

# Sørlandsporten



Statens vegvesen  
Aust-Agder



# Innkjøp /MA i Statens vegvesen - fra kartlegging til tiltak

Etter en rekke antegnelser fra Riksrevisjonen ble det besluttet av Vegdirektoratet å gjennomføre et prosjekt i samarbeid med Vegkontoret i Rogaland under navnet VegMA (MA=materielladministrasjon). Arbeidet har vært inndelt i 3 hovedfaser.

- Kartlegging av status m.h.t. anskaffelsesvirksomheten, edb-systemer og lagervirksomheten.
- Analyse av resultat av kartleggingen.
- Utarbeidelse av anbefalinger og tiltak.

Det ble foretatt kartlegging og analyse av problemområder. Ut fra dette kom forslag til tiltak.

I slutten av mars 1997 sendte vegdirektøren brev til alle fylkene med beskjed om at tiltakene i "VegMA"-rapporten skulle gjennomføres og fremdriften følges opp.

Aust-Agder opprettet en gruppe bestående av Bård Øyan, Per Øyvind Gøystdal, Marianne G. Bakkegaard, Jan Otto Askeland og Odd Bjørn Rørendal som skulle sørge for at prosjektet ble gjennomført.

Arbeidet er godt i gang. Etter en spørreundersøkelse sommeren -97 ble en del personer på hver avdeling plassert i fullmaktstrukturen som er utarbeidet av Vd.

Dette vil i praksis si at færre personer får tillatelse til å kjøpe varer og tjenester. De personer som for fremtiden skal få denne tillatelsen skal få opplæring i regler og rutiner som styrer innkjøpsvirksomheten i Statens vegvesen.

Vi er nå ferdig med første innføringskurs for innkjøpere på nivå 3 og nivå 4.

Videre opplæring vil bestå i eksterne kurs og/eller tiltak som iverksettes av Vd.

I og med at færre personer kan foreta kjøp, må hver enkelt som har behov for varer eller tjenester planlegge fremtidige behov. Personer som får innkjøpsfullmakt må i fremtiden også foreta innkjøp for flere personer på sin avdeling. Dette vil sikre at personer som foretar innkjøp gjør dette så ofte at regler og rutiner læres og huskes.



## Sørlands- porten

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.

Opplag: 900

Trykk: Mæland  
Offset a.s.

*FORSIDEN: På E 18  
Rannekleiv-Temse er bare en  
del av de store maskinene i  
drift - i påvente av mer  
penger til anleggsdriften.*

*(foto: Ottar Johansen)*

# Vi går lysere tider i møte...

**V**ÅRJEVNDØGN ER PASSERT, og vi går mot enda lysere tider. Selv om det har vært en negativ fokusering på våre budsjetter den siste tiden og særlig på investeringssiden, bør vi likevel se framover med en viss optimisme. Den fireårsperioden vi er nå inne i, 1998–2001, kan kanskje betegnes som fire magre år, men vi skal tross alt investere 90 mill. kr. gjennomsnittlig pr. år. Det er omtrent det samme nivået som vi har hatt det siste tiåret, og Handlingsprogrammet antyder videre en markert økning de påfølgende fire år.

At mange føler de foreslåtte rammene i Handlingsprogrammet som en nedtur, skyldes nok den optimismen som ble skapt i forbindelse med arbeidet med NVVP 1998–2001. Stortingets samferdselskomite var på befarung på Sørlandet våren '94 og både politikere og administrasjon på kommunalt- og fylkeskommunalt nivå viste stor entusiasme og gikk sammen med vegvesenet for å få fram godkjente planer, slik stortingspolitikere etterlyste. Dette gjaldt særlig på E 18 hvor det er nødvendig med godkjent trasevalg for at de enkelte prosjektene skal kunne bli tatt inn i NVVP.

Rammeforslaget i NVVP 1998–2001 sto likevel ikke helt i stil med de forventningene som hadde bygd seg opp i den forutgående prosessen. Samferdselskomiteens uttalelser i forbindelse med Stortingets behandling av NVVP i juni 1997 var imidlertid positive:

- E 18 Nørholm–Dyreparken bør startes opp etter 2001 dersom trasevalget er avklart i løpet av 1999.
- Øvrige riksveger I Aust-Agder bør få en ekstra tildeling på 150 mill. kr. i perioden 1998–2001.

Det sto et stortingsflertall bak disse uttalelsene. Dette kombinert med planer om bompengefinansiering av deler av E 18-utbyggingen bør gi grunnlag for en nøktern optimisme for framtiden.

I slutten av forrige vegplanperiode 1994–1997 ble det startet opp mange nye, store vegprosjekter i Norge. Dette har skapt sterke føringer/bindinger inn i inneværende periode. For å kunne starte opp noen nye prosjekter i perioden 1998–2001, har det vært nødvendig å dempe bevilgningene noe på igangværende prosjekter. Dette fører igjen til urasjonell anleggsdrift. Dette kan forklares med at det er sterk økonomisk vekst i Norge i dag, og rikspolitikere er redde for en overoppheting av norsk økonomi. For å begrense dette, er det aktuelt å dempe offentlig forbruk, og det får igjen følger for samferdselsbudsjettet.

E 18 Rannekleiv–Temse er et anlegg som har fått en noe skjev investeringstakt med lave bevilgninger de to første årene 1997 og 1998 og relativt høye bevilgninger de to siste årene 1999 og 2000. Dette førte til at vi hadde et styrt overforbruk i 1997 for å kunne drive anlegget rasjonelt. Vi håpte, på bakgrunn av positive signaler fra Stortinget i juni '97, at det kunne bli noe ekstra bevilgninger til dette prosjektet i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet før jul '97. Dette skjedde ikke, og i januar i år valgte vi å dempe ned egenregien kraftig på anlegget. Heldigvis kunne Vegdirektoratet etter rimelig kort tid gi aksept for et styrt overforbruk også i 1998. Beløpet vil bli nærmere konkretisert i juni.

Det har vært spesielt viktig å drive dette anlegget tilnærmet rasjonelt, for vi har bevisst kjørt inn en entrepris som går parallelt med vår egen drift. Dette vil gi et godt sammenligningsgrunnlag og en god indikasjon på vår konkurransevne. I denne forbindelse vil vi imidlertid nevne at de anleggene Produksjon har fullført de siste tre årene har holdt kostnadsramme, framdriftsplan og kvalitetskrav. Videre har samarbeidet mellom Produksjon og Utbygging vært bra. Så vi er optimister og tror vi går mot lysere tider....

GOD PÅSKE!

Finn Ole Jørgensen,  
utbyggingssjef



# Kommunikasjonsevne viktigere enn fagkunnskap

Av Inger Sigridnes

## ■ ■ JAKTA HAR STARTA

Jakta er i gang. Jakta på ny vegsjef. Og jakta på stillingen.

I motsetning til ordinær jakt, er det her om å gjøre å bli fanget av jegerens sikte.

Vegdiretor Olav Softeland er jeger og Sørlandsporten har spurt han hva han er på jakt etter.

## ■ ■ Setter du fagkunnskaper eller lederegenskaper høyst?

Jeg har ikke så god tro på den teorien om at lederegenskaper alene er tilstrekkelig.

Det er en fordel at den personen som skal tilsettes som vegsjef, enten det er i Aust-Agder eller andre fylker, har inngående kjennskap til vegvesenet.

Men gode fagkunnskaper er selvsagt heller ikke nok.

men i ledergruppen (samlet sett) finnes det trolig tiltrekkelig med tekniske kunnskaper, så det er fullt mulig for søkere uten teknisk bakgrunn å gå til topps her.

Det er ønskelig med en bredest mulig sammensatt ledergruppe, dette gjelder både ledergruppen lokalt og i vegsjefkollegiet. Det er ingen fordel å ha en ledergruppe hvor alle har tilnærma helt ensartet bakgrunn.

## ■ ■ Hvilke personlige egenskaper er du på jakt etter?

Jeg vil bl.a. vurdere søkerens kommunikasjonsevne, samarbeidsevne, effektivitet, målorientering, beslutningsevne, fleksibilitet og evner til å få folk med seg.

## ■ ■ Forventningene til en vegsjef er annerledes i dag enn for f.eks. 10 - 15 år siden. Bl.a. forventes det at en vegsjef må kunne håndtere media på en naturlig måte, hvor viktig vurderer du det?

Svært viktig. Som jeg sa, dette går på kommunikasjonsevne. De skal ikke bare ha evne til å kommunisere gjennom media, men også direkte til egne ansatte, vegbrukere, fylkespolitikere, kommuner osv.

En vegsjef kan gjennom denne kontakten enten øke tilliten til etaten eller svekke den.

Og vi er - som alle andre bedrifter og offentlige etater - helt avhengig av tillit.

## ■ ■ Hvilke mer-egenskaper ønsker du av en vegsjef i forhold til en avdelingsleder?

En vegsjef har jo et vesentlig større ansvar for å kommunisere med media og politikerne.

Han eller hun vil daglig måtte beherske et større ansvarsforhold og det kan være komplekst.

Det er derfor viktig at vedkommende har et bredest mulig interessefelt.

En avdelingsleder må være faglig sterk. Men for en vegsjef er de mellommenneskelige egenskaper viktigere. En vegsjef kan ofte føle seg litt alene og ensom i sin posisjon, det er derfor viktig at vedkommende føler seg trygg på egne vurderings- og beslutningsevner.

## ■ ■ Er det en fordel eller ulempe for en søker å være ansatt på Aust-Agder vegkontor i dag?

Når det går galt for en sjef, så skjer det ikke på grunn av dårlige eller manglende fagkunnskaper, men på grunn av manglende eller dårlige mellommenneskelige egenskaper.

## ■ ■ Hva med søkere som kun har administrativ erfaring, ingen teknisk utdanning eller erfaring?

De har jo et smalere erfaringsgrunnlag enn de med en allsidig teknisk vegvesen-praksis,



Vegdiretor Olav Softeland

Et av flere momenter er at vi ønsker mer mobilitet. Men det er også viktig at vedkommende har god kjennskap til fylket.

Dette vil uansett aldri bli helt avgjørende, men det er med andre ord visse fordeler og visse ulemper ved å være ansatt på vegkontoret i Arendal i dag.

### ■ ■ Du har definert det som et mål å få ansatt flere kvinnelige ledere, hvor viktig er dette målet?

Som jeg sa, jeg ønsker en bredest mulig sammensatt ledergruppe. Komplementær ledergruppe, som det så fint heter. Kvinner representerer en kultur og bakgrunn som vi desverre har for lite av i Statens vegvesen.

Ledergruppen vil ikke få tilstrekkelig bredde før vi har en større andel kvinner i lederstillingene våre.

Menn og kvinner tenker og prioriterer forskjellig og slik sett vil jeg sidestille det å være kvinne med en egenskap, en egenskap vi altså desverre har for lite av.

### ■ ■ Kan det tenkes at du vil tilsette en kvinnelig søker på bekostning av en bedre kvalifisert mannlig søker?

Dette er jo helt feil problemstilling. Spørsmålet ditt tar jo ikke høyde for det jeg sa tidligere, nemlig at det å være kvinne i seg selv representerer en bestemt kvalifikasjon som vi lenge har ønsket inn i ledergruppen.

Selvsagt foreslår jeg den søkeren jeg finner best kvalifisert, ut i fra en samlet vurdering av ulike egenskaper.

Men det å være kvinne – kan bli avgjørende i en slik vurdering.

### ■ ■ Har det overhodet vært vurdert å slå sammen vegsjefstillingen i Aust- og Vest-Agder, slik en kar gjorde seg til talsmann for i lokalpressen på Sørlandet?

Mye taler for at to små fylker som Aust- og Vest-Agder hadde tjent på å ha ett vegkontor og en vegsjef, men det må eventuelt komme som et resultat av at fylkeskommunene slås sammen, ikke før.

Både Sverige og Finland har jo slått sammen flere kontorer som i dag betjener et større geografisk område.

Sverige har i dag kun 7 kontor fordelt over hele landet. Vi har jo – gjennom vår omorganisering – rasjonalisert på en annen måte. Arbeidsstyrken er nå fleksibel og arbeider på kryss av fylkesgrensene. Mye vil bli oppnådd gjennom en slik modell også.

### ■ ■ Har du vurdert å ansette vegsjef på åremål?

Ja, vi har fra tid til annen tenkt litt på det, men det er ikke lett. Det har sine fordeler og ulemper. For denne stillingen er det ikke aktuelt.

## Følgende har søkt stillingen som vegsjef i Aust-Agder:



Finn Ole Jørgensen



Gunnar Lien



Kirsten Lindeberg

Jens G. Andersen, 53 år, produksjonssjef, Aust-Agder

Gunnar Lien, 49 år, trafikksjef, Aust-Agder

Finn Ole Jørgensen, 48 år, utbyggingssjef, Aust-Agder

Karl Sigurd Fredriksen, 47 år, seksjonsleder, utb.avd., Aust-Agder

Olav Ellevset, 51 år, trafikksjef, Sør-Trøndelag

Hans Seland, 54 år, trafikksjef, Vest-Agder

Wilhelm B. Klaveness, 54 år, senioringeniør, utb.avd., Vegdirektoratet

Kirsten Lindeberg, 44 år, kontorsjef, Grimstad kommune

Svein Jørgensen, 44 år, fylkesjordskiftesjef i Aust-Agder

Per Kristian Klem, 53 år, trygdesjef, Tvedestrand kommune

Etter hva Sørlandsporten erfarer er det spesielt 4 søkere som har utpekt seg.

De aktuelle er Kirsten Lindeberg, Gunnar Lien, Finn Ole Jørgensen og Olav Ellevset.

### ■ ■ Vil dere benytte ekstern konsulent-hjelp?

Det er ikke avklart ennå, men trolig vil vi det.

### ■ ■ Hvordan går prosessen videre?

Vi kommer til å starte med intervju og referansesøk.

Så skriver jeg et brev til Fylkeskommunen, de sentrale tjenestemannsorganisasjonene og vegsjefen i Aust-Agder, hvor jeg meddeler mitt foreløpige syn og ber om eventuelle synspunkter.

Trolig vil det brevet inneholde en prioritert liste med 3 navn.

Saken skal så opp i det sentrale innstillingsrådet, hvor jeg, etatsdirektør Sidsel Sandelien, personalsjef Tore Auberg, samt to representanter fra NIF sitter.

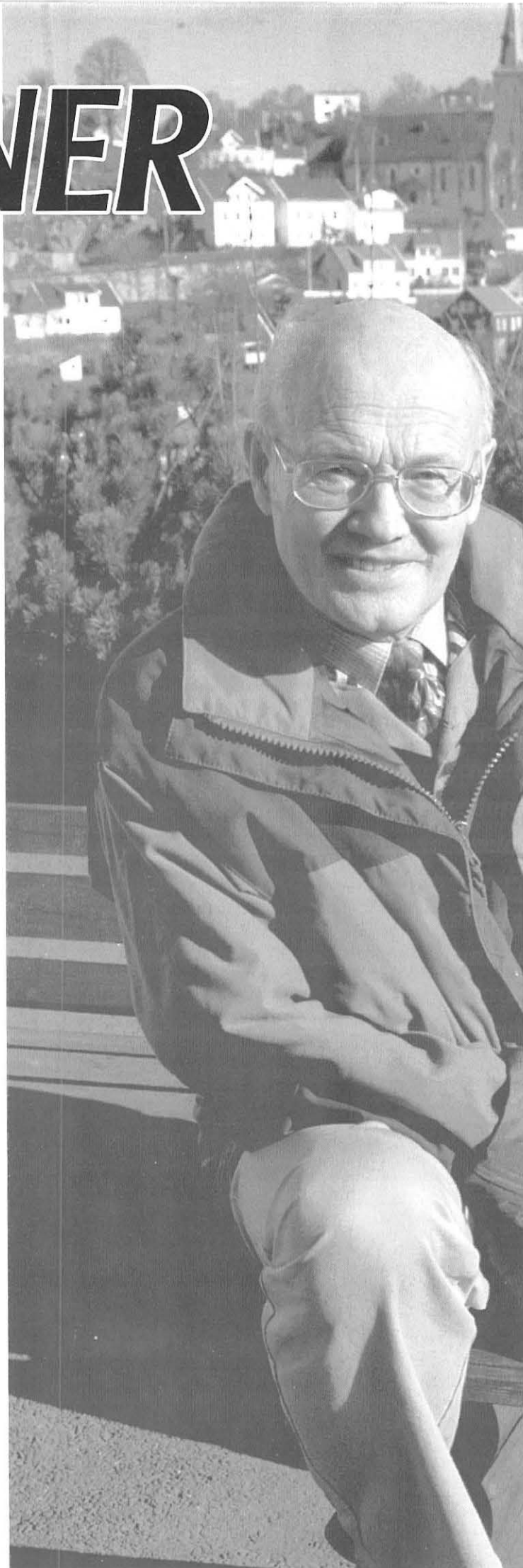
Vi innstiller ovenfor Samferdselsdepartementet som så utnevner den nye vegsjefen.

