå er blitt nesten usynlig i trafikkbildet og i stadig høyere grad blir transportert i foreldrenes biler og skole- og bybusser. Tidligere fantes alle vesentlige samfunnsfunksjoner i gå- og sykkelavstand.

- Det er viktig å sikre barns skoleveg, men det er like viktig å motarbeide sentraliseringen og den øking av transportforbruk som dette medfører.

Hva kan foreldrene bidra med?

Inger Marie Espeland var bedt om å belyse skolevegproblematikken sett fra foreldrenes side. Hun er leder av foreldreråd og samarbeidsutvalg ved Bråstad skole og for Arendal kommunale foreldreutvalg. Hun representerer dermed 10.000 foreldre.

- Mange småbarnsforeldre er redde for barna hver eneste dag. Det er vår klare rett og plikt å engasjere seg i skolebarns situasjon. Fri skyss over 2 km for hele småskolen støtter jeg sterkt.

Men forholdene er like farlige etter skoleslutt. Når foreldrene engasjerer seg i å bedre trafikkforholdene, er det ut fra forhold til nærmiljøet i sin alminnelighet. Når skolen nå blir obligatorisk for seksåringene, har vi mistet valgfriheten. Jeg har derfor forståelse for det sterke foreldreengasjementet. Skoleloven pålegger kommunen ansvar også for skolevegen. Men i økonomisk trange tider må foreldrene slåss hardt for dette.

- Når vi kjører barn til skolen, må vi kjøre forsiktig inn på skolens område. Hvor skal vi stanse for av og påstigning? På samme tid kommer skolebussen.

Parkeringsplassen blir enda mer full. Og i forlengelsen av parkeringsplassen ligger ballplass der

barna ofte triller ballen mellom bilene.

Like viktig som at vi gjør noe enkeltvis er det at vi arbeider i organiserte former gjennom skole og velforening mot skole-, oppvekst- og undervisningsetat, teknisk etat, politikere, kommuneadministrasjon, vegvesen, politi, lensmann osv., sa Espeland, og fortalte om tiltak som var gjennomført etter at foreldrene med stor kreativitet begynte å engasjere seg i saken.

- Vi har brukt media som avis og nærradio og fått til både strakstiltak og langsiktige tiltak. Vi fikk først senket hastighet forbi skolen. Lærerne og elevene var ute med stoppeklokke for å se se hvor fort bilene kjørte. Mange kjørte i 80 og mer. Etter sterkt påtrykk ble det bygd gang og sykkelveg fra krysset ved Stoa til skolen. Det ble også opparbeidet dobbel busslomme ved skolen.

Skolebussføreren forsøker å sette barna av så nær hjemstedet som mulig. Likevel er det vanskelig å unngå farlige kryssinger. Ved Solborg, et ekstra farlig punkt, er det anlagt gangfelt. Vi trodde det var sikkert, men opplever at når en bil stopper for å slippe fotgjengere over, kommer bilen bak og vrenger forbi på utsiden!

Det var videre innslag fra skolefolk, bussjåfører, lensmannsetaten, bilorganisasjonene, kommunepolitikere og pressen.

Førskolærer Sissel Åkre, Valle:

- Når seksåringene skal på skoleveg, vil det oppstå problemer. Problemene ligger ikke hos barna, men hos oss voksne. Seksåringene har ingen forutsetninger for å ferdes trygt i trafikken med biler, busser, syklistene, voksne og større barn. Vi vil aldri klare å lage en trygg skoleveg for seksåringene. Når vi forstår dette, fins det faktisk en løsning på problemet: få barna inn i store eller små busser der de har sin egen plass og er sikret i sele. Bli det dyrt? Vi snakker om det mest dyrebare vi har: Barn!

Medlem av fylkestinget og fylkesutvalget – og tidligere leder for Fylkets trafikk-sikkerhetsutvalg Åse Gunhild Woie Duesund – oppsummerte temakonferansen og berømmet arrangøren for god regi med film og levende, flotte seksåringene.

Det er tankevekkende at de fleste ulykkene med barn i trafikken skjer mindre enn 500 m fra hjemmet. Foreldrerrepresentanten beskrev den redsel foreldrene føler for å sende barna ut i trafikken.

