

Sørlandsporten





Innhold:

- s. 3: Leder
- 4: Eksternt handlingsprogram
- 6: Ny veg- og trafikkstasjon på Evje
- 7: Nytt vegkontor
- 8: Nytt økonomisystem
- 9: Kantine på vegkontoret
- 10: Fylkesordfører Jon Fløistad
- 14: E 18 Rannekleiv-Temse
- 15: E 18 Nørholm-Dyreparken
- 16: Leder for likestillingsutvalget
- 17: Ukependler Bjørg Ljøstad
- 18: Elgen finner elgbrua
- 20: Vegfolk på elgjakt
- 22: Tiltak i Fånefjellområdet
- 24: Nestenulykker skal rapporteres
- 26: Åpning av Arendal trafikkstasjon
- 28: utfordringer for ny trafikkstasjon
- 32: Enestående motorsykelbane
- 34: Trafikksjef Gunnar Lien
- 36: To trafikkveteraner
- 38: Vegarbeidsbrakke restaurert
- 40: Skilttest på Engene
- 42: Skysstasjon på Vinterkjær
- 43: Utbygging på Skarpnes
- 44: Produksjon måler kostnader
- 45: Spørreundersøkelse
- 46: Automatisk trafikkovervåkning
- 48: Mediakurs for ledere
- 50: Bjarne Solberg pensjonist
- 52: Veganlegg på rv 9
- 54: Pensjonister på tur
- 55: Holmenkollstafetten

Sikring av Fånefjell-tunnelen og Byklestigtunnelen

Fånefjell-tunnelen og Byklestigtunnelene er nå rensket for løs stein og sikret med bolter, etter anbefaling fra veglaboratoriet, forteller distriktsleder for Setesdal trafikkdistrikt, Pål Arnfinn Haugen.

- Det har vært omfattende arbeider til en kostnad av 6-700.000 kr, og Fånefjell-tunnelen måtte i en periode holdes stengt mens arbeidet pågikk.

Det skal nå utarbeides en bered-

skapsplan for brannsikring av Fånefjell-tunnelen, i samsvar med brannlovens krav til tunneler med en lengde på over 500 m. Med en lengde på 605 meter faller tunnelen inn under lovens krav. I beredskapsplanen inngår brannsikring med slokkingsutstyr og telefonforbindelse inne i tunnelen. Planen skal utarbeides i samarbeid med kommunens brannvesen, politi og lege. Så vidt vi forstår kreves det i en slik plan at det også holdes beredskapsøvelser på stedet. Så langt har det heldigvis ikke vært brann eller alvorlige ulykker inne i Fånefjell-tunnelen.



Sørlandsporten

Bedriftsavis for Statens vegvesen Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret,
Postboks 173,
4801 Arendal

Redaktør: Inger
Sigridnes

Redaksjonsutvalg:
Anders H. Hermansen,
Harald Heggland,
Tormod Frøysnes og
Kjell S. Birkeland.

Reportasjer, redigering,
lay out, og ombrekking:
Ottar Johansen

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: To trafikkveteraner, Per Kr. Pettersen og Ivar Tønnesen var invitert til åpningen av Arendal trafikkstasjon. De benyttet anledningen til å prøve den nye motorsykelbanen og viste at de fortsatt behersket gamle kunster.

(foto: Ottar Johansen)

Utbygging av E 18 før 2011 må inn i Samferdselsplanen

Kjære medarbeidere!

Vi har igjen et innholdsrikt år bak oss. Like før sommerferien behandlet Stortinget meldingen om Norsk veg- og vegtrafikkplan for perioden 1998–2007. Med dette som grunnlag har vi utarbeidet våre eksterne og interne handlingsprogram for 10-året framover – interessante og høyaktuelle ting.

Trenden er at trafikk med drift og vedlikehold fortsatt vil bli liggende med for lave, men likevel stabile bevilgninger. På utbyggingssida er derimot framtida mer usikker. Etter det vi kan se ligger vi relativt stabilt fram til 2003 for deretter å falle ned på ca. 40 % av dagens investeringer fram til og med 2007.

Dette er ting vi må regne med når vi nå skal tenke i regioner (region sør: Vestfold til og med Vest-Agder). Regionstanken er utvilsomt riktig når det gjelder rasjonell utnyttelse av ressurser som basiskompetanse, spesialister, maskiner og utstyr av forskjellig karakter.

Det må likevel være tillatt å peke på at fylket vårt vil bli håpløst akterutseilt med den utbyggingstakt det er lagt opp til for 10-årsperioden som helhet. Dette er noe vi må få rettet på.

Neste tog går i år 2001. Da legges det opp til Stortingets behandling av en Norsk samferdselsplan (veg- jernbane- sjø- og lufttransport) for perioden 2002–2011. Det er et arbeide som allerede er startet opp, og som vi må huke oss på meget kjapt.

Fylkeskommunens initiativ med mulig bompengefinansiering av E 18 må betraktes som et ledd i dette arbeidet. Basis er godkjente oversiktsplaner. Den jobben er under meget god kontroll – takket være et fint samspill mellom stat, fylke og kommuner. Om vi ikke klarer å få E 18 ferdig utbygd som to-felts motorveg i 2005, så bør den i alle fall være klar i løpet av perioden fram til 2011. Det må inn i samferdselsplanen som skal behandles i Stortinget i 2001.

Av andre ting vi har arbeidet med, kan nevnes "SVEIS" på arkivside, og ikke minst nytt økonomistyringsystem som skal på lufta fra 1. januar 1998. Andre dataorienterte oppgaver er at vi nå skal inn på internett, intranett og at vi skal være med på oppbyggingen av et infotorg på det nye biblioteket i Arendal.

Stor stas var det da vi – for et halvt år siden – åpnet ny E 18-parsell over Østerholtheia med vegdirektør Søfteland i spissen. Det ble et rimelig anlegg med riktig kvalitet.

Åpningen av Arendal trafikkstasjon 1. september ved etatsdirektør Bjørvig ble også en stor begivenhet for vårt fylke. Vi står nå meget godt rustet til å møte den økte kjøretøykontrollen fra 1998.

Av nye bygningsmessige oppgaver står vi foran en "oppjustering" av Setesdal veg- og trafikkstasjon på Evje, og kontordelen av Skarpsnes vegstasjon.

Kontrakten for leie av vegkontorets lokaler på Skytebanen går ut i 2002. Tilbud på alternative løsninger skal være inne 12. desember 1997. Vi går spennende tider i møte.

Takk for god innsats i 1997. Vel møtt til nye utfordringer i 1998.

God jul til dere alle, yrkesaktive og pensjonister.



Harald Gjerstad



Bare en liten del av investeringsbehovet dekket

VEGSJEFENS FORSLAG til eksternt handlingsprogram 1998–2007 for Statens vegvesen Aust-Agder har vært til behandling i fylkestinget. Handlingsprogrammet bygger på Stortingsmelding nr. 37 Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998–2007. Med utgangspunkt i regjeringens forslag og Stortingets behandling av meldingen, har Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet utarbeidet retningslinjer for utarbeidelse av handlingsprogram. Handlingsprogrammet er inndelt i stamvegnettet og det øvrige riksvegnett.

Tabellen på neste side viser Aust-Agders investeringsrammer i tiårsperioden. Vegdirektoratet har delt rammen på hvert år i den første fireårsperioden.

Fylkestinget ønsker bompengefinansiering av E 18

Fylkestinget behandlet i desember forslaget til eksternt handlingsprogram og tok i en egen sak opp spørsmålet om delvis bompengefinansiering av ny E 18 gjennom fylket. I fylkestinget var det stort flertall for å søke om bompengefinansiering av ny E 18 på strekningen Nørholm-Dyreparken, med plassering av bom øst for Lillesand.

For å innføre bompengefinansiering av et vegprosjekt, må spørsmålet først behandles av de berørte kommuner og fylkeskommuner. Deretter må det opprettes et bompengeselskap i form av et aksjeselskap med kommuner og fylkeskommuner som hovedakksjonærer. Bompengeselskapet må søke Vegdirektoratet om tillatelse til bompengefinansiering. Samferdselsdepartementet utarbeider en proposisjon for Stortinget som fatter det endelige vedtak

Vegvesenets E 18-seksjon har i samarbeid med Asplan Viak Sør utarbeidet rapporten "Vurdering av delvis bompengefinansiering av nye E 18 gjennom Aust-Agder", som anses som et viktig grunnlagsdokument for videre arbeid med saken.

INGEN E 18-ANLEGG ETTER 2004

To prosjekter for utbygging av E 18 til motorveg gjennom Aust-Agder er kommet med i tiårsperioden: E 18 Rannekleiv – Temse, som planlegges fullført i år 2000, og E 18 Brokelandsheia–Akland med forventet ferdigstillelse i år 2003 eller 2004. Resten av perioden fram til 2008 blir det i følge handlingsprogrammet ikke anleggsaktivitet på E 18 gjennom fylket.

"EKSTREMT LAVE RAMMETALL"

I saksframstillingen for fylkestinget understrekes det at de rammetall som er gitt for Aust-Agder er ekstremt lave, og innebærer ikke på noen måte noe løft for vegutbyggingen i fylket. Ser vi på investeringsstakten for hele tiårsperioden, innebærer forslaget en nedgang på 20–25 pst. i forhold til perioden 1994–97. Det blir investeringsstopp på E 18 fra år 2003/4 og på øvrige riksveger blir det ikke rom for investeringer i treårsperioden 1999–2001, etter at Grasbrokkanlegget i Setesdal og rv 41 utenom Herefoss fullføres i 1998.

Med den økning som flertallet i Stortingets samferdselskomite foreslo under behandlingen av vegplanmeldingen, ville det for øvrige riksveger vært mulig å gjennomføre viktige og gode tiltak. Samferdselskomiteen ønsket også en snarlig avklaring av E 18-parsellen Nørholm-Dyreparken med tanke på at denne kan løftes fram i prioritiseringsrekkefølge slik at arbeidet kan settes i gang etter neste rullering i år 2001.

FYLKESPLANENS MÅL KAN IKKE OPPFYLLES

Handlingsprogrammets rammer strekker på langt nær til å oppfylle fylkesplanens mål om en raskest mulig utbygging av E 18. Med de rammer som er gitt, vil bare en liten del av behovet for investeringer både for E 18 og øvrige riksveger være dekket i 10-årsperioden fram til år 2007. Dette anses som en begrensende faktor for videre utvikling og nyetablering innen næringslivet på Sørlandet. Det må derfor arbeides meget aktivt for å få større ressurser både til E 18 og øvrige riksveger for Aust-Agder.

Det foreslåtte handlingsprogrammet forsøker ellers å rette seg etter fylkesplanens ønske om å prioritere utbyggingen av E 18, viktige distriktsveger ut fra distriktpolitiske hensyn – samt miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

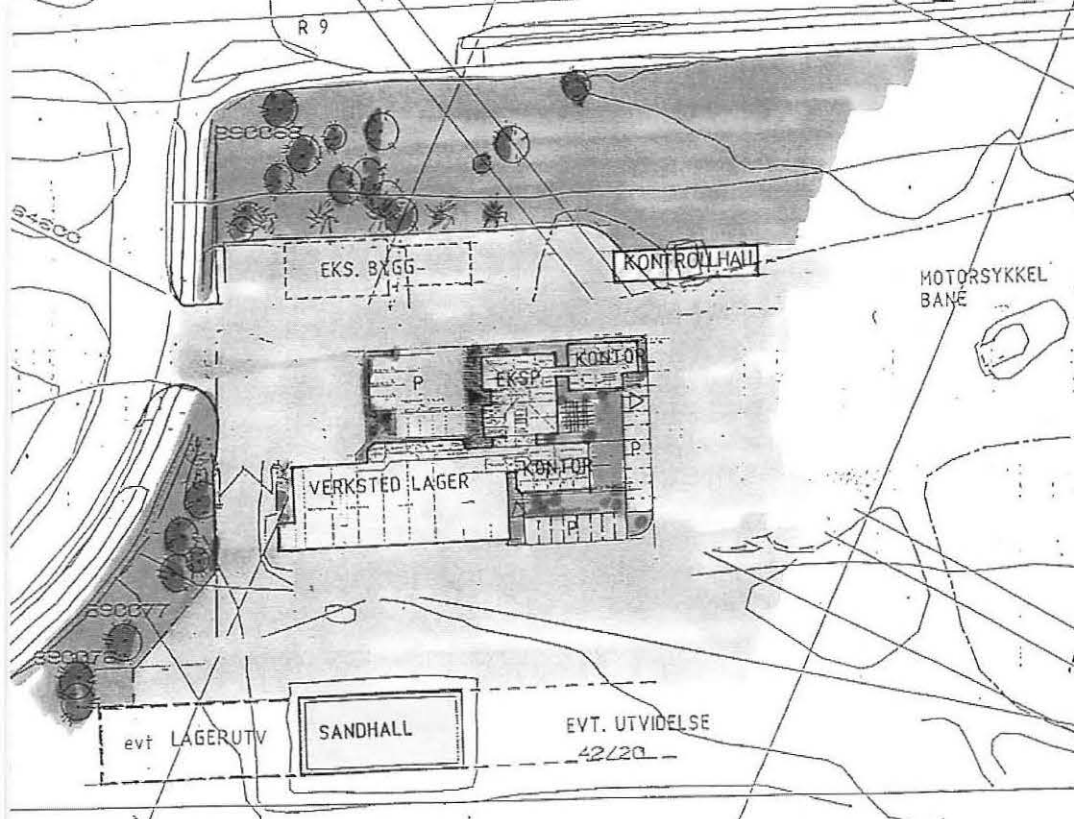
På grunnlag av retningslinjer gitt fra Vegdirektoratet har vi utarbeidet følgende tabell:

NVVP 1998-2007, Eksternt handlingsprogram						1998-	2002-	1998-
		1998	1999	2000	2001	2001	2007	2007
Kap. 1320	Statens vegvesen (jfr. kap. 4320)							
Post 23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av rv mm.*							
	1 Overordnet ledelse og planlegging	9,3	9,8	9,9	9,7	38,7	x	x
	2 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av rv							
	2.1 Føreropplæring mm.	5,8	5,9	6,0	6,3	24,0	x	x
	2.2 Kjøretøytilsyn mm.	6,0	6,2	6,5	6,5	25,2	x	x
	2.3 Drift av riksveger	57,5	61,1	61,1	60,5	240,2	x	x
	2.4 Vedlikehold av riksveger	34,4	36,0	36,5	36,0	142,9	x	x
	2.5 Riksvegferjedrift	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	x	x
	3 FoU	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	x	x
	4 Norsk vegmuseum	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	x	x
	Sum post 23	113,0	119,0	120,0	119,0	471,0	775,0	1246,0
Post 24	Statens vegvesen produksjon, kan overf.							
Post 30	Riksveginvesteringer, kan overføres							
	1 Stamveger	50,0	70,0	70,0	50,0	240,0	200,0	440,0
	2 Øvrige riksveger	15,0	0,0	0,0	0,0	15,0	156,8	171,8
	3 Særskilte miljø- og traf.sikkerhetstiltak mm.							
	3.1 Mindre utbedringer	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	3,0	7,0
	3.2 Gang- og sykkelveger	4,5	8,5	8,5	8,5	30,0	25,0	55,0
	3.3 Trafikksikkerhetstiltak	4,0	5,0	5,0	6,0	20,0	21,2	41,2
	3.4 Miljø- og servicetiltak	4,0	5,0	5,0	5,0	19,0	29,0	48,0
	3.5 Kollektivtrafikktiltak	0,2	0,2	0,2	0,2	0,8	1,8	2,6
	Sum særskilte miljø- og ts-tiltak	13,7	19,7	19,7	20,7	73,8	80,0	153,8
	4 Særskilte rassikringstiltak (både rv og fv)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	5 Alternativ bruk av riksvegmidler	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	6 Planlegging	10,0	10,0	10,0	10,0	40,0	42,0	82,0
	7 Grunnerverv	0,3	0,3	0,3	0,3	1,2	1,2	2,4
	8 FoU	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Sum inv. ekskl. stamveger	39,0	30,0	30,0	31,0	130,0	280,0	410,0
	Sum post 30	89,0	100,0	100,0	81,0	370,0	480,0	850,0
Post 60	Tilskudd til fylkesvegformål, kan overføres							
	1 Store fylkesveganlegg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
	2 Forsterkning	0,0	1,0	1,0	1,0	3,0	7,0	10
	3 Trafikksikkerhetstiltak	2,5	2,5	2,5	2,5	10,0	15,0	25
	Sum post 60	2,5	3,5	3,5	3,5	13,0	22,0	35
	Sum kap. 1320	204,5	222,5	223,5	203,5	854,0	1277,0	2131
Kap. 1321	Spesielt vedlikehold							
Post 23	Spesielt vedlikehold av riksveger**	3,0	3,0	3,0	3,0	12,0	18,0	30,0
Post 60	Spesielt vedlikehold av fylkesveger***	0,5	0,5	0,5	0,5	2,0	5,0	7,0
	Sum kap. 1321	3,5	3,5	3,5	3,5	14,0	23,0	37,0
Kap. 4320	Statens vegvesen (jfr. kap. 1320)							
Post 01	Salgsinntekter							
Post 02	Diverse gebyrer							
Post 03	Inntekter ifølge fullmakt							
Post 16	Refusjon av fødsels-/adopsjonspenger							
Post 17	Refusjon av lærlinger							
Post 80	Refusjon av lønnsutgifter m.v.							
	Sum kap. 4320	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Total sum	208,0	226,0	227,0	207,0	868,0	1300,0	2168,0

* Kan overføres, kan nyttes under post 30

** Kan overføres, kan nyttes under post 60 og kap. 1320, post 23

*** Kan overføres, kan nyttes under post 23 og kap. 1320, post 60



Forslag om ny veg- og trafikkstasjon på Evje til 9 mill kr

LEDERMØTET 24. FEBRUAR nedsatte en prosjektgruppe med produksjonsleder for Setesdal produksjonsområde, Torbjørn Borgi som leder for å utrede framtidig veg- og trafikkstasjon i Setesdal. Prosjektgruppa avla sin rapport 1. oktober. Rapporten anbefaler en løsning med bygging av ny kontor og ekspedisjonsbygning, ombygging og påbygging av lagerbygning og verksted, og leie av kontrollhall for store

kjøretøy av forsvaret. **Kostnadene er kalkulert til 7.662.500 for ny kontor- og ekspedisjonsbygning og ombygging og påbygging av lager- og verkstedbygning. Etter det anbefalte forslaget skal den nåværende kontorbygningen rives.**

Statens vegvesen eier en tomt på ca. 45 dekar sentralt plassert ved rv 9 ved avkjørselen til Evjemoen der veg- og trafikkstasjonen er plassert. Verkstedet er kledd innvendig med asbestholdige plater. Lokalet fungerer bra som verksted, og brukes i dag som kontrollhall for små kjøretøy. Lageret er tilfredsstillende, men for lite, slik at mye utstyr må lagres ute eller på andre steder.

Kontorbygningen består av et permanent bygg, bygd i 1964, og utvidet i 1970 og 1995 ved tilkobling av brakkeseksjoner. Bygget mangler ventilasjonsanlegg. Det har dårlige vinduer, det er golvkaldt og dårlig isolert. Bygningen er ikke tilgjengelig for funksjonshemmede. Veg- og trafikkstasjonen består dessuten av vekt, som er gammeldags, men fungerer bra, og sandhall av bra standard.

Dagens kontorbygning er ikke tilfredsstillende. Arbeidstilsynet har gitt dispensasjon for bruk av bygningen fram til 1. juli 1998. Det kreves bl.a. ventilasjonsanlegg. Det er ikke tilstrekkelig kontorplass, og tilfredsstillende teorirom og møterom mangler.

Tjenestemennene i utedriften mangler tørkerom og garderobes, samt lager til diverse utstyr.

Dagens verkstedlokaler tilfredsstillende ikke kravene til periodisk kjøretøykontroll når det gjelder plass og teknisk utstyr. Dette må løses utenfor trafikkstasjonen inntil tilfredsstillende lokaler er etablert.

Etter omorganiseringen av Statens vegvesen i 1995 ble tjenestene for innlandet lagt til Setesdal trafikkdistrikt og Setesdal produksjonsområde med Setesdal veg- og trafikkstasjon på Evje. Fra 1. januar 1998 er Setesdal også eget registreringsdistrikt. Setesdal veg- og trafikkstasjon skal da være en fullverdig trafikkstasjon med alle tjenester. Den skal dekke førerkort og registrering og kontroll av kjøretøy - og gi publikum informasjon om vegnettet og trafikkavviklingen.

Forslaget omfatter nytt kontorbygg på totalt 440 kvadratmeter bygd i direkte tilknytning til den eksisterende lager/verkstedbygningen, av dette 190 kvm til ekspedisjon, 110 kvm til kontorer for Trafikk og 140 kvm til kontorer for Produksjon. Verksted- og lagerbygningen foreslås ombygd/utvidet med 240 kvm verksted, 55 kvm garderobe og kontor og 20 kvm tørkerom.

Prosjektgruppa har vurdert ulike løsninger for framtidig veg- og trafikkstasjon for Setesdal: ombygging, nybygg og leie/kombinert løsning. Ombygging vil omfatte ombygging og påbygging av kontorer og ekspedisjon og ombygging av lager og verkstedbygningen med plass til kontrollhall for små kjøretøy, samt garderobe/ tørkerom for utedriften. Dette er kalkulert til ca. 7,5 mill kr.

En løsning med nybygg av kontorer/ekspedisjon og ombyg-



ging av lager /verksted er kostnadsberegnet til ca 7,662 mill kr.

Prosjektgruppa har sett det som lite aktuelt å leie lokaler, bortsett fra til kontroll av store kjøretøy. Prosjektgruppa har også sett det som lite aktuelt å bygge egen kontrollhall for store kjøretøy. Trafikkstasjonene har i dag en gunstig leieavtale for kontrollhall fra FSSV på Evjemoen. Bygging av ny kontrollhall er kalkulert til 1,6 mill.

Prosjektgruppa har engasjert arkitektkontoret Skippergaten a.s. ved Roy Aasheim, som har utarbeidet flere forslag til løsning for ny veg- og trafikkstasjon. Det er lagt vekt på å finne fram til en kompakt løsning med kort gangavstand mellom de forskjellige funksjonene. Prosjektgruppa diskuterte om et nybygg skulle tilpasses Setesdals byggeskikk, men det ble bestemt å gå inn for et praktisk bygg med moderne utforming.

I tillegg til de rene byggearbeidene er det foreslått flytting av høgspenlinjer som krysser området for 500.000 kr, nytt overvannsanlegg til 250.000 kr og utendørsarbeider til 400.000 kr. Totale kostnader blir dermed ca 9 mill kr.

Innstillingen fra prosjektgruppa er enstemmig støttet og anbefalt av ledergruppa og ekspedert videre til Vegdirektoratet med bønn om assistanse for å få byggingen av en ny veg- og trafikkstasjon for Setesdal gjennomført.

- Vi vet det er mange andre byggeprosjekter i landet for tida, og det er kamp om midlene. Foreløpig har vi ikke fått noen tilbakemelding om tidspunkt og status for saken. Det er absolutt behov for å gjøre noe på Evje og jeg håper utbyggingen kan bli realisert så fort som mulig. Hører vi ikke noe på nyåret, blir det aktuelt å følge opp saken i direktoratet, sier trafikksjef Gunnar Lien.

Flere tilbud for nytt vegkontor

NÅR DETTE LESES, er fristen for innlevering av tilbud på nye kontorlokaler for vegkontoret, og det er klart hvilke alternativer som skal vurderes.

- Vi venter spent på å få inn tilbud. Innleveringsfristen ble forlenget med to uker etter anmodning fra interessenter som hadde bedt om mer tid for å kunne presentere bedre og mer fullstendige tilbud, forteller administrasjonssjef Anne Sofie Samuelsen like før Sørlandsporten leveres til trykking.

På et informasjonsmøte før sommerferien møtte representanter for seks ulike prosjekter. Av disse har flere senere hatt kontakt med vegkontoret for å orientere om sine planer. Vi har tatt i mot alle, lyttet på det de har å fortelle, og sagt at alle tilbud vil bli vurdert under ett når tilbudsfristen er utløpt, sier Samuelsen.

Hun regner med at det kan komme inn 4-5 forskjellige tilbud.

- Vi gjør regning med at vi vil få tilbud fra eierne av lokalene vi nå leier på Skydebanen. Videre er det bebudet tilbud om et prosjekt i Longum park, kanskje også noe i Stoaområdet. Det har også vært henvendelse angående Storebrands bygg på Harebakken, og et nytt, mer sentrumsnært prosjekt på Plankemyra ved Strømsbu. Noen av prosjektene forutsetter nybygg, mens andre gjelder modernisering og ombygging av eksisterende bygningsmasse.

- Blant de ansatte er det stor interesse for saken. En spørreundersøkelse for litt over et år siden viste at det er mange som ønsker at vi fortsatt skal være på Skydebanen, mens andre la mer vekt på nye, moderne lokaler.

Saken om lokalisering av vegkontoret etter at leieavtalen av nåværende lokaler utløper i år 2002 behandles av en arbeidsgruppe som ledes av administrasjonssjefen og som ellers består av Magne Rike, Øystein Lien, John Einar Myhren og Bård Øyan.

Etter vurdering i hver avdeling er arealbehovet for vegkontoret etter år 2002 satt til netto 2525 kvm. Det er videre krav om 100 parkeringsplasser. I tillegg til enkeltkontorer, er det ønske om flere små møterom og mer fellesareal enn ved dagens vegkontor. Enkeltkontorer skal dimensjoneres etter Statsbyggs normer.

Et hovedkrav er at hver avdeling skal være mest mulig samlet. For å få en bedre utnyttelse av fellestjenestene er det også ønske om at ekspedisjon, bibliotek og arkiv om mulig kan samles på ett sted. Arbeidsgruppa skal utarbeide en framdriftsplan for den videre behandling av saken. Kriterier for valg av tilbud skal også klarlegges nærmere. Her vil både pris, byggets utforming, sentrumsnærhet, tilgjengelighet for ansatte og publikum, også med kollektive transportmidler, bli vurdert.

- Vi er opptatt av å gi god informasjon til alle ansatte. De ansattes mening vil også bli tillagt vekt når saken skal avgjøres. Tjenestemannsorganisasjonene vil bli orientert særskilt. Vegdirektoratet og Statsbygg vil være med og ta den endelige avgjørelsen.

Det er bedt om fire måneders vedståelsesfrist fra tilbyderne. Innen den tid bør vi ha kommet så langt at vi kan konsentrere oss om ett eller eventuelt to tilbud som vi kan arbeide konkret videre med. Når endelig avgjørelse kan tas, er det ennå for tidlig å si, men eksisterende leieavtale utløper ikke før i år 2002, så vi har rimelig tid, både om vi velger nybygg eller ombygging av eksisterende bygninger.

- Jeg gleder meg til at vi kan få tatt en avgjørelse i denne saken, sier Samuelsen, som i likhet med akke andre ansatte er veldig spent på hvor deres nye arbeidssted blir inn i neste årtusen.



Innføring av ny Økosys – nytt skritt i gjennomføringen av DnV

STATENS VEGVESEN skal fra 1. januar 1998 ha et økonomistyringssystem som er tilpasset til eksterne krav, og som gir nødvendig økonomisk styring for lederne på alle nivåer i etaten. De eksterne krav omfatter Stortingets krav om skille mellom produksjon og myndighet. Videre skal det nye økonomisystemet oppfylle økonomireglementet og Riksrevisjonens krav. For produksjonsavdelingen gjelder nå regnskapsprinsippet, i tillegg til kontantprinsippet.

Det er også innført et nytt budsjett-system for riksveger i Statens vegvesen. Dette innebærer at det bare er vegsjefen, trafikkavdelingen og utbyggingsavdelingen som får direkte bevilgninger. Produksjonsavdelingen og administrasjonsavdelingen skal selge sine tjenester til de øvrige avdelingene og finansiere sin virksomhet gjennom dette.

Det nye økonomistyringssystemet er en videreutvikling av det nåværende Økosys, som først ble innført under prosjektnavnet Krøsus i 1994. Nye Økosys består av kjente elementer. Den vanlige bruker vil ikke merke så store endringer. Men en del nytt er kommet i tillegg, særlig for de ansvarlige for budsjett, registrering og oppfølging.

– Innføringen av nytt økonomistyringssystem innebærer et videre skritt i gjennomføringen av prinsippene i Det nye vegvesenet, der skille mellom myndighet og produksjon er en hovedsak. Produksjonsavdelingen får nå egen hovedbok og skal føre sine kostnader etter regnskapsprinsippet, sier leder for administrasjonsavdelingens økonomiseksjon, Jan-Ove Stave, og regnskapsleder Nils-Kjell Messel.

Innføringen av det nye systemet skiller seg fra innføringen av Krøsus ved at nøkkelpersonene ved vegkontoret har fått opplæring i et sentralt prosjekt. De står deretter for den nødvendige opplæring lokalt.

Stave, Messel og resten av økonomiseksjonen står for den direkte opplæringen mot brukerne. I uke 44–46 fikk de berørte en innføring i det nye systemet. I alt har nærmere 100–150 personer, alle budsjettansvarlige og alle registrerere og andre som har som behov for kunnskap

om økonomistyringssystemet fått en nødvendig innføring.

En stor jobb blir registrering og oppretting av kontostrenger og nye prosjektnummer. Det har vist seg konvertering av data fra det gamle systemet blir for komplisert. Tidligere data blir derfor lagret på den gamle maskinen, som skal være i drift 2–3 år framover. Til kjøring av det nye systemet er det innkjøpt nye, kraftige datamaskiner til samtlige vegkontorer. Her er det satset på en enhetsløsning. Dette vil falle gunstig ut for et lite vegkontor som Aust-Agder. Her vil maskinen ha romslig kapasitet for oppgaven.

Den nye maskinen settes i drift mot slutten av desember. I løpet av januar skal åpningsbalanse alle nødvendige data være lastet over i den nye maskinen.