### ■ ■ Når vil avgjørelsen foreligge?

Nå gav jo Gjerstad beskjed i god tid, slik at vi bør kunne ha en avgjørelse klar før han slutter. Jeg håper vi har avgjørelsen innen sommeren.

# VEGÅPNER

**NÅR HARALD GJERSTAD FYLLER 67 ÅR og går av med pensjon 1. august i år, kan han se tilbake på mange store vegåpninger: Sørsvann-Rannekleiv i 1985, Tveite-Rømyr i -86, Temse-Bie i -91, Rømyr-Lunde i -92, og Østerholtheia-Telemark grense i 1996 og -97, alle på E 18. I tillegg kommer riks- og fylkesvegstrekninger. Den nye fjellovergangen mellom Setesdal og Sirdal, Brokke-Suleskardvegen, ble åpnet i 1990. Men når vi spør vegsjefen om det er noe han er spesielt fornøyd med av det vegvesenet har utrettet siden han begynte som vegsjef i 1984, trenger han ikke tenke seg lenge om før han stanser opp ved den nye øst-vest-forbindelsen i Arendal, Blødekjærtunnelen, med omliggende vegsystem, som ble åpnet i 1995.**





# *blir* pensjonist

– Det var hyggelig å kunne medvirke til at Arendal fikk en ny øst-vestforbindelse som gir grunnlag for en videre utvikling av miljøet i byens sentrum. Jeg begynte å arbeide med dette prosjektet like etter at jeg tiltrådte som vegsjef i 1984. Allerede i -86 hadde vi et møte med Arendals ordfører, Ørnulf Christensen, og vegdirektør Eskild Jensen.

## TENKE OG HANDLE PÅ LANG SIKT

Vegdirektøren godtok da i prinsippet at Statens vegvesen kunne bruke riksvegmidler for å løse Arendals problem med gjennomgangstrafikken i sentrum. Jeg var imidlertid klar over at det ville ta lang tid å gjennomføre denne oppgaven. Det tok da også ca 10 år før vi kunne åpne den nye øst-vest-forbindelsen. Når vi arbeider i denne etaten, er vi nødt til å tenke og handle på lang sikt. – Med min bakgrunn fra tilsvarende arbeid, var det nærliggende at jeg engasjerte meg sterkt personlig i denne saken, men vi var mange om å bære fram tunnelprosjektet i Arendal.

– Hvordan synes du Arendal kommune har fulgt opp de mulighetene som den nye trafikksituasjonen åpner for?

– Kommunen har klart å ta vare på og forbedre den sentrale bykjernen med flere gågater og opprusting av strøket mot Pollen og Langbrygga. Nå gjelder det at det ikke stopper opp med dette, men at byen utnytter mulighetene til en videre utvikling. Flere tiltak peker i riktig retning: Det nye biblioteket med parkeringshus øst, og parkeringshus vest, som nå er under bygging, medvirker til at adkomst og parkeringsmuligheter vil bli forbedret uten at biltrafikken vil virke kvelende på bygatene.

– Dette kan gi et bysentrum der folk trives. Vi får også håpe at byens handelsstand greier å opprettholde en god omsetning. Vegvesenet har utredet mulighetene for en videreføring av øst-vest-forbindelsen øst og vest for Blødekjærtunnelen. Dersom dette blir gjennomført, vil den sentrale bykjernen fungere bedre sammen med de nye bydelene, samtidig som de viktige sjønære områdene i Barbu kan utnyttes på en bedre måte.

## FLEKSIBELT TRAFIKKSYSTEM

Vi husker de store avisoppslagene da vegsjefen på en pressekonferanse uttalte at vegvese-

(forts. neste side)

## ...byen har fått et fleksibelt trafikksystem som muliggjør tiltak som kanalen – når tiden måtte være moden for det

net godt kunne tenke seg å bidra til å gjennomføre kanalprosjektet i Arendal.

– Vi hadde invitert til pressekonferanse for å presentere budsjettet for neste år. Vi var spent på om det ville komme noen journalister. Det gjorde det, og de kom direkte fra rådmannen i Arendal, som hadde stilt seg avvisende til kanalplanene. Journalistene ville ikke høre noe om budsjettet, kanaler var det eneste de hadde i hodet.

I samtalens løp ga Gjerstad uttrykk for at vegvesenet ikke ville stille seg avvisende til kanalprosjektet, og at det kunne bli aktuelt å bidra med midler til omlegging av veg og ordning av trafikkforholdene dersom kanalen skulle realiseres.

Dette ble tolket som at Gjerstad gikk inn for kanalplanene og ville bidra til å gjennomføre hele prosjektet.

– Det var vel å trekke saken vel langt. Det jeg sa, var at vi kunne medvirke til en justering av riksvegen om kanalen skulle åpnes. Det som er viktig, er at byen har fått et fleksibelt trafikksystem som muliggjør tiltak som kanalen – når tiden måtte være moden for det.

– Hva med de andre byene i fylket?

– I Lillesand er det gjort mye positivt for å forbedre bymiljøet,

og vegproblemene er ikke så påtrengende.

I Grimstad er det også gjort ganske mye, men det er behov for tiltak som kan bedre forbindelsen mellom bydelene. Planene går ut på en form for øst-vest-forbindelse med parkeringshus i fjell osv som kan ta bort sjenerende biltrafikk fra sjøsiden. Her må vi forsøke å komme inn med statlige tilskudd etter hvert som planene utvikles. Men også her må vi være forberedt på å arbeide på lang sikt og bygge ut etappevis.

### E 18-UTBYGGING HOVEDOPPGAVE

– Utbygging av E 18 til motorvegstandard gjennom hele fylket er den høyest prioritert og den tyngste oppgaven. Hvor langt inn i neste århundre må vi regne med å komme før den kan være gjennomført?

– NVVP 1988–2007 som ble behandlet i Stortinget i 1997, er uhyre dårlig for vårt fylke.

Det vi nå må satse på, er samlet plan for samferdselspolitikken 2002-2011, som sannsynligvis vil bli behandlet i Stortinget i år 2001.

Her gjelder det at vi i vårt fylke er våkne og satser på å få inn nye prosjekter. Målet må være at vi kan fullføre motorvegutbyggingen i løpet av denne perioden.

– Blir fylkespolitikkerne hørt av de sentrale myndighetene?

– De blir hørt, men det er nødvendig å legge et kontinuerlig press på sentrale politikere for hvert eneste budsjettår. Dette er en oppgave også for vegsjefen, i nært samarbeid med kommunale og fylkeskommunale politikere, og fylkesmannen.

Her er vegsjefens oppgave i første rekke å gi ammunisjon til politikkerne – i form av utredninger og tall. Når statsråden har fremmet sitt budsjettforslag, må vegsjefen være lojal mot dette, og kan ikke lenger presse på for å øke bevilgningene. Den oppgaven må de politiske representanter ta seg av.

### HVEM SKAL BYGGE VEGER?

– Vi har i det siste hørt om store, utenlandske entreprenører som skal være interessert i å finansiere og bygge ut hovedvegnettet i Norge og leie det ut til myndighetene for en viss periode. Er dette vegen å gå?

– Når ordinær statlig finansiering ikke strekker til, blir neste trinn bompengefinansiering der staten er byggherre med ansvar for planlegging, bygging og drift av vegene. Det synes jeg er ok.

At private selskaper, det være seg Skanska eller sammenslutninger av firmaer, overtar detaljprosjektering, bygging, drift og vedlikehold, er ikke utenkelig. Men jeg kan vanskelig forstå at dette kan bli billigere for samfunnet. Entreprenørene må lønne fagfolk, de må ha dekning for den risiko de tar, og de må beregne seg på tjeneste. Finland og England har forsøkt seg på slike løsninger. Det kan vel bli aktuelt å teste noe tilsvarende i Norge, men jeg ser dette som en tvilsom utvikling.

Det beste er at vi får tilstrekkelige, stabile og forutsigbare bevilgninger til en fornuftig utbygging av vegnettet. Etter omorganiseringen i -95 er vegvesenet en oppdatert organisasjon med et utstrakt regionalt samarbeid mellom fylker og regioner der de enkelte fylker satser på å bygge opp spesialkompetanse som kan nyttiggjøres i hele regionen.

– Vil Aust-Agder også i framtida ha et eget vegkontor?

– Det må sees i sammenheng med fylkesinndelingen. Dette forhindrer ikke at det arbeides mye for å etablere og utvikle regionalt samarbeid mellom vegkontorene, slik at vi kan opprettholde vår konkurransedyktighet. Vi innser at fylkesenhetene kan være små og at det er nødvendig å operere sammen.

– I et fjernsynsprogram om Vebjørn Tandberg som ble vist i vinter, ble det lagt vekt på at denne særpregede industrilederen kjente hver



enkelt av sine ansatte, og at han hver dag tok seg tid til å gå en runde i bedriften. Kjenner du som vegsjef alle dine ansatte?

– Nei, det kan jeg ikke si. Jeg har nok følelsen av å ha brukt for lite tid til å reise rundt på arbeidsplassene og treffe folk. Men når jeg har vært ute på arbeidsplassene, er jeg alltid blitt møtt med en hyggelig og inspirerende tone. Som vegsjef er det selvsagt viktig å være godt orientert om det som skjer rundt om i organisasjonen.

## MENNESKELIGE EGENSKAPER

– Hvilke egenskaper blir viktigst for din etterfølger?

– Det viktigste er evnen til å motivere for å gjøre en god innsats. Til det kreves gode menneskelige egenskaper. Faglige kunnskaper vil alltid være godt å ha med seg, men ingen kan være spesialist på alle felt. Det er imidlertid ikke noe problem i en etat med så mange dyktige fagfolk.

Det avgjørende er at en leder har de menneskelige egenskaper som dekkes av begrepet klokskap. Det er viktig at folk finner seg til rette, trives, og at de får selvstendige og engasjerende arbeidsoppgaver. For å oppnå dette, er det viktig å sørge for "rolige" forhold på personalsiden.

– Hva blir den største utfordringen for den nye vegsjefen?

– Det blir utvilsomt å presentere en skikkelig argumentasjon for en økt fart i utbyggings-takten for E 18 gjennom fylket. Dette må bl.a. skje gjennom de overordnede planene: Fylkesplan og fylkesvegplan, som input i "norsk samferdselsplan".

– Og når vi har tofelts motorveg gjennom fylket – risikerer vi ikke da at trafikken har økt så mye at det blir nødvendig å bygge en ny, fire felts veg?

– Klarer vi å bli ferdig med tofelts veg med en del forbikjøringsfelt før 2011, som må være målet, så bør det rekke for et par årtier framover, sier Gjerstad, som i 1960/61 var med på planlegging og bygging av den første motorvegstubben forbi Moss. Nå er det et sterkt ønske om å utvide den til fire felt.

– Men får vi en unormalt stor trafikkøkning, må vi heller satse på mer kollektivtransport. I grisgrendte områder er det vanskelig å få til et brukbart kollektivtilbud, men i byområder kan vi ikke bare basere oss på privatbilisme. Det ville være galt, og helt utopisk.

Vegprising er et aktuelt tema for landets mest trafikkerte områder. Det vil si bompenger med høyere priser i de perioder på døgnet da trafikken er størst, for å oppnå at flere velger å reise kollektivt.

Gjerstad har som vanlig forberedt seg til vårt intervju med noen stikkord på et ark.

– Skal vi se...Jo, jeg må også nevne vegve-

senets store oppgaver når det gjelder trafikkant og kjøretøy, drift og vedlikehold. Dette er formidable oppgaver på linje med våre langsiktige investeringer for å bygge ut vegnettet.

– Noe av det beste som har skjedd i senere år, er at vi i vegplanleggingen har fått med landskapsarkitekter som kan dempe inntrykket av asfalt og lage gode rasteplasser.

## TRAFIKKSikkerhet

– I alt vi gjør må vi tenke sikkerhet. Svenskene har sin 0-visjon. Vi har heller ingen å miste i trafikken – naturligvis – og må arbeide med det vegtekniske, og ikke minst menneskene, slik at vi utvikler holdninger som setter trafiksikkerhet i høysetet.

– Men folk vil gjerne kjøre litt fortere, og oppfatter fartsgrenser og restriksjoner som hemmende?

– Vi ser ofte at den som har en god bil, gjerne vil kjøre litt fortere. Her står vi foran et stort arbeid, som bl.a. må omfatte skoleverket.

Selv mener Gjerstad han har et avslappet forhold til bruk av bil:

– Jeg har kjørt en del i USA. Det har på mange måter vært en behagelig opplevelse. Du sitter i bilen og gynger avgårde i en behagelig hastighet – 100 – 110 kmt. Vegene er gode, men så er det også mye trafikk på en del av dem.

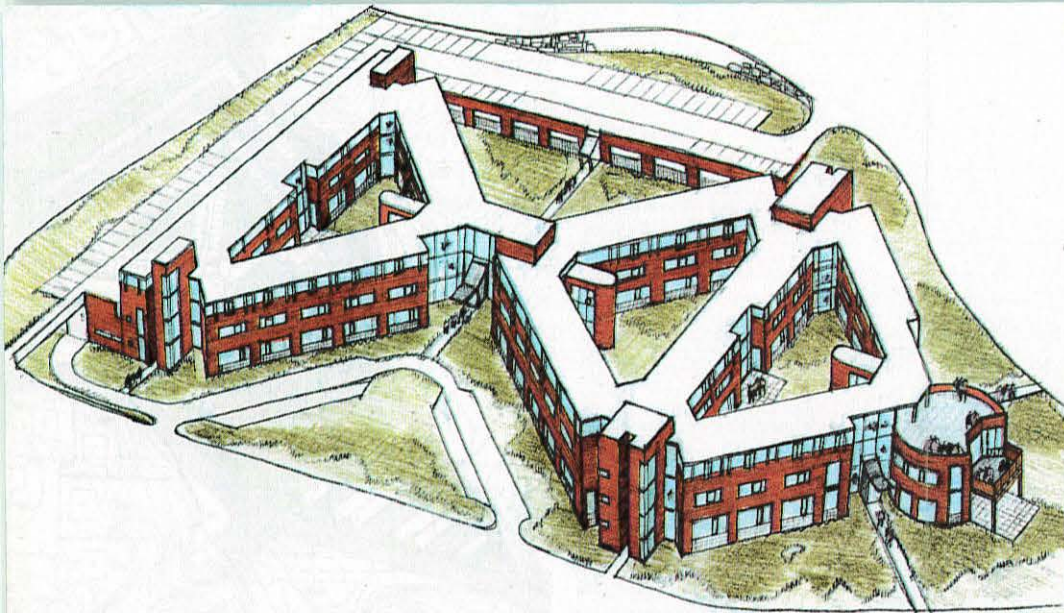
– Hva synes du om å bli pensjonist?

– Det beste er å være i kontinuerlig arbeid. Jeg har aldri sett fram til å gå av. Sånn sett hadde det vært fint å være kunstner, maler, forfatter. De fortsetter så lenge de har inspirasjon. Jeg må finne på andre ting, og regner med å bruke en del krefter på praktisk arbeid, på hytta i Kragerø og hos barn og svigerbarn. Vi kommer nok til å bruke mer tid i båten, og en del reising blir det sikkert også.

Når jeg ser tilbake på mitt arbeid i Statens vegvesen siden 1960, er det med takknemlighet for alle de interessante oppgaver jeg har fått være med på.

Det var veldig hyggelig å komme til Aust-Agder for 14 år siden. Det har vært nok å ta fatt på, og det har vært en masse dyktige og hyggelige folk å samarbeide med. Det har vært mange å fordele oppgavene på, med mulighet for å løse problemer i et fellesskap. Som vegsjef gjelder det å være observant, lydhør og våken.