Sentraliseringen har skapt behov for så mye biltransport at barna har tapt sin mobilitet. At mange velger å kjøre barna til skolen, skaper nye trafikkproblemer for dem som ferdes til fots på skolevegen, sa Woie Duesund, og avsluttet med å sitere Jens Bjørneboe: Uansett hvor godt vi vet noe, så hjelper det ikke før vi oppdager det – og rystes.

Nøkkelpersoner bak temakonferansen: Sverre Fosse, leder av trafikk-sikkerhetsforum, Trygg Trafikk-sekretær Paal Sodefjed, pedagogisk konsulent Torstein Nilsen, Trafikk-sikkerhetsforums sekretær Henrik Duus og trafikk-sjef Gunnar Lien.



Lisbet og Kjell Birkeland i jubileumsmaraton i Athen :



Hyggeilig brev til informasjonskonsulentten fra kollega Harald i Rogaland: "Eg sender eit foto av dine kollegaer, Lisbet og Kjell Birkeland, tatt etter innkomsten i Athen Marathon 20.10. Kanskje kan det vera aktuelt for deg å bruke i bedriftsbladet?"

– Det var hundreårsjubileet for de første olympiske leker i moderne tid, i Athen i 1896. Som kjent var det Feidepes som løp fra Marathon til Athen i 390 f.Kr. for å fortelle om Athens seier over Perserne. Han døde like etter av utmattelse, visstnok på grunn av væsketapet, forteller Kjell Birkeland, som stilte til start i jubileumsløpet sammen med 200 norske maraton-entusiaster og totalt 3000 deltakere fra hele verden.

– Vi syntes det var morsomt å være med på dette jubileumsløpet og benyttet samtidig anledningen til å se kjente steder i omegnen. De velkjente kulturminnene gjorde et sterkt inntrykk. Selve maratonløpet var noe amatørmessig gjennomført. Temperaturen var moderat, 22 grader, men likevel er det nødvendig med flere liter drikke under et slikt løp. Sannsynligvis hadde ikke arrangøren sikret seg nok

– Løper 100 maraton om beina holder

Av Ottar Johansen



drikkebegre, før etter at teten hadde passert, var det ikke mer drikke å få. Da det var slutt på drikkebegre, hadde de neste løperne rasket med seg det som var av store flasker. Senere var det helt tomt.

Jeg fant noen drikkeskvetter i flasker som løperne foran hadde slengt fra seg i vegkanten, og på den måten fikk vi i hvert fall nok til Lisbet. Særlig hyggelig og hygienisk var det imidlertid ikke å drikke disse skvettene. Heldigvis ble vi ikke syke. Vi kom i mål på 4,32, som er ny personlig rekord for Lisbet, noe vi var godt fornøyd med.

Maratonløp i dagens Athen er noe annet enn på Feidepes tid. Den siste mila gikk på en seks



Lisbet og Kjell Birkeland etter innkomsten på Olympia Stadion i Athen 20.10. (Bildet til v.) (Foto: Jorunn Jaathun Sel) Nederst på foregående side ser vi Lisbet på Akropolis. På denne siden Lisbet i god posisjon i det klassiske løpet, og under i klassiske omgivelser i Varkiza, 20 km sør for Athen. (Foto: KjellBirkeland)

felts motorveg der et felt var stengt og reservert for løperne, mens trafikken spydde eksos i de øvrige fem! Men plutselig kunne vi løpe inn på den gamle Olympia Stadion, ikke langt fra Akropolis, og det var en stor og svært spesiell opplevelse. Da kjente vi virkelig susen av historie. Olympia Stadion er meget spesiell, lang og smal med tribuner på begge sider, alt bygd i hvit marmor. Lisbet var i fin form, og vi var godt fornøyd med en topp opplevelse sammen med hyggelige mennesker.

Vi bodde i den lille byen Barkiza like utenfor Athen, et feriested med fine badestrender. Hver kveld møtte vi andre maratondeltakere. Som kjent er Kjell Birkeland en virkelig veteran når det gjelder maratonløp. Fru Lisbet har bare løpt et par helmara-ton tidligere, bl.a. under bryllupsreisen til Honolulu for to år siden. Kjell har gjennomført 15 løp i år, og har totalt 62 maratonløp bak seg.

og Hamburg og en rekke løp i Norge, bl.a. i Trondheim og Bergen. Han har løpt Fjellmaraton på Valdresflya og Skogsmaraton i Nordmarka. Øyestad maraton og Ringeriksmaraton. I år var det også hundreårsjubileum for maratonløp i Norge. Det første gikk fra Østfold til Egebergsletta. Samme strekning ble løpt i år. I tillegg kommer noen kortere "koseløp". Beste resultat i år er 3,21. Han satser på å løpe under 3,20 neste år.