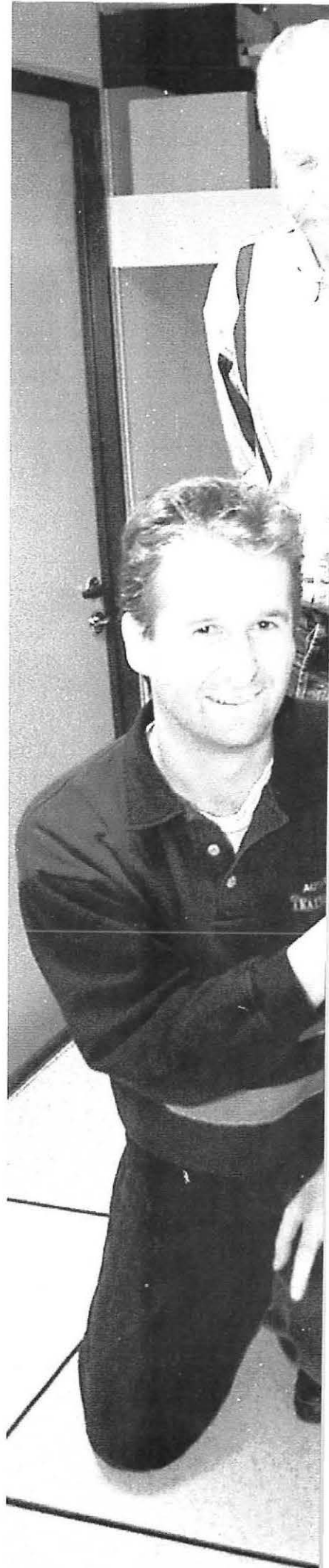
– Troms har denne gangen vært pilotfylke for det nye systemet, og har så langt sagt seg godt fornøyd. Vi har ikke fått anledning til å prøve med tall fra vårt eget fylke. Men siden oktober har vi forsøkt med en testbase, og alt ser ut til å fungere greit teknisk. Vi skulle nok gjerne hatt mer tid til en så omfattende omlegging, men tror likevel det skal gå rimelig greit. Opplæringsrunden i fylket var nyttig, brukerne hadde praktiske spørsmål og kommentarer som vi kanskje ikke var klar over på forhånd.

I slutten av februar, etter at regnskapstall og budsjettall er klar, skal det holdes et kurs i rapportering.

Økosys er ikke et produksjonsstyringssystem. Det er derfor laget et eget system for produksjonsstyring, Prodsys, som skal benyttes av produksjonsavdelingen. Dette har egen rapportgenerator som kan gi rapporter på detaljnivå.

– I og med innføringen av det nye økonomistyringssystemet legges grunnlaget for å finne ut om produksjon i egen regi av vegvesenet er konkurransedyktig. Nå vil det bli mulig å sammenlikne kostnader med andre fylker og holde disse opp mot anbud fra private entreprenører.

I avdelingene er det brukt mye tid på å forberede det nye økonomistyringssystemet. For økonomiseksjonen har dette vært en hovedoppgave med tilegnelse av nye kunnskap, testing og opplæring av ansatte i fylket.



Kantine på vegkontoret

NÅR KANTINE- MEDARBEIDER KAN TILTRE

Under overskriften "Kantine - et folkekrav" tok Sørlandsposten nr. 3 1994 opp spørsmålet om kantine på vegkontoret. Vi kan nå, etter tre års behandling i ledelsen, meddele at kantinesaken nærmer seg sin løsning. 1. desember kunne leder for fellestjenesten, John Einar Myhren, i et notat til administrasjonssjef Anne Sofie Samuelsen opplyse at stillingen som kantinearbeider blir lyst ut i disse dager!

- Så snart en ny medarbeider kan tiltre, setter vi i gang kantinedrift, sier Myhren i sitt notat.

Vi må foreta noen enkle tilpasninger mht disk mv, og dette er vår "alt-mulig-mann" Arvid Vindholmen i gang med å planlegge. Arbeidet vil bli utført like over nyttår.

Kantinedriften vil starte meget enkelt - vareutvalget vil være avhengig av kapasitet og etterspørsel, vi må prøve oss fram og la brukerne få innflytelse på hva som skal serveres etter hvert, heter det i notatet.

- Dette var gledelig og positivt, sier Tormod Frøysnes, som reiste spørsmålet i Sørlandsposten for tre år siden.

- Det er fornuftig at det legges opp til en forsiktig start. Rundstykker og smørbrød er en god begynnelse. Karbonadesmørbrød hadde nok smakt, men det vil kanskje ikke bli mulig å tilberede varm mat.

Kantine med servering av mat vil sikkert medvirke til at flere vil samles i spisepausen og bidra til fellesskap og miljø. Dessuten er det kjempegreit å kunne få mat på huset når vi har besøk utenfra.

At denne saken nå blir løst, viser at ledelsen bryr seg om alle ansatte. Det blir ikke lenger opp til den enkelte å sørge for en velsmakende matbit i lunsjpausen, sier Frøysnes.



Bak maskinen står mennesker! Nils-Kjell Messer betar de siste justeringer av Okosys, assistert av Jan-Ove Stave og Dag Iversen fra IT-seksjonen, som er ansvarlig for driften av den nyinnkjøpte datamaskinen.

- Kan ikke se at satsing på

FYLKESTINGET BEHANDLET I DESEMBER gsjefens forslag til eksternt handlingsprogram for drift, vedlikehold og utbygging av stamveger og øvrig riksvegnett. Samtidig som fylkestinget behandler handlingsprogrammet, har regjeringen Bondevik fullført statsbudsjettet for 1998. De som husker et år tilbake, husker den dramatiske sluttbehandlingen av vegbudsjettet for inneværende år. Mens regjeringen Jagland la opp til beskjedne midler til vegutbygging i vårt fylke, greide opposisjonen, med saksordfører for vegsaker, Terje Sandkjær fra Senterpartiet, å få flertall for bevilgninger til start av E 18 Rannekleiv-Temse og rassikringsarbeidene ved Flåstrondi i Valle.

Samtidig ga Stortingets behandling av Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1998-2007 lofter om videre satsing på vegutbygging på Sørlandet. Flertallet i samferdselskomiteen, den samme gruppering som nå sitter i regjeringen, gikk inn for rammer som ville gjøre det mulig å gjennomføre flere viktige vegprosjekter i vegplanperioden.

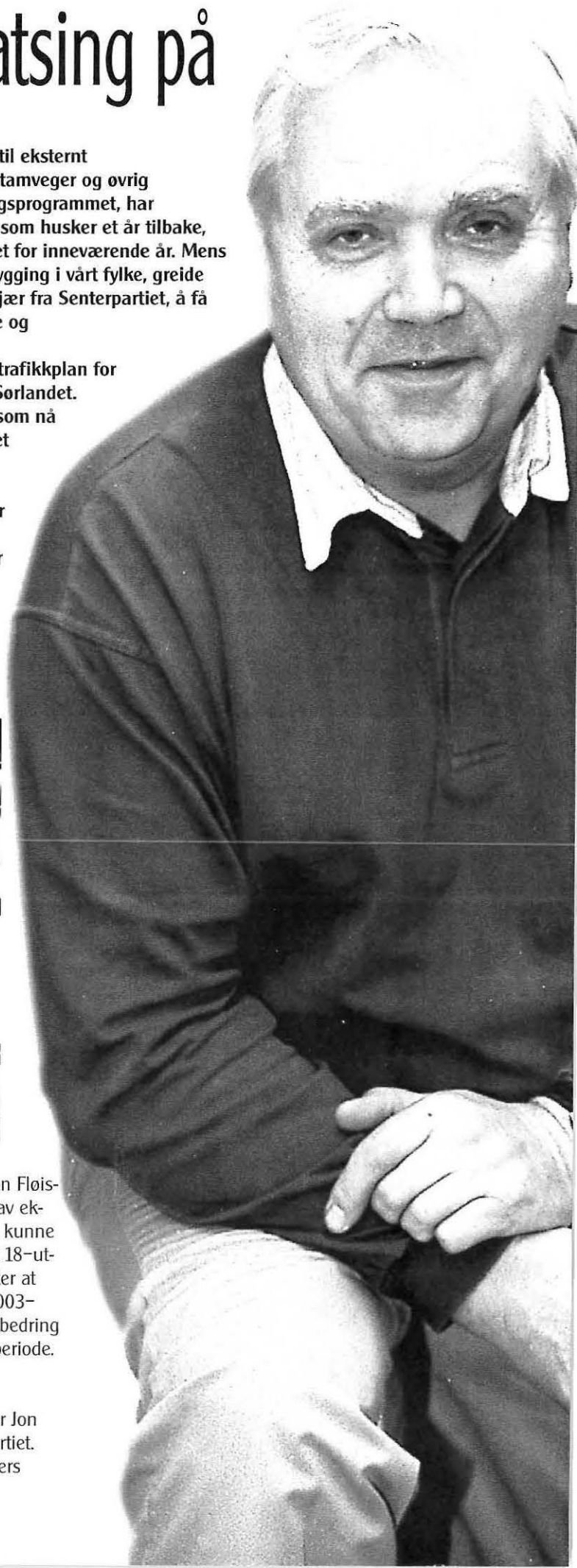
I år er situasjonen en helt annen. Jagland i opposisjon har ingen ønsker om å få i stand økte bevilgninger til vegutbygging i vårt fylke, og sentrumsregjeringen har mer enn nok med å finansiere sine hjertesaker og valglofter, kontantstøtte til småbarnsfamiliene og et ekstra beløp til minstepensionistene.



Dette intervjuet med fylkesordfører Jon Fløistad fant sted før fylkestingets behandling av eksternt handlingsprogram. Fylkesordføreren kunne imidlertid bebude skarp reaksjon mot at E 18-utbyggingen i følge forslaget stopper opp etter at Brokelandsheia-Akland ventes fullført i 2003-2004, og at det ikke blir bevilgninger til utbedring av rv 9 gjennom Setesdal i neste vegplanperiode.

SKREMMENDE KORT HUKOMMELSE

Fylkets fremste politiker, fylkesordfører Jon Fløistad, tilhører regjeringspartiet Senterpartiet. Hvordan er han fornøyd med sine partifellers



kommunikasjon er inflasjonsdrivende

behandling av de viktige samferdselssakene?

– Det er skremmende at Stortingets hukommelse er så kort – vel har vi valgt et nytt Storting – at vedtak i juni synes å være uten betydning ved budsjettbehandlingen i november. Det gjelder tydeligvis uansett hvem som sitter i regjering. I fjor la Arbeiderpartiet fram et snaut budsjett, som lot seg presse opp ganske vesentlig av opposisjonen. Men nå er situasjonen den at Arbeiderpartiet har lagt fram et bud-

vegbevilgninger og også for utvikling av jernbanen, for å se kommunikasjonsnettet i sammenheng. Jagland-regjeringens budsjettforslag fulgte på ingen måte dette opp. Deretter kom Bondevik-regjeringen med sitt alternative budsjett, med ubetydelige justeringer som på ingen måte faller ut til fordel for vår landsdel. Jeg må si at det første budsjettet etter at Norsk veg- og vegtrafikkplan for neste fireårsperiode er behandlet, det samme gjelder for jernbaneplanen, det er en stor skuffelse.



sjett som er noe dårligere enn det som regjeringen Bondevik legger fram, og dermed er det ikke noe grunnlag for å vente en opposisjonspolitikk som kan gi økte bevilgninger til samferdselssektoren.

– Jeg vil gå så langt som å beskrive situasjonen som tragisk. På forsommeren behandlet Stortinget veg- og vegtrafikkplan for neste fireårsperiode og jernbaneplan for den samme perioden. I begge saker ble det lagt rammer som Sørlandet, og spesielt Aust-Agder, kunne leve med, både når det gjelder stamvegbevilgninger, riks-

IKKE INFLASJONSDRIVENDE

– Nå tilhører jo fylkesordføreren et parti som er solid representert i regjeringen. Vil de ikke lytte til sine partifeller i distriktene?

– De har fått høre det! Jeg har hatt sterke samtaler både med partiet, statsråder og andre. Kommunikasjon er en avgjørende forutsetning for å drive næringsvirksomhet, utdanning m.m. Bondevik-regjeringens første budsjett representerte i så måte en veritabel skuffelse.

– Hva sier dine partifeller i regjeringen når du foreholder dem dette?

– De sier det samme som finansfolk i de fleste partier, at vi må unngå en overopphetet økonomi, det må strammes inn på offentlig sektor for å unngå inflasjon. Mitt motargument har vært: Hvilken inflasjon skaper en normal framdrift på E 18-prosjektet. Hvilken inflasjon skaper det å sikre strekninger mot ras, stenge planoverganger over

jernbanen på Vegårshei eller å sikre skolevegene for seksåringene?

Vi lever i et samfunn der milliardene strømmer inn. De settes på bok i utlandet, mens vi ikke får gjennomført de mest nødvendige infrastrukturiltak i landet vårt. Det er det umulig for en fylkesordfører å leve med. Derfor er det min simple plikt å sette sterke ord på dette, overfor både Storting og styringsverk, uansett hvem som sitter i regjeringsposisjon.

– Det var ikke et parti som i valgkampen ikke poengterte at nettopp en framtidrettet, god løsning på kommunikasjonsproblemene var vesentlig. Når de kommer tilbake i Stortinget, er dette glemt. Det er skremmende at vi nå får kanskje et års tilbakeslag. Utfordringen ligger i det budsjettet som skal legges fram for 1999. Her vil regjeringen få tid på seg til å se de ulike

"Utfordringen ligger i det budsjettet som skal legges fram for 1999. Her vil regjeringen få tid på seg til å se de ulike sektorene i sammenheng, noe som forhåpentlig vil føre til en sterkere satsing på samferdselssektoren."

sektorene i sammenheng, noe som forhåpentlig vil føre til en sterkere satsing på samferdselssektoren.

KRENGETOGENE MÅ KOMME

– Du har jo engasjert deg spesielt sterkt for å bedre jernbanetilbudet for landsdelen. Nå ser det ut til at regjeringens budsjettpolitikk også kan føre til at innføringen av krengetog på Sørlandsbanen vil bli utsatt?

– Det vil jeg inderlig håpe ikke skjer. Tog av tilnærmet samme type som skal innføres på Gardermobanen er allerede bestilt og under levering. Situasjonen er, når dette intervjuet finner sted, at NSB har besluttet at de på ny vil gå igjennom hele problematikken med innføring av nytt togmateriell ut fra de bevilgninger som Stortinget vil gi.

Sett fra min side, ville det være en helt håpløs situasjon om disse togene ikke ble satt inn på strekningen. Det som er lite gunstig, er at det er lange strekninger der de nye togene må kjøre som et ordinært tog, uten at den store hastighetsgevinsten kan utnyttes. Jeg velger i det lengste å tro at innføringen av krengetog vil skje som planlagt.

Fra NSB er dette mer enn et skremmeskudd. Å investere i nye tog, men ikke gjøre noe med kjørelinja, er det samme som om det ble investert millioner i hypermoderne, hurtiggående busser, men at de måtte kjøre på veger med fartsgrense 50!

E 18 FØRSTE PRIORITET

– Hvilke visjoner har du for samferdselssektoren i fylket?

– Første prioritet er at vi skal ha et godt utbygd stamvegnett. Det vil kreve økte bevilgninger til E 18. Med de vyer som ligger i fylkesplanen for Aust-Agder, og med de vyer som ligger i den vedtatte veg- og vegtrafikkplanen som ble behandlet i Stortinget i sommer, var det grunn til å glede seg over at vi får Rannekleiv-Temse og Brokeland-Akland.

Kunne vi også få utbedret strekningen Akland-Lunde, hadde vi fått en god bit motorveg fra Telemark grense til Tvedestrand, og fra Stølen til og med Grimstad.

Nå legger vegvesenet i disse dager fram et forslag for strekningen Nørholm-Dyreparken. Når planprosessen er gjennomført, forhåpentlig i mai 98, kan vi stå på med full kraft for å få de nødvendige bevilgninger til å sette i gang. I den forbindelse har det jo fra fylkestinget, og andre hold, vært uttalt vilje til å gå inn på en bompengefinansiering for å komme i posisjon i forhold til stamvegbevilgningene.

RV 9 SOM STAMVEG

Så har vi også et enstemmig vedtak i forbindelse med fylkesplanen at vi ønsker rv 9 opp på stamvegstatus. Det er et ønske vi deler sterkt med vestlandsfylkene, bl.a. Hordaland og Sogn og Fjordane. En stor del av næringstrafikken, det gjelder både turisttrafikken og trafikken fra bedrifter i indre Hardanger og indre Sogn, ønsker denne korteste forbindelsen til europahavna i Kristiansand. Det har vi foreløpig ikke fått gjennomslag for, noe som bl.a. bunner i at Vest-Agder frykter for at en statusheving av vegen gjennom Setesdal kan føre til at bevilgningene til E 39 blir nedprioritert. Jeg ser imidlertid at så snart vi får E 18 og E 39 gjennom agderfylkene opp på en brukbar standard, så vil vårt neste mål være å få rv 9 opp på stamvegstandard.

Videre har vi arbeidet systematisk for å få de andre riksvegene opp på en brukbar standard. Det begynner å hjelpe, med rv 41 og 42, men vi har et stykke igjen før vi kan si oss tilfreds. Nå har den nye forbindelsen Myrene – Stoa fått ny aktualitet, og må vurderes i prioriteringssammenheng.

Når det gjelder fylkesvegene, har Stortinget vedtatt at vi administrativt kan heve dem til 10 tonns akseltrykk.

Det ligger videre en veldig utfordring både til stat, fylke og kommuner i å bygge ut gang- og sykkelveger. Vi er kommet i den situasjon, ved et vedtak som ikke var forberedt samferdselsmessig, med krav om sikker skoleveg for seksåringene, som nå er ute i trafikken. Her har vi et spesielt ansvar når det gjelder fylkesvegene. Dette vil få høy prioritet når vi i januar starter på en ny fylkesplanrunde.

BIL, BANE OG FLY

– Som leder for Jernbaneforum Sør – Agderfylkene, Rogaland, Telemark og Vestfolds samarbeidsforum for bedring av jernbanetilbudet i regionen, har du engasjert deg sterkt til fordel for modernisering av jernbanen med hurtiggående tog?

– Jeg ser overhode ikke noe konkurranseforhold mellom veg og bane. Men jernbanen har vært sørgelig forsømt når det gjelder bevilgninger, først og fremst til materiell. Mens det i de siste år er brukt 70 mill på elektrifisering og opprusting av banelegemet på Nelaug-banen, så kjøres det med togmateriell fra 50-tallet. Det er jo ikke noen busselskap som kjører med 52-modeller langs vegen i dag.

Hvis det blir slik som NSB har foreslått, med togavgang fra Arendal til Oslo annenhver time, 18 avganger i døgnet, og en kjøretid på 3,5 timer, ned mot tre timer når sammenkoblingen mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen via Brokelandsheia er gjennomført, vil vi komme raskere til Oslo med tog enn fly. Arendal har etter min oppfatning en stor framtid som jernbaneby når det gjelder forbindelsen til Oslo.

– Er det trafikkgrunnlag til en slikt tilbud?

– Med en befolkning på 50–70.000 mennesker så vil jeg påstå det. Vi kommer neppe til å reise mindre i tida som kommer. Hvis vi kan reise rimelig og behagelig, vil det utløse det nødvendige trafikkgrunnlag. Ungdom og studenter, som vi satser det skal bli mange av i Aust-Agder, ønsker å reise rimelig og miljøvennlig. Prisen på jernbanen vil ligge langt under det halve av en flybillett. Vi kan også fort komme i den situasjon at flytransport vil bli betraktet som så miljøbelastende at den i framtida vil bli pålagt betydelige avgifter. Her kan jernbanen tilby et miljøvennlig alternativ.

For vårt fylkes vedkommende vil det være en feil politikk å si at vi satser bare på veg, vi satser bare på jernbane eller vi satser veldig på fly. Vi ønsker å flytte oss på ulike måter. Den teknologiske utviklingen er forskjellig for ulike transportmidler og vi må ha samtlige tilbud tilgjengelig i fylket.

FORUTSETNING FOR NÆRINGSUTVIKLING

– Fylkeskommunen legger i fylkesplanen stor vekt på betydningen av kommunikasjon som grunnlag for næringsutvikling. Hvor viktig er egentlig dette?

– Det er helt avgjørende. Livet har lært meg at noen få millioner i et næringsfond som kan deles ut som kanel på groten her og der, det betyr forferdelig lite i forhold til det som er basisfunksjonene. Skal folk være i et distrikt, så kreves det gode kommunikasjoner, et førsteklasses helsetilbud, et godt undervisningstilbud og et godt kulturtilbud. Vi har kanskje landets beste ambulansetjeneste, vi bygger nytt sykehus, vi trimmer opp det videregående skoleverket og vi satser på kultursektoren. Dette vil bli nøkkelord også i den neste fylkesplanen, som vi nå skal ta fatt på.

BEDRE SAMARBEID

– Politikerne anklager vegvesenet for å være for lite pågående overfor sentrale myndigheter, vegvesenet beskylder politikerne for det samme. Hva kan gjøres for å bedre samspillet?

– Gjennom mine 36 år som fylkespolitiker har jeg nok opplevd perioder der samarbeidet har vært bedre og nærere. Jeg tror begge parter hadde vunnet på et nærere samarbeid. For Statens vegvesen betyr det mye å ha de regionale politikere som støttespillere, framfor å markere seg sterkt som en rent statlig etat. Bedre organisering og samhandling mellom ulike offentlige styringsinstanser er høyt prioritert av sentrale myndigheter, og blir en utfordring i årene som kommer. Fylkestinget har gått inn for et nytt frifylkeforsøk for Aust-Agder på det orga-

nisatoriske plan. Her er Statens vegvesen en etat vi må ha inngående drøftinger med i den sammenheng.

STORFORBRUKER AV REISER

– Hvordan løser du dine egne transportbehov?

– Jeg reiser ganske mye. Mange av reisene går med fly over Kjevik. Der har jeg flere ganger sagt at tilbringertjenesten er for dårlig. Det tar for lang tid, og den starter fra feil steder, fra bykjerne. Folk som skal til Kjevik burde ha en flybuss som går langs E 18 og med påstigning på steder der det er mulig å parkere bilen. Å kjøre til rutebilstasjonen i Arendal for å ta flybussen, tar en masse tid, og parkeringsmulighetene er dårlige og svært kostbare. ATS kunne kjøre fra sin base i Moland Park, dit kjører en del som kommer østenfra og parkerer før de går på bussen. Bussen kjører nedentom Arendal, utenom Fevik, nedentom Grimstad og Lillesand. Da bruker den atskillige timinutter mer enn nødvendig. Den er vanskelig å få tak i, og ved hovedpåstigningene er det for dårlige parkeringsplasser. Det er en sak vi jobber med, og som vi kan løse sjøl.

– Flytrafikk blir sannsynligvis ikke mer aktuelt når Gardermoen åpner. Vi får en dyr og lang ekstra reise. Kjevik og også Torp – vil bli viktigere som flyplasser rettet mot utlandet, først og fremst København.

Spesielt i høst og vinterhalvåret er jeg en stor bruker av nattoget, først og fremst fordi det kommer til Oslo kl 7,15, med god tid til å forberede seg til møter i departementene og andre steder. Du er også sikker på å komme inn i tide.

Det hender også reiser

til Oslo kombineres med møter i vårt nabofylke Telemark, og til dels i Vestfold. Da bruker jeg bilen. Ofte har jeg da med passasjerer, og kjøreturen kan da utnyttes som en form for møte. E 18 er nå blitt så god at turen til Oslo kan gå på gode tre timer, i lovlig hastighet.

– Du reiser også noen ganger til Setesdal?

– Sånn som mitt møteopplegg er, så må jeg som regel bruke bil. Det hender vi setter opp buss når det er mange som skal samme vegen. Jeg har også tatt buss til Evje, bytta buss og reist videre oppover i dalen, og senere over til Vestlandet. Vegstandarder i Setesdal er for dårlig. De såkalte Sandkjær-millionene utløste forbedringer for enkelte strekninger. Men nå er det først og fremst tettstedene ved Frøysnes og andre steder som henger igjen. Her er bevilgningstakten bedrøvelig. Med det som ligger i neste års budsjett, får vi vel ikke mer enn fullført denne lille stubben ved Grasbrokke. Rassikringen ved Flåstrondi blir påbegynt. Dette må følges opp med videre bevilgninger.

"Bedre organisering og samhandling mellom ulike offentlige styringsinstanser er høyt prioritert av sentrale myndigheter, og blir en utfordring i årene som kommer."

Usikre bevilgninger kan utsette åpning i år 2000

PÅ E 18 RANNEKLEIV-TEMSE blir det neste år grovdrift langs hele vegtraseen. I egen regi bygger Produksjonsavdelingen den 6 km lange strekningen fra Rannekleiv til Konnestad, mens Veidekke ASA skal bygge de resterende 2 km i den vestre enden av parsellen, Konnestad-Brignsverdsvingen, inkludert den 500 m lange Temsetunnelen. Veidekke er i full gang med sin del av arbeidet. Sprengning av tunnelen starter i mars-april. Veidekke skal stå for grovdrivingen og sikring av tunnelen. Dette skal gjøres på 3 mnd. Ved at tunnelen sprenges ut nå, kan tunnelmassene disponeres i resten av veganlegget. Ferdiggjøring av tunnelen med installering av utstyr kommer som en egen entrepris i 1999.



Dette skal gjøres på 3 mnd. Ved at tunnelen sprenges ut nå, kan tunnelmassene disponeres i resten av veganlegget. Ferdiggjøring av tunnelen med installering av utstyr kommer som en egen entrepris i 1999.

I egen regi har Produksjonsavdelingen bygd en kryssing ved Tingstveit. En kryssing ved Tollemoen skal være ferdig før nyåret. Ved kommunegrensa på Bjonnum skal det for våren bygges enda en kryssing med undergang under E 18.

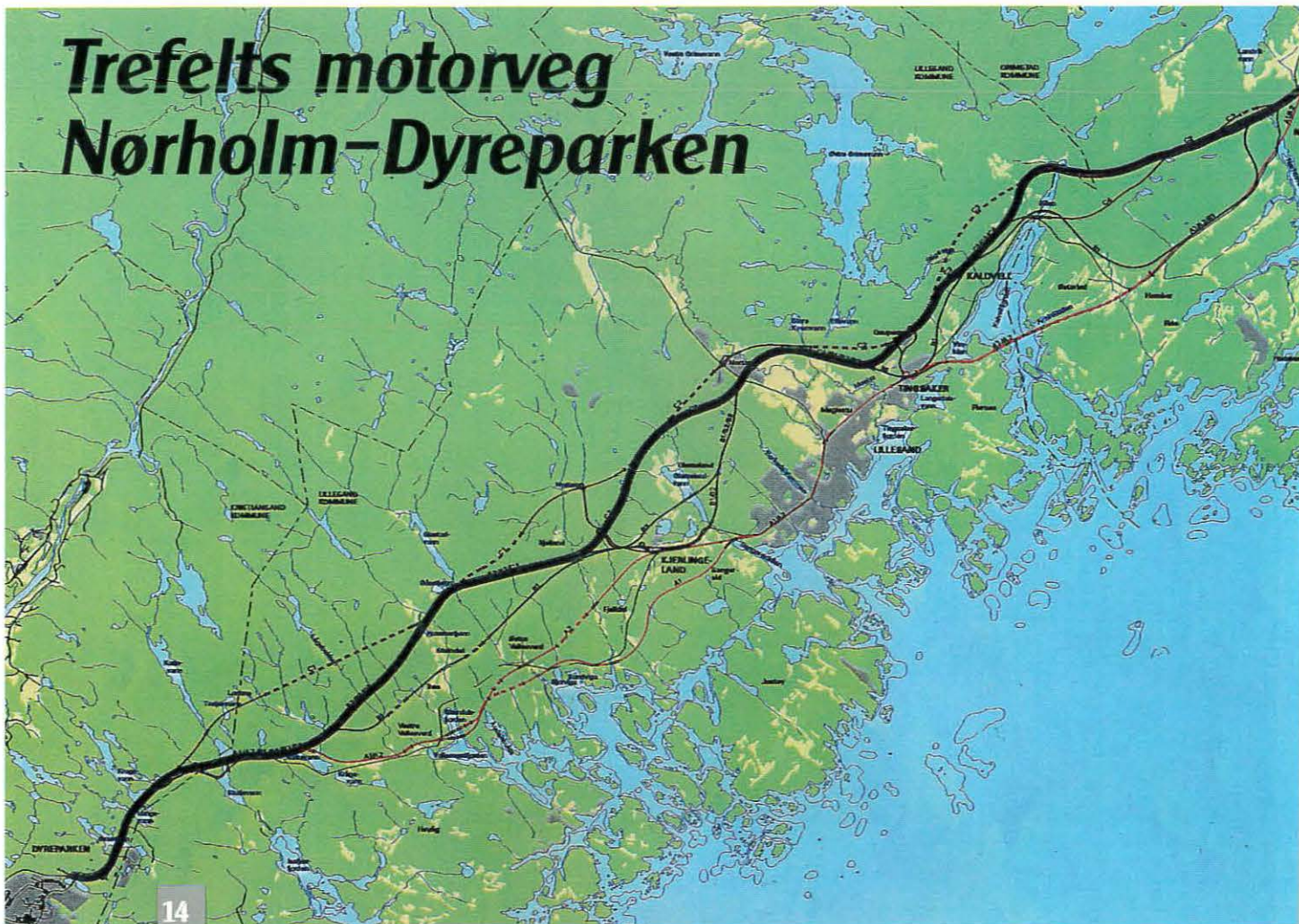
USIKRE BEVLINGNINGER

– Ut over dette er det så stor usikkerhet med hensyn til bevilgninger at alle snekkere i Produksjonsavdelingens seksjon for spesialproduksjon neste år skal arbeide med Kloppenebakken og på anlegget forbi Herefoss. Hvis det blir muligheter for å gjøre mer betongarbeid på E 18-anlegget neste år, må det settes ut på entrepris, sier prosjektleder Harald Tobiassen.

– Vi må akseptere at myndighetene ikke ønsker å stresse markedet. Det er startet for mange store anlegg på landsbasis i forhold til bevilgningsrammene. Men om vi ikke får bruke mer enn det som er bevilget for 1998, vil vi få problemer med å åpne parsellen som planlagt i år 2000.