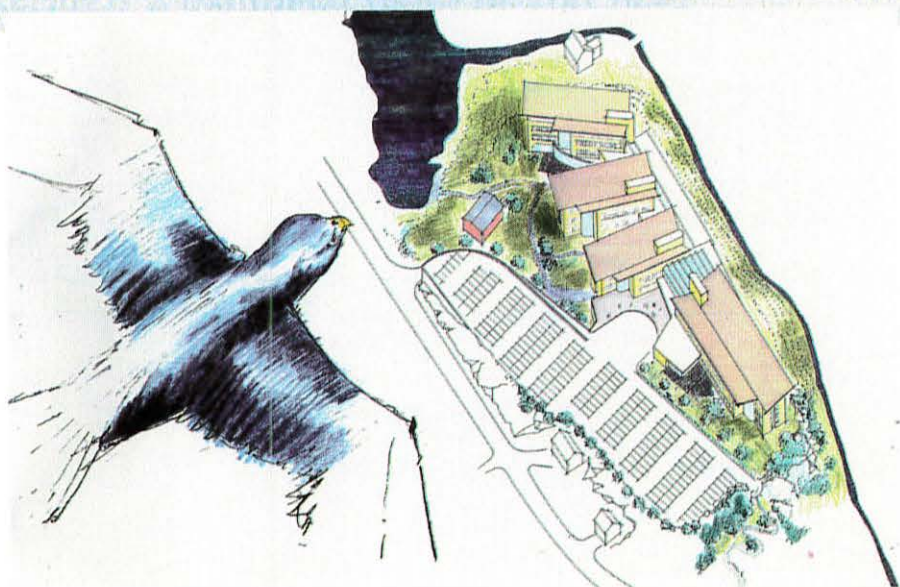
**– Det viktigste er evnen til å motivere for å gjøre en god innsats. Til det kreves gode menneskelige egenskaper.**



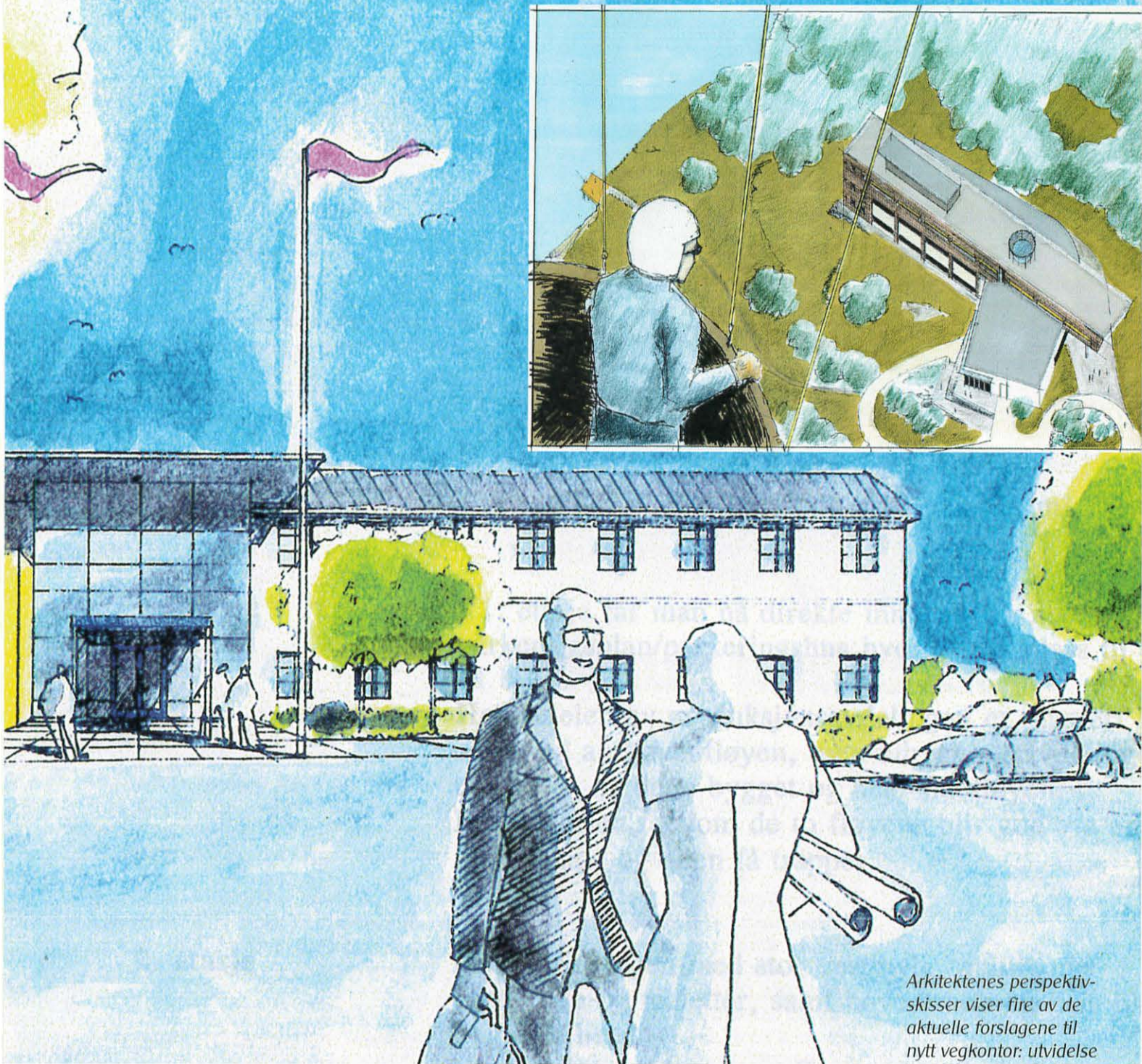
## EØS-anbud forsinker avgjørelsen

**E**tter å ha rådført seg med Statsbygg og Vegdirektoratet er det, for å være på den sikre siden, bestemt at nytt vegkontor for Aust-Agder skal lyse ut på EØS-anbud, forteller administrasjonssjef Anne Sofie Samuelsen.

Anbudet er utlyst som et bygg- og anleggsarbeid, men det er presisert at vegkontoret vil være leietakere, og ikke eie bygget. Vegkontoret er også åpen for leie av lokaler i eksisterende bygningsmasse. At Sør-Trøndelag, i et ikke helt



# blir det nye vegkontoret?



Arkitektens perspektivskisser viser fire av de aktuelle forslagene til nytt vegkontor: utvidelse og ombygging på Skydebanen (det store bildet), Plankemyra, (øverst t.v.), Longum (over t.h.) og Solborg (nederst t.v.).

likt prosjekt, hadde unnlatt å lyse nytt vegkontor ut på EØS-anbud, og har fått sterk kritikk for dette, medvirker også til at Statens Vegvesen Aust-Agder nå vil gå en ny runde der også EU-bedrifter får muligheter til å legge inn anbud.

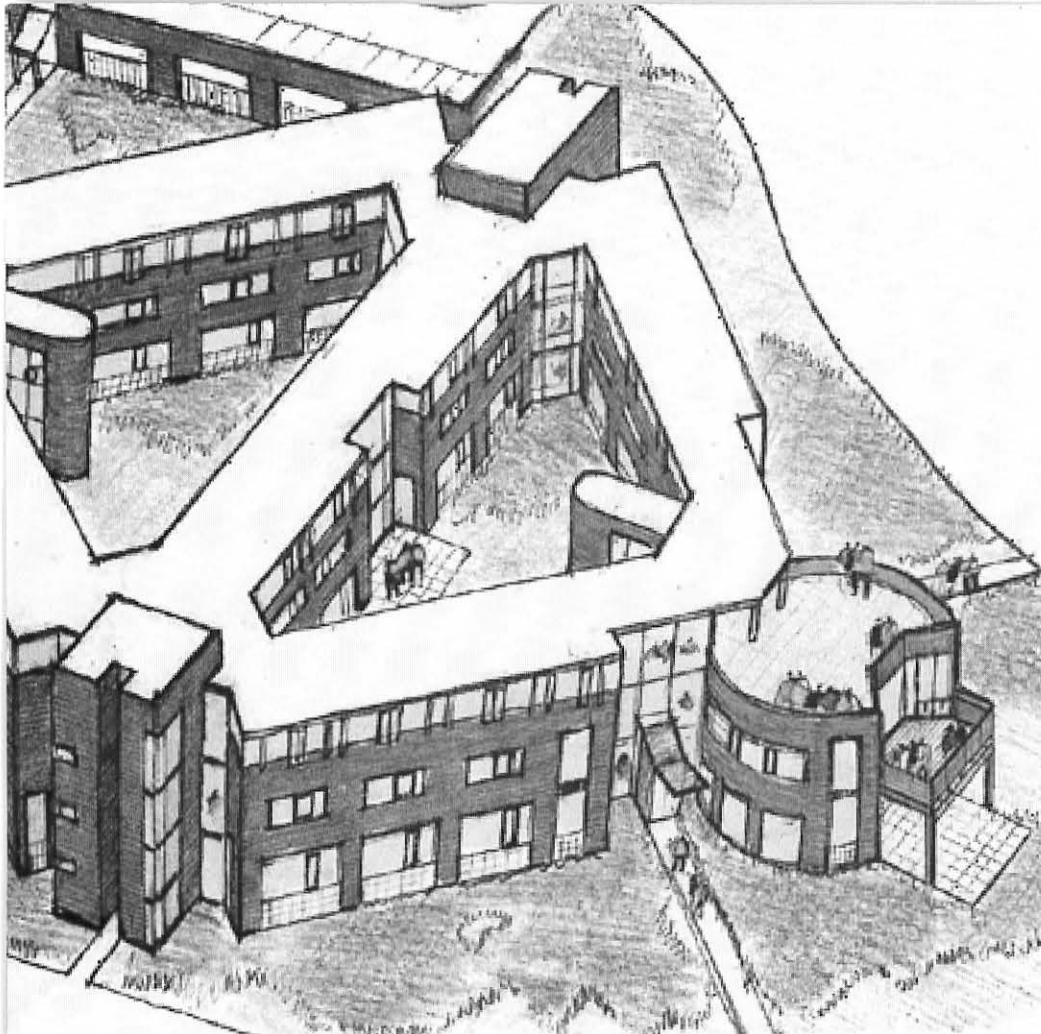
## HEMMELIG INNSTILLING

Komiteen som har utredet plassering av nytt vegkontor etter at leieforholdet på Skydebanen har utløpt i år 2002 avga sin innstilling som planlagt 29. januar. Komiteen besto av Anne Sofie Samuelsen, Magne Rike, John Einar Myhren, Øystein Lien og Bård Øyan. Etter planen

skal vegsjefen på grunnlag av komiteinnstillingen gi sin innstilling til Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet, som skal avgjøre saken.

For å unngå i gi de enkelte tilbydere konkurransefortrinn, har ledelsen har valgt å unndra komiteens vurderinger og innstilling fra offentlighet. Dette spørsmålet er nøye vurdert, og det er funnet hjemmel i offentlighetsloven for en slik behandling. Også resultatet fra en spørreundersøkelse blant de ansatte om lokalisering av nytt vegkontor, er unndradd offentlighet.

(forts. neste side)



*I forslaget fra arkitekt Myraker inngår nytt vegkontor i et større bygningskompleks på Plankemyre. Vegkontoret fyller den østre delen av bygget.*

tomtegrunn før de kan presentere et prosjekt. Komiteen som har levert innstilling til vegsjefen, har vurdert en rekke forhold av betydning for løsning av vegkontor etter år 2002. Den har tatt hensyn til beliggenhet, tilgjengelighet, byggets utforming, pris, de ansattes ønsker, fordeler ved samlokalisering med andre virksomheter, ulemper ved flytting m.m. Av de seks tilbudene som er vurdert, er tre prosjekter grundig utredet, mens de øvrige er presentert som skisseprosjekter.

Følgende prosjekter er vurdert:

#### **Skydebanen 14 ANS ved arkitekt Kjell Jensen**

Dette omfatter det nåværende vegkontoret og full utnyttelse av naboeiendommen Saur-bygget. I tillegg skal det utføres en omfattende

ombygging og påbygging. Her understrekes den fordelaktige og meget sentrale beliggenheten med panoramautsikt over Galtesund og Tromøysund, godt skjernet fra støy og trafikk.

Hovedideen går ut på bygging av nytt inngangsparti med heis mellom de to byggene. Parkering løses i to plan med plass til hundre biler. Hovedadkomst blir fra det øvre parkeringsdekket og inn til en stor vestibyle. Nedre parkeringsdekk får inngang direkte inn i eksisterende vindfang.

I tillegg til kontorarealer som oppfyller romprogrammet, er det foreslått en 110 kvm takterrasse, mens øvre del av kantine løftes slik at den får fri utsikt mot Tromøysund og Galtesund.

#### **Plankemyra – ved arkitekt Einar Myraker og entreprenør Kruse Smith as**

Dette er et omfattende utbyggingsprosjekt der nytt vegkontor inngår som første byggetrinn. Beliggenheten på plankemyra er nesten like sentral som Skydebanen. Bygget har en svært spesiell utforming, med interessante løsninger for møterom, kantine m.m.

**Longum Park – Asplan Viak Sør as i samarbeid med entreprenør Selmer ASA på oppdrag fra Sparebanken Sør** Tomta ligger nord for de eksisterende teknologibygget, med utsikt mot Longumvannet. Bygget vil få inngang i andre etasje til stort sentralrom. Det er lagt opp til en effektiv og fleksibel planløsning med

## Seks tilbud vurdert

(forts. fra foregående side)

**V**ED DEN FØRSTE ANBUDSFRISTEN var det kommet inn seks ulike tilbud fra fem grupper av grunneiere, entreprenører og arkitekter. De ulike utkastene har vært utstilt i vegkontorets kantine.

Opprinnelig var det gitt en vedståelsesfrist for de innkomne tilbud til 15. april. Den nye anbudsfristen, der EØS-landene også kan delta, er satt til 5. mai, med vedståelsesfrist til 1. september. For at Samferdselsdepartementet skal få mulighet til å treffe en avgjørelse om et tilbud som det kan arbeides videre med innen 1. september, må vegsjefens innstilling være klar omkring 1. august. Men vegsjefens innstilling vil fortsatt være unntatt offentlighet inntil departementet har tatt sin avgjørelse.

– Vi har tatt høyde for at vi kan få forsinkelser som dette, og kommer ikke i tidsnød på grunn av utsettelsen, sier Samuelsen, som håper at de som allerede har gitt tilbud vil opprettholde tilbudene, eventuelt benytter tida til å forbedre dem og redusere sine priser. EØS-tilbudet vil trolig ikke føre til at det kommer tilbud fra utenlandske entreprenører. De aktuelle tilbudene kommer fra lokale grunneiere i allianse med entreprenører og arkitekter. Interesserte utenlandske tilbydere må eventuelt skaffe seg

korte interne avstander og enkel orientering i bygget. Gode og spennende fellesarealer er lagt inn og det vil bli gode arbeidsforhold med godt lys og kort avstand til fellesfunksjoner. Avdelingene er plassert samlet i bygget.