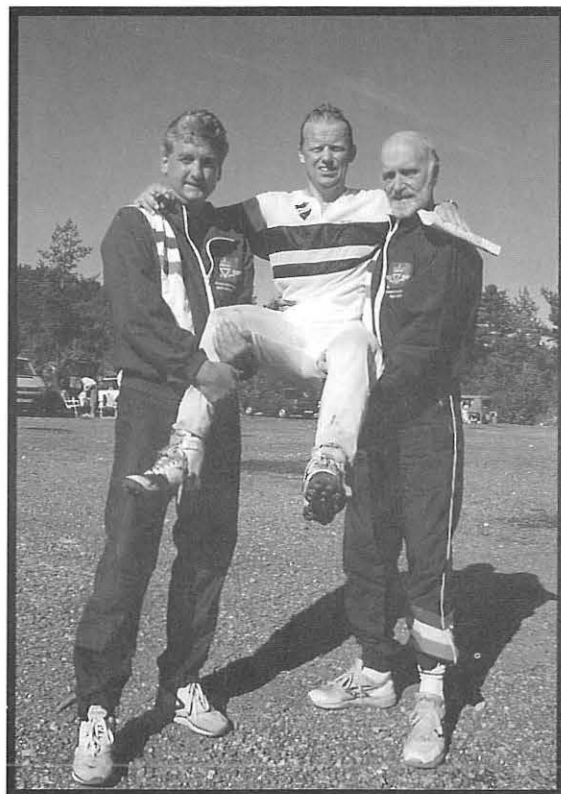
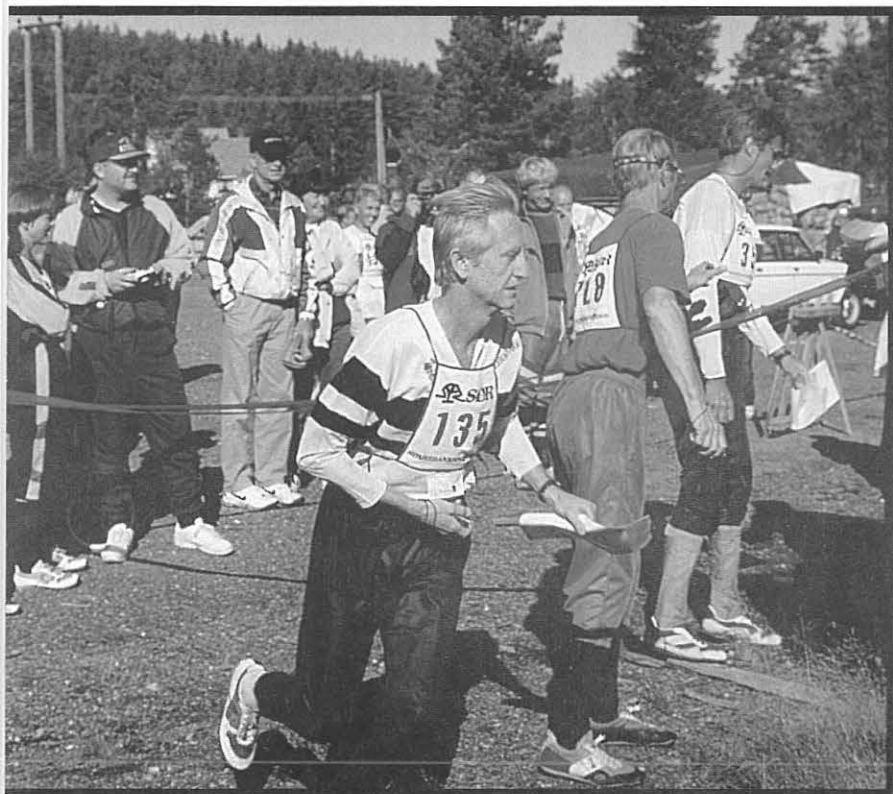
– Men det er ikke så viktig. Det som er viktig, er å trene og ha det gøy – og føle seg frisk.