Vi har henvendt oss til Vegdirektoratet for å få en økt bevilgning for 1999 med 30 mill kr, til totalt 100 mill. for å greie en åpning i år 2000. Da vil vi stå igjen med arbeid for 70 mill i år 2000. Det er det ikke lett å

Trefelts motorveg Nørholm-Dyreparken



greie med bare 4–5 sommermåneder til de avsluttede arbeider. Vi har derfor et håp om at det kan være mulig å bruke en del av bevilgningen for år 1999 neste år. Vi har fått signaler om at Vegdirektoratet oppfatter dette som en fornuftig argumentasjon.

STABILISERING AV ELVEBREDDEN

På programmet i november sto stabilisering av elvebredden på Rannekleiv der søppelfyllingen tidligere ble flyttet. Dette skal gjøres ved at det fylles en motfylling av stein fra midten av elva og opp mot skråningen. Dette arbeidet er utsatt, og skal settes i gang over nyttår fordi det kan føre til noe tilslamming av elvevannet. Av hensyn til laksevandringen i elva, har vi valgt å utsette denne oppgaven. Steinfyllingen skal være fullført i løpet av to måneder i en periode da det ikke er laksevandring.

På vårparten neste år begynner arbeidet med omlegging av 200 m av den 60 cm tykke hovedvannledningen fra Rore til Arendal som gir drikkevann til 30.000 abonnenter. Arbeidet må være gjort i løpet av 24 timer. Omkoblingen skal etter planen skje 15. mai.

DATA-ANIMASJON VISER HVORDAN DET BLIR

Rannekleiv-Temse-prosjektet har utarbeidet en informasjonsbrosjyre som i begynnelsen av desember ble sendt til alle husstander på Nedenes, Asdal, Rannekleiv, Fevik, Vik og Lia.

– Vegbyggingen berører så mange mennesker i dette området at vi fant det riktig å gå ut med en slik informasjon. Brosjyren ble trykt i 5000 eksemplarer.



Brosjyren inneholder bl.a. tredimensjonale tegninger som viser ulike deler av anlegget slik det vil se ut når det blir ferdig. Tegningene er i tillegg brukt som grunnlag for en fire minutters, meget detaljert dataanimasjon som viser hvordan det vil bli å kjøre rundt på det nye vegsystemet.

– Det er morsomt å se hvordan det vil bli når det er ferdig. Dette kan utvilsomt også bli et nyttig verktøy for framtidig planlegging av veier.

Konsekvensutredning ut på høring

Vegsjefen sender ved årsskiftet konsekvensutredning etter plan og bygningsloven for E 18-strekningen Nørholm-Dyreparken ut på høring. Konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunnsmessige forhold er grundig utredet. Det er i tillegg gjort en rekke økonomiske beregninger av anleggskostnader, transportkostnader, ulykkeskostnader m.m. som inngår i nytte/kostnadsberegninger.

Etter en samlet vurdering av prisatte og ikke-prisatte konsekvenser anbefaler vegvesenet at den nye motorvegarsellen bygges ut eller alternativ C, den nordre av tre korridorer som er utredet. For strekningen Nørholm-Glamsland anbefaler vegvesenet underalternativet C1, for strekningen Glamsland-Dyreparken anbefales underalternativet C2.

Dette kombinasjonsalternativet mener vegsjefen ivaretar de overordnede målene for prosjektet, og har minst konflikter. Dette alternativet har en kostnadsramme på ca 1,2 milliarder kr.

Stortinget har bestemt at ny E 18 på denne strekningen skal bygges som motor-B-veg med en vegbredde på minst 10 m og dimensjonerende hastighet 90 kmt. Vegnormalene krever tre forbi kjøringssmuligheter pr. fem km. Videre kreves det forbi kjøringssfelt når tunge kjøretøyers fartsreduksjon blir med enn 15 kmt. Vegsjefen anbefaler at det i stedet for en rekke forbi kjøringssfelt bygges gjennomgående forbi kjøringssfelt

med en lengde på 2–3 km vekselvis østover og vestover i hele prosjektets lengde. Forbi kjøringssretningen legges fortrinnsvis i stigninger. Vegen vil dermed få en lengre levetid og en bedre trafikkavvikling og regularitet.

Konsekvensutredningen er utarbeidet av utbyggingsavdelingens E 18-seksjon med Thor Inge Nilssen som prosjektleder. Seksjonsleder Ola Olsbu har også vært sterkt engasjert i arbeidet.



Likestilling i vegvesenet:

Nødvendig med aktiv markedsføring som arbeidsplass for kvinner

- DET ER IKKE BARE å sette ei jente inn i en pick-up sammen med mannfolk som har arbeidet sammen i mange år. Skal likestillingsarbeidet lykkes, må det legges til rette for det. En viktig forutsetning er sannsynligvis at det må være mer enn en enslig kvinne på en arbeidsplass. En interessant observasjon er at jenter ser ut til å finne seg godt til rette i utedriften som sommervikarer. Der er det gjerne flere jenter sammen. Nå skal jeg jo medgi at å arbeide noen sommeruker er noe annet enn å arbeide i vegvesenet år ut og år inn. Men min datter, som var sommervikar for første gang i år, trivdes godt i sommerjobb på E 18-anlegget på Østerholtheia, og fikk erfare at å arbeide i vegvesenet er noe mer enn å sette ut og ta inn broytstikk, hun oppdaget at det faktisk foregikk mye interessant, sier Ole Selås, arbeidsformann ved Akland vegstasjon, og leder for likestillingsutvalget.

Han har vært med i likestillingsutvalget helt fra starten i 1991 som Arbeidsmannsforbundets representant. Ledervetet går på omgang blant medlemmene og i år var turen kommet til representanten for utedriften – for første gang. Utvalgets faste sekretær, Åse Liv Lauvland, sitter imidlertid på vegkontoret.

– Når det er så få kvinner i utedriften, kan det vel bety at disse jobbene egentlig ikke passer for kvinner?

– Jeg kan ikke skjønne hvilke jobber som ikke skulle passe for kvinner, dersom forholdene legges til rette for det. På samme måten som det er menn som ikke passer til alle jobber i vegvesenet, er det selvsagt også kvinner som ikke passer til alle arbeidsoppgaver. Det er tillatt å vurdere om menn er skikket til jobben, men når det gjelder jenter, forventer vi at de skal være like og fullt på høyde med de beste mannlige i alle arbeidssituasjoner.

ben, men når det gjelder jenter, forventer vi at de skal være like og fullt på høyde med de beste mannlige i alle arbeidssituasjoner.

Selås beklager at jentenes yrkesvalg er så tradisjonelt og at det til og med ser ut til å være færre jenter som velger utradisjonelt enn det var i en periode. Det tror han kan ha sammenheng med at noen jenter som forsøkte seg, kom ut på arbeidsplasser, kanskje som eneste kvinne, uten at forholdene var lagt til rette.

– Den eneste løsningen er at etaten må drive en mer offensiv markedsføring overfor skoleene. Vi ser allerede at det er blitt vanskelig å skaffe nok lærlinger til en del fag. Det blir konkurranse om arbeidskraft, og vegvesenet må gå mer aktivt ut og markedsføre seg som arbeidsplass generelt, og spesielt for jenter. Vi har vært med på en del viktige arrangementer i det siste, men bør gjøre mer. Dette er min hjertesak, sier Selås.

– Jeg føler at vi har fått utrettet en del, men det er veldig langt igjen. Etter hvert er det kommet en del kvinner på vegkontoret, men på den tekniske siden er det ikke mange. I ledelsen har vi personalsjefen og administrasjonssjefen. Det er en del damer i øverste etasje, men de fleste tilhører de tradisjonelle kvinneyrkene.

Et problem er at de samme går igjen i likestillingsutvalget. Det har nesten ikke vært utskifting. Om plassene i utvalget kunne gå på omgang i avdelingene, ville flere bli involvert og flere ville tenke på likestilling.

Selv skal jeg fortsette ut neste år – da håper jeg en annen fra utedriften har lyst til å ta over plassen.

Likestillingsutvalget følger med i ansettelser som blir gjort og passer på at reglene blir fulgt ved innkalling til intervju m.m., men har ingen rett til å uttale seg ved ansettelser. Likestillingsloven ble innført for 20 år siden. Den sikrer like rettigheter for kvinner og menn i arbeidslivet,

men jentene velger fortsatt tradisjonelle kvinneyrker. Det er vanskelig å rekruttere kvinner til tekniske stillinger i vegvesenet. Eneste mulighet er å drive aktiv markedsføring i skolen før de unge har staket ut sin yrkeskurs. Skolen er åpen for denne typen informasjon og skolens rådgivere er interessert. Dette må vi utnytte, sier Selås.

– Og nå vil Bondevik lokke kvinnene tilbake til kjøkkenbenken med sitt kontanttilskudd?

– Hvis det blir resultatet, er det svært uheldig. Vi har bruk for jentene i alle yrker. I vegvesenet trenger vi et mangfold av mennesker. Forskjellen på menn og kvinner må vi dra nytte av, vi må huske på at brukerne av våre tjenester er temmelig likt fordelt på de to kjønn.

De kvinnene som allerede arbeider i etaten burde vurdere de mange muligheter som likestillingsmidlene gir til videre utdanning og mer interessante stillinger.

En spørreundersøkelse som vi gjorde før omorganiseringen av vegvesenet viste at de fleste av våre kvinnelige ansatte mente de hadde det greit der de var, og ikke ønsket andre arbeidsoppgaver. Men i biltilsynet har vi gjort gode erfaringer med å ta kvinner med på utekontroller o.l.

I utedriften er det nesten ingen kvinner, bortsett fra sommerhjelpene. Der det ikke er noen kvinner fra før, vil det være vanskelig for å få til et miljø der jenter kan trives. For at det skal fungere, bør det være 2–3 jenter på en utearbeidsplass. Det er ikke noe til hinder for at jenter gjøre det samme arbeidet som en mann. Men på sammen måten som vi må ta individuelle hensyn når det gjelder menn, må vi kunne ta individuelle hensyn når det gjelder kvinner.



Bjørg Ljøstad ble ingeniør – og ukependler på veganlegg

Sørlandsporten kunne i fjor vår fortelle om Bjørg Ljøstad, som hadde utdannet seg til ingeniør med god støtte fra Statens vegvesen: permisjon med lønn og støtte fra likestillingsmidler. Bakgrunnen fra å søke videre utdanning var at den gamle jobben som teknisk tegner var blitt borte. Nå gjøres tegning på data.

Utdannelsen foregikk på Sørlandets tekniske fagskole i Grimstad, linje for bygg og anlegg, med landmåling som valgfag.

Nå er hun ansatt i gruppa for planlegging av E 18 i Utbyggingsavdelingen. Men i høst har hun hatt permisjon og fått anledning til verdifull praksis. På forsommeren arbeidet hun med stikking og oppmåling på Nedenes, og lærte faget i praksis, som hun sier. I vinter har hun arbeidet for Setesdal produksjonsområde med stikking og oppmåling på Grasbrokke-anlegget.

– Jeg er ukependler. Det er 19 mil hjem til Grimstad og 1,7 mil fra brakkeleiren ved Valle vegstasjon, der jeg bor, til arbeidsplassen. Det kan bli litt ensomt, men jeg har telefon, PC og TV. Mannen, som støttet meg da jeg begynte på utdannelsen, innrømmer at det er litt stusselig når jeg er borte hele uka. Jeg blir godt mottatt når jeg kommer hjem i helgene.

– Det er vel ikke så mange damer over 50 år ute på anleggene, men jeg er blitt godt mottatt av de andre på arbeidsplassen. Jeg angreir på ingen måte at jeg søkte dette vikariatet. Det har vært et flott læreår og god praksis etter skolen. Dette vil komme godt med når jeg skal tilbake til jobben i E 18-gruppa igjen.

– Passer det seg for en dame å kravle i de stupbratte fjellsidene med en kikkert?

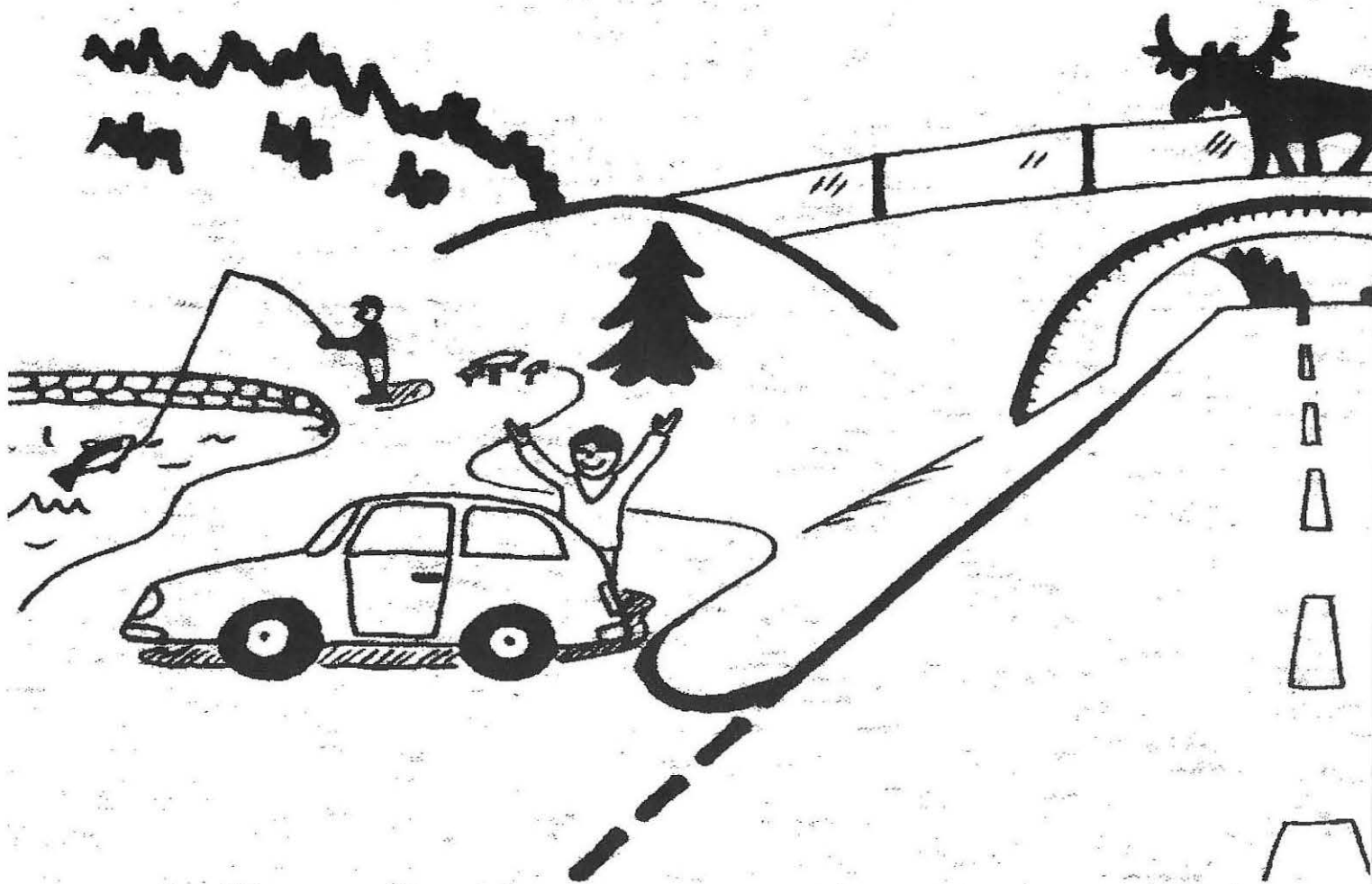
– Jeg må jo holde meg på steder der jeg kan få plassert kikkertstativet. Assistenten som skal gå med reflektoren og sette ut merker har en verre jobb.

– Jeg nølte med å si ja til denne jobben. Jeg var usikker på om jeg ville greie det. Men etter at jeg hadde begynt på Nedenes, skjønnte jeg at jeg kunne greie det.

Veganlegg vinterstid langt nord i Setesdal kan være både kaldt, vått og sølete. Bjørg Ljøstad lar seg ikke merke av det. Vegvesenets jakke og regnbukse beskytter for været, genser og stillongs holder på varmen. Heldigvis har det ikke vært kulde hittil i år, sier hun, og sikter inn kikkerten på assistenten langt oppe i fjellskråningen.

Til den avanserte oppmålingskikkerten er det koblet en liten håndholdt PC med de kartdata som skal settes ut i terrenget. Etterpå er oppgaven å måle det som er gjort i terrenget og dokumentere dette i data som kan føres over på kart over arbeidet som er utført.





Elgen finner vegeu over

E LGEN FINNER VEGEN over den flotte elgbrua over nye E 18 på Østerholtheia. Dette kan slå fast etter at det flere ganger er sett spor etter elg på brua. Det er også sett spor etter hjort.

Elgbrua førte til en del avisoppslag i høst etter at elg hadde hoppet over elggjerdet, trengt seg gjennom gjerdet og forsøkt å trenge seg gjennom gjerdet.

– Dette har sannsynligvis skjedd ved at en elgkalv har kommet bort fra sin mor og opp på elgbrua på egenhånd, mens elgkua har sett kalven fra den andre siden av gjerdet. For å komme fram til kalven oppe på brua, har den i panikk løpt rett på gjerdet, sier overingeniør John Baasland, som var ansvarlig for den siste delen av arbeidet med E 18 på Østerholtheia.

I forbindelse med episodene med elg som har løpt på elggjerdet, er det også blitt hevdet at elgbrua er plassert på feil sted og at brua derfor er bygd til ingen nytte.

– Brua ble plassert etter råd fra viltforsker og elgekspert Per Espen Fjeld, som har studert elgtråkkene i området. Det ble også holdt allmannamøte for lokalbefolkningen for å finne fram til rett plassering. Her var det noe delte meninger om hvor elgkryssingen burde plasseres, forteller Baasland.

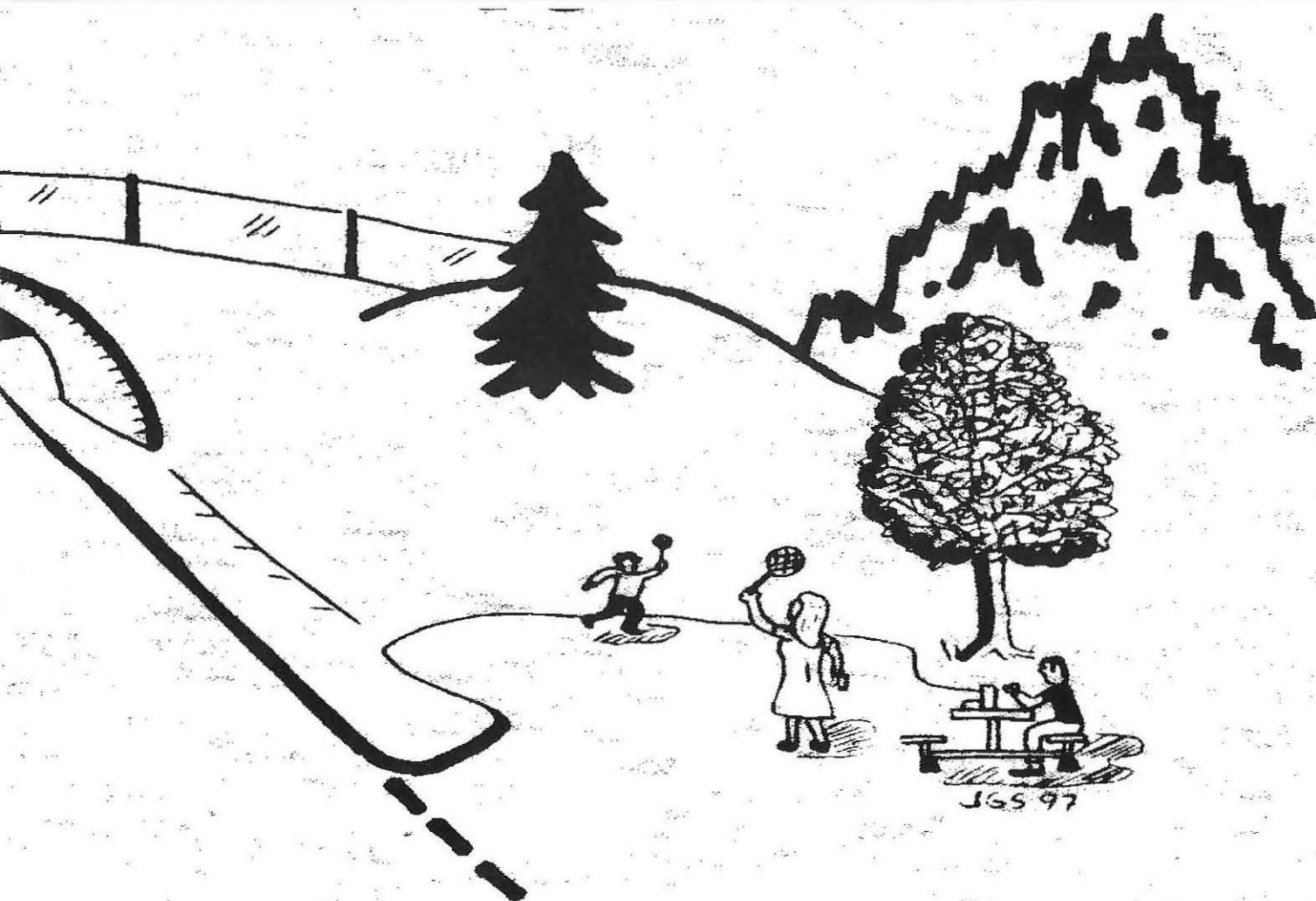
Det er lagt ned mye arbeid for at elgen skal finne det bryet verdt å benytte elgbrua som er bygd til en kostnad av 2.9 mill kr. På brua er det en 3,5 m bred grusveg som også skal tjene som driftsveg for grunneieren. Resten av brua, med en bredde på totalt 23 m, er forbeholdt skogens konge. Her vokser det gress og det er plantet lauvtrær som rogn og bjørk, som elgen liker å beite på. Når trærne har vokst seg store, vil de også skjerme for trafikken og gi elgen skjul.

Per Espen Fjeld har uttalt at han regner med det vil ta litt tid før elgen venner seg til de nye trafikforholdene i området. For å gjøre elggjerdet mer synlig for elgen er det etter råd fra Fjeld satt opp hvite bånd på gjerdet.

Det er satt opp totalt 10,3 km viltgjerde med en høyde på 2,5 m på begge sider av den nye motorvegen over Østerholtheia. Det har trukket noe ut med å få viltgjerdet helt ferdig. Dette skyldes angivelig problemer med leveranse av gjerdenetting.

Selv om det er satt opp gjerder på begge sider, er ikke den nye motorvegen hundre prosent sikret mot elg. Fra rasteplassene er det store åpninger ut mot vegeu. Det er også en 3 m åpning i elggjerdet ved busslomma på telemarkssiden.

På den annen side er det flere muligheter for at elgen kan krysse vegeu uten fare for trafikantene. I tillegg til, elgbrua er det en overgang i plan



elgbrua

for elg på Telemarkssiden – og to kulverter der elgen kan passere på Aust-Agder-siden.

BEVER TOK BEPLANTNINGEN

Anleggene på Østerholtheia har også hatt besøk av beveren. Fra et beverhus på innsiden av tjernet på rasteplass nord har en bever svømt gjennom meterrøret over til rasteplass sør tatt godt for seg av trærne som var plantet langs bekken. Pusig nok har den gått løs på disse i stedet for å ta trærne på "sin egen side". Det er nå plantet nye trær, og beveren er skutt etter at det ble gitt fellingstillatelse fra fylkesmannens miljøvernavdeling. Etter dette har det ikke vært bever på stedet.

Renseanlegget i tilknytning til de to serviceanleggene har også krevd en del omtanke. Rensingen foregår etter en ny metode utviklet av Asplan Viak Sør a.s. og Jordforsk. Hovedelement er et hovedfilter i løs lecamasse med en filterflate på 45 kvm. Herfra går avløpsvannet til en etterpoleringsgrøft med leca og torvmasser før det renner ut i bekken som ender i Gjerstadvassdraget.

Renseanlegget skal følges opp av representanter for jordforsk, mens folk fra Akland veg og trafikkstasjon skal stå for den daglige driften. Foreløpig for en toårsperiode skal det regelmessig tas vannprøver i vassdraget nedenfor filteranlegget for å forsikre seg om at anlegget virker som planlagt.

Det er uvisst hvor lenge det store lecafilteret vil rense effektivt før det må skiftes ut. Også her er det nødvendig med jevnlig oppsyn.

POSITIVE TILBAKEMELDINGER

– Hvilke tilbakemeldinger er kommet etter at vegparsellen og de fine rasteplassene ble åpnet?
 – Vi har hørt mye positivt, både fra publikum og fra vegvesenansatte i andre fylker. Det er tydelig at dette anlegget ikke står tilbake for det beste andre steder i landet. Rasteplassene har vært mye brukt. I sommer var det spesielt mange på på rasteplass nord, mens det nå har jevnet seg ut, med en liten overvekt på rasteplass sør. I sommer var det også en del turister som overnattet i telt på rasteplassene, noe som ikke er tillatt. Brakkeseksjonene fra Østerholtheia er nå lagret på Akland veg- og trafikkstasjon med tanke på bruk ved neste E 18-parsell i østfylket.



Vegfolk på elgjakt

ROLF TIDEMANN BLE KÅRET til den første "elgmester" i vegvesenet i Aust-Agder. Det skjedde i 1995, da ansatte i vegvesenet i fylket nedla til sammen 24 eksemplarer av "skogens konge". Tidemann skjøt i -95 fire elg. I 1996 gikk hederstittelen elgmester til Lars Espeland, som skjøt to elg, likt med forårets mester Tidemann. I 1997 ble Torbjørn Mykland den klare vinner, med fire dyr. Elgmesteren hedres med en spesiell diplom. Årets jakt resulterte bare i totalt åtte dyr skutt av vegvesenets folk.

Oppsynsmann John Geir Smeland arbeider til daglig med planlegging av "andre riks- og fylkesveger", men holder også nøye oppsyn med jaktaktiviteten blant fylkets vegfolk.

Moderne informasjonsteknologi er tatt i bruk: etter at det ble etablert e-post-forbindelse internt i vegvesenet, meldes resultatet av jakten umiddelbart til Smeland. Det spesifiseres om jaktbyttet er stut eller ku, et og et halvt år gammel stut eller ku, eller kalv. Eventuelle kommentarer føres også inn. Smeland fører resultatene inn i et Excel-regneark, og har dermed full kontroll over jaktinnsatsen.

Blant de som har e-post-forbindelse i vegvesenet i fylket, er det 15-20 aktive elgjegere som deltar i jaktlag forskjellige steder i fylket.

Vegårsheieren John Geir Smeland er oppvokst med

elgjakt. Han fikk være med på jaktlaget hjemme på Myre fra han var 12-13 år. Fra 20-årsalderen har han deltatt som skytter. Totalt har han skutt 22 elg, også her har han full oversikt! Han har ført nøyaktig jaktjournal og har fotografert alle elger som er skutt av jaktlaget. Bildene plasseres systematisk i album etter at årets jakt er fullført.

- Dette tallet er ikke noe å skryte av. Det som er viktig, er at jakta går godt, at vi unngår skadeskyting, at vi skyter de dyr som vi skal ta ut, og at vi får noen store stuter, helst med svære, fine gevir, som blir fine trofeer, sier Smeland. Han har tatt vare på gevirene fra samtlige dyr han har skutt.

Han legger ikke skjul på at han er glødende interessert i elgjakt, men innrømmer at aktiviteten er trappet noe ned de siste 6-7 åra. Det faller

naturlig sammen med at han giftet seg og ble pappa til tre. Da går det ikke lenger å reise på jakt i tide og utide når høsten kommer.

- Før jeg ble gift, tok jeg ut all ferien i jakttida. Jeg leide meg inn på et jaktlag i Gjøvdal i tillegg til jakta på Vegårshei. Jeg jakta hele høsten. I år har jeg for første gang hatt tre ukers sammenhengende sommerferie, sier Smeland, som også jakter på rådyr når det ikke er jakttid for elg.

- Men elgjakt er det gjeveste!

Årets jakt ga et utbytte på sju elg, full kvote, selvsagt. 75 kg kjøtt er vel anbrakt i fryseren.

- Det viktigste er jaktopplevelsen, kjøttet er noe du får på kjøpet. Elgkjøtt kan tilberedes på mange måter. Kremmen er indrefilet, middels stekt så den er god og rød, så den smelter på tunga, gjerne med sjampinjongstuing til. Elgsuppe med poteter og løksaus er nærmest å regne for nasjonalretten på Vegårshei.

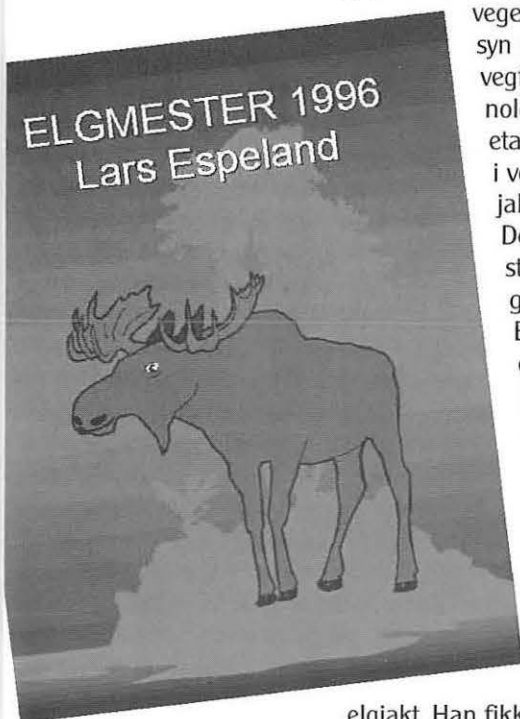
- Det er mange som jakter bare for kjøttet. De er interessert i å få mest mulig kjøtt på kortest tid. For meg er jaktopplevelsen, spenningen over å se hva det er som kommer fram til posten, og skyte godt og sikkert, som er det viktigste. Dagens jakt tar sikte på at vi skal velge ut de dyr som bestanden kan tåle, og spare en del av de eldre dyra i forplantningsdyktig alder. Vi skal skyte et visst antall ungdyr, kuer og stuter. Vi skal ikke skyte på det første vi ser, men vente til det kommer et dyr som passer inn i det vi skal ta ut dette året. Men aller gjevest er det å skyte en stor stut.