### **Bjarne Bringsverd i samarbeid med arkitekt Kjell Jensen**

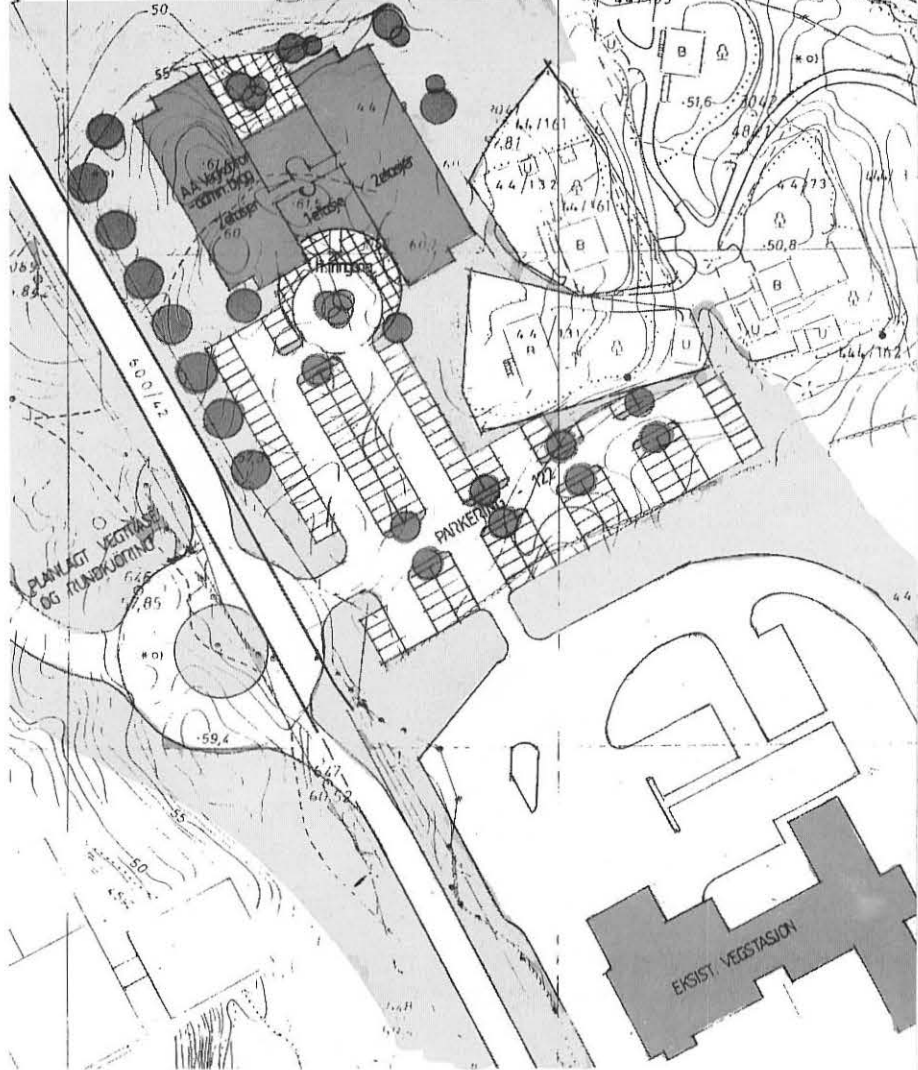
har presentert to prosjekter på sine eiendommer på Stoa. Det ene ligger nord-vest for Arendal trafikkstasjon. Det andre ligger på Solborgtoppen ved Bjarne Bringsverds nåværende bygg. Tilbyderen har ikke lagt fram detaljerte planløsninger for disse prosjektene, men forsikrer at at Aust-Agder vegkontor med et brutto areal på 3500 kvm. vil få meget rasjonelle, funksjonsdyktige og vakre bygg for begge alternativene.

### **Solborg - Asplan Viak Sør på oppdrag fra Telenor**

Telenor vurderer å samlokalisere sine egne tjenester ved Telenors nåværende lager- og verkstedanlegg ved Stoa og lanserer muligheten for samarbeid om samlokalisering med Statens vegvesen.

Her understrekes den sentrale beliggenheten ved Stoa og jernbanen. Det pekes videre på samlokaliseringsfordeler som et interessant tverrfaglig miljø, med muligheter for felles kantine, sentralbord, møte- og undervisningsrom m.m.

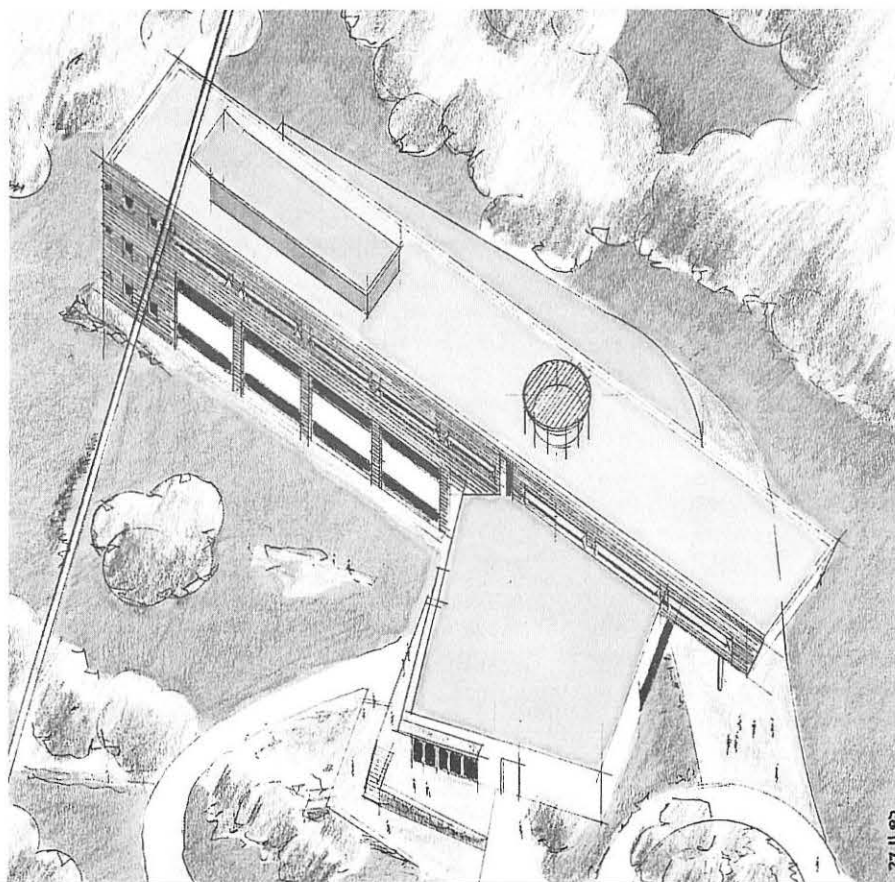
Det planlagte bygget blir i fire etasjer med hver avdeling samlet. Alle kontorer vil ha fri utsikt mot landskapet rundt. Første etasje blir en underetasje. Det er foreslått at andre etasje vil romme administrasjonsavdelingen og fellesfunksjoner som kantine med egen uteterrasse,



møterom, bibliotek m.v.

Det er også kommet tilbud fra Storebrand om leie av Storebrand-bygget på Harebakken. Dette tilfredsstiller imidlertid ikke vegkontorets krav til areal, og er dermed ikke med i vurderingen.

*Det ene forslaget fra Bjarne Bringsverd er plassert på nabotomta til Arendal trafikkstasjon*



*Forslaget fra Asplan Viak Sør, Selmer as og Sparebanken Sør har fasade mot Longumvannet.*



Pål Wang Johannessen og Helge Andersen tar seg av trafikk- og kjøretøyseksjonen på Evje.

# Stor pågang av kjøretøykontroll og førerprøver

- Vi opplever stor pågang og stor tilfredshet i distriktet over at Setesdal trafikkdistrikt fra slutten av januar ble utskilt som eget distrikt og kan tilby utvidet service med periodisk kjøretøykontroll, førerprøver og registrering med eget kjennetegn for Setesdal trafikkdistrikt, PL, sier distriktsleder Pål Arnfinn Haugen.

Det er Liv Uleberg i skranken som registrerer at publikum er fornøyd med at de nye tilbudene på Evje.

Michael Haagensen er nå ansatt som avdelingsingeniør ved trafikkdistriktet og skal tiltre 1. mai. Etter en opplæringsperiode vil han få ansvar for kontroll og førerprøver m.m.

Inntil videre er inspektør Helge Andersen

ved Arendal trafikkdistrikt innleid til å lede kontroll- og førerprøvevirksomheten på Evje. I det siste har han også fått hjelp av Pål Wang Johannessen som er engasjert i en 60 pst stilling for tre måneder i arbeidet med førerprøver klasse A og B.

- Planen er at en mann skulle greie både kontroll- og førerprøvevirksomheten på Evje, men med den store pågangen vi har opplevd hittil, kan det bli nødvendig å utvide dette, sier trafikklederen.

- Det er hyggelig at publikum nå strømmer til Evje trafikkstasjon. Det viser at det er behov for våre tjenester i Setesdal.

- Etter at jeg begynte 5. januar, har aktiviteten ved Setesdal trafikkdistrikt har tatt helt av, sier inspektør Helge Andersen, som har ansvar

for kjøretøy, førerprøver og teknisk saksbehandling ved trafikkstasjonen.

Andersen har ansvaret for tilrettelegging og planlegging av trafikk- og kjøretøyvirksomheten ved stasjonen. To ukedager går med til førerprøver, to dager til kjøretøykontroll og en dag til saksbehandling og administrasjon. Wang Johannesen kjører førerprøver tre dager i uka, etter at han begynte 1. mars.

- Inntil midten av mars i år har vi gjennomført teknisk kontroll av 95 kjøretøyer og hatt rundt 90 oppkjøringer. I perioder er det meget hektisk. Det hender også at vi har førerprøve på kveldstid, sier Andersen, som liker å tenke på seg selv som Setesdals svar på Harald Kirke-dam, en alltid velvillig og smilende ildsjel!

Han stortrives i jobben, selv om han må kjøre fram og tilbake til Arendal hver dag, en biltur på en drøy time, avhengig av vær og føre-forhold.

- Jeg ønsker ikke å bosette meg på en plass som Evje og arbeide med kjøretøykontroll og førerkort. Det kan oppstå problemer når du skal kontrollere naboens bil og sønnen skal ta førerkort. Det er nødvendig med litt avstand til jobben.

Alt er ikke fryd og gammen på Evje:

- Vi har fått en førsteklasses miljøstasjon for testing av støy og avgass. Men verkstedhallen er ikke egnet til bilkontroll. Grava har bare en høyde på 1,40 m, noe som er for lite til å utføre en fullgod kontroll, i tillegg til at det blir et lite gunstig arbeidsmiljø.

Bremseprøver utføres ved forsvarrets fellesverksted, noe som fungerer greit. Men dette anlegget ligger utendørs, og snør ned med jevne mellomrom. Da må Helge låne en hjullaster av Produksjon og rydde snø før kontrollvirksomheten kan starte.

Men dette vil sikker bli bedre etter hvert som byggeplanene blir gjennomført, sier Helge, som i det store og hele mener han har det som plomma i egget.

- Etter at Pål begynte, ser jeg lyst på det. Nå har vi fått overtaket på arbeidsmengden. Pål er i tillegg en trivelig kar som er blitt godt mottatt av publikum. Vi kjører sammen fra Arendal, og har i tillegg en felles interesse: Begge har flysertifikat og tar nesten hver helg en flytur fra Kjevik.

- Er det ellers noen forskjell på å arbeide i Setesdal og Arendal?

- Setesdølene tar det litt mer med ro, de forlanger ikke at alt skal være lang hundre prosent til rette. De har kanskje også et litt mer avslappet forhold til lover og regler. En person som strøk til traktorsertifikat, satte seg på traktoren og kjørte hjem. Han fikk et oppgjør med politiet. Samarbeidet med politiet er ellers bra, ser de et vrak i trafikken, sender de det til kontroll.

Når det gjelder bilparken, er det svært mye bra. Det meste er nyere biler av god kvalitet. Setesdølene mangler tydeligvis ikke penger. Et positivt trekk er at vi nesten ikke ser rust. De

har jo ikke salting på vegene.

- Er det lettere å ta lappen på Evje?

- Vi har jo ikke anledning til å prøve elevene i bytrafikk, så her må vi stole på kjøreskolene. Rundkjøringer fins heller ikke. Men ellers er mange vanskelige kryss og problemer som andre steder. For MC-kandidater kan det være mange vanskelige sporvalg.

- Som det ser ut nå, er det arbeid for to mann på Evje trafikkstasjon. Vi har ventetid på periodisk kjøretøykontroll, mens vi forsøker å være rimelig ajour med førerprøvene, sier lederen for trafikk- og kjøretøyvirksomheten i Setesdal trafikkdistrikt.

*Smøregrava på Evje veg- og trafikkstasjon gir ikke optimale forhold for bilkontroll, konstaterer Helge Andersen.*



# E 18-anlegget går for halv maskin



## Vellykket stabilisering av elvebunn og elvebredd i Nidelva

Anleggsleder Frode Seiersnes kan fortelle at årets første store oppgave, stabilisering av elvebunnen der Nidelvbrua skal fundamenteres, gikk meget bra. 20170 tonn, eller 11206 kbm. steinmasse ble fraktet på lektere og plasser på bunnen for å stabilisere leirmassene på bunnen av elva og på den østre elvebredden. Brua skal fundamenteres med fire pillarer, en på fjell, mens de øvrige skal peles ned til fast grunn. Arbeidet ble startet like etter jul, og var fullført i midten av februar.

- Vi skulle gjerne hatt penger til å fortsette med grovdrift av vegtraseen. Nå har vi redusert antall innleide maskiner og folk til omtrent det halve i

forhold til i fjor. Dette rammer først og fremst Mens den videre grovdriften i egen regi har stoppet opp, er det ikke mangel på arbeidsoppgaver for produksjonsavdelingen. - Vi har fått gjort ganske mye findrift i år. Vi bygger overvannsanlegg, legger lysfundamenter, vi bygger opp støvolder og grøntanlegg og gjør ferdig det kan. Det store knuseverket innleid fra Telemark skal gå fram til påske, og har produsert ca. 65.000 tonn masse i flere fraksjoner. Pukk som skal brukes på hele vegstrekningen og som fylling rundt rør i grøftene.



# Kamp om bevilgning til drift av Rannekleiv-Temse

**ÅRET BEGYNTE DRAMATISK for E 18-anlegget Rannekleiv-Temse. Av en bevilgning på 50 mill kr krevde Vegdirektoratet tilbakebetaling av et lån på 20 mill fra anlegget på Østerholtheia-Telemark grense som anleggsledelsen håpet å kunne skyve foran seg enda en tid. Dermed var det bare 30 mill til disposisjon. Dette strekker bare til for entreprisen på utsprenget og sikring av Temsetunnelen på 500 m og bygging av 1,5 km veg i vestre del av E18-parsellen.**

Resultatet var nedtrapping av anleggsdriften i egen regi. Anleggsleder Frode Seiersnes og hans folk fikk i en periode tillatelse til å drive fra dag til dag! Tunge anleggsmaskiner står nå lagret på anleggsområdet og maskinførerne er permittert av firmaer som har inngått kontrakt med Statens vegvesen "under forutsetning av at bevilgning blir gitt".

Dette førte til en intens lobbyvirksomhet der fylkets stortingsrepresentanter satte alle krefter inn, mens anleggsjefen og produksjonssjefen gikk hardt på sine overordnede. Resultatet var at Vegdirektoratet godtok et "overforbruk" på anlegget på 15 mill. i år.

Status før påske var at anleggsledelsen i år kunne disponere 45 mill, mens det var planlagt drift for og søkt om 60 millioner.

- Vi arbeider fortsatt for å skaffe mer penger, forteller prosjektleder Harald Tobiassen, som har fått finansiering av anleggsarbeidet som en hovedoppgave.

Saken vakte ved årsskiftet mye politisk røre - alle syntes det var dumt å sette på bremsene etter at startbevilgningene var store nok til å sette skikkelig fart på anleggsarbeidet.

Samtidig som det ble øvd trykk på de bevilgende myndigheter, ble det andre, kreative løsninger vurdert. Hovedentreprenør for Temsetunnelen og den vestre delen av anlegget, Veidekke as, var villig til låne anlegget 19 millioner kroner til 6.2 pst. rente. Dette ville dekke arbeidet som utføres på entrepris i år. Vegdirektoratet kunne ikke gå med på en slik løsning, det blir ansett som ulovlig å låne staten penger til et slikt formål. - Det er svært tungvint å drive på denne måten, og helt umulig å styre offentlig virksomhet på en effektiv måte, lyder hjertesukket fra prosjektlederen.

Veidekkes entrepris på utsprenget av den 540 m lange tunnelen, bygging av Temsekryset og bygging av 1,5 km veg øst for tunnelen, er på i alt 32 mill kr. Av dette skulle arbeid for

19 mill foregå i år, med ferdigstilling i 1999. Veidekke har imidlertid ønsket å fullføre arbeidet i år for å få til mest mulig rasjonell drift, og har godtatt at de resterende 12 millioner utbetales først i 1999.

Pengemangelen ved anlegget går ut over planlagt grovdrift i egenregi med utstrakt bruk av innleide maskiner. Dette vil gjøre det vanskelig å åpne anlegget som planlagt høsten år 2000, selv om tilstrekkelige midler bevilges neste år.