Den spreke 58-åringen trener gjerne sammen med fru Lisbet, som er en ungdom på 50.

– Jeg kan løpe en del fortere enn henne, men det er ikke noe problem å trene sammen. I lysløypa tar jeg noen harde drag i bakkene, og snur og løper tilbake, eller jeg tar en ekstra runde for meg selv etterpå.

Seier til Aust-Agder både i individuelt og stafett

Sør-Trøndelag gaflet seg bort i Vegårshei-skogen



Ragnar Fremmerlid, i god form, stormer ut på sin etappe og legger grunnlaget for seieren til førstelaget, på bildet til høyre.

Spenningen var stor før innspurten på stafetten for menn over 45 år i årets O-vm, som gikk på Vegårshei 14. og 15. september. Som vi vet, hadde Aust-Agder sterke tradisjoner å forsvare. Først inn kom Jon A. Klemetsaune fra Sør-Trøndelag. Over tre minutter gikk før Finn Ole Jørgensen kunne klokkes i mål. Men allerede da visste austegdene at seieren var sikret og at Sør-Trøndelag var disket etter feilløping på andre etappe.

Av Ottar Johansen

De som kjenner O-sporten, vet at "gaffling" er et system som brukes i stafett for å unngå at en løper henger seg på en antatt god løper for å slippe å bruke tid på orienteringsarbeidet. Gafflingen innebærer at postene er skyflet om på de tre etappene, slik at løperne på de ulike lag ikke løper de samme postene i samme rekkefølge. De må selv finne ut av hvor de er og hvor de skal. Å henge seg på en annen løper anses som fusk, og straffes med diskvalifikasjon dersom en løper ikke løper sin

etappe og stempler på de rette poster i riktig rekkefølge.

Det var dette som skjedde på Vegårshei da sør-trønderen Per Løvås fikk øye på en løper i meget stor fart gjennom skogen. Det var Ragnar Fremmerlid i knallform på Aust-Agders andre lag. Da Løvås fulgte med og stemplet på samme post, var løpet kjørt for Sør-Trøndelag, selv om ankermannen kom først i mål!

TOPP OG BREDDE

Med sterk innsats av Kjell Birkeland og Wilfred Ånonsen på sine etapper, kunne Aust-Agder foye et nytt vegmesterskap til sine tre tidligere stafettseire i vegmesterskapene. Aller tre leverte sterke løp uten alvorlige bom. Ånonsen hadde imidlertid en bom på et par minutter mot slutten, som kunne vært avgjørende for første-plassen om Sør-Trøndelags løp hadde blitt godkjent.

Og ikke nok med det, andrelaget, med Øystein Lien på nest beste etappetid, bare slått av Finn Ole, Ragnar Fremmerlid ikke mye dårligere, og Øystein Bedford Pedersen, løp inn til en fin tredjeplass, bare et snaut minutt etter Hedmark med Magne Sme-

land, Knut Malmo og Tormod Lundberg.

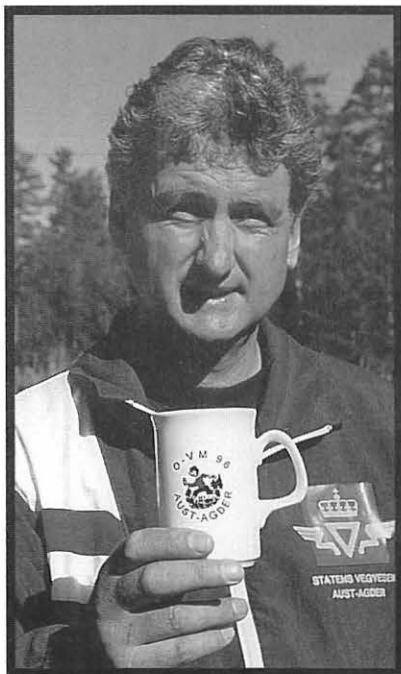
Lien stilte ikke i individuelt, og viste overraskende god form i stafetten. Uttaket til stafetten ble gjort på grunnlag av innsatsen i individuelt, og var ikke lett. Med så mange gode løpere, var det vanskelig å velge ut de tre beste.