- Jeg opplever ikke elgjakta som dramatisk. Når det kommer fram et dyr som jeg bestemmer meg for å skyte, skal resten avvikles på en mest mulig sikker og human måte. Ved årets jakt fikk jeg ikke skyte sjøl. Jeg så mange dyr, men jeg slapp dem forbi. I de siste 20 åra har jeg skutt i gjennomsnitt en elg i året. I år brukte vi fire dager pluss to lørdager. For min del kunne vi gjerne brukt litt mer tid på jakta. Andre haster og vil bli ferdig så fort som mulig.

Når vi har fått et dyr på formiddagen, foretrekker jeg å ta en god, lang middagspause, med bål, kaffe, mat og god tid til en prat.

Når elgen er skutt, gjenstår en masse arbeid. Elgen skal fraktes hjem og slaktes og flås. Skinnen blir nå tatt vare på og levert til preparering. Vi kjører elgen hjem på en jernhest som vi har kjøpt inn sammen med et jaktlag i Gjøvdal. "Skauradioen" er også blitt et selvfølgelig hjelpemiddel i moderne elgjakt.

Før foregikk slaktingen ute i skogen og kjøttet



ble båret hjem. Nå etablerer vi et lite slakteri i en garasje og kan behandle kjøttet på en mye finere måte. Når slaktet er klart, skal det henge noen dager for murning.

Viltbestand og viltforvaltning er et evig diskusjonstema blant jegere.

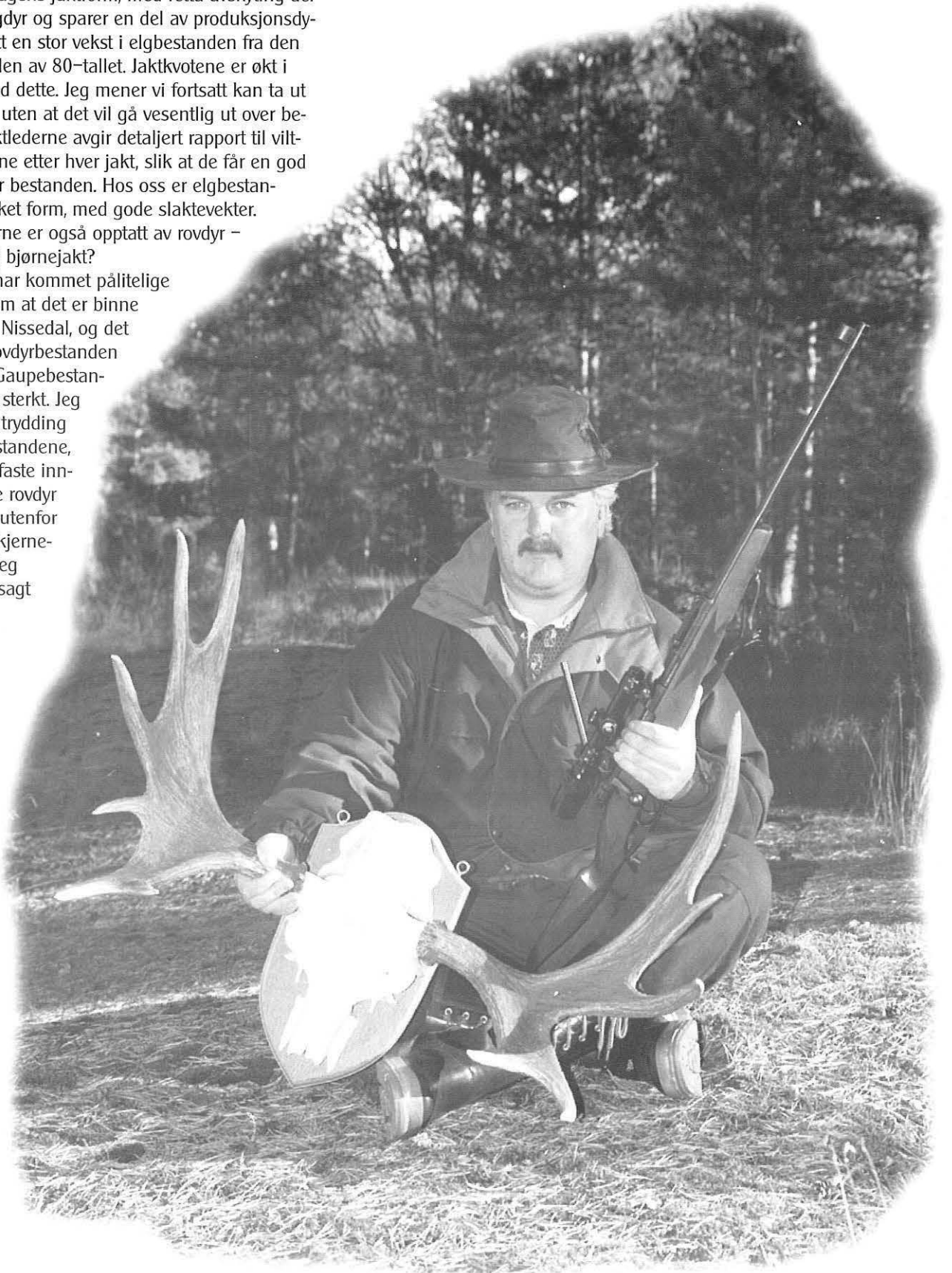
- Det er en tendens til at fagfolk og forskere mener en ting og at jegerstanden har et annet syn. For min del mener jeg at vi må høre på det fagfolkene sier. Dagens jaktform, med retta avskyting der vi tar ut ungdyr og sparer en del av produksjonsdyrene, har gitt en stor vekst i elgbestanden fra den siste halvdel av 80-tallet. Jaktkvotene er økt i samsvar med dette. Jeg mener vi fortsatt kan ta ut store kvoter uten at det vil gå vesentlig ut over bestanden. Jaktlederne avgir detaljert rapport til viltmyndighetene etter hver jakt, slik at de får en god oversikt over bestanden. Hos oss er elgbestanden i utmerket form, med gode slaktevekter.

- Jegerne er også opptatt av rovdyr - vil du nå på bjørnejakt?

- Det har kommet pålitelige meldinger om at det er binne med unge i Nissedal, og det er klart at rovdyrbestanden er økende. Gaupebestanden har økt sterkt. Jeg er ikke for utrydding av rovdyrbestandene, men større, faste innslag av store rovdyr passer ikke utenfor de vedtatte kjerneområdene. Jeg hadde ikke sagt

nei takk til å være med på bjørnejakt, om sjansen hadde bydd seg! Men drømmejakten er den kanadiske kjempeelgen, moose, som er opp til dobbelt så stor som en norsk elg!

Jeg hadde planer om en slik tur, og hadde nesten spart opp til reisekasse. Men så ble det til at jeg giftet meg, og mesteparten av pengene gikk med til bryllupet! Jeg har ikke gitt opp tanken, og har fortsatt en konto som heter kanadatur.



PLAN FOR TILTAK I FÅNEFJELL-OMRÅDET:

Vegghistoriske kulturminner i dramatisk natur

Fånefjell-området inneholder vegghistorie av stor interesse. På slutten av 70-tallet ble den gamle kjørevegen over fjellet restaurert og høytidelig gjenåpnet i 1983. Vegvesenets folk i Setesdal hadde da gjennomført et omfattende arbeid: gamle murer og silkkrenner var reparert og satt i stand og det ble ryddet langs hele den gamle vegstrekningen fra 1840-årene, som var lagt i tre sloyfer for å komme over fjellet med en rimelig stigning.

På 1920-tallet startet arbeidet med å bygge en ny veg langs fjorden, rundt fjellet, ved at det ble sprengt ut en halvtunnel. Av hensyn til rasfaren ble det også bygd en treoverbygning på en del av strekningen. Denne vegen ble brukt fram til 1962, da den store Brokke-utbyggingen krevde transport av maskiner som var så store at de ikke kunne passere gjennom halvtunnelen. For å slippe de store transportene fram, ble det bygd tunnel tvers gjennom Fånefjell med en største høyde på 4,5 meter, senere utvidet til 4,90.

Bygland kommune har vært interessert i dette spesielle kulturminnet, med ønske om å presentere området best mulig både for lokalbefolkning og turister. Det var ønske om at vegen langs fjellet kunne gjøres tilgjengelig, og det var behov for en ny oppussing av den gamle kjørevegen over fjellet. I et samarbeid mellom Bygland kommune, Aust-Agder fylkeskommune og Fylkesmannen i Aust-Agder og Statens vegvesen ble det nedsatt en prosjektgruppe som nå har lagt fram en plan for tiltak i Fånekleiv-området. Rapporten er utarbeidd av plankontoret Hallvård Homme as i Valle.

Steinras tok historisk veg

I det planarbeidet nærmet seg slutten, gikk det etter et voldsomt regnvær 28. august i år et stort steinras på sørsiden av Fånefjell. Raset kuttet av tre av sløyfene på den gamle kjørevegen over fjellet. Skadene er svært omfattende, og hele fjellsiden er nå fylt av ei steinrøys av småstein og kampesteiner, blandet med store trær som ble tatt av raset.

Det er ikke helt klart hva som skal gjøres på rasstedet. Tilbakeføring av vegen til opprinnelig skikk vil være både vanskelig og kostbart, og det er spørsmål om ikke raset er en naturhendelse av et slikt omfang at det kanskje ikke er riktig å forsøke å utsette sporene av den.

Forslag om videre utvikling

Arbeidsgruppas planforslag munner ut i forslag til tiltak og en handlingsplan. Handlingsplanen peker på flere muligheter: ingen tiltak, istandsetting, restaurering og videreutvikling.

Ingen tiltak vil føre til at vi kan se hvordan området utvikler seg på egenhånd, der spor av menneskelig virksomhet etter hvert viskes ut.

Istandsetting innebærer opprusting av anlegget slik at det kan holdes ved like og brukes til kultursti. Her er det sentralt at anlegget er brukervennlig.

Med restaurering forstår vi at anlegget føres tilbake til den stand det var i på den tida da vegen ble brukt av de som reiste oppover og nedover i Setesdal. Dette er et mer omfattende prosjekt, da det skal være tidsriktig. Her må en stille høye krav til kvaliteten av det utførte arbeidet, som må utføres slik som det ble gjort da vegen ble bygd. Materialer og hjelpemidler fra vår tid vil stikke seg ut.

Videre utvikling kan kombineres med de to foregående alternativer. Her kan en i tillegg legge til klare uttrykk fra vår tid. Disse vegene ble bygd med samferdsel som formål: folk skulle forbi. Det som nå er aktuelt, er en helt annen type bruk. Det er ikke lenger snakk om gjennomfart, men en rundtur, å komme fra A til A, og ikke fra A til B.

Videre utvikling krever bedre tilpassing til eksisterende omgivelser. Adkomst til anlegget fra riksvegen er vanskelig når bilene suser forbi. Det er behov for parkeringsplasser og rasteplasser. Det er også ønskelig å kunne gå hele turen uten å måtte gå på riksvegen.

Anlegget kan utvikles videre med innslag fra vår tid. Dette kan gjøre anlegget mer brukervennlig, samtidig som rikdommen av inntrykk kan økes. Når det gjelder raset, peker rapporten på at det vil være nytteløst å prøve å bygge opp vegen slik den var. Vegen ble bygd slik den var for å smyge seg med minst mulig hindringer gjennom terrenget. Nå er disse forutsetningene så endret, at det ville være feil å ignorere dem.

Utsikts plass

Et annet nytt innslag, er en liten sideveg fra vegens høyeste punkt og ut til et utsiktspunkt på Kattedalsheia. Her er det utsikt mot den delen av

Setesdal som ligger sør for Fånefjell. Her kan det bli aktuelt med moderne tiltak som sikring langs kanten og oppsetting av benker.

Vegvesenets representanter i arbeidsgruppa, Tormod Frøysnes, Pål Arnfinn Haugen og Torbjørn Borgi, har pekt på muligheten at ved å legge om riksvegen ved å rette ut svingen sør for Fånefjell-tunnelen, kan det anlegges en ny raste- og parkeringsplass for adkomst til hele anlegget ut mot Byglandsfjorden. Forbindelse til den gamle Fånekleiva med vegen over fjellet kan løses med trapper og ei fotgjengerbru over tunneltuten. På nordsida av tunnelen kan kryssingen av riksvegen løses ved en undergang.

Halvtunnelen kan åpnes

Halvtunnelen langs fjorden og videre rundt Fånefjell har vært stengt for all trafikk etter at Fånefjell-tunnelen ble tatt i bruk på grunn av antatt rasfare. Området er vurdert av vegvesenets geolog, som mener denne strekningen kan åpnes for publikum etter rassikring ved fjellbolting og rensking av løst fjell. Det foreslås også at det som rassikring bygges et nytt treoverbygg i forlengelsen av halvtunnelen der det tidligere var et slikt overbygg. Kostnadene for dette er beregnet til 675.000 kr. Det kan også bli aktuelt å forlenge halvtunnelen. Dette vil koste 60.000 kr. Rassikring ellers er beregnet til 60.000. Sikring av gangveg langs rv 9, inkl. 2 brygger, rasteplasser, parkeringsplasser og kryssing av rv 9 sør og nord for Fånefjell-tunnelen er kalkulert til totalt 620.000 kr.

Prosjektgruppa har også utarbeidet kostnadsoverslag og forslag av finansiering av de foreslåtte tiltak. Utgiftene er kalkulert til totalt kr 1.776.000. Av dette foreslås 476.000 kr dekket av Bygland kommune, 600.000 av Setesdal næringsfond, 500.000 av Statens vegvesen, 100.000 av Aust-Agder fylkeskommune og 100.000 av Fylkesmannen.

Det er ikke bestemt noe om videre framdrift i prosjektet. Kommunen, og også vegvesenet er interessert i å komme raskt fram til en løsning. Der som området fortsatt skal fungere som et kulturminne som besøkes av mange, må det settes inn tiltak i rasområdet. Som det ligger nå, er det nesten ikke mulig å komme fram langs den gamle vegen.

Prosjektgruppa har bestått av Knut A. Austad, Torgeir Moseid og Knut Sigurd Haugå fra Bygland kommune, Kirsten Hellerdal fra Aust-Agder fylkeskommune, Karin Guttormsen fra Fylkesmannen og de tre representantene for Statens vegvesen Aust-Agder som allerede er nevnt.



Nestenulykker skal rapporteres for å redusere antall ulykker

UNDER MOTTOET "Min nestenulykke – din ulykke?" startet Statens vegvesen i høst en kampanje mot arbeidsulykker. Ved å oppfordre til å rapportere egne og andres nestenulykker, ønsker en å rette oppmerksomheten mot farlige situasjoner som kan føre til ulykker, og dermed unngå ulykker, forteller verneleder Knut Hagelia.

På tross av en betydelig innsats for å redusere antall arbeidsulykker i Statens vegvesen på 90-tallet, registreres det årlig gjennomsnittlig ca 200 arbeidsulykker som resulterer i sykefravær. I fjor ble det registrert 204 slike ulykker. Målet er at antall ulykker i hele landet skal reduseres til 25 innen år 2008. Dette forutsetter en holdningsendring, understreker Hagelia.

Inntil november i år var det i vårt fylke registrert seks ulykker

som resulterte i sykefravær. I forhold til antall utførte arbeidstimer har Aust-Agder vært blant de dårligste i landet. I forhold til det nasjonale målet for kampanjen, må ulykkestallet for Aust-Agder ned i maksimum en arbeidsulykke pr. år.

Den mest alvorlige arbeidsulykken i år var et sprengningsuhell der en person ble skadet ved avfiring av en salve. Heldigvis var skadene etter forholdene små, men resulterte i flere ukers sykefravær.

En vegarbeider som var opptatt med å ta inn et skilt, ble på-

kjørt av en passerende bil. Han fikk kastet seg til side, men bilen kjørte likevel over det ene benet, som ble skadet.

To personer ble skadet ved utforkjøring på veg fra jobb. Dette anses som tjenestekjøring og skal registreres som arbeidsulykke.

En person skadet foten da han hoppet ned fra en lastebil og landet forkjært.

En person fikk kuttet en del av tommelfingeren da han mistet taket på en lastelem som falt ned og klemte over fingeren.

I fjor ble en renholder skadet i foten da hun trakk ned i åpningen mellom trappa og brakkeveggen. Det førte til et sykefravær på flere uker.

Undersøkelser viser at for hver virkelig ulykke, skjer det 600 nestenulykker.

– Noen arbeidsulykker peker direkte hen på uvørenhet ved utførelse av arbeidet. Her er det nødvendig med en grunnleggende holdningsendring. Ved anleggsarbeid og annet vegarbeid er det imidlertid en god del farenomenter vi ikke kommer unna. Hovedpoenget med denne kampanjen er å luke ut de ulykkene og faresituasjonene vi åpenbart kan forutse.

– Folk i utedriften i vegvesenet er vel tøffe karer (og damer!) som er stø på foten, og mer opptatt av å få jobben gjort enn å unngå all risiko?

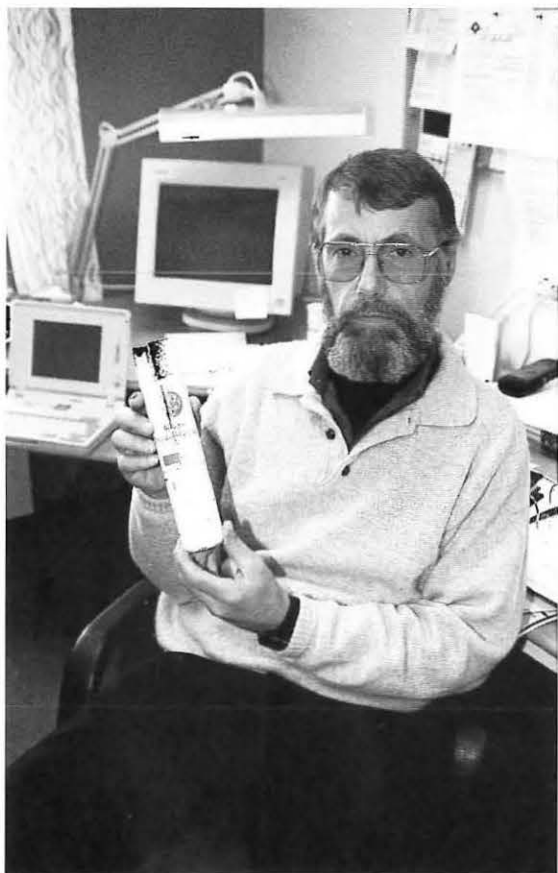
– Selv jobber jeg en del i skogen med motorsag, og mener vel at jeg behersker det rimelig bra. Men det er ikke sikkert at jeg gjør alt riktig. Mange vil hevde at det er grenser for hvor forsiktig det går an å være om du skal få gjort noe. Men det forhindrer ikke at det går an å bruke hodet og fornuften. Det er også slik at noe som én oppfatter som trygt, av andre kan oppfattes som farlig.

Vegdirektoratets kampanje for å få ned antall arbeidsulykker går ut på få nestenulykkene opp i dagen. Nestenulykker, noe som oppfattes som en farlig forhold, hendelse eller handling som kan føre til ei ulykke. Ved å registrere nestenulykkene, er det håp om å få til en holdningsendring når det gjelder sikkerhet i Statens vegvesen.

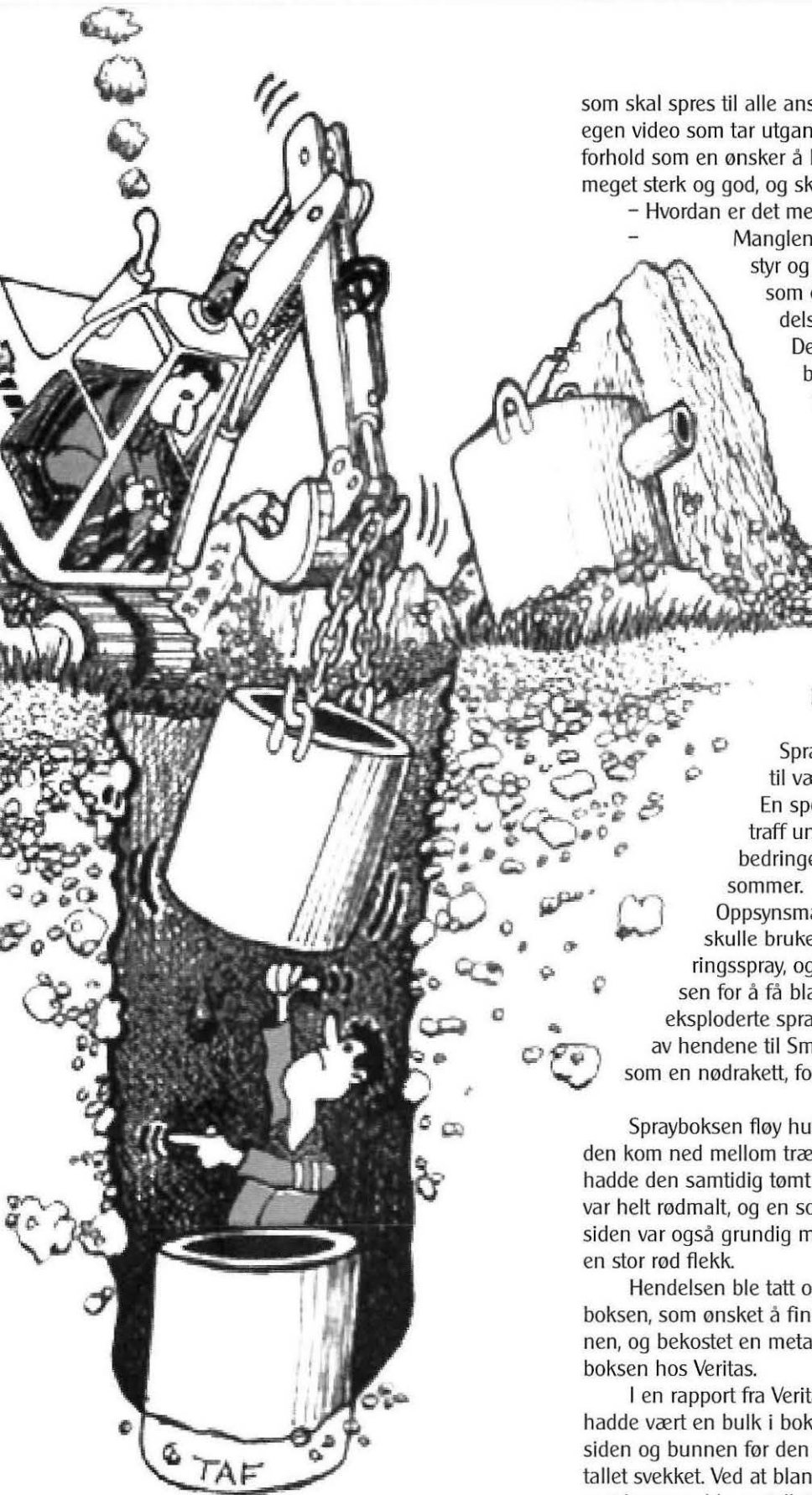
Den som er innblandet i, eller ser, en farlig handling, skal fylle ut en rapporteringslapp og levere til sin overordnede. Det er utlevert et hefte med lapper som skal brukes til dette.

– Er det ikke litt drøyt å be ansatte "angi" arbeidskamerater som har vært innblandet i en farlig situasjon?

– Dette må ikke oppfattes som angiveri. Her er det snakk om å skape tryggest mulige arbeidsplasser, noe som angår oss alle. Det er imidlertid ikke nødvendig å oppgi eget navn eller navnet på den som har vært utsatt for en nestenulykke. På skjemaet skal det opplyses sted, avdeling og dato, og om de berørte er fast ansatt i vegvesenet, om de er korttidsansatt eller ansatt i et annet firma. Det bes også oppgitt om den farlige hendelsen omfattet



Verneleder
Knut Hagelia



som skal spres til alle ansatte. Det er også laget en egen video som tar utgangspunkt i den type farlige forhold som en ønsker å komme til livs. Filmen er meget sterk og god, og skal vises i avdelingene.

- Hvordan er det med bruk av verneutstyr?
- Manglende bruk av sikkerhetsutstyr og verneutstyr må oppfattes som en farlig og uønska hendelse som skal rapporteres. Det hjelper selvsagt lite å bruke hjelm om en hel fjellskjæring raser ut, men er det bare en stein, kan hjelmen bety forskjellen på en ulykke og en nestenulykke. Godkjente verneklær skal brukes under arbeid ute på veggen. Etter mange års innsats følges disse reglene nå i de aller fleste tilfellene.

Sprayboks eksploderte og gikk til værs som en rakett

En spesiell nestenulykke inntraff under stikkingen av vegutbedringen ved Flåstrondi i Valle i sommer.

Oppsynsmann John Geir Smeland skulle bruke en boks med merkeringspray, og ristet som vanlig på boksen for å få blandet malingen. Plutselig eksploderte sprayboksen, og ble revet ut av hendene til Smeland. Den fløy til værs som en nødrakett, forteller verneleder Hagelia.

Sprayboksen fløy hundre meter opp i lufta, før den kom ned mellom trærne, og landet like ved. Da hadde den samtidig tømt seg for maling. Smeland var helt rødmalt, og en sommervikar som sto ved siden var også grundig merket! På bakken var det en stor rød flekk.

Hendelsen ble tatt opp med produsenten av boksen, som ønsket å finne årsaken til eksplosjonen, og bekostet en metallurgisk undersøkelse av boksen hos Veritas.

I en rapport fra Veritas går det fram at det hadde vært en bulk i boksen i overgangen mellom siden og bunnen før den eksploderte. Her var metallet svekket. Ved at blandekulen inne i boksen slo mot bunnen, ble metallet ytterligere svekket, og plutselig revnet bunnen.

- Etter dette anbefaler vi at spraybokser som er deformert etter støt eller slag ikke brukes, men leveres som spesialavfall, sier verneleder Hagelia, som er glad for at ingen mennesker ble skadet da sprayboksen fløy til værs som en rakett.

mennesker, miljø eller utstyr. Det bes videre om en beskrivelse av hendelseforløpet eller forholdet og årsaken til dette.

Hensikten er ikke å finne fram til syndebukker, men å få bort ulykkene. Skal vi klare målsetting for kampanjen innen år 2008, er vi nødt til å få faremomentene opp i lyset.

Det er nå opp til den enkelte avdelingen å drive kampanjen. Det er utarbeidet en del materiell

Arendal trafikkstasjon offisielt åpnet

Den offisielle overleveringen av trafikkstasjonen ble forestått av eiendomsdirektør Egil K. Sundby i Statsbygg og etatsdirektør Kjell Bjørvig i Vegdirektoratet. Ved åpningsseremonien var det også innlegg av vegsjef Harald Gjerstad og trafikksjef Gunnar Lien.



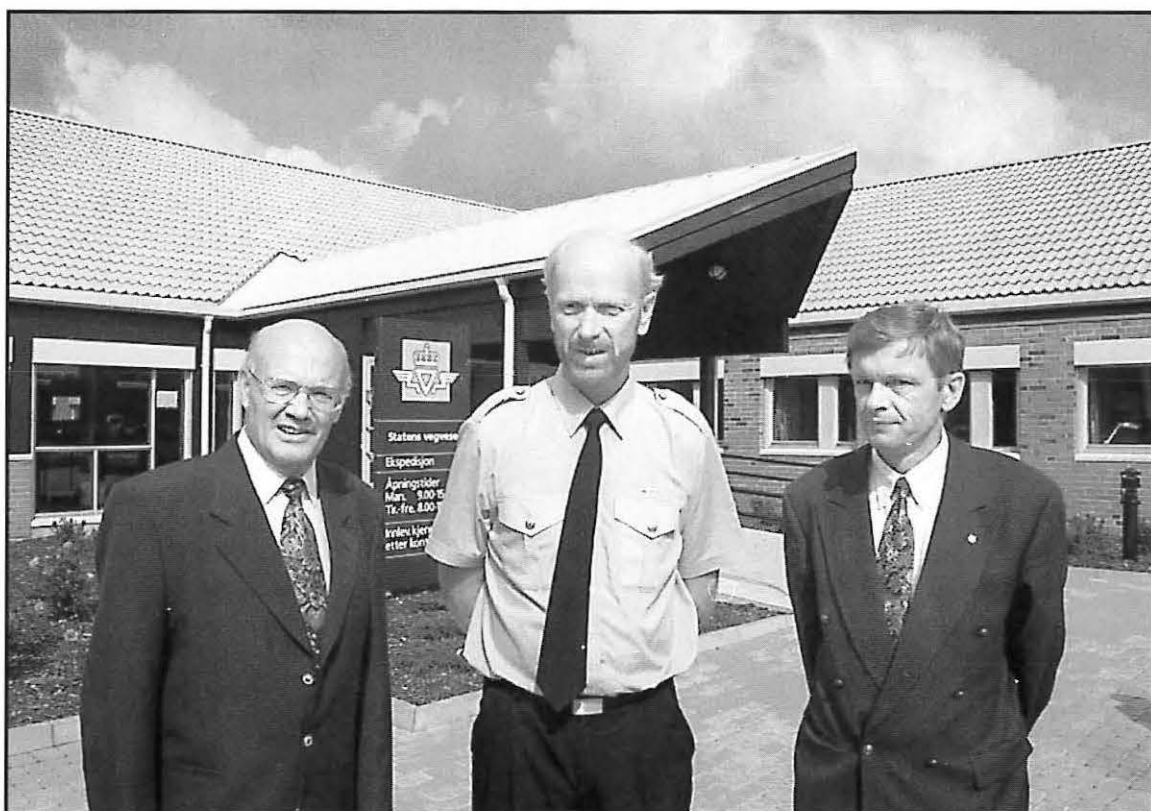
Ved åpningen var det kunstnerisk underholdning i form av munter sang, fra galleriet, ved kvartetten "Sangvirkelaget", for anledningen utsendt fra "Sangferdselsdepartementet". Her medvirket også dagens eminente seremonimester, Torstein Nilsen.