Produksjonsavdelingen fortsetter nå med en rekke mindre arbeider som opprydding og ferdiggjøring, knusing av pukk og omlegging av hovedvannledning. To underganger er støpt ferdig. I januar sto produksjonsavdelingen for omfattende stabiliseringsarbeider der motorvegen skal krysse Nidelva med Nidelv bru. Der som det lar seg gjøre å skaffe mer penger, vil dette bli satt inn i anleggsdrift i egen regi.

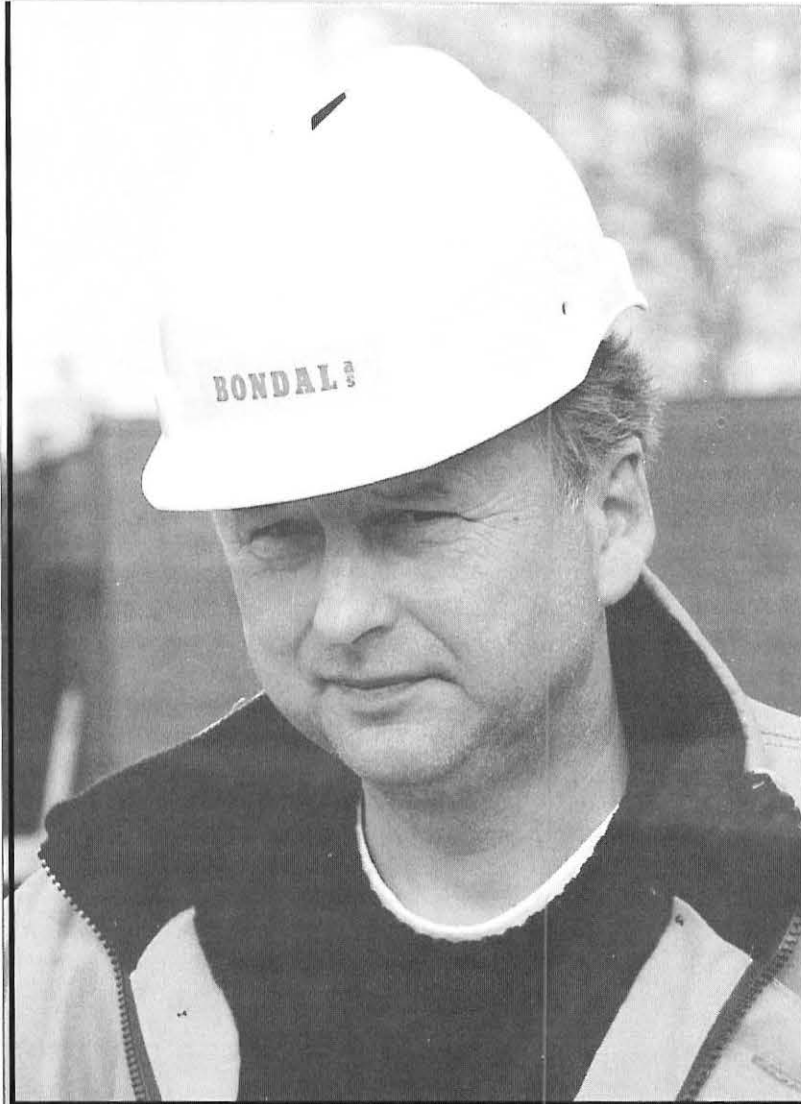
- For å drive rasjonell og økonomisk anleggsdrift, burde det vært en svær kassakreditt et eller annet sted, mener Tobiassen. Dersom

penge-mangel fører til at åpningen av vegen blir utsatt et år, vil vi tape nytteverdien i et år, som er beregnet til 30 mill kr.

De økonomiske problemene ved Rannekleiv-Temse-anlegget henger sammen med at det på landsbasis er satt i gang mange anlegg som skal dekkes av vegdirektoratets pott. Samtidig har det blitt store overskridelser på en del av de store anleggene. Håpet om å kunne disponere mer i Aust-Agder avhenger av at andre anlegg ikke rekker å utnytte sine bevilgninger fullt ut. Vegdirektoratet kan ikke gå ut over sine totale rammer.



Store anleggsmaskiner står uvirksomme på Rannekleiv - Temse.



## **Helge Knutsen Asdal ansatt hos entreprenør**

**Ved Veidekkes anleggsrigg ved Temse treffer vi et kjent ansikt ved veganlegg i Aust-Agder, Helge Knutsen Asdal. Denne gangen har han ikke vegvesenets merke på hjelmen, men Bondal as. Mange har lurt på hvordan det henger sammen at denne innbarka vegvesenmannen har gått over til de private entreprenørene.**

Helge har dette svaret:

– Hovedgrunnen er at vi i vegvesenet stadig sier at nå må vi gjøre det slik som de private entreprenørene gjør det. Men hvordan er det egentlig de gjør det? Jeg har forbannet meg på at det skulle jeg ha forsøkt. Og da det bod seg en mulighet, slo jeg til, søkte et års permisjon, og før jeg visste ordet av det, hadde jeg fått kontor i Veidekkes brakkerigg. Veidekke er hovedentreprenør for tunneldrift og vegbygging, mens Bondal har underentreprise på utkjøring av masse fra tunnelen, legging av rørledninger m.m.

– Hvordan trives du?

– Jobben er egentlig veldig lik den jeg

hadde før. Noe jeg ikke liker fullt så godt, er at alle som arbeider her, er ukependlere. De har skift som forutsetter innarbeiding av fritid, og driver gjerne på utover kvelden, mens jeg foretrekker å dra hjem kl. 16. Min oppgave er stort sett å holde kontakt med Veidekke.

– De private entreprenørene har ord på seg for å være tøffere og drive hardere enn vegvesenet. Stemmer det?

– Jeg ser ikke noen vesentlig forskjell på anleggsdriften her og vegvesenets anleggsdrift i egenregi. Men de har noen enklere rutiner og er ikke bundet av å følge statens regelverk i ett og alt.

– Alt i alt skal det forundre meg om jeg ikke er tilbake i vegvesenet igjen når dette året er over, noen erfaringer rikere. Jeg har fått anledning til å se tingene fra en annen side. Mitt inntrykk er at entreprenørene ser på vegvesenet som profesjonelle og seriøse.

– Du blir vel ikke rikere bare på erfaringer?

– Jeg hadde ikke tatt jobben om jeg hadde tapt penger på det!

# Tunnelsprenging og vegbygging på Konnestad-Temse



Dag Ødegård er utbyggingsavdelingens kontrollør på entreprisen Konnestad-Temse som drives av Veidekke as med underentreprenører. Entreprisen omfatter utsprenging og sikring av tunnelen på 520 m og bygging av 1,5 km veg. Innredning av tunnelen kommer i en senere entreprise.

Tunnelportalene på begge sider får en spesiell utforming med prefabrikerte betongelementer. På Temse-sida skal rv 407 gå over tunnelportalen i full vegbredde og med gang og sykkelsti. Den midlertidige Ev 18 får tilbake sin gamle status og tilkoblingen til E 18 ved Temse skal fjernes. Over den andre tunnelportalen skal det legges en lokal veg.

Tunnelen går i et rett, enkelt løp med en havarinisje på midten. Spesielt med denne tunnelen er at den har liten overdekning på hele strekning. Opprinnelig var det planen å legge vegen i skjæring, men dette ble forandret av hensyn til viltet. Veidekke skal gjøre ferdig sin entreprise til høsten.

Øst for tunnelen er det vanskelig grunnforhold. Her er de dårlige massene fjernet og erstattet med steinmasser, som det er rikelig av på anlegget.

På denne delen av anlegget er det en omfattende maskinpark med seks gravemaskiner, seks dumpere, to hjullastere, to borrygger og en tunnelrigg. Det er sju funksjonærer og totalt 32 mann som er forlagt i en brakkeby. Samtlige er pendlere og reiser hjem i helgene.

# God appetitt

## i vegkontorets nye kantine

**L**A OSS FÅ EN OMSORGSFULL dame som kan steke ferske wienerbrød og smøre noen gode smørbrød – og spre gode dufter utover i korridorene når spisepausen nærmer seg, lod et inderlig hjertesukk fra en av vegvesenets ansatte da Sørlandsporten i slutten av 1994 tok opp spørsmålet om kantine på vegkontoret. Det var bl.a. Tormod Frøysnes som ga uttrykk for ønskedrømmen om å kunne kjøpe mat for en rimelig penge og slippe å huske på matpakke.

Noen drømmer blir oppfylt. Fredag 6. mars var det klart for åpning av vegkontorets kantine, som ble behørig markert med gratis bløtkake til alle ansatte.

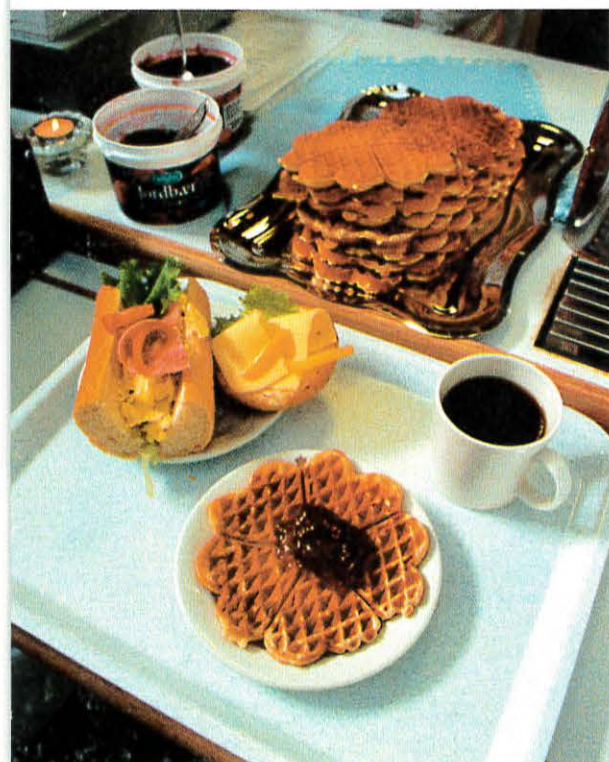
Nå begynner de liflige dufter av kaffe og utvalgte godbiter å spre seg i korridorene utpå formiddagen, og når serveringen åpner kl. 11, er de første kundene på plass.

Det ble fortløpende i kantinesaken på slutten av fjoråret, da ledelsen bestemte å lyse ut stillingen som kantinebetjent og starte kantinedrift så snart stillingen var besatt.

I begynnelsen av mars var Wencke Hansen på plass i sin nye jobb. Disk og annet utstyr ble anskaffet og montert ved hjelp av vaktmester på deltid, pensjonist Arvid Vindholmen, og lørdag 6. mars var det klart for åpning.

Etter bare et par ukers drift er erfaringen med kantinedrift udelt positiv, og leder for fellestjenestene, John Einar Myhren, innkasserer alle godord med sitt bredeste glis.

– Jeg møter bare fornøyde folk. Omsetningen er omtrent som forventet og vi regner med at den vil stige. Den varierer noe fra dag til dag. Dersom hele avdelinger eller seksjoner er bortreist en dag, må de melde fra på forhånd, slik at vi kan tilpasse innkjøpene.



– Vi har lagt oss på en enkel, god standard, slik at vi kan holde prisene på et rimelig nivå samtidig som det kan serveres velsmakende og tiltalende mat. Min favoritt er frokostbrød med reker, med varmt karbonadesmørbrød som en god nummer to. Vi må huske på at dette skal ikke være en restaurant, og det kan heller ikke være en



- Jeg skulle gjerne hatt bedre tid, så kunne vi hatt mer hjemmelaget. Men det er jo greit å kjøpe ferdig også. Vi har rundstykker med diverse pålegg, frokostbrød, varme karbonadesmørbrød og baguetter med reker, italiensk salat og eggerøre.

Hver mandag serveres salatboller, onsdag er det bløtkake og fredag kan vi by på nystekte vaffer med syltetøy. Det har vært ønske om smørbrød med forlorne egg, som folk har smakt i posthuskantina og på fylkeshuset. Jeg har fått tak i oppskriften og skal forsøke med det også.

- Med så mye fristende mat vil vel mange få problemer med å holde vekta?

- Her er salatbollen på mandag et godt tilbud. Ellers forsøker jeg å få med litt tomat, salat og grønnsaker, samt grovt brød.

- Jeg stortrives i den nye jobben. Folk er blide og fornøyde og gjør sitt beste for at jeg skal trives. Appetitten er upåklagelig.

Wencke Knutsen var arbeidsledig da hun fikk jobben som kantinebetjent på vegkontoret. Tidligere har hun bl.a. arbeidet på Lunde offentlige skole i Dypvpåg.

- Kall meg gjerne en god, gammeldags husmor, sier hun, og er klar til å ta i mot dagens sultne skare.

fullassortert kiosk. Vi må bruke noe tid på å gå det til. Vi har begynt med et enkelt vareutvalg og vil vurdere å utvide noe etter hvert som det kommer ønsker.

Wencke Hansen har en hektisk daglig arbeidstid fra kl. 9 - 14. Mesteparten av matvarene blir kjøpt ferdig fra Torvet konditori og Eikås.



Prosjektleder Thor Inge Nilssen, seksjonsleder for E 18, Ola Olsbu og Nina Kjemperud har, sammen med resten av E 18-seksjonen, nedlagt et omfattende arbeid i konsekvensutredningen med tilhørende rapporter.

# Innsigelse mot tunnel under Kaldvell kan utsette ny veg

**U**TBYGGINGSAVDELINGENS E 18-SEKSJON kunne ved årsskiftet presentere konsekvensutredning etter plan og bygningsloven for den planlagte E 18-strekningen Nørholm–Dyreparken i kommunene Grimstad, Lillesand og Kristiansand. Konsekvensutredningen ble et omfattende dokument på 104 sider spekket med fakta og vurderinger. I tillegg ble det utarbeidet en kortversjon på 16 sider beregnet på spredning til interessert publikum. Som bakgrunnsmateriale for konsekvensutredningen er det utarbeidet 10 omfattende temautredninger som belyser vegprosjektets konsekvenser for miljøforhold, naturressurser og samfunnsmessige forhold.

For E 18-seksjonen og for Nørholm–Dyreparken-prosjektet under ledelse av Thor Inge Nilssen og med Sissel Innhaug, Nina Kjemperud, Erling Jonassen og Kari Huvestad, har det vært en meget hektisk arbeidsperiode.

Etter at konsekvensutredningen ble lagt ut til offentlig ettersyn og presentert på et offisielt folkemøte med representasjon fra Vegdirektoratet, har deltakerne i prosjektet deltatt i flere møter etter invitasjon fra lokale interessegrupper. Ved folkemøtet og de lokale møtene er prosjektet presentert ved hjelp av moderne informasjonsteknologi: viktige data er lagt inn i kart- og datasystemet Ark View, et gis(geografisk informasjonssystem)-system. Ved hjelp av en bærbar PC og en videoprojektør var det mulig å vise oversiktskart, detaljutsnitt etter ønske, fotografier med inntegnede veglinjer m.m. på storskjerm. Dette fungerte meget godt, og lettet arbeidet med å holde styr på det omfattende materialet, forteller prosjektleder Nilssen.

Konsekvensutredningen har vakt stort engasjement i de berørte miljøer. Lokale velforeninger og interessegrupper har kjempet for sine nærmiljøer og spesialinteresser. De berørte kommunestyre behandlet konsekvensutredning

gen i mars. Når konsekvensutredningen er godkjent i Vegdirektoratet, skal utkastet til kommunedelplan justeres og endelig kommunedelplan skal sluttbehandles i kommunestyrene i juni i år.

Det er få merknader til selve konsekvensutredningen. Kommunene og de andre høringsinstansene mener den danner et godt beslutningsgrunnlag for endelig valg av alternativ. Endelig valg av trase fastlegges i kommunedelplan.

– På noen viktige punkter er det imidlertid stor uenighet om hvordan vegprosjektet skal gjennomføres, sier Nilssen.

### **KALDVELL-OMRÅDET**

– Hovedproblemet begrenser seg til ett sted, Kaldvell-området. I sin foreløpige behandling har kommunestyret vedtatt at dette skal vernes totalt ved at vegen føres i en 3 km lang tunnel ned og under det vernede Kaldvell-vassdraget og opp igjen på den andre siden. Vi mener vegen kan gå i dagen uten at det gjøres så stor skade at vassdraget og tiliggende områder blir ødelagt. Alternativt kan det legges inn en eller to kortere tunneler for lettere å kunne utnytte arealene til utbygging i samsvar med kommuneplassen.