NY SEIER TIL FINN OLE

Stafetten gikk i strålende vær på søndagen med en rekke spennende oppgjør. De individuelle løpene gikk på lørdagen. Også her fulgte Aust-Agder opp tradisjonen med førsteplass og flere andre gode plasseringer. Finn Ole sikret førsteplassen i den største klassen, 45 – 54 år etter sikker orientering i høyt tempo. Dette er hans tredje individuelle seier i vegmesterskapene.

Ragnar Fremmerlid løp inn til tredje plass og Wilfred Anonsen var selv godt fornøyd med sin femteplass. Noe lenger ned på lista kom Knut Hagelia, Finn Ole Honnemyr, Anders Noddeland, Åvald Bakken og Svein Harald Søndena. I klasse over 55 år måtte Kjell Birkeland se seg slått av Per Løvaas fra Sør-Trøndelag, mens Sigurd Wiberg fra Evje forsvarte Aust-Agders ære i den yngste (og sprekeste!) klasse 17–34 år.

Aust-Agders damer klarte ikke helt å følge opp tidligere topplasseringer. Ingeborg Vehus brøt, og pensjonist Aina Franksen ble disket! Siden det for lengst er sendt ut komplett resultatliste til samtlige deltakere, går vi ikke her nærmere inn på de enkelte løpsleder, Wilfred Anonsen.



POPULÆRE PREMIER

Også den sosiale delen av arrangementet gikk meget godt, med bankett og overnatting på Phonix hotell, byvandring i Arendal lørdag formiddag og busstransport fram og tilbake til hotellet.

De spesielle premiene, håndlaget keramikk fra Fiesund keramikk av keramikeren Marit Torgersen, var meget populære. Premiene besto av bruksgjenstander i fine farger med et lite merke som fortalte at de kom fra O-vm -96. Det var premie til de tre beste i hver klasse, mens samtlige deltakere fikk et stilig krus med logo for O-vm -96. Greit å ha i kaffepausen.



Finnmarkingene skuffet: Drømte om RÆGER, fikk bare laks, rein og molter!

Finnmarkingene Egil Hammer, John B. Njarga, Frank Rødal, Torgeir Strand og Øistein Åsmul hadde mesterskapets lengste reiseveg. De havnet sånn midt på treet på resultatlistene, men gjorde seg gjeldende som velutstyrte og veltrente turfolk. Kaffelars hadde de med seg, og det varte ikke lenge før røyken fra bålet steg til værs og de kunne nyte nykøkt kaffe.

– Hvordan er dere fornøyd med innsatsen i løpene?

– Vi håpte du ikke ville rippe opp i akkurat det! Her var det utallige traktorveger som ikke sto på kartet og var meget forvirrende, sier Egil Hammer, i det kaffen koker.

– La oss heller snakke om banketten! Vi synes vi hadde reist vel langt for å bli servert laks, reinsdyrstek og molter. Vi hadde håpt på RÆGER! Ellers var det fint å komme til syden med varme og fint vær. Hjemme har vi hatt regntid siden mai.

Finnmarkingene er ikke uvant med lange reiser.

– Forrige o-tur gikk til Murmansk med Finnmark O-krets. Luftvegen til Sørlandet var heldigvis atskillig bedre enn landevegen til Murmansk.

KNIRKEFRITT ARRANGEMENT

Stafetten gikk i forholdsvis lett terreng med ikke altfor krevende orientering, mens vanskelighetsgraden var betydelig høyere i de individuelle løpene, forteller arrangementsansvarlig Wilfred Anonsen, som er svært godt fornøyd med arrangementet.

Samarbeidet med Vegårshei idrettslags veltrente arrangørstab gikk prikkfritt. Mens vegårshoiingene tok seg av den tekniske delen av arrangementet, kunne fylkets egne o-folk stille til start på lik linje med konkurrentene. Fylkets løpere ble ikke favorisert av hjemmebane.

– Hva med rekrutteringen til o-vm, overvekten av deltakerne er jo over 40 år?

– Det har stadig vært diskutert å forsøke og gjøre dette til et massearrangement med flest mulig deltakere. Vi har valgt å fortsette med mesterskap på et forholdsvis høyt nivå. Dermed er deltakerne mest aktive o-løpere eller tidligere aktive. Når rekrutteringen av unge til sporten for tida ikke er den beste, får vi heller ikke så mange unge på mesterskapet. Men 28-åringen Wiberg fra Evje gjorde jo en fin innsats i den yngste klassen.