Etter den offisielle åpningen, ble det invitert til servering ved fint dekkede langbord i den store kontrollhallen. Her ble det servert snitter. Ved bordet var det hilsener fra Bilbransjeforeningen ved Jan Trygve Gromstad, fra NAF avd. Aust-Agder ved Per Kr. Pettersen, fra Norsk MC-union ved Gjermond Lindland, fra byggets arkitekt, Einar Myraker a.s. ved Trond Talseth, fra Statens vegvesen Vest-Agder ved trafikksjef Hans Seland, fra Statens vegvesen Telemark ved distriktsleder Egil Feby og Aust-Agders fylkesordfører, Jon Floistad.

INSPIRERENDE ARBEIDSMILJØ

Distriktsleder for Arendal trafikkdistrikt, Sigurd Kløvfjell, takket på vegne av alle som skal ha sitt daglige virke ved trafikkstasjonen:

- Det nye bygget er moderne og funksjonelt og en vesentlig forbedring av arbeidsmiljøet i forhold til det vi hadde før. Dette vil inspirere alle til å ta fatt på en ny arbeidsdag. Han rettet en spesiell takk til alle som har arbeidet med den nye trafikkstasjonen og til de ansatte som hadde medvirket til en rask og effektiv overflytting fra His til Stoa. En



Vegsjef Harald Gjerstaad, distriktsleder Sigurd Kløvfjell og trafikksjef Gubbar Lien fornøyd med ny trafikkstasjon.



ekstra takk rettet han til Harald Kirkedam, som hadde planlagt flytteoperasjonen og hadde alt på plass i sin datahjerne.

Etter lunsjen var det omvisning i lokalene, der vegkontorets avdelinger presenterte utstillinger og orienterte om virksomheten. Utendørs var det utstilling av veteranbiler av ulike årgang. Spesiell oppmerksomhet vakte motorsykelbanen, som ble demonstrert av inspektør Arild Aanonsen og representanter for kjøreskolene.

Da det offisielle programmet var ferdig, fikk det alminnelige publikum slippe inn på den nye trafikkstasjonen. Etter å ha sett seg om og studert de ulike utstillingene, fikk de servert kaffe og bløtkake med marsipanlokk som strakte seg over flere bordlengder.



Klart for innflytting - men hvor var publikumsskranken?

170 GJESTER, myndighetsrepresentanter, leverandører, presse og ansatte var på plass da Statens vegvesen Aust-Agder og Statsbygg hadde invitert til åpning av Arendal trafikkstasjon Stoa 1. september.

Åpningen ble stilig og elegant gjennomført og Trafikkstasjonens ledelse og ansatte opptrådte rolig og avslappet. De ropet ikke med en mine at de hadde gjennomgått en svært hektisk innspurt for å få alt ferdig til åpningen, og en krevende flytteoperasjon fra den gamle trafikkstasjonen på His.

Det var en forutsetning at den nye trafikkstasjonen skulle være klar til å ta imot publikum og yte sine tjenester som normal etter at åpningsprogrammet var gjennomført. Lederen av flytteprosessen, Harald Kirkedam, faggrupeleder for kontor ved den nye trafikkstasjonen, kan imidlertid rope at innflyttingen og åpningen hang i en ytterst tynn tråd. Et av hovedelementene i ekspedisjonen i den nye stasjonen, den store skranken for betjening av publikum, var forsinket med flere uker fra leverandøren, og ankom Stoa så sent som fredagen før åpningen!

Skranken måtte monteres og tilpasses, og alt datautstyr, telefoner og annet utstyr måtte installeres og testes før åpningen. Det ble en meget hektisk natt med et virvar av snekkere, elektrikere, telefonfolk og datafolk om hverandre for å bli ferdig til åpningen. Med til historien hører at det var utarbeidet alternative kriseløsninger. I verste fall kunne den gamle stasjonen på His brukes til kundebetjening inntil den nye skranken kunne tas i bruk.

Arendal trafikkstasjon





- klar for nye utfordringer:

Nye førerkort og periodisk kontroll av lette kjøretøy

- Vi er godt fornøyd med det nye anlegget. Bortsett fra enkelte småting som det alltid vil være med et nytt bygg, fungerer det som planlagt. Det er en veldig forbedring i forhold til det vi hadde, sier distriktsleder for Arendal trafikkdistrikt, Sigurd Kløvfjell. Etter den festlige åpningen 1. september er hverdagene forlenget kommet til Arendal trafikkstasjon på Stoa.

Hvilke utfordringer er det som møter de ansatte ved den nye trafikkstasjonen?

- De store utfordringene for kommende år er de nye førerkortene og den periodiske kontrollen for lette kjøretøy. Dette er store, konkrete utfordringer, i tillegg til den overordnede utfordringen som ligger i å drive vegnettet og trafikkstasjonen effektivt og publikumsvennlig, sier distriktslederen.

Den periodiske kontrollen av lette kjøretøy er en viktig sak for trafikkstasjonen. Her må trafikkstasjonen konkurrere med godkjente private verksteder og NAF teststasjon m.fl. om kundene.

- For at vi skal kunne opprettholde et forsvarlig faglig nivå på kontroll av lette kjøretøy, er det en forutsetning at en betydelig andel av kundene velger å få kontrollene utført hos oss. I tillegg til vår faste bemanning, er det ansatt to mann i Produksjon som vi kan leie inn når det er behov for det til periodisk kontroll. Det tas sikte på en markedsandel på 20 prosent, sier Kløvfjell.



Reduserte bevilgninger tærer på vegkapitalen

Arendal trafikkstasjon har et budsjett for neste år på 61 mill. kr. Av dette utgjør administrasjon, inkludert all registrering, kontroll og førerkortvirksomhet 13,1 millioner kroner, mens drift av riksveger utgjør 27 mill. og drift av fylkesveger 20 mill. kr, opplyser distriktsleder for Arendal trafikkdistrikt, Sigurd Kløvfall.

– Det blir en utfordring å få reduserte bevilgninger til å strekke til slik at vi kan ivareta mest mulig av vegkapitalen. En reduksjon i budsjettet på 5–6 prosent er forholdsvis mye, og kan føre til mindre dekkelegging og redusert standard på vintervedlikeholdet av minst trafikerte riksvegene, samt dårligere vedlikehold av grøntanlegg.

Trafikkstasjonen er ansvarlig for, og betaler drift og vedlikehold av vegnettet, mens arbeidet ute på vegene utføres av Arendal produksjonsområde.

– Vi må fortsatt arbeide for at nyorganiseringen av Statens vegvesen skal fungere etter hensikten. Det kan ennå ta noe tid før vi er kommet så langt. Videre er det en utfordring at Arendal trafikkdistrikt må finne sin plass og sin rolle i vegvesenet i fylket. Også her vil vi trenge noe tid.

Trafikkstasjonen har ansvaret for en stor del av vegvesenets aktivitet. Noe av hensikten med omorganiseringen av vegvesenet var at vi skulle oppnå en synergi-effekt, en gjensidig positiv effekt ved at trafikant, kjøretøy og vegsystem ble knyttet nærmere sammen. Totalt sett skulle det bedre trafiksikkerheten. Her er vi ennå ikke kommet langt nok, og med reduserte bevilgninger er det vanskelig å se hvordan vi skal kunne øke innsatsen på trafiksikkerhet.

Faggruppe veg har ikke egen faggruppeleder, distriktslederen leder selv arbeidet med drift og kontroll av vegnettet. Faggruppe veg består ellers

av vegmestrene Kåre Karlsen og John Haugsjå, og oppsynsmennene Kjell Asbjørn Knutsen og Gunnar Liestøl.

Trafikkstasjonen er videre inndelt i faggruppe Kontor under ledelse av Harald Kirkedam, faggruppe Kjøretøy ledet av Nils Magne Rakvåg og faggruppe Trafikk ledet av Kjell Backe-Hansen.

Oblater bør innføres for alle kjøretøyer

– Det er en stor fordel at vi nå har fått alle under samme tak. Ekspedisjonen er unik, vi har fått nytt sentralbord som fungerer som informa-

sjonsentral, også for vegsaker, sier faggruppeleder for Kontor, Harald Kirkedam.

– Ekspedering av førerkort, registrering, utlevering av prøveskilt og kontrollvirksomhet – alt foregår ved den samme skranken. Det er slutt på å måtte løpe fra den ene brakken til den andre. Det nye kølappsystemet gjør at folk kan sitte ned og vente på å bli ekspedert. Vi kan sette inn ekstra kapasitet der ventetida er lengst. Kravet er at ventetida ikke skal overstige 15 minutter. Det skal vi klare, selv om vi har stor pågang av publikum på høsten.

I ekspedisjonen er det satt opp en TV-skjerm som brukes til informasjon, til å vise informasjonsfilmer m.m. Ekspedisjonen har også fått egne bankterminaler slik at publikum kan betale for tjenestene med minibankkort. Faggruppe Kontor har ni fast ansatte, samt en vikar. 3,5 stillinger er satt av til fellestjenester.

– For oss er den største utfordringen å ha et til enhver tid oppdatert og korrekt edb-arkiv for kjøretøyregistreret. Det betyr at enhver endring i eierforhold, eiers adresse osv. skal registreres. Det forutsetter at kundene, som vi nå gjerne kaller dem, er flinke til å melde fra.

Oblatene, kontrollmerkene, er kommet for å bli. De viser på en enkel og grei måte at kjøretøyet har tillatelse til å kjøre på vegen, og har ført til at bileierne er blitt mye flinkere til å holde orden på sine forhold. Folk vil nødvendigvis vise for naboene at de ikke har betalt sine avgifter og forsikringer.

Nå ønsker vi at den samme ordningen kan innføres på alle kjøretøyer, f.eks. motorsykler, mopeder, campingvogner osv.

– Finner publikum fram til den nye trafikkstasjonen?

– Ennå er det folk som møter opp på His. Å nå ut med informasjon til alle er ikke gjort i en håndvending. Men skiltingen av stasjonen bør bli bedre, og tilgjengeligheten for gående og syklende, og de som er avhengig av kollektiv transport bør forbedres vesentlig.

Ellers er Kirkedam godt fornøyd med det mes-



te, og tar med glede imot besøkende fra andre fylker som vil se den nye trafikkstasjonen for å hente inspirasjon i forbindelse med egne byggeprosjekter.

Dårlig kjøreopplæring gir mye stryk

– Alle førerprøver i Arendal trafikkdistrikt skal nå avlegges ved Arendal trafikkstasjon, i Risør og i Lillesand. EØS reglene vil føre til mer arbeid, bl.a. ved at førerprøven for vogntog nå er delt opp i tre adskilte prøver. Antall førerprøver for motorsykkel har økt med over 200 pst de siste fem år. Arbeidsoppgavene vokser stadig, sier faggrupeleder for Trafikk, Kjell Backe-Hansen.

Faggruppa består i tillegg lederen av fire sensorer, og to som arbeider med saksbehandling og utsteding av førerkort. Det er håp om en ekstra sensorstilling fra neste år. Dette vil bedre situasjonen og redusere ventetida, som i år har vært opp til to måneder.

Når det gjelder de nye førerkortbestemmelse, drøydde det svært lenge før trafikkstasjonene fikk utførlig informasjon fra sentrale myndigheter. Det som har vært klart, er at de nye kortene skal være i bankkortformat og at de skal produseres sentralt. Det vil dermed bli slutt på at publikum kan få med seg førerkortet etter 10 minutters venting. De nye førerkortene blir sendt i posten. De må anses som et klart tilbakeskritt sett fra publikums side, mener Backe-Hansen.

En del av presset på faggruppa skyldes kvaliteten på kjøreopplæringen har gått tilbake og at hele 30 prosent av kandidatene til førerprøven for personbil stryker første gang og må gå opp til ny prøve, sier Backe-Hansen. Det er nå gått ca to år siden 16-åringer kunne begynne øvelseskjøring sammen med foreldrene og at de kunne gå opp til førerprøven uten krav til opplæring i kjøreskole.

– Dette betinger at foreldrene stiller opp og tar oppgaven med kjøreopplæring alvorlig sier Backe-Hansen. Han anbefaler at foreldrene tar kontakt med en kjøreskole før opplæringen begynner, og at opplæringen planlegges. Han anbefaler også at elevene får noen timer med kjørelæreren.

– At så mange som 30 prosent stryker, er sløsing med ressurser. Men det ser ut til å ligge status i å ta sertifikat med færrest mulig timer med kjøreskole.

For å holde ventetida nede, har vi lært opp fire kjørelærere til sensorer som kan hjelpe oss når det hoper seg opp.

Sensorene har stort sett sin arbeidsplass ute i trafikken, men også de setter pris på forholdene ved den nye stasjonen, selv om de kunne ha ønsket seg noe større kontorer.

– Motorsykkelbanen er svært nyttig. Vi har arbeidet for en omlegging av førerprøven for motorsykkel ved at sensor følger kandidaten i bil, i stedet for å sitte bak på motorsykkelen. Vi har søkt om å få drive dette som et prøveprosjekt, men dette ble avvist. Vi arbeider fortsatt med saken. Uansett er motorsykkelbanen til stor nytte ved kjøregpårdsøvelsene, og ved nødmanøvrer i høy hastighet.

Godt rustet til økt kjøretøykontroll

– Med den nye trafikkstasjonen står vi godt rustet til å ta vår del av den nye periodiske kontrollen av lette kjøretøy. I tillegg til vår faste bemanning på fire inspektører, har ledelsen lagt forholdene til rette for en utvidet kontrollvirksomhet ved at vi har fått anledning til å leie inn to mann fra Produksjon ved behov. Vi har også to personer som til daglig arbeider på kontorsiden som i en viss utstrekning settes inn i kontrollvirksomhet, som kjøre- og hviletidkontroll, bilbeltekontroll osv., sier leder for faggruppe Kjøretøy, Nils Magne Rakvåg.

Trafikkstasjonen har til nå hatt en markedsandel på totalt 21 pst. av all kjøretøykontroll i distriktet. Rakvåg og hans folk vil være forberedt på en markedsandel på 20 prosent av periodisk kontroll for lette kjøretøy. Det ventes totalt 3600 kontroller av lette kjøretøy i 1998.

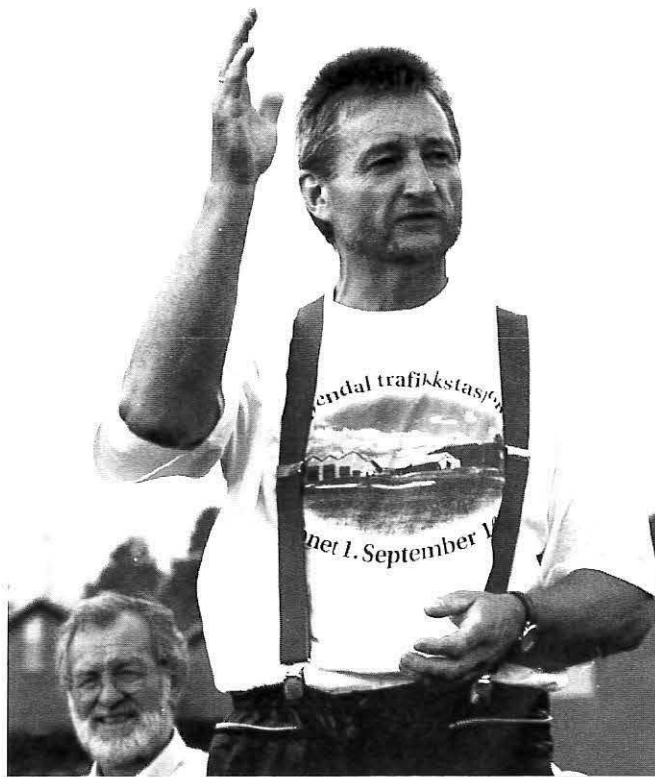
Periodisk kontroll av tunge kjøretøyer ventes å bli som i år, med ca. 480 kontroller. Videre skal det utføres stikkprøvekontroller på lette og tunge kjøretøy. Det skal også utføres etterkontroll av periodisk kontroll. Kjøre- og hviletidskontroll skal utføres både ute på veggen og i transportbedriftene og det skal utføres kontroll av tungtransport.

På programmet for neste år står også bilbeltekontroll med kontroll av 10.000 personer.

– Vi arbeider for å øke bruken av bilbelte, som nå ligger på 75 pst i tettbygde strøk og 85 pst på landevegen, sier Rakvåg, som er godt fornøyd med arbeidsforholdene i de nye kontrollhallene.

– Vi står godt rustet både med utstyr og bemanning. Vi har aldri før hatt så gode arbeidsforhold, sier han.





Arild Aanonsen var engasjert guide da motorsykelbanen ble demonstrert under åpningen av Arendal trafikkstasjon.

Motorsykelbanen som kan redde liv

MOTORSYKKELBANEN ved Arendal trafikkstasjon har vakt berettiget oppmerksomhet. Arendal er først i landet med en bane som dette, og andre fylker viser stor interesse for å etablere liknende baner. En motorsykelbane planlegges nå ved Trondheim trafikkstasjon, men etter det vi forstår, blir det ikke en rundbane som på Stoa.

Hovedmannen bak motorsykelbanen er inspektør Arild Aanonsen. Han var leder for gruppa som planla utendørsanleggene for den nye trafikkstasjonen. Aanonsen reagerte på at arealet som var planlagt for kjøregårdprøven for motorsykel var lite, og ville utsette kontorfløyen for motorstøy. Da det ble bestemt at området som var satt av, og planert, for saltlager på sørsiden av trafikkstasjonen likevel ikke skulle benyttes til dette formålet, foreslo Aanonsen at dette i stedet ble brukt til motorsykelbane.

Dette skjedde kort tid før trafikkstasjonen var ferdig. Så sent som i juni ble det gitt endelig klarsignal for å sette i gang, og med førsteklasses service fra produksjonsavdelingen var motorsykelbanen klar til bruk ved åpningen av trafikkstasjonen.

– Det ble arbeidet ganske iherdig fra ideen ble lansert til vi fikk klarsignal til å gå i gang med byggingen. Det var bl.a. bekymring for utgiftene. Vi fikk ikke direkte nei, men det var ikke lett å få en positiv avgjørelse. Etter hvert skjønte vi imidlertid at det gikk vår vei, og det forsikrer jeg at ingen vil angre på. Vi har fått en mønsterbane som har vakt oppsikt på landsbasis. Det har kostet noen kroner, men her er det heller spørsmål om vi hadde råd til å la være. Hvis denne banen redder bare en motorsyklists liv, er det vel anvendte midler, understreker Aanonsen.

Motorsykelbanen benyttes dels ved førerprøven for motorsykel, dels av førerskolene som driver motorsykelopplæring.

ten .

At kjøreskolene også har egne nøkler til banen og har fått anledning til å benytte den så mye de ønsker i sin kjøreopplæring, bidrar også til å bedre motorsyklistenes ferdigheter i de viktige nødmanøvrene i høy hastighet, sier Aanonsen.

Motorsykelbanen omfatter et område på 6-7 mål, med en 300 m rundbane, og en 140 m lang rettstrekning for nødbremseøvelser som gjør det lett å komme opp i hastigheter på 70-80 kmt før bremsene settes på. Bremsfeltet ender i en stor sandgrop som i tillegg er sikret med bildekk. Det er også plass til de tradisjonelle kjøregårdsøvelsene. Hele banen er inngjerdet slik at det ikke er risiko for å kjøre utfor.

- Erfaringene så langt viser at banen fungerer etter sin hensikt. Skulle jeg ønske noe mer, måtte det være en plattning med tak midt på plassen i stil med trafikkstasjonen ellers. Her kunne kjørelærere og inspektører være beskyttet for regn, vind og sol.

Aanonsen forteller ellers at faggruppe trafikk i samarbeid med kjøreskolene skal benytte vinteren til å utarbeide retningslinjer for opplæringen i nødmanøvrering i høye hastigheter basert på de obligatoriske øvelsene som inngår i førerprøven.

- Ved førerprøven for motorsykel inngår en såkalt kjøregårdsøvelse. Her skal kandidaten bevise at han har kontroll over sykkelen ved å kjøre i åttetall i lav hastighet, kjøre mellom kjepler og over en planke m.m. Dette foregår i kjøregården ved trafikkstasjonen. I tillegg skal kandidaten vise at han behersker kjøring i høy hastighet, unnamanøvrer og nedbrekking i sving, nødbremsing fra stor hastighet, bremsing i sving, osv. Dette har hittil foregått ute i trafikken, med inspektøren som passasjer bak på motorsykkelen.

Med en uerfaren kandidat kan det i denne forbindelse lett oppstå farlige situasjoner, og mange inspektører kvier seg for å forvise seg om at kandidaten virkelig behersker disse ferdighetene.

Nå kan manøvreringen i høy hastighet foregå under sikre og kontrollerte forhold inne på banen, uten distraherende trafikk, mens inspektøren kan følge manøvrene på trygg avstand. Kandidatene kan vise sine ferdigheter i full hastighet, og skulle det oppstå et uhell, er risikoen for skade svært li-



- Bekymret over ulykker - og redusert budsjett

TRAFIKKAVDDELINGEN HAR ANSVAR for at all trafikk går greit på godt vedlikeholdte veger og at førere og kjøretøy holder mål, sa trafikksjef Gunnar Lien i sin tale ved åpningen av Arendal trafikkstasjon, som en sterkt forkortet versjon av dokumentet som beskriver grunnlaget for trafikkavdelingen. Bortsett fra utbygging av vegnettet, har trafikkavdelingen ansvaret for alt som gjelder veg- og trafikk:

- Trafikkavdelingen skal bidra til effektiv og sikker trafikkavvikling og sørge for et godt vedlikehold av riks- og fylkesvegnettet.

- Trafikkavdelingen skal gjennom sin informasjons- og kontrollvirksomhet bidra til at trafikanter har tilstrekkelig kunnskap og ferdigheter og at kjøretøy tilfredsstiller sikkerhetsmessige og miljømessige krav

- Trafikkavdelingen skal, ut fra sin kunnskap om vegnettets tilstand og om framtidige transportbehov, i samråd med planmyndighetene i kommuner og fylke foreslå tiltak for å utvikle vegtrafikksystemet i takt med samfunnets behov.

Arendal trafikkstasjon er en meget viktig enhet for Trafikkavdelingen. Den er avdelingens kontakflate mot publikum med sine tjenester som fø-



rerprøver, kontroll av kjøretøy og registrering. I tillegg skal den være vårt bindeledd mellom trafikantene og forholdene på vegen. På den måten er trafikkstasjonen grunnsteinen i vår virksomhet, nesten som et eget vegkontor for Arendal trafikkdistrikt.

Arendal trafikkdistrikt dekker ti av fylkets kommuner, med et samlet folketall på ca. 90.000 mennesker. Distriktet har 590 km riksveg og 760 km fylkesveg, totalt 1350 km. Nesten 60.000 kjøretøyer er registrert i distriktet. Kontrollvirksomheten ved trafikkstasjonen har et stort omfang, som ventes å øke neste år, ved innføringen av periodisk kontroll for alle lette kjøretøy. Arendal trafikkdistrikt forvalter mellom 60 og 70 mill kr pr år, det meste til drift og vedlikehold av vegnettet.

- Når det gjelder trafikkstasjonens virkefelt i forhold til trafikanter og kjøretøy, er stasjonens rolle rimelig avklart. Når det gjelder drift og vedlikehold av vegnettet, går vi inn i et nytt opplegg med funksjonsavtaler. Her er vi kommet et stykke på veg, men har ennå en del igjen før vi har funnet fram til en form som fungerer tilfredsstillende. Dette er en typisk utviklingsoppgave.

- Arendal trafikkdistrikt er nå godt dekket med kontor, kontrollmuligheter m.m. Den nye obligatoriske periodiske kontroll av personbiler er et

stort, men spennende usikkerhetsmoment. Det er uvisst hvor mange som vil velge å få kontrollen utført på trafikkstasjonen. Dette vil bl.a. ha sammenheng med kapasiteten ved de private verkstedene.

Fra verkstedbransjen er det antydning at det i gjennomsnitt vil medgå to timer til reparasjon i forbindelse med hver kontroll. Dette kan føre til en svært stor arbeidsmengde ved verkstedene. Anslagene er imidlertid usikre.

I samarbeid med Produksjonsavdelingen har vi sikret oss muligheten til å sette inn ekstra kapasitet om det skulle vise seg å være nødvendig. Andre fylker har etablert en liknende beredskap.

– Den andre store oppgaven i 1998 er de nye førerkortene. Her det viktig å få fram at de som ikke trenger å skifte førerkort ikke må løpe til trafikkstasjonen med en gang for å bytte til nytt førerkort. De som tar nytt førerkort, eller må skifte ut sitt gamle, vil få førerkort av den nye typen. Ellers må utskiftingen av førerkort gå over noe tid.

– Hva er ellers trafikksjefen opptatt av?

– Trafikkulykkene er et stort problem. Heldigvis har det så langt ikke vært alvorlige ulykker med seksåringene. Det er en utfordring å opprettholde oppmerksomheten omkring dette. Her har vi kommet langt ved nye samarbeidsrelasjoner og nyttige konferanser som har samlet vide grupper med muligheter for å påvirke retningen.

Kampanjen har hatt stor gjennomslagskraft blant foreldre, i skolemiljø og blant politikere. Ettersom vi har begrensede midler til fysiske tiltak, har det vært ekstra nyttig at oppmerksomheten ommsaken har vært stor. Det handler i stor grad om at alle tar ansvar. Hver og en skal imidlertid vokte seg vel for å hvile på sine laurbær. Vi går inn i en periode med vinterforhold og mørke, og må ikke glemme dette problemet.

Trafikkavdelingen har delt ut refleksvester til alle seksåringer. Bruken av vestene varierer fra det helt dårlige til det gode. Nå er det om å gjøre at barna tar på vestene i vintermørket, slik at bilistene får klart og tydelig beskjed om at småbarna er på skolevegen. Refleksvester løser selvsagt ikke problemet, men peker på betydningen av at barna er lett synlig og at bilistene tar hensyn.

Det plager meg at mennesker skades og omkommer i trafikken, særlig når det skjer på grunn dumheter som folk gjøres i trafikken. Det er om å gjøre å få opp aktsomhetsnivået. Vi kan ikke bygge oss ut av alle ulykker. Det ser ut til at folk har vent seg til trafikkulykkene, mens andre ulykker for stor oppmerksomhet. Svenskene har begynt å snakke om nullvisjonen, ingen drepte og ingen alvorlig skadde. Den diskusjonen er nå også på veg inn i Norge. For å nærme oss et slikt mål, må den enkelte trafikant ta ansvar. Mens det er en selvfølge at folk fester sikkerhetsbeltet når de setter seg i et fly, strever vi fortsatt med å få folk til å benytte et så godt og rimelig hjelpemiddel i vegtrafikken.

– En annen bekymring er det at budsjettet for 98 er redusert med ca 5 pst i forhold til innværende år, som igjen var lavere enn året før. Dette vil føre til at vi må redusere asfalteringsaktiviteten, noe

som vil forringe verdien av vegnettet på lengre sikt. I tillegg kan det bli aktuelt å redusere vintervedlikeholdet, f.eks. på natta, på mindre trafikkerte riksveger deler vegnettet. Når det gjelder fylkesveger, får vi en økning, noe som er meget bram, selv om den er forsiktig.

– Som ingeniør var du kjent for en evne til å finne utradisjonelle og enkle løsninger på kompliserte problemer. Har du ikke noen smarte løsninger nå?

– Jeg har nok ingen triks som jeg kan trekke opp av hatten. Vi arbeider med å forbedre metoder og rutiner og det ligger forventning til effektivisering av etaten. Men en effektiviseringsgevinst på 5 pst kan vi nok ikke regne med å hente ut på et år. I virkeligheten skulle vi hatt kompensasjon for nye vegger, nye oppgaver og pris- og lønnsstigning. Vi arbeider ut fra en effektivisering på 1–2 pst i året. For resten av reduksjonen kan vi ikke gjøre annet enn å redusere på innsatsen. Det vil gå ut over vedlikeholdsstandarden, særlig på asfaltering. Det betyr ikke en katastrofe det første eller andre året, men på lengre sikt er det bekymringsfullt.

– Hvordan trives du i jobben to år etter omorganiseringen?

– Det er strevsomt og tidkrevende, med oppaver som spenner over et utrolig stort område. Dette

gjør at det for min del blir mye hopping fra det ene saksområdet til det andre. Det blir vanskelig å konsentrere seg om de store linjer, som jeg helst skulle. Jeg driver lite saksbehandling. Det tar ansatte i avdelingen seg av. Men i kompliserte saker som også kan være av prinsipiell art, ønsker de gjerne å trekke lederen med i avgjørelsen, og jeg synes det er riktig at jeg engasjerer meg i slike saker.

Det går også mye tid knyttet til utarbeidelse av handlingsprogram, budsjetter og planlegging. Jeg deltar også i vegsjefens ledergruppe, noe som krever sin tid.

Jeg registrerer også at folk ute på arbeidsplassene ønsker å se meg mer enn det de gjør. Det må jeg bare beklage, og håpe at jeg kan bli i stand til å forbedre meg på dette viktige området. Men det er også viktig at noen arbeider for at avdeling skal ha ressurser og penger å jobbe for. Jeg prøver å rekke begge deler. Dette gjelder ikke bare trafikksjefen Aust-Agder. Trafikksjefene over hele landet har det utrolig travelt. Det er behov for mer arbeidskraft, og jeg har uttrykt ønske om en stilling til i stab. Når det gjelder Det nye vegvesenet arbeider vi fortsatt med å avklare og utpensle rollene, vi arbeider med funksjonsavtaler mellom Trafikkavdelingen og Produksjonsavdelingen. En del av dette er vi ennå ikke ferdig med. Men vi har i løpet av to år gjennomført en svær omveltning. Når det gjelder Trafikk har vi ennå en del veg å gå for å finne fram til bedre former for styring, styringsdokumenter m.m. Dette arbeides det med både lokalt og sentralt.

"Det vil gå ut over vedlikeholdsstandarden, særlig på asfaltering. Det betyr ikke en katastrofe det første eller andre året, men på lengre sikt er det bekymringsfullt."