Terrenget i Lillesand er slik at det er vanskelig å unngå tunneler. I vegsjefens forslag er det totalt ca. 4,6 km tunnel på den 30 km lange motorvegstrækningen. Når tunneler gjør vegen kortere i horisontal- eller vertikalplanet, og dermed bidrar til å bedre den transportøkonomiske nyttekostverdien, vurderer vi et slikt alternativ.

Men når det gjelder en tunnel i Kaldvellområdet, vil den øke byggekostnadene med ca. 150 mill kr, en økning på over 10 pst for hele motorvegsparsellen, samtidig som trafikken må gå ned under vassdraget og opp igjen på den andre siden. I tillegg til kostbar bygging, kommer også økte vedlikeholdsutgifter for en tunnel som dette. Vi tror det kan bli vanskelig å få Vegdirektoratet med på en slik ekstrakostnad, og frykter for at prosjektets lønnsomhet dermed vil bli så dårlig at mer lønnsomme prosjekter vil bli prioritert foran. Tunnel under Kaldvell-vassdraget kan i verste fall føre til at hele vegprosjektet vil bli skutt ut i en fjern framtid.

Dersom Lillesand kommune velger å stå fast på kravet om tunnel, vil vegvesenet fremme innsigelse. Det betyr at saken vil bli avgjort av sentrale myndigheter. Dette vil ta tid, og kan resultere i flere års utsettelse av hele prosjektet.

### **NØRHOLM KULTURMINNE**

Nørholm-området i Grimstad kommune anses også av kulturfagmyndigheter å meget stor verdi. Nørholmen gård anses som et nasjonalt kulturminne. Også de omkringliggende områder med veier, stier og beplantning hører med.

Mens dette er nyere kulturminner, fins det også fornminner i området, som totalt sett karakteriseres av kulturminner med stor tidsdybde som dekker flere hundre år.

Alle disse verdiene gjør det bør velges en løsning i dette området som unngår de fleste konfliktene. Fagetatene og andre mener alternativ C 3 som er utredet, løser dette på den beste måten. Dette alternativet er ca 8 mill. dyrere, men vil nok være akseptabelt for vegvesenet.

### **HÅPER PÅ ENIGHET**

– Jeg håper og tror at det skal lykkes å komme fram til enighet om veglinja, slik at det innen sommerferien kan vedtas kommunedelplan for ny E 18 gjennom Grimstad, Lillesand og Kristiansand.

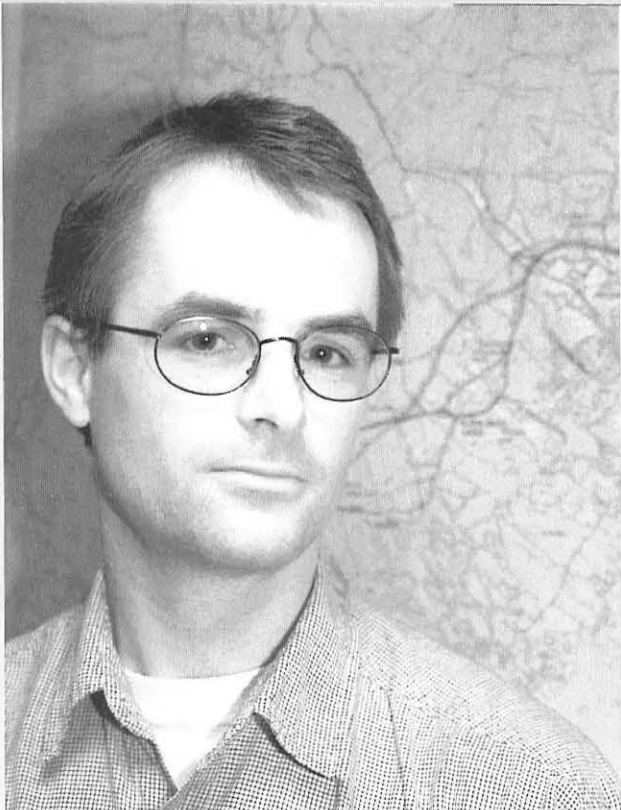
Når det gjelder Kaldvell-området, har Lillesand utbyggingsplaner som ikke kan gjennomføres før veglinjen er klarlagt. En lang innsigelsesrunde vil binde området inntil avgjørelse er fattet. Vi håper derfor at kommunen vil heller vil gå med på noen mellomalternativer som vi har sett på, understreker Nilssen.

Kommunen har nå gitt uttrykk for hva den helst vil ha. En lang tunnel vil spare vassdraget og stille kommunen helt fritt med hensyn til videre utnyttelse av området. Nå må de kommunale myndighetene vurdere om vi kan sette oss ned og se om vi kan tenke oss andre løsninger. Det kan være å foretrekke framfor at hele avgjørelsen overlates til sentrale myndigheter.

## **Dimensjonert ut fra dagens trafikkbehov**

**Planleggingen av ny E 18 bygger på en prognose over trafikkutviklingen de nærmeste 25 år. Vegdirektoratets prognoser fram til å 2010 bygger på en årlig vekst på 1,4 pst. De siste 15 år har det vært en årlig trafikkøkningen på 3,8 pst på strekningen Grimstad-Kristiansand. I samråd med Vegdirektoratet har vi lagt til grunn en årlig vekst på 2,5 pst, sier prosjektleder Thor Inge Nilssen.**

– Vi følger trafikkutviklingen nøye. Et telleapparat på Omresletta er i kontinuerlig drift. I januar 1997 var trafikken fem prosent større enn året før. I januar 1998 var det 9 prosent mer trafikk enn året før. Fortsetter utviklingen i samme tempo, noe som avhenger av samfunnskonjunktorene, går det ikke mange mange år før vi har samme ÅDT på denne strekningen som det vi nå har i sommerdøgnetrafikk – med de problemer det medfører i form av ventetid for å komme ut på motorvegen. Tidlig neste århundre vil julitrafikken etter prognosene ligge



## Ola Olsbu blir samferdselssjef i Aust-Agder fylkeskommune

Seksjonsleder for E 18, Ola Olsbu, er ansatt i stillingen som samferdselssjef i Aust-Agder fylkeskommune. Han har fått permisjon fra stillingen i vegvesenet i et år, og vikariat er lyst ledig internt.

– Jeg vil understreke at jeg ikke søkte den nye jobben fordi jeg har hatt det dårlig i vegvesenet. Jeg har tvert i mot trivdes godt i jobben som prosjektleder for E 18. Årsaken til at jeg søkte, var at jeg ønsket å prøve meg i en ny etat med nye mennesker. Jobben som samferdselssjef er inngår i fylkeskommunens nye regionalutviklingsforum, der det arbeides tverrfaglig innenfor næring, kultur og samferdsel for å sette i gang planprosesser og finne løsninger.

Som samferdselssjef får Olsbu bl.a. ansvar for planlegging av kollektive transporttilbud, skoleskyss m.m.

– Du forlater en nøkkelstilling i vegvesenet – hva skjer med videre planlegging av E 18?

– Planarbeidet fortsetter i samme tempo. Min stilling vil bli besatt med en vikar, og seksjonen vil ellers ha samme oppgaver og ansvar som i dag.

Ola Olsbu begynte som prosjektleder for E 18 1.1. 1991. Tidligere arbeidet han med utredning og vegplan ved Telemark vegkontor. Han er 36 år.

(fortsett fra foregående side)

på nivå med maksimal kapasitet for nåværende veg.

Utbyggingsplanene er dimensjonert for å dekke dagens transportbehov, ikke for en fjern framtid, understreker Nilssen.

– Kan vi risikere at når den nye vegen blir ferdig, viser det seg at det i virkeligheten er behov for en fire felts motorveg?

– Etter våre prognoser for analyseperioden på 25 år etter at vegen er ferdig, vil kapasiteten være tilstrekkelig. Dersom trafikken viser seg å vokse ut over alle prognoser, ved nyetablering og nyutbygging i distriktet, kan den lett overstige vegens kapasitet. Dersom vi skulle få en slik uventet trafikkvekst, er det mulig å bygge ut vegen til fire felt i samme korridor.

### GJENNOMGÅENDE TREFELTS VEG

– Forslaget tar utgangspunkt i at det nye vegen skal bygges med tre felt alternerende på begge sider. Kommer ikke dette i konflikt med ønsket om en jevn standard på hele motorvegstrekningen?

– På Østerholtheia er det trefelts veg på 70 pst av motorvegstrekningen for å oppnå forbikjøringsmulighet i de store stigningene. I Lillestrand kaller vi det tofelts veg. Men i stedet for mange forbikjøringsfelt, går vi inn for sammenhengende lik bredde med tre felt på hele vegen og med alternerende forbikjøringsfelt i begge retninger.

– Dette medfører en kostnadsøkning på bare 8–9 pst. Vegens kapasitet blir ikke vesentlig større, men effekten på trafikksikkerheten ventes å bli positiv.

Sammenhengende trefelts veg har blitt svært godt mottatt av alle lokale politiske myndigheter, som føler at det vil gi en framtidsrettet veg. Men vi har ingen garanti for at vegdirektoratet vil godkjenne kostnadene til dette.

### MER AVSLAPPET KJØRING

– Vi regner med at publikum vil oppleve dette som en mer avslappet måte å kjøre på. Det vil bli lettere å beregne reisetid når det ikke er risiko for å måtte kjøre bak en trailer hele vegen fra Grimstad til Kristiansand.

Gjennomføringen av KU-en for E 18 Nørholm-Dyreparken har vakt interesse ved andre vegkontorer. E 18-gruppa har besøkt flere andre fylker for å orientere om arbeidet og for å bringe videre erfaringer. Nylig presenterte E 18-gruppa arbeidet også for Vegdirektoratet, som arbeider med standarder og veiledning for konsekvensutredning ved større vegprosjekter.



# Millioner å spare på tynnere asfalt og bedre fundament?

– På "Stein i veg"-konferansen i Molde i fjor ble det framlagt data som tyder på at knust fjell bør utnyttes bedre enn det vi hittil har gjort. I det siste året har vi tatt opp dette med Veglaboratoriet, og det er nå bestemt at vi skal gjennomføre et forsøk på E 18 Rannekleiv-Temse med tynnere asfaltlag kombinert med bedre steinfundament, forteller seksjonsleder for laboratorietjenester, Karl Sigurd Fredriksen.

Forsøket skal gå over en strekning på 200 m. Her skal det legges steinfylling og forsterkningslag på minimum 110 cm, et øvre bærelag og forsterkningslag i stein på 25 cm, et forkiling/avrettingslag i asfalt på 5 cm, et 4,5 cm bindelag i asfalt og på toppen et slitelag på 3,5 cm asfalt. Totalt 13 cm asfalt, mot dagens standard på totalt 20 cm. asfalt.

Dersom forsøket er vellykket og metoden

kan benyttes på de resterende 70 km av E 18 gjennom fylket, kan det gi en innsparing i utgifter til asfaltdekke på 30 mill kr. På begge sider av forsøksfeltet skal det legges asfalt etter gjeldende standard. I løpet av et års tid skal det være

mulig å lese av direkte om det er større spordannelse og slitasje på det tynne asfaltlaget med forsterket fundamentering av steinmasse, enn ved et tradisjonelt oppbygd asfaltdekke.

Den nye E 18 vil for det meste gå i kuperte heiområder mellom jordbruksarealer og bebyggelse. Det blir stor mengde sprengstein. Det lønner seg som oftest å skifte ut løsmasser med steinmasser, siden steinen er gratis, mens løsmassene trengs til terrengbehandling. Vi kan dermed få et frostfritt og deformasjonsfritt vegfundament.

Forsøksmetoden stiller spesielle krav komprimering. Steinfyllingen skal komprimeres på vanlig måte. Nedre bærelag skal etterkomprimeres med lastet dumper, ca fem overfarer med et visst ringtrykk. Det er også spesielle krav til høyde og jevnhet, noe som krever en dyktig hovelfører. Bære- og forkilingslaget skal

komprimeres med gummihjulsvals og etterkomprimeres med vibrovals.

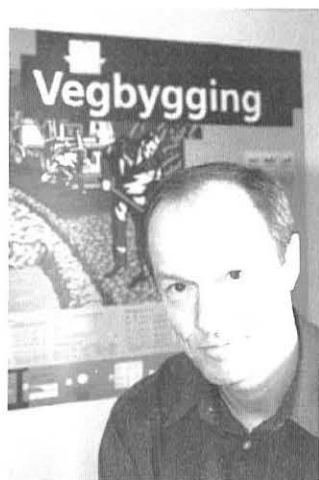
– Dersom dekket mot formodning skulle vise svakhetstegn, legges det på ytterligere 3,5 cm asfalt. 25 prosent av gevinsten vil fortsatt være i behold.

– Forsøket har bl.a. sammenheng med å vegene nå, av miljøhensyn, går lavt i terrenget med dype skjæringer og høye fyllinger. Dette gir steinmasser som med fordel kan utnyttes til å bygge en frostfri og stiv vegkonstruksjon. Forsøket vil i tillegg vise om er vi er dyktige nok til å bearbeide et kvalitetsfundament som er en forutsetning for et godt resultat. Dette krever godt "håndverk" av dem som skal gjøre jobben, i tillegg til steinmasse av god kvalitet.

– Dette forsøket er ikke spesielt dristig, og tilsvarende har også vært forsøkt andre steder. Det kan godt tenkes at vi kunne oppnådd et godt resultat med et enda tynnere asfaltlag. Målet er minst mulig spordannelse i tillegg til piggedekkslitasje. Dette har stor betydning for vedlikeholdskostnadene. Det er gode muligheter for at tynnere asfalt og bedre fundamentering vil gi en mer slitesterk veg enn det vi hittil har bygd.

Mens asfalt er en meget kostbar vare som må kjøpes og transporteres, utnytter vi i forsøket stein som vi får gratis på stedet. Vi er pålagt mest mulig gjenbruk av asfalt. Asfalt skal ellers behandles som spesialavfall. Miljømessig er det en fordel bruke minst mulig av den.

Slitelag 3,5 cm
Bindlag 4,5 cm
Forkiling/avretting 5 cm
Bærelag/øvre forsterkningslag 25 cm
Steinfylling/forsterkningslag min. 110 cm



## Skihopper og stafettsjef – med ambisjoner

Karl Sigurd Fredriksen kom til Statens vegvesen i november –95 som leder for utbyggingsavdelingens laboratorieseksjon. Han har geoteknikk som fag. Før han kom til vegvesenet, arbeidet han med prosjektledelse, byggeledelse og geoteknikk med eget firma. Tidligere har han hatt avdelingsleder- og prosjektlederstillinger i ledende entreprenør- og konsulentfirmaer.

I det siste har han gjort seg bemerket på flere måter. Som aktiv skihopper i veteranklassen, (personlig rekord ca. 60 m) har han engasjert seg sterkt i å bevare Nygårdsbakken som et kulturminne. Han er også leder for bedriftsidrettslagets satsing på Holmenkollstafetten, en jobb han har skjøttet med vanlig iver. Det er også registrert at han har søkt stillingen som vegsjef. – Jeg tenkte at det kunne ikke skade. I min begrunnede søknad har jeg bl.a. lagt vekt på min erfaring fra privat virksomhet, som vegvesenet må forholde seg mer til i tida som kommer.

## Få farlige feil på nyere biler



Faggrupeleder for kjøretøykontroll, Nils Magne Rakvåg og kontrollørene Pål Vangsnes, Oddne Thygesen og Torbjørn Eikeland, har hendene fulle med EØS-kontroll. Eikeland kontrollerte biler på Birkeland da bildet ble tatt. (over). Kontrolldata blir skrevet inn på en håndterminal, overført til PC og sendt til det sentrale kjøretøyregistret. (bildet til høyre)

**PERIODISK KONTROLL** av personbiler, eller **EØS-kontroll** som det også kalles, ble innført fra 1. januar i år. Ved Arendal trafikkstasjon ble det i januar måned kontrollert ca 150 personbiler, i februar ca 190 biler, opplyser faggrupeleder for kjøretøykontroll, Nils Magne Rakvåg.

– Vi har lagt opp til kontroll av 3500 personbiler i året, en markedsandel på ca. 20 pst. Det vil si ca. 300 biler i måneden. Vi ligger dermed noe i underkant for de første to månedene, men så ble også en betydelig del av bilparken tatt ut av kontrollkøen for de tre første månedene for at trafikkstasjonene, teststasjonene og de godkjente verkstedene skulle få en myk overgang og få anledning til å tilpasse sin kapasitet etter behovet, sier Rakvåg.