Turdeltakerne samlet ved Haraldshaugen i Haugesund.

Pensjonistene på vestlandstur

ARETS TUR ble lagt til vestlandet med base i Rosendal Fjordhotell i tiden 20. - 23. august. Å komme til denne delen av Vestlandet var populært, det viste påmeldingen til turen. Rosendal ligger noe utenfor allfarveg i dag, og for å komme dit må det enten nyttes ferge eller båt. Når den planlagte tunnel under Folgefonna fra Kvinnherad til riksvegen ved Odda er ferdig, vil det bli en helt annen situasjon både for bygdefolket og for dem som vil besøke kommunen.

Den andre dagen dro vi til Bergen. Været var overdådig varmt og fint, og guiden på rundturen i Bergen lovpriste dette været som helt enestående for året. Vi fikk med oss en del kultur, historie og næringsliv i landets nest største by, noe enhver bergenser sørger for å presisere at byen er. Da Trondheim etter byutvidelse hadde blitt større enn Bergen, sørget naturligvis bergenserne for å utvide sin by!

BERGEN ER FULLPAKKET med historie, fra den tid de norske kongene oppholdt seg der, fra hanseatertiden, fra sjøfart og fiske, og fra kultur. De er krye over Ole Bull, Edvard Grieg, og Ludvig Holberg. Etter krigen har de vært noe mindre krye over hanseatertiden, f. eks. heter Tyskebryggen nå bare Bryggen, men tegn tyder på at det gamle navnet igjen tas i bruk. På Fiskebryggen var det som vanlig et yrende liv.

Et ypperlig koldtbord på Hotell Norge rundet av bergensdagen vår. Turen tilbake til Rosendal foregikk med snøggbåt, en katamaran. Dette var en behagelig reisemåte i forhold til bussturen på de smale og svingete vegene til Bergen, i hvertfall i det flotte været.

DEN TREDJE DAGEN tilbrakte vi i Kvinnherad, bygda som Rosendal ligger i. Det virker som om bygda både har et blomstrende næringsliv og et rikt kulturelt liv. Jordbruket er en levevei for mange, og båtbygging har århundregamle tradisjoner. Turismen gir arbeid til mange, her er laksefiske og vandring på Folgefonna.

Dagen startet med tur til Sundal. På turen dit passerte vi en riktig imponerende foss, Furebergfossen. Fossen har tilførsel av smeltevann fra Folgefonna, og var ekstra flott i disse varme sommerdagene.

IVRIGE LAKSEFISKERE var i full virksomhet i elva som munner ut i Sundal. Enten det nå skyldes god planlegging fra turkomiteen eller en ren tilfældighet, så var det en fisker som fikk en laks på 8 kg mens vi var der. Pensjonistene fulgte ivrig med i dette dramaet. Guiden fortalte at det var mye hjort i bygda, og at det felles hundrevis hvert år. Et år ble også en hest nedlagt! Jegeren fikk til jul det året en porsjon hestepølse av jaktlaget.

ROSENDAL BARONI begynte med en blakk dansk adelsmann, Ludvig Rosenkrantz, giftet seg med Karen Mowat, datter til en skotte som hadde store eiendommer i Norge. I brudegave fikk de gården Hatteberg i Kvinnherad, og her bygde de seg et lite slott som ble ferdig i 1665. Slottet kalte de Rosendal. Rosenkrantz fikk i 1678 Rosendal opprettet som baroni, forøvrig det eneste som har eksistert i Norge.

Da slekten døde ut på mannssiden, gikk godset over til kongen i København. Senere ble godset kjøpt av en Rosencrone, og denne slekten beholdt godset til 1927, da det ble skjenket Universitetet i Oslo. I 1929 omfattet Rosendal gods ikke mindre enn 393 særskilt matrikulerte bruk og 153 umatrikulerte husmannsplasser, småbruk m.m. i alt 546 bruk. Litt av et gods!