E 18 bør utbygges til fire felt

TO VETERANER innen trafikkarbeidet i Aust-Agder var blant gjestene ved åpningen av Arendal trafikkstasjon. Vi tenker på de tidligere politivdelingssjefene Ivar Tønnesen, 68 år, og Per Kr. Pettersen, 66 år. Under åpningen representerte Tønnesen Kongelig Norsk Automobilforbund, der han er nestformann i fylkesavdelingen, mens Pettersen er formann i Norges Automobilforbund, avdeling Aust-Agder.

De to veteranene satt stille og pent under åpningsseremonien for den nye trafikkstasjonen, men etter at formalitetene var unnagjort, klarte de ikke å holde seg helt i ro: på grove motorsykler utlånt av motorsykkelforhandler Tellef Tellefsen testet de trafikkstasjonens øvingsbane for motorsykler. Det er en kjent sak at dagens 40- og 50-åringene gjerne kjører motorsykkel for å bevise at de har sin manndoms kraft i behold. Men ennå vekker det oppmerksomhet når mannfolk langt inn i pensjonistalderen rir en sprek tohjuling. Tønnesen forteller til Sørlandsposten at det er mange år siden sist han kjørte motorsykkel, mens Pettersen får låne sønnens "Golden Wing" en gang i mellom og nyter en rolig tur over Herefoss og Åmli.

Pettersen er velkjent som UP-Pettersen. Han avsluttet sin lange karriere i politiet som distriktsleder for Utrykningspolitets distrikt 6, Agder-fylkene og Rogaland. Som pensjonist er han fortsatt aktivt opptatt av trafikk. Som NAF-leder har han et fast ukentlig trafikkprogram på lokalradien P5

der han tar opp aktuelle trafikk saker og svarer på spørsmål fra lytterne. Et aktuelt tema er vinterdekk. Pettersen har i mange år kjørt uten pigg, og anbefaler dette på det beste.

– Ellers bør bilistene forberede seg på vinteren og sørge for at bilen er i god stand før den kalde årstida. Det er viktig å sjekke at batteriet er på høyden. Jeg vil også anbefale å skifte tennpluggen før vinteren, sier NAF-lederen.

– Jeg kjører fortsatt ganske mye bil, og følger med i det som kommer av nye regler. De alvorlige trafikkulykkene er skremmende. UP-folkene, som jeg fortsatt har god kontakt med, sier at hastighe-

ten på vegene er økende, flere blir tatt i svært høye hastigheter. Det er ikke overskridelser på 10–20 kmt, men når hastigheten når opp i 150–160–170, skal det lite til før det skjer alvorlige ulykker.

– Selv mener jeg at fartsgrensene bør heves til 90 kmt på mange av våre veger. På motorveg kl. B bør det være tillatt å kjøre i 100 kmt og på fire felts motorveg bør fartsgrensen heves til 110 kmt. Det er ikke disse hastighetene som er farlige. Jeg har kjørt mye i Europa i hastigheter opp til 140–150. På god motorveg med fire felt eller mer går det greit. Øker hastigheten til mellom 150 og 200 kmt, krever det langt større aktpågivenhet.

– Når det gjelder vegstandard i Norge er det min oppfatning at vi heller burde vente noen år og bygge ut E 18 til fire felts veg i stedet for å forsere utbygging etter den nåværende motorvegstandard. Når trafikken går i fire felt ut av Oslo og over på to felt etter Drammen, er det klart at det vil korke seg. Her burde vi være framsynt, og bygge ut fire felt på hele E 18.

– Hva kan vi ellers gjøre for å bedre trafiksikkerheten?

– Som gammel politimann tror jeg fortsatt på politikkontroll. Jeg ønsker flere uniformerte politifolk ute på vegene. Fotobokser har jeg lite til overs for. Bilistene får raskt vite hvilke bokser som er aktive, og boksene kan bare lese hastighet. De kan ikke gripe inn mot uvettede forbikjøringer, berusede bilførere, og biler med alvorlige tekniske mangler.

– Uniformert motorsykkelpatrulje er etter min oppfatning effektiv i trafikkarbeidet. Når bilistene ser polititjenestemannen på motorsykkel, virker det dempende på trafikkbildet. Motorsykkelen har også en enestående framkommelighet i kø-situasjoner, når trafikken har stanset på grunn av en ulykke osv, sier Pettersen, som er meget begeistret over den nye motorsykkelbanen på Stoa.

– Denne banen må være en svært god investering, og en stor fordel både for kjøreskolene og for trafikkstasjonen.

Pettersen begynte som politimann i 1956. Han ble snart satt inn i trafikkjenesten og patruljerte vegene i fylket på motorsykkel, en tjeneste han utførte sammen med Ivar Tønnesen og Torfinn Tveito. I 1966 ble han knyttet til UP og fra 1975 og til han gikk av med pensjon var han distriktsleder for UP på Sørlandet.



Lærte politiet utrykningskjøring

JEG ER SKREMT over alle trafikkulykkene i vår tid. Noe må være steingalt! En forklaring kan være at dagens trafikkbilde ikke får den nødvendige oppmerksomhet fra bilføreren. Jeg har bl.a. pekt på bruken av mobiltelefon i bil, kassettspillere, røyking m.m. Med dagens hastighetsnivå og trafikk-tetthet, skal det bare et øyeblikks uoppmerksomhet til før det går galt, sier Ivar Tønnesen, kanskje den beste bilføreren Aust-Agder noen gang har hatt.

– Uoppmerksomhet kan ikke forklare alle ulykkene. Det er nok også en tendens til at en del bilførere tar sjanser som fører til ulykker når trafikken er stor. En del kjører på andres velvilje, og satses på at de bremses eller viker for å unngå en smell.

Tønnesen kjørte som politimann mye motorsykkelpatrolje, både på landevegen, som UP-mann i Oslo-området og i Aust-Agder. 17-mai kjørte han motorsykel i spissen for 17.-maitoget, en tjeneste han trivdes godt med.

– Jeg følte ofte at publikum satte pris på politisykkelpatroljen på E 18. Mer enn en gang hendte det at bilister vinket anerkjennende når jeg hadde stanset en bilist som hadde vist uforsvarlig kjøring. Vi gjorde en jobb det sto respekt av.

Tønnesens ferdigheter som bilfører ble godt utnyttet av politietaten. På 70-tallet fikk han ansvaret for opplæring av politiets instruktører i utrykningskjøring ved politiskolen. Dette foregikk på tre måneders kurs. Etatens beste sjåfører ble plukket ut til å gjennomgå denne opplæringen.

– Jeg var noe betenkt før det første kurset, og hadde ikke stor tro på at jeg hadde noe å lære de drevne sjåførene. Men der tok jeg feil. Mange ba om ekstraundervisning i frihelgene i alminnelig kjøreferdighet. Vi skal huske på at utrykningskjøring ikke er vanlig bilkjøring. Vi kjørte på avsperrede skogsbilveger og vi hadde virkelig anledning til å vise hva vi kunne.

– Hva kreves av en god utryknings sjåfører?

– Det skal kjøres fort, men forsvarlig. Vi fant ut at det var ikke om å gjøre å kjøre så fort som mulig. Ved utrykning f.eks. i trafikken i Oslo, kom vi vel så fort fram ved å holde en jevn, moderat hastighet, slik at trafikken fikk tid til å åpne seg slik at vi kunne komme fram. En utrykningsfører må holde hodet kaldt og ikke la seg påvirke av sirener og blålys. Utrykningskjøring krever mer observasjon av trafikkbildet enn annen kjøring.

Tønnesens kjøreferdigheter ble ikke bare utnyttet ved kjøreopplæringen i politiet. Når kongen eller medlemmer av kongefamilien besøkte landsdelen, var Tønnesen fast sjåfør.

– Hvem har lært deg å bli en førsteklasses bilfører?

– Ingen. Det har jeg lært av meg selv! Jeg ble tidlig interessert i bilkjøring, og deltok mye i motorsport, ferdighetskjøring, trafikklop, rally og israce. Høydepunktet i denne karrieren var Rally Monte Carlo i 1960.

Tønnesen kjørte sammen med Tore Borg Norén i Noréns Volvo Amazon Sport.

– Det var hardkjør sorover fra Oslo med mye is og glatte veger i fjellovergangene. Vi lå meget godt an fram til Monte Carlo. Flere av de andre Volvo-lagene hadde hatt uhell, og fabrikk-representantene var meget begeistret over å ha et lag med i teten. Men på en av de neste etappene kjørte vi feil ved en fjellovergang og tapte mye tid. Vi fullførte, med en beskjeden plassering. Men en morsom opplevelse var det. På de åpne etappene gikk det virkelig fort unna, vi kjørte til tider alt det bilen kunne gå!

– Du nærmer deg raskt kategorien "eldre bilfører". Har du vurdert å gå et av "oppfriskningskursene"?

– Disse kursene er sikkert nyttige for mange. Selv føler jeg meg vel ikke som en helt vanlig bilfører, selv om reaksjonsevne og vurderingsevne nok ikke er som den var, mens trafikkbildet stiller større krav til bilføreren enn før.

Tønnesen hadde i sin tid Arendals desidert mest elegante bil, en Hillman Minx cabriolet som byens eldre ennå husker:

– Jeg bestilte bilen i 1952 etter å ha sett bilde av den i ukebladet Allers. Jeg var ganske spent da den kom! Den var lysblå med rødt skinninteriør, og vakte nok en god del oppmerksomhet på byen. Det hender ennå at folk snakker om den. Den kostet 14000 kr. Jeg kjøpte forresten en maken noen år senere. Siden har jeg bare kjørt Volvo.

Tønnesen har i alle år hatt et godt samarbeid med biltilsynet og vegvesenet. Politiet og biltilsynet samarbeidet ofte om trafikkkontroller – biltilsynet tok seg av den tekniske siden på beste vis.

– Vegstandarden er blitt bedre. Det har ført til større hastighet – og alvorligere ulykker. Det er forferdelig!



Gjeiskeli vegarbeidsbrakke restaurert som minne om harde tider



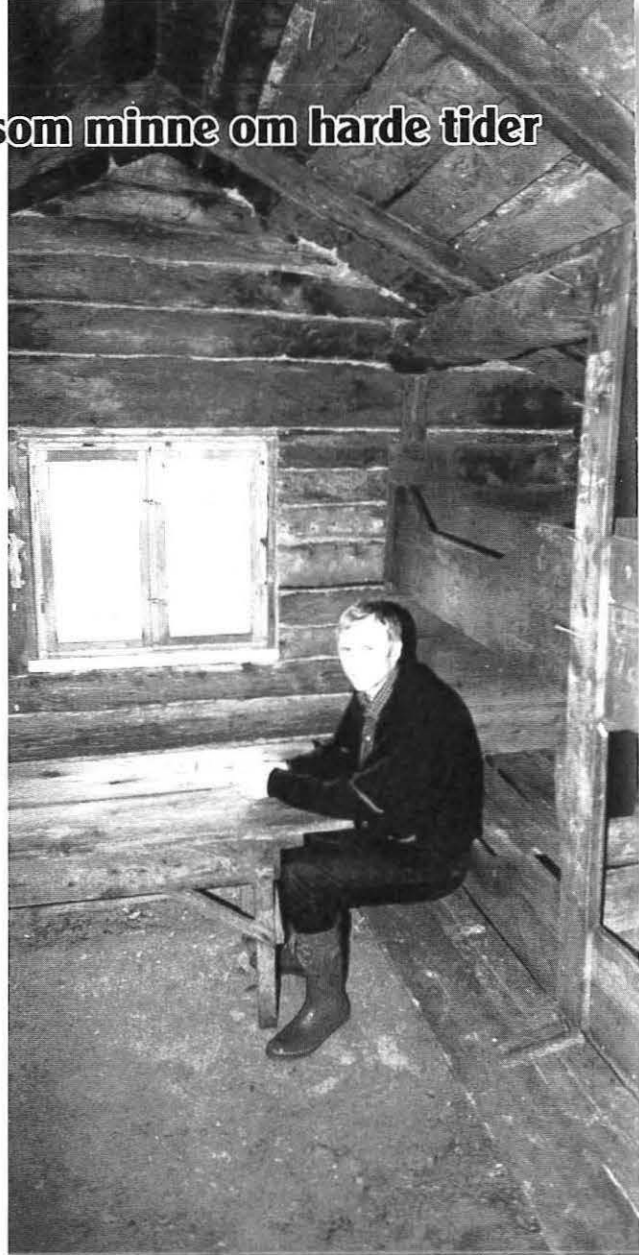
" **harddrivar**

bygde vegen

DA STATENS VEGVESEN feiret sitt 125-årsjubileum i 1989, var historiker og bygdebokforfatter Knut Gjerden invitert til jubileumsfesten på Refsnestad hotell for å fortelle om veghistorie fra Setesdal. Gjerden tok da til orde for at gamle veger, bruer m.m. burde tas vare på, settes i stand og vernes som verdifulle kulturminner. Vegsjefen merket seg dette. Også ved senere anledninger har Gjerden møtt vegsjefen og ledelsen for Statens vegvesen i Setesdal og talt varmt for å ta vare på – og vise – gamle vegminner som en viktig del av kulturhistorien. Dette har vegvesenet tatt alvorlig, og etter som det har vært tid og anledning til det, har flere vegminner blitt satt i stand og bevart.

Ved Gjeiskeli, nord for Berdalsbru i Bykle, har folk fra Setesdal produksjonsområde nå gjennomført en omfattende sikring og restaurering av Gjeiskeli vegarbeidsbrakke fra 1911. Dette er den siste gjenværende vegarbeidsbrakke fra de gamle veganleggene i Setesdal, og et interessant minne fra det harde livet for de som bygde veger like etter århundreskiftet.

Arbeidet er utført ved en bevilgning på 30.000 kr til vegmuseale formål, samt et mindre tilskudd som er tatt av driftsmidler, forteller leder for Setesdal trafikkdistrikt, Pål Arnfinn Haugen.



Arbeidet er i hovedsak utført av folk fra produksjonsavdelingen, med litt fagkyndig hjelp utenfra. Brakka var i dårlig stand og det var på høy tid at noe ble gjort for å bevare den. Taket var i dårlig stand, og bygningen hadde derfor fått betydelige skader. Hele den laftede tømmerbua måtte tas ned før tre råtne stokker kunne erstattes med gamle materialer som står i stil med resten av de gamle tømmerstokkene.

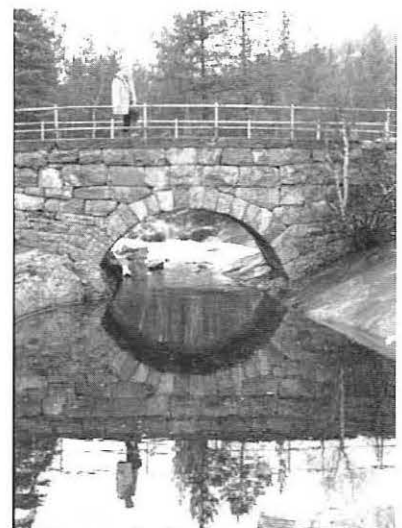
Deretter ble brakka satt sammen igjen og taket ble reparert, med neverdekke og torvtak.

– Brakka er nå i god stand og så nær som mulig opp til det vi mener den var da den ble brukt i forbindelse med veganlegget fra Bykle sentrum til Breive.

I Bykle kultursoge forteller Knut Gjerden om dette arbeidet:

Oppsynsmann Olav Skuland. Øvrebø, sto for arbeidet. Han hadde og bygt vegen frå Hoslemo til Berdalsbru. Han hadde vegen på akkord, som skikken var i dei dagane. Dette førde vel lett til at oppsynsmennene var harde til å drive. Skuland var ein harddrivar av verste slag. Dessutan var han glad i "det stærke", fortelst det.

Den vesle hytta som stod ved Berdalsbru sette oppsynsmann Skuland opp. Han budde der etter at han ikkje fekk lov til å bu i Nigard, Hoslemo.



BILDENE forteller om anleggslivet omkring 1910. Øverst t.v. ser vi Skuland med sitt arbeidslag, Trafikkleder Pål Arnfinn Haugen prøver sengebriksen i den restaurerte vegbrakka. Bildet over viser brua over Auversvassåne som ble bygde av arbeidslaget på bildet til venstre. Helt til høyre på bildet står oppsynsmann Gunnar Frøysnes, far til Tormod Frøysnes.

Men på eit møte i 1909 takkar ordføraren både vegstyret og Olav Skuland for arbeidet. Dette var vel med og verka til at Skuland fekk halde fram i jobben. Det hadde vore tale om å få han fjerna.

Fram mot første verdskrigen, 1914, var vegen komen eit godt stykke opp forbi Berdalsbru. Vegvesenet sette opp to brakker for arbeidsfolket. Dei kjøpte skogshytta ved Berdalsbru som Bjerke og Foss hadde sett opp, og flutte ho til Gjeiskeliåne. Der står ho den dag i dag. Dei sette og opp ei brakke som dei flutte etter som arbeidet gjekk fram.

Brakka ved Gjeiskeliåne hadde seks dobbelkøyer. Altså ho rømde to lag – 12 mann. Omnen stod midt på golvet.

Til vegarbeidet vart det samla inn private midlar. Få Bykle kom det inn 6860 kr. Løyvingane frå departementet frå 1893 til 1914 var 75422,50 kr. Køyrevegen frå Berdalsbru til Hovden var ferdig i 1924."

Til Sørlandsporten sier Knut Gjerden seg glad for at den gamle vegbrakka nå er satt i stand og bevart. Med "harddrivaren" Skuland som oppsynsmann er det ikke vanskelig å tenke seg at vegarbeiderne på vegen fra Berdalsbru til Hovden hadde et hardt liv. Daglønna var kr 2,50, 4 kr for mann og

hest, forteller Gjerden. 10 timers arbeidsdag var vanlig. Om Skuland holdt enda lenger dager, vet vi ikke.

I arbeidsbrakka bodde de to arbeidslagene uka igjennom, om de reiste hjem i helgene er vel heller tvilsomt. Brakka er på ca. 20 kvadratmeter, så det var trangt om plassen. Dobbeltkøylene var breie, men når 12 mann skulle lage mat, spise, sove og vaske seg, kan det ikke ha vært store plassen å snu seg på.

Vegarbeiderne levde på enkel fattigmannskost. Gjerden regner med at de hadde med seg poteter, litt mjøl, flatbrød og lefse. I Bykle på den tida var det ikke så vanlig med gris, så fleisk var det neppe, salt sauekjøtt var mer vanlig.

Gjeiskeli vegarbeidsbrakke tilhører en privat grunneier. Den er ikke tilgjengelig for allmennheten, men dette er en sak trafikkdistriktsleder Haugen vil arbeide med.

Ikke langt fra arbeidsbrakka kan vi se den flotte steinbuebrua over Auversvassåne som ble bygd av et av arbeidslagene som bodde i brakkene ved Gjeiskeli og Auversvassåne.



Den gamle Ålmannvegen i Bykle

Den gamle Ålmannvegen fra Bykle kyrkje til Breive, ride- og kløvvegen som ble brukt før 1891, er også et vegminne som Knut Gjerden omtalte i forbindelse med vegvesenets jubileumsfeiring. I løpet av året er også denne ryddet og satt i stand fra Bykle kirke til Byklestoylane, en strekning på ca. 5 km som en turveg for lokalbefolkningen i Bykle og for tilreisende. Dette har kommet i stand som et samarbeid mellom grunneierne, Bykle kommune og Statens vegvesen.

Til formålet er det bevilget 130.000 kr av kulturlandskapsvernmidler. Grunneierne har fått betaling for å rydde vegen over sin eiendom. Midlene skal også dekke utgivelsen av en brosjyre, mens vegvesenet har påtatt seg ansvaret for skilting av vegen.

Etter at kommunestyret i kommuneplanen har gått inn for å satse kulturhistorie, landskap og bygningsmiljø, med opprusting av gamle ferdavegar som et særlig mål, fikk ingeniør Folke Nesland i teknisk etat i oppdrag å lete fram den gamle vegen i terrenget. Nesland har utarbeidet en omfattende rapport Ålmannvegen og andre ferdavegar i Bykle.

Fros ihjel – mens kona fødte

Rapporten inneholder som et tillegg også en del reiseskildringer og sagn som viser at å ferdes på vegene i Bykle i gammel tid ikke var noen spøk. Det hendte flere ganger at folk omkom på vegene i fjellet. Om Targeir Bjåne, f. 1804 fortelles følgende:

"Targeir var gift mann, Eingong kona skulle hava sengjeferd, laut han eit ærend til Vinje. – det var ein vev og ein dunk brennevin han skulde hava til barnsøls. I Smørklepp var drykkjelag, og han drakk og slost um notti. Tidleg um morgonen tok han heimigjenom. Men han var utidug og vilde ikkje eta, og han hadde tri mil yver heidi. Han rakk heimatt mestom. Då trota han. Med austare enden av Sæsvatn, der fann dei han ijhelfrosen. Han hadde løypt ned ein liten bakke. So hadde han vendt og grave seg ned nedunder bakken. Veven hadde han rekt opp, og noko av han hadde han veivla ikring seg frå herdane og nedetter. Med han heldt på med det, klaka han. Kona fødte same natta."

Sørlandsportens vitsestafett:

Erling Guttormsen utfordret i sommernummeret av Sørlandsporten verneleder Knut Hagelia til å gi sitt bidrag i vitsestafetten. Her kommer Hagelias historie:

Spor etter jenter

Jeg er blitt utfordret til å komme med en historie i juleutgaven av Sørlandsporten.

I Gjerstad er jakt og fiske en ganske utbredt hobby, ja kanskje delvis en tilleggsnæring for noen.

En av de aller ivrigste hette Tor Flåta. Han levde og åndet for jakt og fiske, og elgjakt var det han likte aller best. Han var også kjent for å ha et raskt og godt svar.

For en god del år siden var det 2 unggutter fra ytre del av Gjerstad som hadde tatt seg en tur oppover for å finne noen jenter som var så overhengig fine. De bodde innmed den "indre vegen" som vi sier i Gjerstad, der bodde Tor også. Jentejakta gikk heller dårlig, men de traff på Tor, og da var selvfølgelig spørsmålet til han "om han hadde sett noen jenter langs veien?" "Nei, e har'kje sitt naken," sa Tor, "men der e både spor og lort på Auslandshaugen".

Når en først er inne på "den indre vegen" kan det godt nevnes at Tor Flåta og Tor Snipen gikk tur der engang. Det er blitt fortalt at de gikk i hvert sitt hjulspor, og på de verste plassene var spora så dype at de ikke kunne se hverandre.

Utbyggingsavdelingen holder heldigvis nå på med planlegging av ny veg på noe av dette.

Jeg utfordrer med dette en ekte østlending:
Thor Bjørklund

Nordisk forsøk med retroreflekterende skiltfolie

VEGDIREKTORATET DELTAR i et nordisk forsknings-samarbeid om mørketrafikk. I den forbindelse er det i samarbeid med Energiforsyningens Forskningsinstitutt satt i gang et prosjekt for å undersøke aldringsprosessen for retroreflekterende skiltfolie. Hensikten er å finne realistiske verdier for funksjonstiden for trafikkskilt, slik at dette kan brukes i vedlikeholdsmodeller. Videre er det ønske om å finne ut om langtidstesting av skiltfolie på ett eller flere prøvesteder kan gi resultater som er representative for hele Norden. Det er aktuelt å følge opp påvirkningen fra UV-stråling og andre miljøfaktorer, samt påvirkning fra trafikk og vanlig vegvedlikehold.

En mest mulig ensartet uttesting blir nå gjennomført i de nordiske land. Testtavler med ruter av ulike foliefabrikater er satt opp langs vegen som ordinære trafikkskilt. I tillegg er det satt opp referanseskilt utenfor vegmiljøet. EFI har også et eget sett foliebrikker som referanse.

I Norge var det ønske om en test i kystklima og en i høfjellsklima. Det er nå satt opp testskilt på Røros og på Engene i Arendal.

Det skal foretas årlige målinger av skiltenes refleksevne og det skal gis opplysninger om klimatiske forhold, vedlikehold m.m.

Ansvarlig for skiltforsøket på Engene er avdelingsingeniør John Kristian Stormyr, vegkontorets faste "skiltmann".

Skiltene på Engene ble satt opp 17.7. Engene ble valgt fordi det er en sterkt trafikkert veg og relativt høy hastighet. Det er også en fordel at den ligger nær sjøen. Det var i utgangspunktet tanken å sette opp skiltene på E 18, men Engene ble valgt også med tanke på sikkerheten for dem som skal drive med målinger o.l. ved skiltene.

I tillegg til budsjettansvar for skilt på riks- og fylkesveg, arbeider han også med oppfølging av avtaler med spesialproduksjon og formelle vedtak om skilting i fylket.

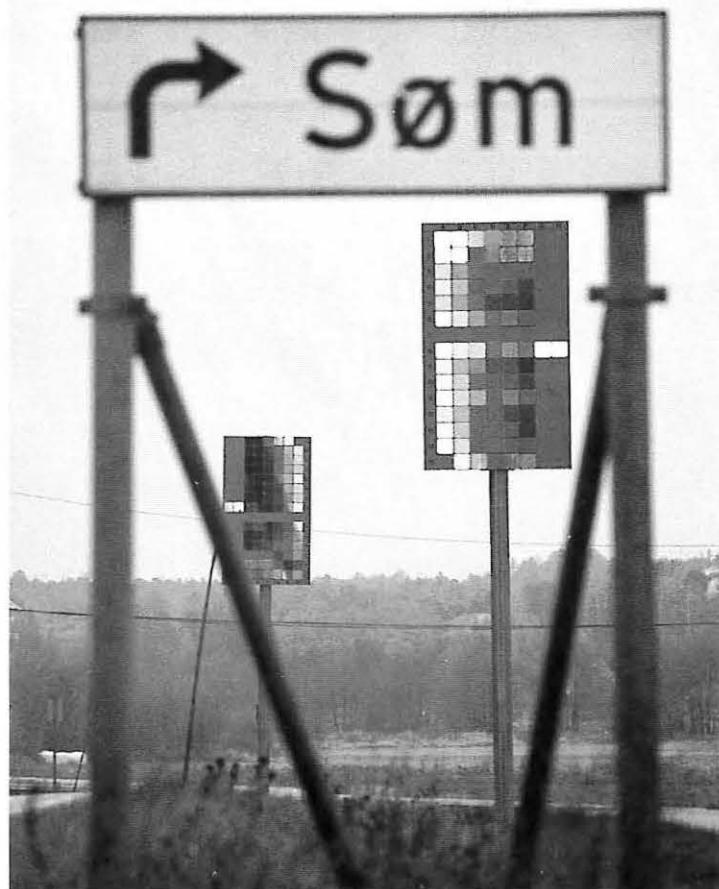
I tillegg er han med i et prosjekt for utvikling av et nytt vedlikeholdssystem for skilt, SVS, igangsatt av Vegdirektoratet.

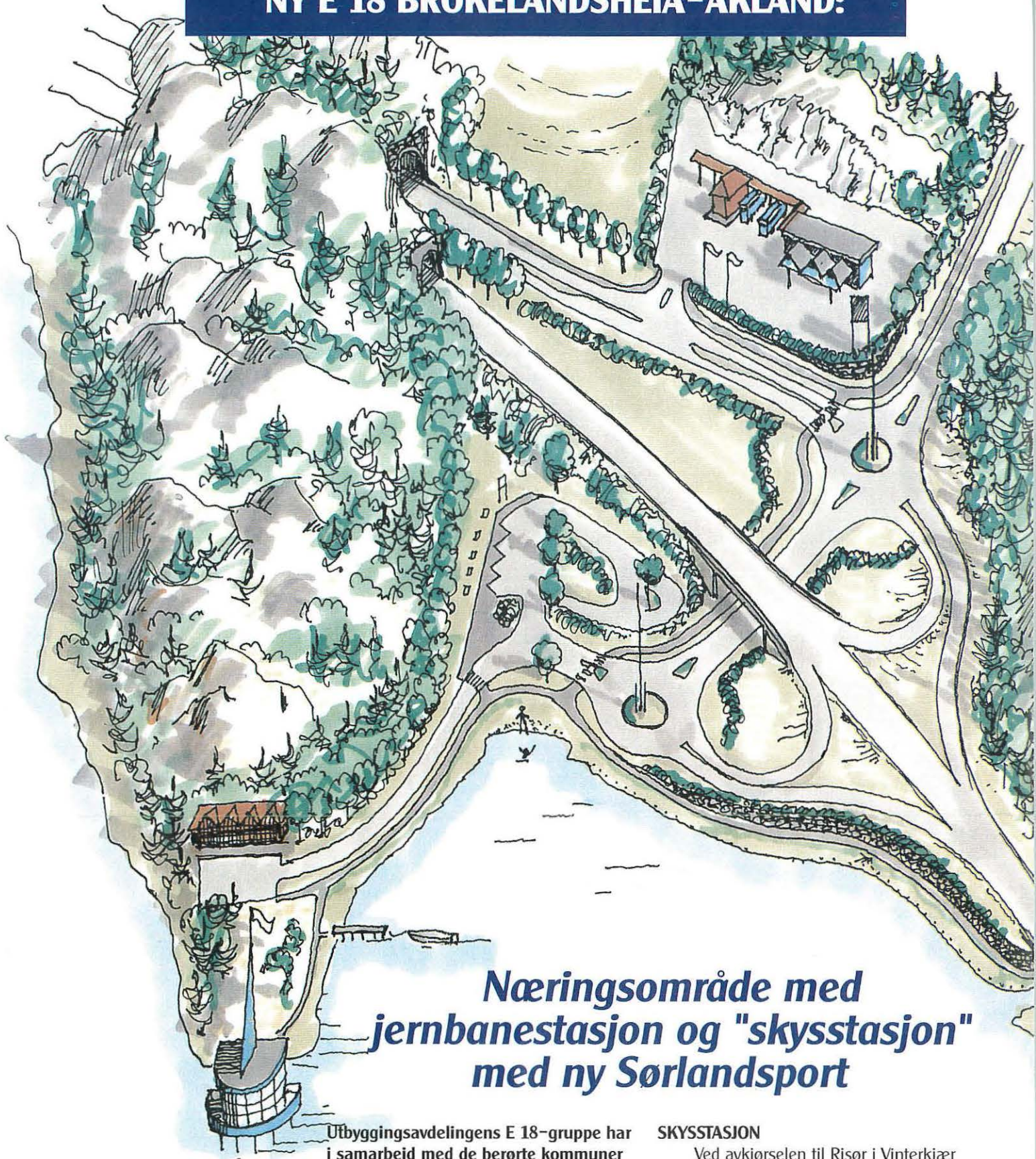
– Vegdirektoratet vil sette vedlikehold av skilt i fokus i tida som kommer, bl.a. ajourføring og oppdatering av skiltnormalen, samt "opprensning" blant trafikkskiltene langs vegen. Det står mange skilt som ikke er nødvendig lenger. En undersøkelse for noen år siden viste at det er mye feil skilting på det norske vegnettet. Vi er like opptatt av å unngå for mange skilt, som å sette opp nye, sier Stormyr.