– I april kan vi nok komme opp mot 300 kontroller, eller gjennomsnittlig 15 biler daglig, i tillegg til andre oppgaver.

I følge avtalen med Vegdirektoratet skal kontrollene utføres innenfor en ventetid på maksimum tre uker. Vi har selv sagt at vi ikke ønsker lenger ventetid enn to uker, sier Rakvåg, som er den ventetid vi har nå. Dersom ventetida blir for lang, risikerer vi mye ekstraarbeid ved at folk glemmer bort kontrollen og ikke møter opp til sin time. Dermed får vi ikke unyttet den kapasiteten vi har, og får i tillegg ekstraarbeidet med en ny innkalling.

### FLERE FEIL PÅ BILER OVER 10 ÅR

– Hvordan er standarden på de kontrollerte bilene?

– Kontrollene viser at når biler har passert ti år, begynner det å skje negative ting. Rust har begynt å svekke vitale deler i forstilling, bremseanlegg m.m. og den generelle slitasjen er så omfattende at det kan føre til problemer. Ti år er da også den gjennomsnittlige levealder for bilparken i landet i dag. Biler som er 15–16 år gamle, kan også være i god stand, enten det skyldes hell eller ekstra godt vedlikehold.

Selv om vi har hatt noen avskiltinger på grunn av feil som kan være direkte trafikkfarlige også når det gjelder nyere biler, er det stort sett bare mindre feil på biler som er mindre enn 10 år.

Vi regner med at de dårligste bilene ikke kommer inn til kontroll. Eierne vet at det vil koste så mye å sette dem i god stand, at de heller velger å avskille bilen. Dette vil bidra til en fornyelse av bilparken, kanskje på linje med det som skjedde da det ble betalt 6000 kr i vrakpant. Oppgaver fra Oslo viser at tallet på biler som leveres til vraking er doblet etter at den nye kontrollen ble innført.

At minibusser som brukes som familiebiler skal kontrolleres hvert år helt fra de er nye, er etter min mening noe unødvendig da vi finner svært få feil på disse bilene. Det samme kan vi si om nyere personbiler. Når det gjelder biler som er mer enn 10 år gamle, er det en annen sak.

### SIKKERHET OG MILJØ

Arendal trafikkstasjon har alt det utstyr som trengs for å gjennomføre testene på en sikker og effektiv måte. Formålet med periodisk kontroll er å sikre at kjøretøyene ikke har feil på utstyr som er av betydning for trafiksikkerheten: styring, bremses og lys skal være i orden. Videre kontrolleres det om kjøretøyet har rustskader som kan være av sikkerhetsmessig betydning.

Testen starter med kontroll av kjøretøyet identitet, at identitetsnummer på understell og registreringsnummer stemmer over ens. Deretter undersøkes det om kjøretøyet tilfredsstillende miljøkravene når det gjelder avgass, støy og unødvendig oljelekkasje.

Deretter settes bilen på en moderne løftebukk og heises til værs slik at kontrolløren får lett adgang bilens understell. Styring og hjuloppheng undersøkes nøye, og lett banking med en spiss hammer avslører eventuell gjennomrusting.

Bremsene på forhjul og bakhjul testes på rulletromler. Etter at undersøkelsene på testbukken er ferdig, tar kontrolløren bilen på en kort kjøretur i området rundt trafikkstasjonen for å

danne seg et inntrykk av hvordan bilen oppfører seg under kjøring.

Kontrollen av avgass avslører at en del biler forenser mer enn tillatt. For bensinmotorer kan det som regel rettes på ved en rimelig justering. Når det gjelder dieserbiler, kan det kreve kostbare reparasjoner. Avgasstesten av dieserbiler krever at motoren kjøres opp til maksimalt turtall inntil fem ganger. Dette kan være mer enn enkelte motorer med feil og svakheter kan tåle, og testen kan føre til motorhavari. Dette er selvsagt meget kjedelig, og i tilfeller der vi har mistanke om at motoren ikke vil tåle testen, velger vi å utsette denne prøven til eieren har sørget for å klargjøre/repasere motoren for prøven. Hittil har det heldigvis gått bra.

#### DATAOVERFØRING

Testdataene registreres på en håndterminal som kobles direkte til trafikkstasjonens PC-er og bileieren får en utskrift. Videre overføres testskjemaene via en Internett-server i Kristiansand til et sentralt register der det legges inn i kjøretøyregisteret Autosys som omfatter samtlige kjøretøyer i landet. Ved starten var det store problemer med denne dataoverføringen. Nå er overføringskapasiteten firedoblet, og bemanningen har fått trening i å bruke systemet, slik at det nå fungerer tilfredsstillende.

#### FIRE KONTROLLØRER PÅ HELTID

Fire kontrollører arbeider mer eller mindre kontinuerlig med periodisk kjøretøykontroll. En mann er leid inn fra produksjonsavdelingen. Når det er behov for det, hender det også at folk fra faggruppe for trafikk settes inn. Folk fra Arendal trafikkstasjon utfører to dager i uken periodisk kjøretøykontroll også på Birkeland veg- og trafikkstasjon.

Rakvåg utfører selv en god del av kontrollene. De andre faste kontrollørene er Pål Vangsnes, Oddne Thygesen og Torbjørn Eikeland.



## NAF utvider testestasjonen

**MENS STATENS VEGVESEN har som mål å utføre 20 pst. av EØS-kontrollene, er det klart at flertallet av kontroller vil bli utført ved de godkjente bilverkstedene og ved NAF testestasjoner. NAF testestasjon i Arendal har nå bygd ut testestasjon med et eget testspor beregnet spesielt på periodisk kontroll.**

– Utbyggingen er nødvendig for å kunne drive kontrollvirksomheten effektivt, forteller stasjonssjef Sven Rune Stiansen, som kan opplyse at stasjonen hittil har hatt stor pågang av EØS-kontroll.

– Hittil har vi testet nærmere 400 biler siden vi begynte med disse testene i november–desember. Vi har nå en ventetid på 3–4 uker. Tre mann arbeider med testing på heltid og det kan bli aktuelt å ansette flere, sier Stiansen.

– Vi har ikke adgang til å avskilte biler, men kan gi kjøreforbud for biler som har farlige feil. Hittil har vi testet mest eldre biler. Vi finner trafikkfarlige feil på bremses, rør og slanger og på hjuloppheng. Feilene skyldes vesentlig rust. Men de dårligste bilene kommer ikke inn til kontroll, de kjøres så lenge de går, eller går direkte til opphogging.

På den annen side er det også en god del velholdte, eldre biler. Verkstedene opplyser at de regner i gjennomsnitt 2,5 t arbeid for en bil kan passere testen. På eldre biler kan reparasjon bli så kostbart at det ikke lønner seg.

– Denne kontrollen har opplagt betydning for trafiksikkerheten. Trafikkfarlige feil på biler som er i bruk, må utbedres. Kontrollen fører også til at mange av de dårligste bilene blir sendt til opphogging. Ordningen er på sin plass, men kom vel litt brått på. I løpet av det første året har vel de fleste tilpasset kapasiteten etter etterspørselen.

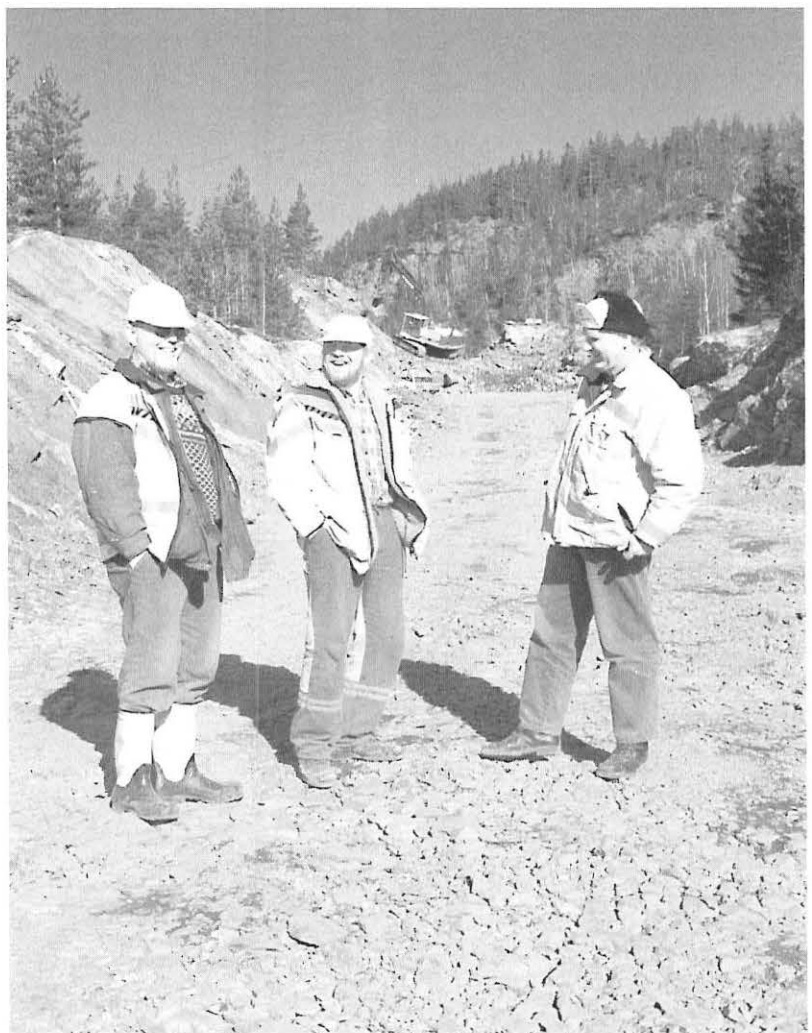
# Effektivt sprengingsarbeid på Herefoss



- Vinteren har vært veldig fin. I tillegg har fjellet vært av en slik beskaffenhet at vi har fått sprengt mye pr. bormeter og pr. kilo sprengstoff. Framdriften av fjellarbeidet ligger derfor langt foran planlagt. Det var meningen at vi skulle sprengte ut juni måned. Nå er det ikke langt unna vi er ferdig for påske, sier oppsynsmann Odd Olav Tveit, som har hatt ansvaret for bygging av ny rv 41 utenom Herefoss sentrum i vinter. De gunstige forholdene vil sannsynligvis føre til at sprengningsprisen blir en god del lavere enn planlagt. På Herefoss skal det sprenges ut totalt 38500 kubikkmeter fjell.

Mens Tveit nå starter opp ferdiggjøringen av anleggene Grasbrokke og rassikring ved Flåstrondi i Setesdal, overtar Anders Herman Hermansen oppsynet med anlegget på Herefoss. Hele anlegget er på 2,3 km. Det skal bygges 600 m gang- og sykkelveg. Det skal bygges to gangkulverter og en vannkulvert. Samtidig arbeider kommunen med omlegging av vann- og kloakkledning i den gamle vegen. Anlegget drives i egen regi med 3-4 egne kjøretøyer. Skytebas Arne Vallheim har ansvaret for det effektive sprengingsarbeidet, med hjelp av Gert Albrecht. Stikking utføres av Karsten Haukås. Andre har vært innom anlegget i kortere perioder.

Ved sprengingen har det vært nødvendig å ta hensyn til bebyggelsen og til høyspentledning. Forholdet til naboeiene har vært godt, forteller Hermansen. Det har vært brukt rystelsesmåler



Oppsynsmennene Anders H. Hermansen og Odd Olav Tveit, og skytebas Arne Vallheim er godt fornøyd med framdriften på Herefoss,

for å kontrollere om det har vært rystelser som kunne skade bygninger.

Maskiner, to borrhuger, gravemaskiner, dumpere m.m. er innleid fra totalt sju private firmaer.

Samtidig som trafikken ledes utenom sentrum, skal det pyntes opp i vegen gjennom sentrum. Landskapsarkitekt Bjarte Sandve arbeider med den saken.

Hele anlegget skal være fullført innen 15. oktober. Det ligger nå an til at dette lar seg gjøre med god margin. Totale utgifter for bygging av den nye vegen forbi Herefoss er beregnet til 7,4 mill. pluss byggherrekostnader.

## "Andre riks og fylkesveger"

### KRANA

For tida arbeides det på flere "andre riks- og fylkesveger". Ved Krana i Risør arbeides det på en ca. 500 m lang strekning av ytre veg fra Frydendal til Risør sentrum. Det vesentlige arbeidet består i å sprengne ut ca 1500 kbm i en høy skjæring. Her skal kommunen samtidig legge om vann- og kloakkledning. Like ved sprengingsområdet er det et stort båttopplag som det må tas hensyn til. Fjellmassen må derfor "plukkes ut" med stor forsiktighet, sier oppsynsmann Anders H. Hermansen.

### KLOPPENEBAKKEN

I Kloppenebakken i Arendal skal kommunen legge ny vann- og kloakkledning. Det skal også legges kraft- og telekabel. Vegvesenet skal utbedre vegen. Hovedarbeidet er bygging av gang- og sykkelveg, som delvis skal bygges som en bru på utsiden av den eksisterende vegen.

### GJERSTAD

I Gjerstad skal det bygges to nye vegstubber på fv 80 ved Kongsnes og Auslandsdalen. På det ene stedet skal det sprenges ut masse, på det andre skal massen legges i fylling. Prosjektet er kostnadsberegnet til vel 3 mill. Av dette skal arbeid for 1,7 mill utføres i år. Vegen vil bli gruset slik at trafikken kan settes på, mens asfaltering skal utstå til neste år.

### GRASBROKKE

1,5 m omlegging av rv. 9 ved Grasbrokke skal fullføres i år, etter at grovdriften var ferdig i vinter. Det skal asfalteres og gammel asfalt i eksisterende veg skal skiftes ut.

### FLÅRENSTRONDI

Rassikring ved Flårenstrondi skal fullføres i egen regi etter at grovdrift ble utført på entrepriser i vinter. Delstreningen som nå gjøres ferdig, er 600 m i form av en ny veg på fylling delvis ut i vannet. Den gamle vegen skal nå graves ut og legges som en rasvoll på innsiden av den nye vegen. Arbeidet skal gjøres i egen regi og omfatter også legging av asfalt.

## Test deg selv for Holmenkollstafetten

Den som kan løpe en kilometer på under 4 minutter, vil sannsynligvis få plass på vegvesenets førstelag i årets Holmenkoll-stafett, sier stafettleder Kar Sigurd Fredriksen. I samråd med løpsveteranen Kjell Birkeland ber han nå kandidatene teste seg selv. Det kan gjøres enkelt ved hjelp av vegvesenets kilometrering. Velg ut en rett, fin vegstrekning, og ta tida mellom kilometermerkene.

Fredriksen har nå 29 løpsvillige på sin liste. Blant disse er alle "de gode", men folk som kan oppvise tesetresultater godt under 4 minutter er det fortsatt behov for. Han regner med at det er gode muligheter for å nå målet på en tid under en time for førstelaget. - Så jeg ser lyst på at vi kan sende en stor delgasjon til hovedstaden. En del av deltakerne vil reise inn på lørdag, der det legges opp til revybesøk. Det vil også bli satt opp transport søndag morgen for dem som ønsker det.

## Pensjonisttreff i kantina?

På pensjonistforeningens årsmøte 20. februar fremmet Herman A. Cappelen følgende forslag:

Innen vegkontorets administrasjonsavedeling spør en seg om pensjonistene kunne være interessert i å treffes i vegkontorets kantine fra tid til annen.

Kantina har fått en "ansiktsløting", og egen kantinebetjening står for tilberedning og salg av mat av mat, kaffe m.m.

For å gjøre denne saken meget kort, tillater jeg meg, da jeg har kontordag på vegkontoret i en annen sammenheng, å foreslå at Elsa Berthelsen og jeg danner en liten arbeidsgruppe som tenker videre på: "treff i kantina" den første torsdag i måneden, fra kl. 13-15.

Det er mulig at noen av de yrkesaktive på vegkantoret kan, og vil, legge sin spisepause til vår sammenkomst.

## Pensjonister i museumsarbeidet

Herman A. Cappelen oppfordret på årsmøtet i pensjonistforeningen alle pensjonister til å engasjere seg i museumsarbeidet og bidra med sine kunnskaper.