Senere er brukene etter hvert solgt til brukerne til reduserte priser. Noe av salgssummen ble i 1952 brukt til å bygge en blokk i studentbyen på Sogn. Godsets hovedbygning er nå museum, mens en del av resterende eiendom nyttes av landbrukshøyskolen på Ås i forskjellige forskningsøyemed.

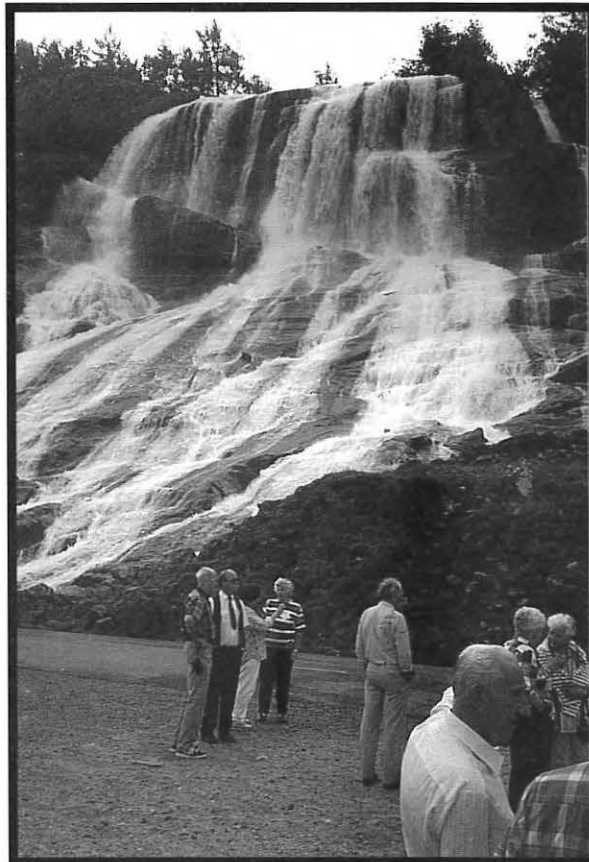
SLOTTET STÅR I DAG som for 331 år siden, selv om inventaret selvsagt er mye forandret på alle disse årene. I dag nyttes slottet til forskjellige kulturelle aktiviteter i sommerhalvåret. Det arrangeres utstillinger, teaterforestillinger, konserter m.m. Etter sigende skal det være populært for kunstnerne å opptre der. Slottet ligger i en praktfull hage med digre trær og en imponerende rosehage.

Nede i "byen" var det muligheter for å investere i lokale produkter av ymse slag. Rosendal Fjordhotell har en vakker beliggenhet ved Hardangerfjorden. Maten var ypperlig, og betjeningen hyggelig. Noen av de tøffeste pensjonistene + Ingeborg nyttet høvet til et bad i fjorden.

HJEMREISEN var lagt om Haugesund. Vi besøkte Haraldshaugen, reiste over Boknafjorden med ferge, over bruer og i undersjøiske tunneler (det såkalte "Rennfast-anlegget") før vi ankom Stavanger. Der ble det en omvisning, bl.a. i domkirken, før vi inntok en kaloririk lunsj på Scandic Hotell. Deretter gikk det strake vegen til Aust-Agder.

Turkomiteen med Kåre i spissen skal ha takk for grundig forarbeid og ledelse av turen, RTB ved Åge fikk oss nok en gang helskinnet tilbake, og, sist men ikke minst, en stor takk til Ingeborg som sto på hele tiden, og hjalp til der det trengtes. Takk for turen, alle sammen!

HC/D



Furebergfossen var et imponerende syn.



Rosendal baroni med den vakre rosehagen.



Nytt og gammalt or Setesdal ...

På 70-tallet skulle det være glassfiber - og vi fikk leskur på bussholdeplassene i dette strålende materialet. Etter noen år så vi hvor stygge de grønne uhyrene var. Ennå står en del av dem langs vegene.

I Valle i Setesdal skjønte daværende vegmester Olav Nygård hvor dårlig disse passet inn i miljøet. Han satte seg ned og tegnet busskur i Setesdalstil, gikk til lafteren Hallvard K. Rysstad og fikk dem laftet i solid tømmer. Nå skal de siste glassfiberskurene skiftes ut, og Rysstad er i full gang med å bygge nye buss-skur i lafteteknikk. Se reportasje inne i bladet.

(Foto: Ottar Johansen)