– Skilting er et rimelig tiltak som ofte kan vise til stor nytte– kostnadsfaktor. Vi har bl.a. tenkt å sette i gang et prosjekt med skilting av farlige kur-

ver som kommer overraskende på rv 42 og rv 9. Hvis det kan redusere antall utforkjøringsulykker, vil det være en god investering.

I det siste har det vært stor aktivitet med skilting av fartsgrenser og etablering av opphøyde gangfelt i forbindelse med skolens seksårsreform. Det er gjennomført en rekke tiltak i Grimstad, Lillestrand, i Arendals-distriktet og i Tvedestrand og Risør. Ca. 20 forskjellige tiltak vil være gjennomført før jul om værforholdene tillater det.



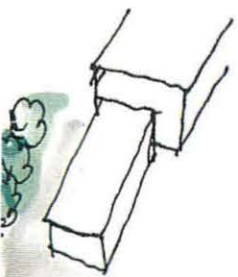


Næringsområde med jernbanestasjon og "skysstasjon" med ny Sørlandsport

Utbyggingsavdelingens E 18-gruppe har i samarbeid med de berørte kommuner arbeidet forslag til reguleringsplan for ny E 18 på strekningen Brokelandsheia Akland. Forslaget inkluderer egne reguleringsplaner for næringsområde på Brokelandsheia i Gjerstad kommune, tilrettelagt for en framtidig jernbanestasjon i forbindelse med sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, og reguleringsplan for Akland-Vinterkjærområdet i Risør kommune.

SKYSSTASJON

Ved avkjørselen til Risør i Vinterkjær ønsker kommunen at vegfarende skal stoppe for å gjøre nytte av etablerte tilbud og få informasjon om det kommunen har å tilby. Øst for den planlagte nye, og eksisterende E 18 er det regulert inn areal for skysstasjon og bensin/serviceanlegg. Tanken er at kollektivtrafikanter kan benytte dette som en skysstasjon, der de kan bytte fra lokalbuss til hovedruter på E 18. Det skal også være parkeringsmuligheter for personbiler.



Det foreslås videre at de anlegges en rasteplass/badeplass ved Aklandstjenna. På Blåbærneset er det regulert inn et areal på 17 da til spisested kombinert med et enkelt overnattingstilbud.

TUNNELPORTER

Ny E 18 Brøkelandsheia - Akland dimensjoneres som tofelts motorveg med 3,5 m kjørebanebredde og skulderbredde 1,5 m. Ved Vinterkjær foreslås nu E 18 bygd vest for eksisterende E 18. Den nåværende vegen benyttes som lokalveg. Dette innebærer at det



070-97

må bygges en ny tunnel ved siden av den nåværende Sørlandsporten. Her vil det bli lagt spesiell vekt på utforming av tunnelmunningene i en heving av standarden som en standardheving av innfartsporten til Sørlandet.



Arendal vegstasjon skal få tilbygg på Skarpnes

DET ER VEDTATT at Arendal vegstasjon skal bygges ut på Skarpnes som hovedstasjon for Arendal produksjonsområde, forteller produksjonssjef Jens G. Andersen.

Vegstasjonen skal omfatte det nåværende verkstedanlegget med tilhørende kontorbygning, seksjon for spesialproduksjon som nå holder til på Mørlandsmoen og det nåværende laboratoriet. Ledelsen for Arendal produksjonsområde, som har midlertidige lokaler på Myrene, skal få sin faste base på den nye Arendal vegstasjon.

For å få plass til at alle funksjonene kan samles på ett sted, må det bygges på kontorfløyen på Skarpnes i retning mot lagerbygningen.

Det er utarbeidet forprosjekt for nybygget som også er godkjent av Vegdirektoratet, opplyser Andersen. En prosjektgruppe har ansvaret for det videre arbeidet. Det er også etablert en mindre arbeidsgruppe som skal drive byggesaken videre. Bygningene på Skarpnes betraktes som driftsbygg som vil tilhøre Produksjonsavdelingen.

- Vi står på for å få utbyggingen prosjektert snarest mulig. Vi har ingen garanti for når vi kan få penger til å bygge, men vil gjøre alt klart slik at vi kan sette i gang når pengene er bevilget.

For Arendal produksjonsområde er samlokalisering av de forskjellige funksjonene viktig. De store bygningene vi har ute på forskjellige steder står ikke i forhold til den driften vi har i dag, og undergraver vår konkurransevne med tyngende kostnader. Derfor er det meget viktig for oss å få dette på plass.

- I den forbindelse ligger det i kortene at vi også vurderer flytting av ledelsen på Birkeland vegstasjon til Skarpnes, tilsvarende det som er gjort i øst, der oppsynsmannen for Åmli nå er stasjonert på Akland. Produksjonsavdelingens ønske om å selge Birkeland veg- og trafikkstasjon er ennå ikke endelig avgjort. Vi venter på Trafikkavdelingens standpunkt til om den trenger stasjonen i forbindelse med periodisk kjøretøykontroll. Dersom Trafikk finner ut at de ikke har behov for stasjonen, er det bestemt at den skal selges. Inntil dette skjer vil stasjonen operativ. Vi venter en avgjørelse på dette i første del av -98, sier produksjonssjefen.

Når virksomheten på Mørlandsmoen er flyttet til Skarpnes, skal dette anlegget beholdes som fjernlager uten fast bemanning.

Utvikler system for sammenligning av kostnader

ETTER EN LUP-KONFERANSE for ledergruppene i fire fylker i Kristiansand i november 1996, tok de forskjellige avdelingene på seg et ansvar for å arbeide med utviklingsprosjekter av forskjellig slag. Produksjonsavdelingene i Hordaland, Rogaland og Agder-fylkene gikk sammen om et prosjekt for å utvikle en metode for å sammenligne kostnader ved drift og vedlikehold av vegnettet i fylkene, forteller produksjonssjef Jens G. Andersen.

-Det var også et ønske om at systemet skulle kunne videreutvikles for bruk ved sammenligning mellom produksjonsavdelingens drift og private.

- Produksjonsavdelingen er konkurranseutsatt. Dette vil etter hvert bli mer og mer synlig. Neste år skal fem fylker, i denne omgang ikke Aust-Agder, sette bort kontrakter om drift og vedlikehold av vegstrekninger til private. Etter hvert som vi ser resultatene av dette, vil det samme være aktuelt andre steder.

For at vi i denne situasjonen skal kunne utvikle oss, er det behov for referanser. Slike referanser får vi bl.a. ved å sammenligne vårt arbeid og driftsopplegg med andre. Vi har derfor behov for å utvikle verktøy for slik måling og sammenligning av drift og vedlikehold også med hensyn til effektivitet og produktivitet. Det er et slikt system vi har arbeidet med å fremskaffe.

Vårt prosjekt er organisert med en styringsgruppe hvor produksjonsavdelingen i Aust-Agder har hatt prosjektansvaret. Vi har også hatt to arbeidsgrupper med deltakelse fra alle de fire fylkene i arbeid. Den ene av disse gruppene har arbeidet med å skaffe grunnlag for en felles forståelse og bruk av minimums prosesskode og standard arbeidsbeskrivelse. Rogaland har hatt ansvaret for denne gruppe. Den andre

gruppa med Hordaland som ansvarlig, har arbeidet med å utvikle selve metodikken for sammenligning. Begge disse gruppene har levert sine sluttrapporter til styringsgruppa.

En sluttrapport for prosjektet er nå under arbeid og vil forhåpentligvis være klar i løpet av desember. Når regnskapstallene for 1997 foreligger, skal det kjøres en test av opplegget basert på driftsresultatene for E 18 og E 39 gjennom de fire fylkene. Det er satt ned en egen arbeidsgruppe for å gjøre dette. Det skal lages en egen rapport på grunnlag av resultatene fra testen.

Vegdirektoratet er i gang med et eget prosjekt for å vurdere produktivitet og effektivitet i produksjonsavdelingene. I dette prosjektet vil en se på forhold fylker og områder imellom, men også utvikling over tid. Dette prosjektet vil bygge videre på resultatene som vårt LUP-prosjekt er kommet til, sier Andersen. Dermed vil det vi har gjort komme direkte til nytte.

Styringsgruppa for vårt prosjekt har foreslått at trafikkavdelingene skal sette igang tilsvarende prosjekter der de tar for seg det som gjelder trafikks ansvarsområde, herunder avtalene, avviksbehandling og byggherrekostnader.

- Jeg har hatt et møte med trafikksjefene i 8 fylker for å presentere forslaget vårt. De vil se nærmere på forslaget og etter hvert bestemme hva de vil gjøre. Vår trafikksjef har tatt på seg et ansvar for å koordinere deres videre arbeid med saken.

-Som nevnt arbeider vi nå med sluttrapporten. Noen endelig konklusjon kommer ikke før opplegget er testet ut på resultatene for 1997. Jeg tror likevel jeg vil si at vi har lagt et grunnlag som kan bli et nyttig hjelpemiddel for vår videre utvikling. Jeg tror vi er kommet fram til et opplegg som vil fungere.

*Produksjonssjef
Jens G. Andersen*



Spørreundersøkelse i produksjonsavdelingen:

“Grunnlag, verdier og prinsipper” må innarbeides bedre

I FORBINDELSE MED ledelsesutviklingsprosjektet som ble gjennomført i seksjonsledergruppa i fjor, ble det utarbeidet grunnlag, verdier og prinsipper for produksjonsavdelingen. Disse ble trykket i et lite hefte som ble delt ut til samtlige ansatte i avdelingen på julemøtene i fjor. Det ble sagt at heftet ikke var for å sette i hyllene, men at innholdet skulle prege vår virksomhet framover og gi retningen for utvikling og styring av avdelingens videre virksomhet, forteller produksjonssjef Jens G. Andersen.

Da heftet ble delt ut, ble det lovet at saken skulle følges opp. Dette ble gjort i høst med en spørreundersøkelse blant alle ansatte i produksjonsavdelingen.

–Undersøkelsen var ikke ment som en klimaundersøkelse, slik noen har oppfattet det, understreker produksjonssjefen.

–Formålet med spørreundersøkelsen var å få et inntrykk av hvor langt vi var kommet for bedre å kunne velge hvor vi skal sette inn kreftene for på en effektiv måte å nærme oss den situasjonen som det legges opp til i heftet. Spørreskjemaet var utformet på den måten at vi listet opp de målene som er stilt opp i heftet. De ansatte ble bedt om å svare på i hvilken grad dette var oppfylt i det daglige arbeidet. Den videre satsing var tema for gruppearbeid i forbindelse med at resultatene fra spørreundersøkelsen ble meldt tilbake til alle ansatte i de enkelte seksjonene.

–Vi tenkte oss at vi ville fokusere på utviklingen etter at heftet kom ut. Det ble imidlertid fort klart at det som ble sammenlignet var situasjonen før og etter omorganiseringen. Skillet mellom myndighet og produksjon har stor betydning for arbeidsdagen for folk i vår avdeling. Før omorganiseringen representerte vegstasjonene både myndighet og utførelse innen drift og vedlikehold. I dag har avdelingen bare ansvar for utførelsen. Dette har selvsagt betydning for hvordan folkene opplever situasjonen. Vi er ikke kommet langt nok med å skape en felles forståelse i avdelingen omkring dette forholdet. Vi må slå fast at vi her har en jobb å gjøre.

–På bakgrunn av de tilbakemeldingene vi har fått, må vi konstatere at vi ikke har gjort en god nok jobb da vi presenterte heftet med grunnlag, verdier og prinsipper ute i organisasjonen. Dermed

opplevde mange at de var fremmede i forhold til det som står i heftet. Denne usikkerheten kom til uttrykk i svarene. Dette viser at vi må arbeide aktivt framover med å gjøre hefte skikkelig kjent og forstått i hele avdelingen.

Et hovedfunn i undersøkelsen er at vi må gjøre noe med informasjonen i avdelingen. Vi har derfor bestemt at vi som et ledd i arbeidet med avdelingsplanen for 1998, vil utarbeide rutiner og opplegg for hvordan vi skal dekke informasjonsbehovet på en god måte.

Et annet hovedfunn gjelder opplæring. Her må vi arbeide med å skape forståelse for hvordan vi prioriterer og hvorfor vi gjør de valg vi gjør. Det er viktig at vi har et opplegg som sikrer at vi har riktig kompetanse for å utføre de oppdrag vi skal utføre i fremtiden. I det videre arbeid regner vi med å utnytte det opplegget for kompetanseutvikling som er laget her i fylket.

Resultatene av undersøkelsen vil bli tatt vare på i avdelingen og utnyttet i det videre arbeidet med å bringe oss videre. Alle som svarte på undersøkelsen, faktisk hele 86% som er meget bra, og har engasjert seg i arbeidet med å velge ut satsingsområder videre, takkes for innsatsen.

Resultatene vil bli presentert for tjenestemannsorganisasjonene i et møte før jul.

Produksjonssjefen bebuder at det kan bli aktuelt å gjennomføre spørreundersøkelser også i framtida. Formålet med slike undersøkelser blir å klarlegge resultat av konkrete tiltak som er satt igang, og undersøkelsene vil bli utformet slik at det blir mulig å se om tiltakene har virket i praksis eller ikke, og hvilke tiltak som er nødvendig for eventuelt å korrigere kursen.

Produksjonssjefen forteller til slutt at en i avdelingen arbeider med planer om i 1998 å videreføre det ledelsesutviklingsprosjektet som ble gjennomført for seksjonsledergruppa i 1996. Målgruppen vil da være seksjonenes ledergrupper og forholdet mot lagene. Formannsrollen vil også bli tatt opp. Det er meningen å gjennomføre en temadag for formenn høsten 1998.



Fotobokser på ulykkesbelastet E 18-strekning

SEKS FOTOBOKSER for automatisk trafikkontroll ble i høst installert på strekningen Lillesand-Vest-Agder grense. I midten av november ble fotoboksene tatt i bruk for første gang. Det varte ikke lenge før alle bilder var oppbrukt, forteller avdelingsingeniør Arne Dalsøren i trafikkavviklingsseksjonen.

Etter at filmene er fremkalt, blir de gjennomgått av Statens vegvesen, som kontrollerer bilnummer mot Autosys-registeret for å få ut en liste over kjøretøyets eiere. Saken oversendes deretter til politiet, som foretar den videre behandling av saken med vurdering av materialet og utsteder bøter i forhold til hastighetsovertredelsen.

Fotoboksene er satt opp av vegvesenet, som også står for den praktiske driften av boksene. Kameraene utløses når bilister kjører i ulovlig hastighet over to kabler som er lagt ned i vegbanen like foran fotoboksene. Kablene måler hastighet både på foraksel og bakaksel, samt avstanden mellom akslene, før kameraet utløses i akkurat rett øyeblikk. På bildet er det mulig å lese bilnummeret og

se ansiktet på bilføreren. Systemet er sikkert mot feil, og anses som godt bevis.

- Det store spørsmålet nå, Dalsøren, er: når er kameraet i aktivitet hvor?

- Det vil vi selvsagt ikke si! Dette dreier seg ikke om en kontinuerlig overvåkning, men om en betydelig risiko for å bli fotografert ulike steder på denne strekningen. Det jeg kan si, er at vi vil ha kamera i drift i forskjellige bokser hver uke fram til jul. Program for neste år er ennå ikke klart.

Det er bare en person på vegkontoret som vet når og hvor fotografering pågår. Det er anskaffet en egen safe til oppbevaring av materialet på en sikker måte.

Innkjøp og oppsettingen av de seks fotoboksene med tilhørende kontrollsystem har kostet totalt ca. 700.000 kr. Det er også lagt opp kraftledning til fotoboksene.

Dalsøren kan fortelle at de første fotograferingene har avslørt enkelte høye hastigheter.

- Men ingen av boksene er satt opp på strekninger som inviterer til høye hastigheter. Vi har i stedet valgt ut ulykkesbelastede steder der det normalt ikke kjøres med uvanlig store hastigheter.

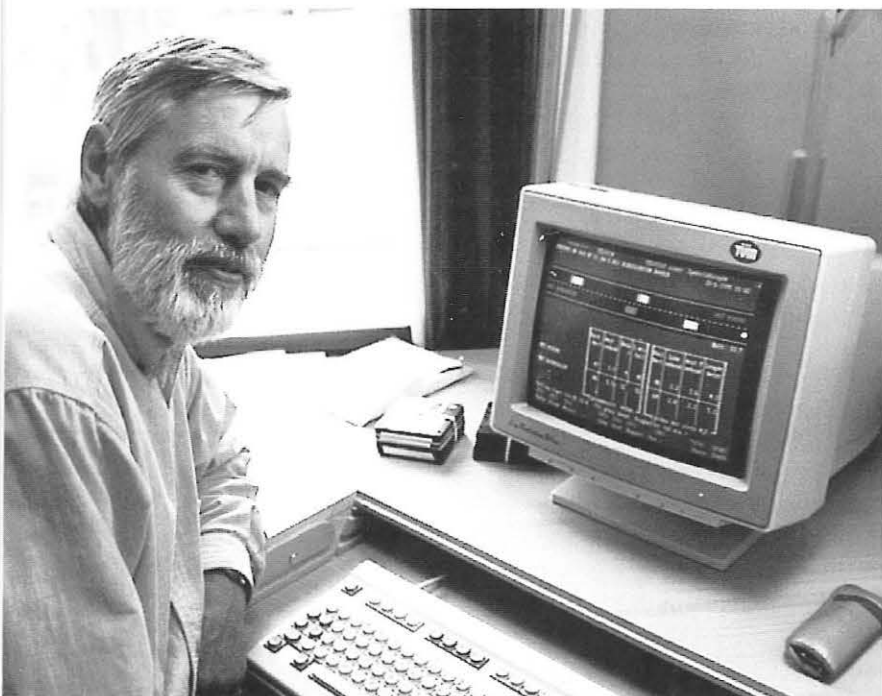
Tre av boksene er rettet mot vestgående kjøretretning, på Kjærblingland, Trøe og Studedal, og tre i østgående kjøretretning, i Studedal, Østre Vallesverd og i Sangereid. Ved Trøe er fartsgrensen 70 kmt, ved det øvrige er det 80 kmt.

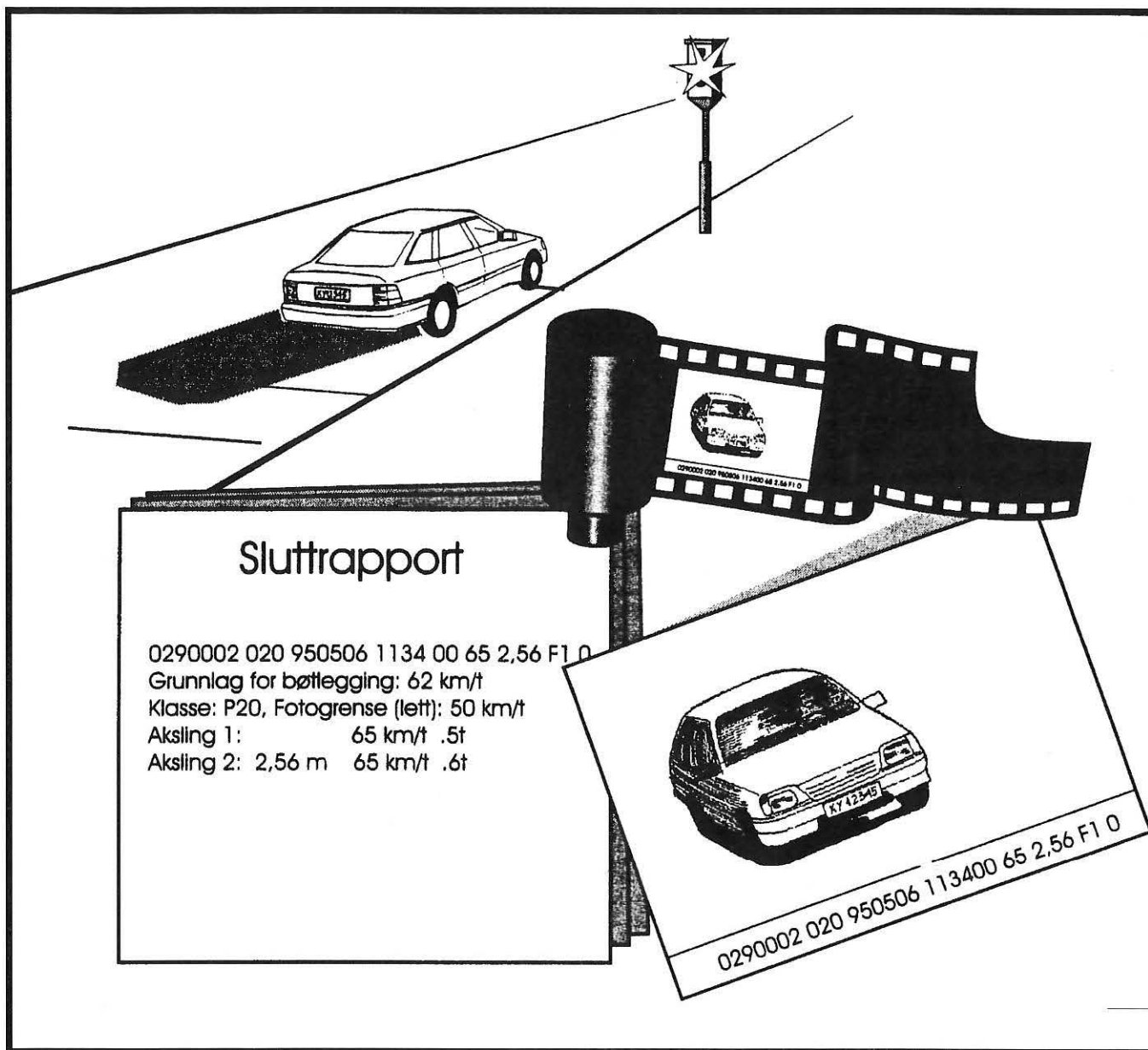
- Noen fylker har valgt å sette opp fotobokser på rette vegstrekninger eller til og med på motorveg. De blir da ofte møtt med at her er det så fin veg, her er det da ikke farlig å kjøre fort. Vi har valgt ut strekninger med problemer og der det har vært ulykker, der vi tror overholdelse av fartsgrensene kan ha en god effekt. Erfaring fra andre steder viser at fotobokser er en fornuftig satsing. Hvis vi regner ut fra sparte utgifter ved ulykker, får samfunnet tilbake 10 kroner for hver krone som investeres i dette tiltaket.

- Vi har sett andre steder at bilistene bremser opp foran fotoboksene, for å gi full effekt igjen like etter?

- Det er det vi kaller kenguru-effekten. Vi tror imidlertid at fotoboksene vil dempe fartsnivået generelt. Politiet skal imidlertid foreta fartskontroller mellom kamerapunktene for å se hvor mye hastigheten varierer.

Bilister som blir registrert, merker tydelig at de er blitt fotografert. Kameraene fotograferer med blits både dag og natt, og blitslyset er særlig tydelig nattetid. De som har opplevd det, er ikke i tvil om at de kan vente seg et brev fra politiet!





"Forbi Herefoss" i full sving

Riksveganlegget på rv 41 forbi Herefoss sentrum startet i månedsskiftet november–desember i egen regi av Arendal produksjonsområde med Anders Herman Hermansen som oppsynsmann.

Rydding av den nye veglinja med hogging av barte og lauvtre ble gjort i høst. Eiendomsinngrep ble ordnet og betalt ut i år.

Det skal bygges 2,2 km ny veg utenom tettbebyggelsen ved Herefoss, en strekning med mange svinger og avkjørsler med svært dårlige siktforhold. Produksjonsavdelingen skal utføre arbeid for totalt 7,4 mill kr. De fleste folkene kommer fra Arendal vegstasjon, men det kan også bli aktuelt å ta inn folk fra Birkeland veg- og trafikkstasjon. Arbeidet skal være fullført 15. oktober neste år, forteller byggherrens representant for andre riks- og fylkesveger, John Baasland.

Husk

JULETRIFESTEN

på Vegsentralen
 Skarpnes søndag
 11. januar -98 kl. 15,30.

Husk dugnad lørdag
 10. fra kl. 17.

Påmelding til
 Ingeborg Vehus, tlf. 37019865



Nyttig mediatreningskurs for ledere

Stadig mer pågående og kritiske massemedia henvender seg til ansatte i vegvesenet for å få opplysninger og kommentarer til aktuelle saker. Mest pågående blir media når noe har gått galt, eller når de har mistanke om at det er begått feil eller er gjort dårlig arbeid. Når det er gjort en spesielt god jobb, eller en normalt god jobb, er det mindre interessant for media.

Media er hensynsløse når et saksforhold skal framstilles. Det skal var lettfattelig, kort og kjapt og poengtert. Balanserte og nyanserte framstillinger blir det sjelden plass til.

Fagfolk får dermed ofte problemer når de får stukket en mikrofon eller et TV-kamera opp i ansiktet og skal belyse et komplisert saksforhold. Bedre blir det ikke av at en uttalelse klippes ned til høyst en setning eller to.

Statens vegvesen Aust-Agder har i det siste arbeidet med informasjon til allmennheten gjennom massemedia. I fjor var det mediatreningskurs for avdelingsledere, i høst var det tilsvarende kurs for seksjonsledere og faggruppelidere.

– Tilbakemeldingene fra det første kurset var meget positive. Deltakerne fikk innblikk i en verden



de hadde lite kjennskap til og de fikk også klargjort sin egen rolle i forhold til media, forteller informasjonskonsulent Inger Sigridnes til Sørlandsporten.

I tillegg til en grundig innføring i mediaverdenens arbeidsmetoder og tenkemåte, fikk deltakerne anledning til å prøve seg foran kamera og mikrofon. De fikk oppgaver som å orientere om en rasulykke i en tunnel og fortelle om et aktuelt arbeidsprosjekt. Opptak av fjernsynsinnslagene ble vist i plenum. Det var ikke fritt for at dette vakte en viss munterhet: mimikk, gestikulering og små personlige "uvaner" som å stikke tunga ut av munnen, flakke med blikket osv. blir overdrevent tydelige på "film". Komisk kan det også bli om en forklarer og peker på noe som ligger utenfor bildekanten. Etter at dette var tydelig demonstrert den første dagen, opptrådte aktørene langt mer profftt på neste dags opptak.

Kurset gikk over to hele dager, men det var enighet om at dette var vel anvendt tid. En oppfølging av de to første kursene planlegges nå, forteller informasjonskonsulenten. Det neste blir et nytt kurs for ledergruppa, med intensiv kameratriming:

– Det er klart at den dagen det virkelig har skjedd noe alvorlig, så er det lederne som må stå fram og informere, understreker Sigridnes.

I den forbindelse er det også viktig at den enkelte må vite hva det er

naturlig å svare på, og i hvilke tilfelle det er riktig å skyve mikrofonen videre oppover til en ansvarlig leder. I følge informasjonsplanen kan alle svare på spørsmål som gjelder deres arbeidsområde, men når det kommer spørsmål som gjelder vegvesenets overordnede politikk og rolle som besluttsende myndighet, bør vedkommende som har fullmakt til å fatte beslutningene, svare.

Får noen spørsmål som gjelder ordninger eller avgjørelser som er fattet, men som de personlig er uenig i, er det som regel bedre å sende journalisten til et høyere nivå i organisasjonen enn å forsøke å forsvare noe som de personlig ikke kan stå for. Kroppsspråket vil gjerne fortelle hva personen virkelig mener. Da tar det seg dårlig ut å forsøke å si noe helt annet.

På kursene ble det også lagt vekt på at den enkelte ikke er nødt til å gå med på alle ønsker fra media. Det er mulig å sette grenser og beskytte seg selv.

Be om noen minutter for å forberede deg

Mediatreningskursene holdes av Norsk Mediaservice ved journalist og TV-produsent Ole Geir Herland. Herland har lang erfaring som journalist og programsekretær i NRK. Han arbeider nå med videoproduksjon og tilbyr mediatreningskurs til private og offentlige bedrifter. Flere av vegkontorene har benyttet hans kurs.

– En etat som Statens vegvesen har en plikt til å informere offentligheten, og bør også ta initiativ til informere om sin virksomhet gjennom massemedia, sier Herland til Sørlandsporten.

– Hvordan skal vi opptre når en TV-stasjon ringer og ber om opplysninger om en kinkig sak?

– Det viktigste er at den som skal uttale seg har god kunnskap om den saken det gjelder. Det er fornuftig å forbeholde seg litt tid til å forberede seg, innhente nødvendig informasjon og tenke gjennom hva som er viktig å få fram og hvordan det best kan uttrykkes klart og konsist.

Det er også viktig å vite hvilken vinkel journalisten tenker seg på innslaget. Det kan f.eks. være lurt å be om å få vite inngangsspørsmålet til intervjuet. Da er det mulig å finne fram til et godt svar.

Herland er ellers opptatt av at vegvesenet bør være flinkere til foreslå positive saker som egner seg for mediainnslag. Her byr framveksten av lokal-TV stasjoner på nye muligheter, med stort behov for godt lokalstoff uten at det nødvendigvis behøver å være en skandale eller en verdenssensasjon. Her er det viktig at de ansatte tenker gjennom hva som kan egne seg for en presentasjon i media.

Når det gjelder Aust-Agder, er den nye Arendal trafikkstasjon egnet for en skikkelig mediapresentasjon, med alle sine publikumsrettede tjenester. En av de praktiske oppgavene var nettopp dette, og de som presenterte den nye stasjonen, leverte et innslag som godt kunne ha vært sendt på lokal-TV.



Ellers trente vi på situasjoner der folk fikk kjørt seg litt, med bl.a. en situasjon der det hadde vært fullt kaos på vegene etter årets første snøfall, uten at det hadde vært en brøytebil å se. Da nytter det ikke å svare at brøytesjåføren er B-menneske.

For mange er det svært ubehagelig å uttale seg foran et fjernsynskamera. Noen lar seg bringe helt ut av fatning av en pågående intervjuer – til slutt husker de knapt hva de selv heter. Men med litt trening, og noen minutters forberedelser, kan resultatet bli førsteklases, sier mediamannen Herland.

Livet etter vegvesenet:

Hvordan er livet etter vegvesenet? – Det ville være en bløff å si at det er bare å gå ut av vegvesenet etter 37 år og ikke savne noe! Det er klart jeg savner jobben også, men det er ikke noe problem. Det jeg savner, er folka. De ble litt mer enn kolleger – de vet litt meir om min jobb som oppsynsmann enn de fleste andre – jeg ville aldri klart å gjøre jobben til sjefenes tilfredsstillelse om jeg ikke hadde hatt medarbeidere som jeg hadde kontakt med hver dag. Det gjelder også representantene for entreprenørene.

Det er farlig å nevne navn – men uten de siste kontrollørene, Bjørn Eide Olsen, Kay Hausland, Arvid Strand og Jens Lindland, hadde jeg ikke vært mye verdt. Bjørn var også med og planla arbeidet inne på kontoret.

– Min far brukte å si "Husk, du får som fortjent". Men det hender også at en kan få mer – jeg tror jeg har fått mer. Jeg har inntrykk av at mine sjefer har vært fornøyd med det jeg har gjort. Jeg er glad folk tror jeg har hatt æren, men det er ikke rettferdig – jeg vet at jeg aldri hadde klart det om jeg ikke hadde hatt de sjefene og de folka som satt rundt meg. De som skal gjøre jobben etter meg, vil oppdage at det ikke er en enmannsjobb.

Oppsynsmann for asfaltlegging i hele fylket, Bjarne Solberg, sluttet 12. august i Statens vegvesen. Han hadde da vært sjukmeldt et år, og er uføretrygdet fram 12. august neste år, da han blir 67, og kan gå av med fulle pensjonsrettigheter.

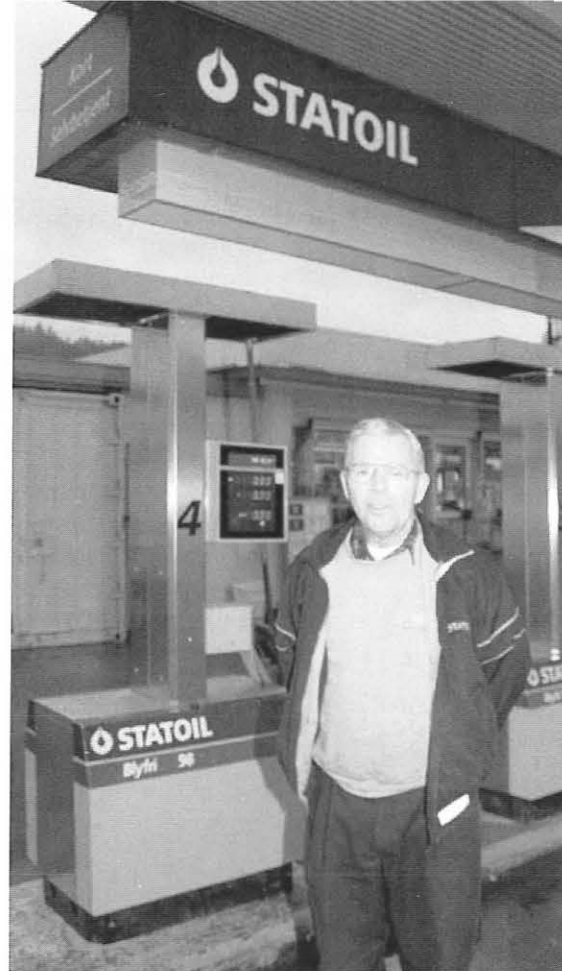
– Åssen det føles å slutte etter så mange år i aktivt arbeid? Jeg får vel svare som Kongen da han ble spurt om åssen det var å fylle 60: Hva er alternativet? Det synes jeg var et godt svar.

I 1989 fikk jeg kreft i tunga, og trodde jeg var ferdig. Jeg fikk strålingsbehandling i ferien. Tunga var som en svart, oppbrent klump. Da jeg kom hjem igjen, begynte jeg på jobb med en gang. Jeg kunne ikke sitte og sture, jeg måtte komme meg ut blant folk. Siden har det gått bra. Noen plager har jeg hatt, men samtidig har jeg sluppet noen plager som andre har.

– Da jeg slutta, var jeg mentalt innstilt på at min tid som yrkesaktiv var løpt ut. Nå er jeg heldig som kan gjøre som jeg vil, gå på jakt i hele jakttida, ta en tur på golfbanen der jeg treffer fantastisk mange hyggelige mennesker, kolleger og andre.

Jeg har jobben med å lære opp nybegynnere til grønt kort, et sertifikat alle må ha for å få adgang til å spille på egen hånd, og har vært med på å lære opp over 700. Selv er jeg ingen dyktig spiller, men handikap 22 er jo ikke så aller verst. Jeg tar gjerne en tur på golfbanen hver dag. Det er en viktig del av livet.

I tillegg har jeg en liten gratisjobb på bensinstasjonen som sønnen driver på Fiane. Her tar jeg



litt lett forefallende arbeid, og får anledning til å treffe mennesker.

– Noen er livredde for omstilling og tror livet er slutt når de slutter i jobben i vegvesenet. Jeg har muligheter til å treffe mennesker, jeg har det greit økonomisk. Om jeg går på jobb hver dag eller ikke, er ikke avgjørende. Jeg er ikke mer hjemme nå enn da jeg var på jobb. Jeg er hjemme en tur midt på dagen og spiser og sover. Ellers er jeg på farten akkurat som før.

Jeg er mye ute i skauen – jakter jeg ikke selv, så går jeg rundt med en skauradio og hører åssen det går med jakta for andre som er ute. Det er moro å se hva de andre gjør.

Jeg syns jeg har det kjempefint. Vet ikke hva jeg skulle klage på. Jeg tenkte jeg skulle få tid til å reise til vegkontoret og snakke med de gamle arbeidskameratene. Men det er sjelden jeg rekker det, det er alltid et eller annet som jeg gjør i steden. Jeg trodde også jeg skulle få god tid til å besøke dattera og fire barnebarn ved Lillestrøm, men jeg synes det blir mindre av det enn da jeg var i full jobb. Det ble jo gjerne en del reising i jobben. Da ble det gjerne kombinert med et besøk.

Bjarne var sjåfør på Tvedestrandsruta da han fikk tilbud om jobb i vegvesenet.

– Da jeg kjørte ruta forbi Strengereid og skulle stoppe for å slippe av et menneske, så jeg bilen til vegmester Bomvoll. Da han fikk se meg, kom han løpende og spurte om jeg ville ha jobb på vegvesenet. Jeg svarte at det kunne han bare glemme, jeg hadde jo jobb som rutebilsjåfør. Da jeg kom forbi på tilbaketuren, så jeg at bilen til Bomvoll sto på samme plassen. Jeg kjørte 20–30 m forbi, bråstoppet og rygget tilbake. Jeg ropte til Bomvoll at jeg tar

Har fått mer enn fortjent

den jobben likevel. Så lett var det å få jobb i vegvesenet den gangen! Først arbeidet Solberg med vedlikehold. I 1962 sørget Bomvoll for at han fikk plass på elementærteknisk skole i Oslo. Etter et år på skolebenken kom han tilbake til anleggsavdelingen som oppsynsmannassistent. Fram til 1970 arbeidet han på forskjellige anlegg. Så fikk han tilbud om å begynne som oppsynsmann for avdelingen for asfalt og faste dekker. Den jobben hadde han i 27 år. Totalt kan han se tilbake på 37 år i Statens vegvesen.

Som oppsynsmann har han hatt ansvaret for å drive asfaltlegging over hele fylket. Årlig legges det i vårt fylke 100 – 120.000 tonn asfalt til en pris av totalt 30–40 mill. kr. Det er bare de store anleggene som har større midler til disposisjon.

– Da jeg begynte med asfalt, hadde bare rundt 50 pst av riksvegene fast dekke. Det er en god del år siden vi nådde 100 pst. Nå er det også fast dekke på bortimot 80 pst av fylkesvegene. På Setesdalsvegen var det nesten ikke asfalt, men en del oljegrus, som også regnes som fast dekke. Vi hadde eget knuseverk, og produserte selv oljegrus.

Ved siden av oppsynet med asfaltleggingen fikk Solberg i oppdrag å registrere alle fylkesveger og riksveger i fylket. Registreringen omfatter alt som er gjort med vegen, og danner grunnlaget for vedlikeholdsarbeid året rundt.

– Hva synes du om asfalt?

– Jeg er vel ikke den rette til å svare på det.

Det er klart jeg mener asfalt er det beste! Det har jo vært noen forsøk med betong, som har større slitestyrke, men som også er langt mer kostbart enn asfalt. Så lenge vi ikke har råd til å holde asfalten i orden, så har vi i hvert fall ikke råd til å legge betong. Betong krever også enda bedre underlag, og når betongdekket brekker i stykker, er vedlikeholdet vanskeligere og dyrere enn for asfalt. Asfalt kan lett lappes og repareres om skader oppstår. Med vårt klima tror jeg asfalt ennå har mange år foran seg på norske veier.

Det har jo også vært en kolossal utvikling innenfor asfalt og asfaltlegging. Tidligere kunne vi finne halve asfaltlass tømt i vegkanten. Det var gjerne asfalt som var blitt kald og ubrukkelig. Det forekommer ikke i dag, og vi har etablert et kontrollsystem som sikrer at asfalten som legges ut er i samsvar med spesifikasjonene. Våre egne kontrollører følger leggingen natt og dag og tar prøver som analyseres.

Aust-Agder var fra 1986 prøvefylke for systemet som i dag brukes som planleggingsverktøy for asfaltlegging i hele landet, det såkalte PM (Pavement Management)-systemet. Dette er en kjempefin redskap. Det gir oversikt over tilstanden på vegnettet, slik at vi til enhver tid vet hva som må gjøres av vedlikehold av dekkene. Asfaltoppsynsmannen

hadde trolig vegvesenets mest fleksible arbeidstid. Han arbeidet både natt og dag, men til gjengjeld var det ingen som sa noe på at kunne gå hjem og ta seg en middagslur midt på dagen.

– Mye av asfaltleggingen foregår mellom kl. 20 –06 på natta. Jeg var gjerne ute noe timer på natta, som er en fin tid å jobbe på. Jeg brydde meg ikke så mye om vanlig arbeidstid. Siden det også var oppgaver som måtte gjøres på dagtid, var det ikke annen måte å gjøre det på enn å sove noen timer midt på dagen, ellers måtte det ha vært en mann til for å greie jobben. Jeg hadde ikke overtid, men fikk et tillegg for ubekvem arbeidstid.

– Mange, inkludert meg selv, syntes jeg hadde en fin jobb, og kunne godt tenke seg slike betingelser. Jeg hadde mine sjefers tillit – det var forresten fantastisk fine sjefer! De sa ikke noe på at jeg tok en middagslur, så lenge jeg var tilgjengelig på mobiltelefonen.

– Jeg skjønner ikke de som alltid klager på sjefene. Irgens var regnet for å være "hard i hønna". Det var en selvfølge at vi var De's og på etternavn. Selv har jeg ikke noe vondt å si om han. Men det var lettere da Haugmoen kom. Det var en velsignelse da han sa "hei Bjarne" til meg og jeg kunne si "hei Bjarne" igjen!

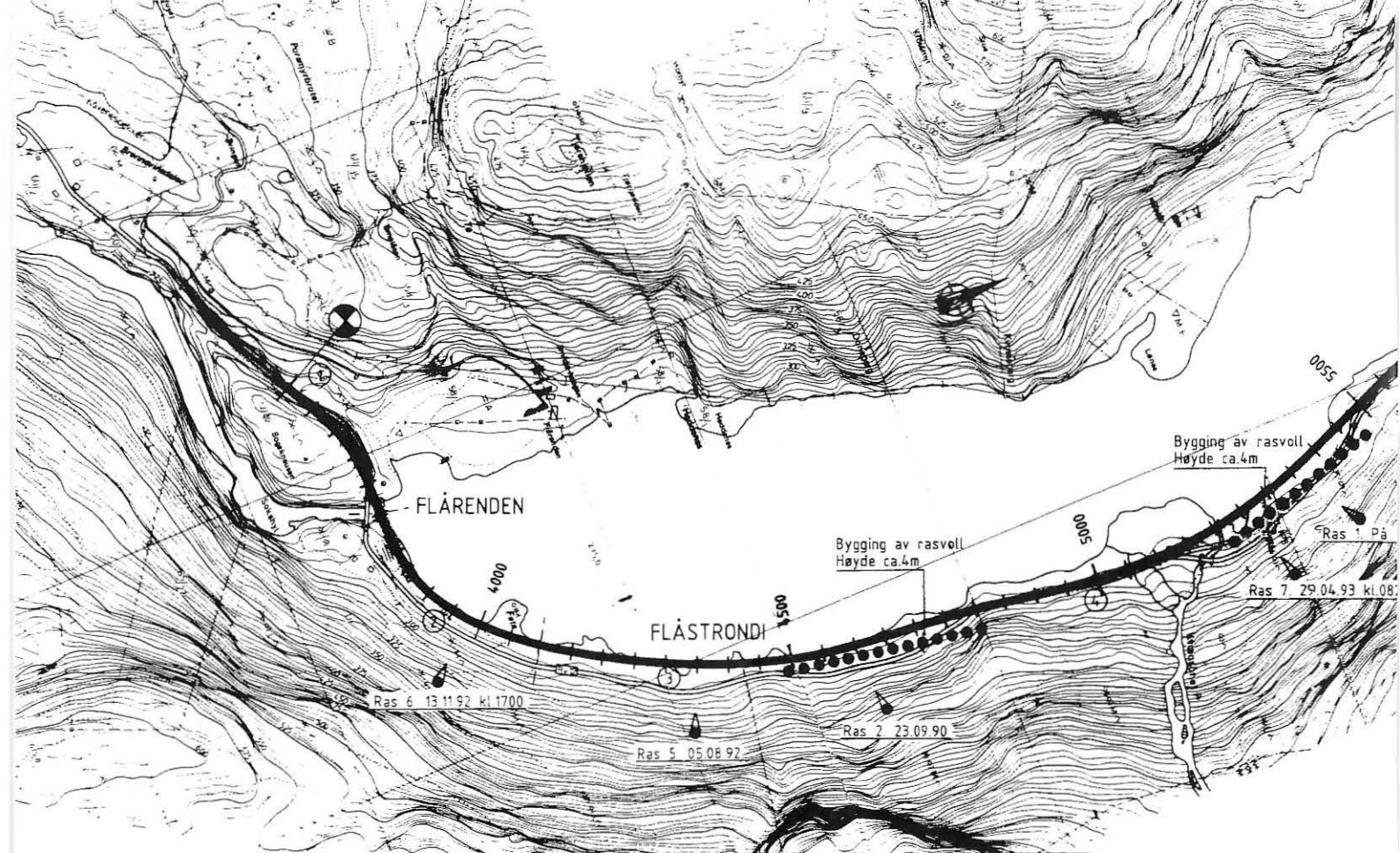
Den eneste som var dus med Irgens, var hovedtillitsmann Tellef Rislå. Irgens var en striks, men jeg tror rettfærdig vegsjef. Dagens sjef er mer menneskelige, men jeg vil ikke dermed si at de gamle sjefene var umenneskelige selv om omgangstonen var mer formell.

– Jeg tror ikke jeg kunne hatt noen bedre arbeidsplass. Noen klager og sier lønna er dårlig. Det tror jeg ikke så mye på. Min far sa at det som er en dårlig betalt jobb i gode tider er en godt betalt jobb i dårlige tider – du får som fortjent. Det er bare å stille inn forbruk etter inntekt. Nå bruker jeg bare penger på mat. Jeg liker ikke å reise på ferie. Kona er livredd for å fly og liker ikke å kjøre bil, da er det ikke noe problem.

– Jeg har det fint. I forbindelse med jobben har jeg reist mye både innen- og utenlands. Det er kan hende noe av grunnen til at jeg ikke så veldig lysten på å reise nå. Jeg har fått mer enn fortjent. I –89 regnet jeg med at jeg snart var ferdig. Nå er det snart ti år siden.

Bjarne er blitt lokal kjendis, gjort til latter for alle i Holtrevyen for sin omgang med kjendiser på golfbanen og som "vaktmester" på bensinstasjonen med et våkent øye og øre for alt som skjer.

– Noen som ikke liker å snakke med mennesker misliker at andre stikker nesa fram. Kan noen le av meg, er det bare fint. Jeg kjenner alle på golfbanen. Der vanker det også en god del kjendiser, som jeg gjerne slår av en prat med.



Rassikring ved Flåstrondi startet

Rassikringsarbeidene ved Flåstrondi i Valle er nå i full gang ved rassikringsmidler som ble bevilget ved stortingsbehandlingen av statsbudsjettet før jul i fjor. Arbeidet ble startet i siste halvpart av oktober. Entreprenøren Terrengtransport bygger på entrepris den nordre parsellen på 790 m av den nye vegen som legges ut mot vannet.

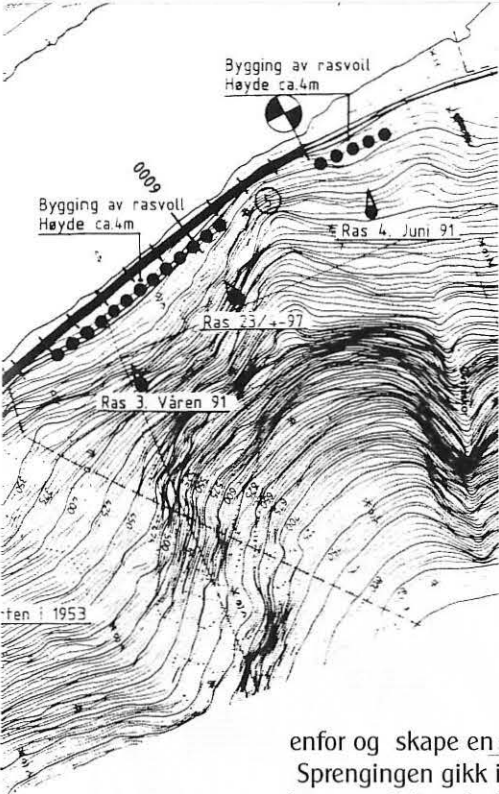
Når vinteren er over, skal vegvesenet i egen regi klargjøre og asfaltere den nye vegbiten med guardrail m.m. slik at trafikken kan settes på. Deretter skal den tidligere riksvegen på innsiden graves opp og legges i ca. 4 m høy rasvoll for å verne den nye vegen mot ras fra det stupbratte fjellet.

Fra 1953 er det registrert åtte alvorlige ras på denne strekningen og rassikring har vært et sterkt ønske fra lokalbefolkningen. Det siste raset gikk 23. april i år. Tidligere på 90-tallet har det vært flere ras.

Vegvesenet har lenge hatt planer for sikring av dette området, men finansieringen kom først ved den dramatiske sluttbehandlingen av statsbudsjettet for i år. Den rasfarlige strekningen er på totalt 3,3 km og bevilgningen på 5 mill. kr rekker bare til en begynnelse. Hele strekningen er på 3,3 km og kostnadsoverslag på sikring av hele strekningen er på 30 mill. kr.

Planen går ut på at vegen flyttes ut mot vannet, delvis på fylling ut i vannet, og at det legges opp fire store rasvoller på innsiden av den nye vegen. Etter at den første delen av arbeidet er ferdig neste år, vil arbeidet stoppe opp fordi det ikke er bevilgning på budsjettet for 1998.





Grasbrotke-anlegget ferdig neste høst

Anlegget Grasbrotke på rv 9 i Bykle startet i september 96 med utspregning av den første skjæringen ved Optestøyl- Hestevelt i den søndre enden. Arbeidet ble avsluttet i januar i år, og ble først tatt opp igjen i oktober.

Nå bygges vegen videre nordover og skal være klar til for asfaltering neste høst. Totalt skal det bygges 1850 m veg, budsjettert til 8,6 mill. Arbeidet foregår i egen regi av Setesdal produksjonsområde med Odd Olav Tveit som oppsynsmann, og med innleide maskiner.

STEINBLOKK PÅ 100 KBM

Veglinja passerer like under en bratt fjellskråning. Her var det store, løse steinblokker som kunne rase ut over vegen. En blokk på ca 100 kbm lå under to mindre steinblokker. Disse måtte fjernes, og det ble boret 4 m lange hull horisontalt inn i steinblokken midt oppe i fjellskrenten.

Det var frykt for at steinblokkene skulle rase ut i vannet nedfor og skape en flodbølge som kunne skade bebyggelse på stedet. Sprengingen gikk imidlertid meget fint. Steinblokkene ble sprengt i biter og falt ned på vegen. Arbeidet ble ikke vurdert som særlig farlig, men det var ikke mulig å komme til med moderne borvogner høyt oppe i fjellet. I stedet ble det brukt knivmater bormaskiner som ikke lenger er i vanlig bruk i fylket.

Det er noen flere løsblokker høyt oppe i fjellet som må fjernes, men dette kan bare utføres i år hvis værforholdene tillater det. En stor fjellblokk som kom til syne etter sprengingen, skal sikres med bolter.

Når dette anlegget er ferdig neste høst, er det ikke bevilgninger til videre utbedringsarbeid av rv 9 gjennom Setesdal, opplyser ansvarlig for andre riksveger og fylkesveger, John Baasland. Det som står for tur når det kommer mer penger, er streknigene Frøysnes-Vrongevje-Tveit med flere gode prosjekter.



Store ambisjoner foran Holmenkollstafetten neste år:

- Løp så dere kjenner blodsmaken når dere trener!

Allerede dagen etter vårens Holmenkollstafett sendte oppmann for neste års stafett, laboratorieleder Karl Sigurd Fredriksen, ut e-post over vegvesenets interne nett for å mobilisere til innsats 10. mai 1998. Han hadde målsettingen klar: to lag, ett topplag som skal satse på å komme i mål på under en time, og dermed vinne premie, og et breddelag som selv velger strategi og mål. Resultatet i år var ikke så mye å skryte av. 67,42 på førstelaget.

- Det kan bli et herrelag og et mix-lag - eller to mix-lag. Da jeg sendte mailen, tenkte jeg ikke

på at det selvsagt er fullt mulig at en kvinne kvalifiserer seg til topplaget.

- Målsettingen om en sluttid under en time er absolutt innen rekkevidde, sier lagets veteran, og en av grunnpillerne, Kjell Birkeland.

- Vi hadde noen gode resultater på under timen i 1994-95. Blant våre ansatte har vi utvilsomt kapasitet til å gjenta dette. Det avgjørende er at alle de beste stiller til start. Vi bør derfor konsentrere innsatsen om å mobilisere alle de sterke løperne til å delta. Så må vi i tillegg satse på god trening slik at vi kanskje kan knipe inn et minutt eller to. Uttaingen av laget blir viktig. De beste løperne må plasseres på de lengste og hardeste etappene, der er det mest tid

å vinne. På de kortere etappene blir tidstapet ikke så stort selv om løperen ikke er blant de beste, sier Birkeland, som har sagt seg villig til å være med på uttaket av laget.

Laglederen har lagt opp til fire samlinger før neste vår, to samlinger på høsten og to på våren. De to høstsamlingene er gjennomført med brukbar oppslutning.

MOTIVERING

- Formålet med de fire samlingene er først og fremst å motivere og samkjøre laget, den ukentlige og daglige treningen regner jeg med at folk kan greie på egenhånd, sier Fredriksen, som regner med at folk vil trene hardt for å sikre seg en plass på laget.

- Det er mange som trener, men en del har de siste årene ikke latt seg motivere til å sette av en helg til Holmenkollstafetten. De som vil satse på en plass på førstelaget, må nok legge om den daglige trimmen noe. Etappene i Holmenkollstafetten er ikke så lange, og de går i et høyt tempo. Det er derfor viktig å legge opp til en del intervalltrening med spurter og høy puls. Det vil si at du varmer godt opp, så løper alt du orker til du kjenner blodsmaken i munnen og så øker litt til, da begynner det å hjelpe.

EN RÅ SPRINT

- Holmenkollstafetten er en lang, rå sprint, innskyter veteranen Birkeland. For å henge med, må vi løpe med en gjennomsnittlig kilometertid på under 3,30! Et sluttresultat på en time tilsvarer en gjennsnitts kilometertid på 3,23. Vi må huske på at mange av etappene er på under en kilometer. Hele løpet er på 17650 m. Finn Ole Jørgensen i form ville nok alene slå hele laget, men dette er jo stafett.

- At Finn Ole stilte til den andre samlingen, ser jeg som et positivt tegn. Jeg har godt håp om at han kan dra oss med til en et resultat på under en time og premieplass. Han er avgjort en av nøkkelløperne. Jeg vet ikke om jeg på dette tidspunkt skal provosere andre, men Rune Retterholt på laboratoriet er en meget rask løper, med en nasjonal og internasjonal karriere som 800-meterløper. Han er bare rundt 30 år og er fortsatt i god form.

- Og laglederen går vel foran med et godt eksempel?

- Det er vel kanskje noe demoraliserende, men for meg blir det mye sykkel høst og vår. På vinteren går jeg på ski. Så jeg må nok herde beina med noe spesialtrening på vårparten. Jeg har et gammelt, solid treningsgrunnlag som jeg prøver å friske opp igjen. Jeg har ingen spesialgren, jeg er mer en all rounder som gjerne tar langturer, men maraton passer ikke, til det er jeg nok 20 kg for tung, sier laboratorielederen, som gjerne også får med seg noen skihopp i løpet av vinteren, om det er snø på Tromøya.

Kjell Birkeland runde 60 år øike ettere neste års stafett, og kunne gjerne tenke seg en lett etappe.

- Vi får se hvor mye jeg får trent. Jeg trener jo ikke for å bli rask heller - dessuten skal jeg satse på et godt resultat i Hamburg maraton to uker før og en lett gjennomkjøring i Øyestad maraton uka etter. Det vil jeg nok kjenne helt til Holmenkollstafetten.

Knut Vehus, Karl Sigurd Fredriksen og Kay Jørgensen sjekker pulsen etter en hard treningsøkt.



Kongelosjen i Kongsberg kirke.



Gruvetoget før avgang.

Pensjonistene på tur til Kongsberg

ÅRETS DAGSTUR gikk til Kongsberg. Turen gikk til Skien, over Siljan og opp Lågendalen. Av de mange severdigheter som Kongsberg har, var valgt ut: Sølvgruvene, Bergverksmuseet, Skimuseet og Kongsberg kirke.

Sølvgruvene

Gruvetoget brakte oss 2300 m gjennom den 200 år gamle Christian 7. stoll inn til Kongens gruve. Vi fikk demonstrert den gamle "Fahrkunst", den første mannskapsheis som brakte bergmennene 300 m videre ned i dypet. Også en del gamle maskiner er på plass slik de var da driften ennå pågikk. Vi fikk inntrykk av skremmende arbeidsforhold, men også av at gruveledelsen til en viss grad tok vare på arbeiderne og deres etterlatte. Hvis en arbeider omkom i gruva, hadde hans sønner førstrett til arbeid der, noe som var svært ettertraktet.

Sølvåren ble funnet i 1623, og året etter grunnla kong Christian IV Kongsberg by. Kongsberg vokste til å bli Norges nest største by med ca. 10000 innbyggere. Sølvverket var Norges største bedrift, og omkring 1770 hadde verket ca. 4000 arbeidere. Gjennom de 335 år som gruvene ble drevet, ble det hentet ut 1350 tonn rent sølv. Gruvene ble nedlagt i 1958, men anlegget har blitt tatt godt vare på, og er en turistattraksjon i dag.

Bergverksmuseet

Museet viser gruvearbeidets utvikling gjennom 335 år. Museet har bl.a. en innretning som viste hvordan skadde gruvearbeidere ble heist ut

av gruva. Det er en stor sølvsamling med sølvstuffer på opp til 50 kg. Denne samlingen av sølv har verdensry.

Skimuseet

Vegg i vegg med bergverksmuseet ligger skimuseet. Her er samlet premier og skiutstyr, hovedsakelig fra Kongsberghoppernes storhetstid. Her finnes sølvbeger i alle fasonger og olympiske medaljer, toppluer, skismøring og moderne snowboard. Det er sagt at konene til de gamle skihopperne var luta lei av all sølvpusning, og at dette var grunnen til at museet ble anlagt!

Kongsberg kirke.

Et imponerende bygg, innviet 1761, en av landets største kirker med 2400 sitteplasser og overdådig innredning i barokk/rokoko. Alter, prekestol og orgel er komponert sammen til en praktvegg i barokk. Kongestol, losjer og gallerier avspeiler klasse- og sosialdelingen i det gamle gruvesamfunnet. Kirkas arkitekter var oberberghauptmann J.A. Stuckenbrok og Michael Heltzen.

Vi spiste middag på Grand hotell. Returen gikk over Meheia via Notodden med en stopp på

Lille Ulefoss. Dette er en gammel forpakkerbolig som nå er restaurert og innredet til kafe. Da vi kom til Skarpsnes, var perleporten stengt! I vår nød fikk vi tak i "Doll" som slapp ass inn til bilene våre. Takk for turen.

D.



"Aldring av retroreflekterende skiltfolie" på Engene

To steder i Norge står disse merkelige vegskiltene, på Røros og på Engene. Skiltene inngår i et nordisk forsøksprosjekt for å teste forskjellige typer skiltfolie under ulike klimaforhold. Aust- Agders "skiltmann" John Kristian Stormyr følger utviklingen og måler endring i retrorefleksivitet. Hva er retrorefleksivitet? Det skulle vel gå fram av bildet! Se nærmere omtale inne i bladet.