Tenk på alle de gjenstander, bilder, de mange historier, kart og tegninger som dere har verdifulle og morsomme opplysninger om, sa Cappelen. Maskiner og redskap ute i distriktene ønskes registrert og beskrevet.

Selv er Cappelen nå opptatt med å registrere det som befinner seg i vegkontorets veastibyle.



Statens vegvesen



## **KULTUR- DAGENE 1998**

Norsk vegmuseum 19. - 21. juni

## To busser på velferdstur til sommerens store kultursamling

**N**I UTSTILLERE fra Aust-Agder deltar på Vegvesenets kulturdager som arrangeres for første gang på Norsk Vegmuseum ved Hunderfossen 19.-21. juni. I tillegg kommer deltakere på "Årets velferdstur" slik at totalt 65 fra vårt fylke, fordelt på to busser, reiser til kulturdagene, forteller Ann Jørgensen, som har koordinert forberedelsene for arrangementet i fylket.

Våre utstillere er Jon Kjelleberg, treskjæring, Sverre Gullesen, akvarell, Harald Solberg-Jacobsen, smijernsarbeid, tredreiing, treskjæring, Trond Hellestøl, tredreiing, Borgny

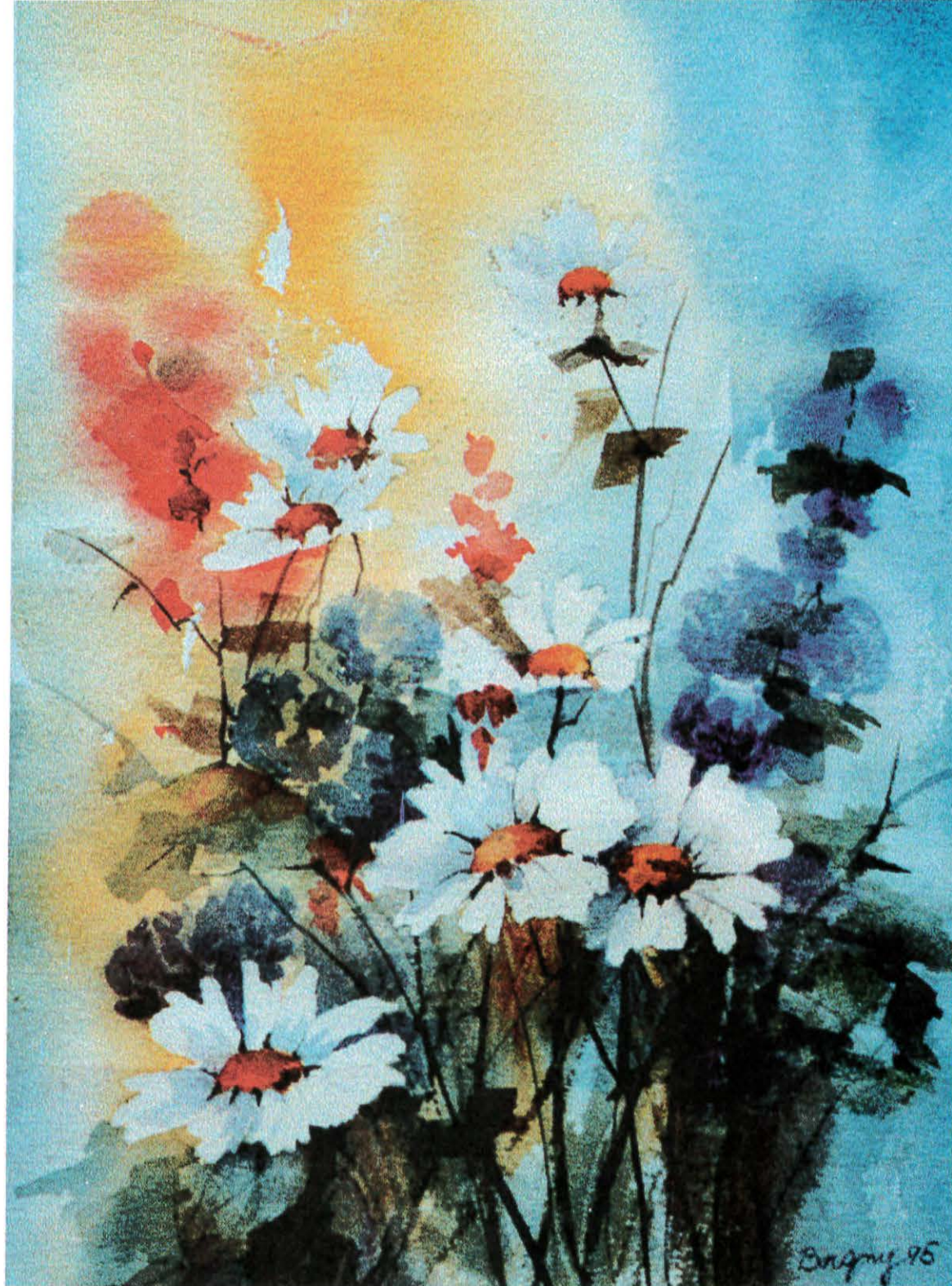
# *Ni utstillere fra Aust-Agder til Vegvesenets kulturdager*



En del av utstillingsdeltakerne samlet til motefylkets kontaktpersoner for kulturdagene samlet til møte på vegkontoret. De utstilte bildene er tegninger av Kjell Pedersen.

Thorsen, akvarell, porselensmaling, Halvor Abusland, knivsliping, Nicolai Lyngroth, knivsmiing, knivmaker, Jon Sandberg, knivmaker og Kjell Pedersen, blyanttegning. Flere av utstillerne har i løpet av vintermånedene presentert en del av sine arbeider ved utstillinger i kantina på vegkontoret, og dokumentert "solid form" allerede tidlig i sesongen. De arbeider nå for fullt på å få fram sitt aller beste til sommerens utstilling. Tidligere i vinter viste Kjell Pedersen sine fra før av skjulte talenter med utsøkte blyanttegninger, mens Borgny Thorsen deretter viste lekre akvareller. Når utstillerne er klar med sine produkter, er det meningen å presentere en prøveutstilling på vegkontoret. – Vi arbeider nå med å samordne standen fra vårt fylke. Vi har søkt om totalt 16–17 kvadratmeter vegplass, men vet ennå ikke om vi får så mye. I tillegg trenger vi en del bordplass, samt plass for knivsliperen med sitt

Akvarell av  
Borgny Thorsen



utstyr. Vi satser på kvalitet foran kvantitet, understreker Ann Jørgensen, som gjerne hadde sett at vi også kunne ha deltatt med et innslag som kunne ha vært presentert fra scenen. Kulturdagene vil få et meget bredt program med utstilling av ulike kunst- og håndverksarbeider. Det vil bli underholdning med sangkor, musikkorps, teater, sketsjer og revyinnslag, folkedans og folkemusikk fra fem scener. Det legges også opp til storstilte fellesnummer med sang og musikk. Det er bl.a. skrevet en egen kulturdagssang, "Tusen veger", som skal framføres i fellesskap. Utstillerne og deltakere på velferdsturen får fri med lønn fredag 19. juni. Busstransporten dekkes av velferdsmidler. I tillegg ytes subsidiert

overnatting, med egenandel på 100–200 kr, avhengig av standard. Ideen til Vegvesenets kulturdager er hentet fra et tilsvarende arrangement i Finland som har blitt meget populært. På forhånd ble det gjennomført en spørreundersøkelse ved samtlige vegkontorer. Over 500 meldte seg da interessert i å delta med ulike aktiviteter. I tillegg kommer ektefeller og barn som ønsker å ta dette som en familietur til et av Norges populære reisemål med mulighet for å besøke Norsk vegmuseum og den populære Hunderfossen familiepark, som ligger i det samme området. Totalt ventes flere tusen deltakere til arrangementet.



## Arbeidsgruppe skal registrere vegminner i fylket



Bare et fåtall av fylkets mange vegminner vil bli med i nasjonal verneplan, sier Bjarte Sande, leder for fylkeskomiteen.

**S**amferselsdepartementet innledet Kulturminneåret 1997 med å pålegge Statens vegvesen å utarbeide en landsdekkende verneplan for veger og bruer i samarbeid med Riksantikvaren. Formålet med verneplanen er å framskaffe kunnskap om, og sikre for fremtiden et utvalg av vegminner og veghistoriske miljøer som er representative for norsk veghistorie fra omkring 1537 og fram til i dag. Verneplanen skal ha en god tidsmessig og geografisk spredning. Arbeidet ledes av en prosjektledelse ved Norsk vegmuseum. Denne skal samarbeide med arbeidsgrupper som er nedsatt ved hvert av landets vegkontorer.

Arbeidet med nasjonal verneplan skal gå over fire år. Forslag fra fylkene skal leveres til prosjektledelsen sommeren år 2000. Forslag til nasjonal verneplan skal leveres Vegdirektoratet i desember 2001.

I Aust-Agder er landskapsarkitekt Bjarte Sandve utpekt som leder for fylkets arbeidsgruppe. Medlemmer er John Einer Myhren og Tormod Frøysnes fra vegkontoret og Kirsten Helderdal og Eirik Knudsen fra fylkeskommunens kulturretat.

Arbeidsgruppene fra Agder-fylkene, Telemark, Vestfold og Buskerud møttes nylig i Tønsberg for å drøfte hvordan det praktiske arbeidet skal legges opp. Det er utarbeidet en veileder for gjennomføringen av registreringen av vegminner. Den fylkesvise registreringen skal gjøres etter en fast lest, slik at prosjektledelsen skal få et best mulig grunnlag for å sammen-

likne de ulike objektene. – På møtet ble veilederen gjennomgått og spørsmål ble avklart, forteller Bjarte Sandve.

Verneplanen vil bestå av tre delplaner: Norsk veghistorie fra 1537 og fram til 1960. (Kulturminner fra før 1537 er automatisk fredet som fornminner), veghistorie fra 1960 og fram til i dag, og vegvesenets egne kulturminner som inkluderer maskiner, utstyr og bygningsanlegg. – Det er arbeidet med den første delplanen som nå er satt i gang, og vi har to registreringsseksjoner ute i felten før forslagene fra fylkesgruppene skal innleveres.

Arbeidsgruppa skal nå utarbeide en fortegnelse over vegminner som kan være aktuelle for nasjonal verneplan. En student skal engasjeres for sommersesongen i år og neste år. Det er regnet med at det vil utgjøre 11–12 ukers arbeid hvert år. Denne sommerjobben er nå lyst ut ved universitetene. Det ønskes en student med arkeologi, etnologi e.l. som fag. Det kreves en viss fagkompetanse for å gjøre jobben, og den som engasjeres vil i tillegg gjennomgå et to dagers kurs.

Det skal også søkes hjelp hos lokalkjente personer som kan bidra ved registreringen.

– Et stort antall objekter vil bli registrert. Dette er en unik sjanse til å få fram et omfattende materiale av regional verdi. Den endelige nasjonale verneplanen vil sannsynligvis bare omfatte en liten håndfull vegminner fra vårt fylke. Det som ikke kommer med i nasjonal verneplan, bør på sikt inngå i kommunale og regionale verneplaner.



– Det er vel en del vegminner i fylket som på forhånd peker seg ut?

– Vi har Vestlandske hovedveg som er bra dokumentert. Den er registrert og kartfestet gjennom hele fylket. Vi vet altså hvor den har gått. Noen steder er den godt bevart, andre steder er den nedbygd av E 18 e.l. Vi har interessante delstrekninger som det er aktuelt å foreslå, bl.a. den restaurerte strekningen i Grimstad og Lillesand.

Vestlandske hovedvei særpreges ved at den ble bygd i rette linjer med bratte bakker og mange høye murer. Byggingen ble planlagt og ledet av offiserer.

Fånefjell er også et område med interessant veghistorie fra flere perioder, med de første vegene over fjellet, vegen i halvtunnel rundt fjellet og til sist vegen i tunnel gjennom fjellet. Byklestigen er svært spesiell. Fosstveit bru i Tvedestrand er ei jernbru som vil komme med i vurderingen.

Verneplanens mål er å sikre et representativt utvalg av vegminner og veghistoriske miljøer med stor sosial, teknologisk, geografisk og tidsmessig bredde.

Etter at registreringen er gjennomført og oversendt til den sentrale prosjektledelsen, vil vegminnernes verneverdi bli vurdert. Verneverdien skal avklares før det tas stilling til økonomiske og samfunnsmessige konsekvenser av et vern. Målet for verneplanen er å sikre at de utvalgte vegminnene og veghistoriske miljøene kan sikres for framtida på en faglig og økonomisk forsvarlig måte.

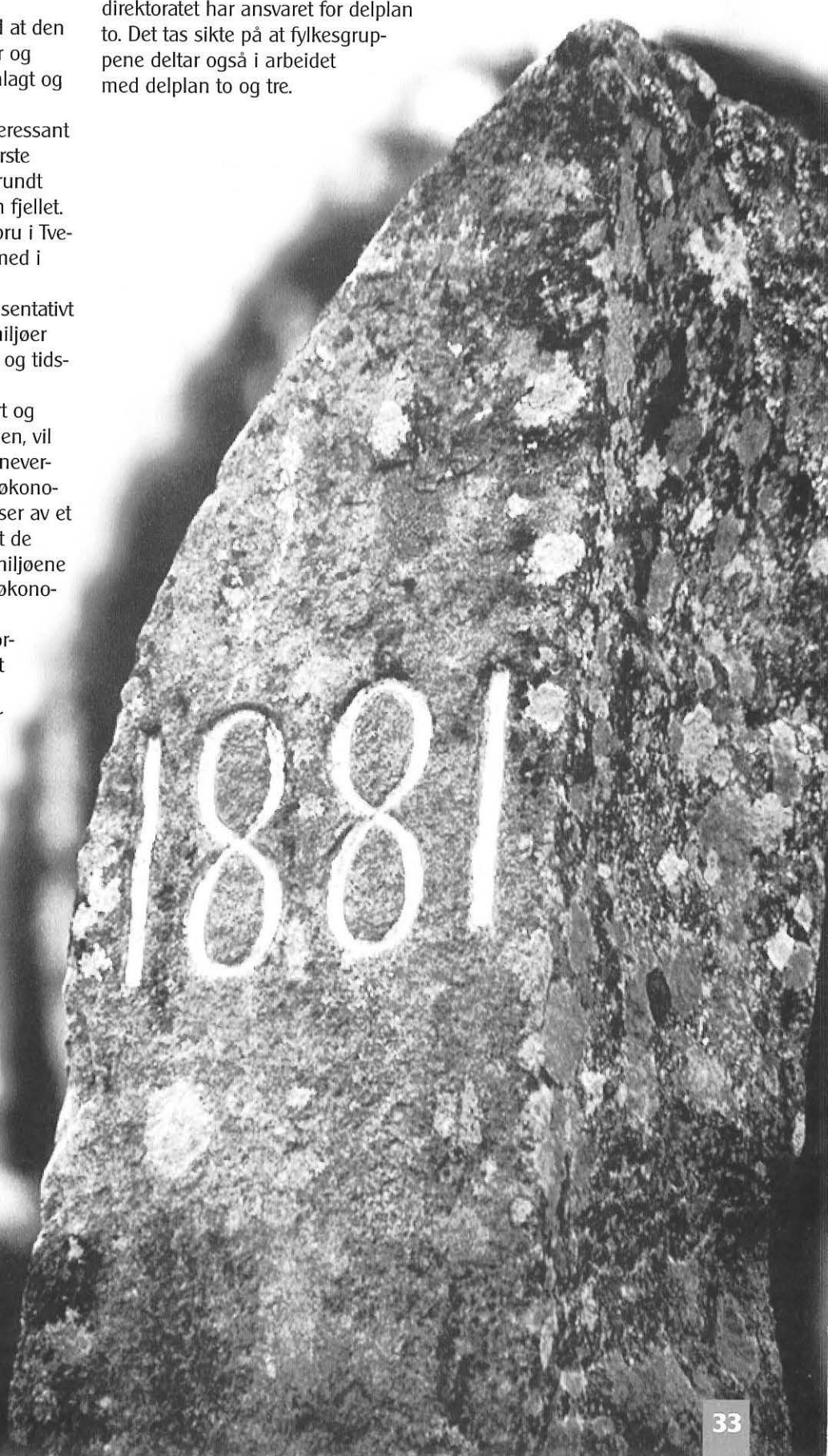
Verneplanen skal bidra til å skape forståelse for vegminner på en slik måte at det tas hensyn til dem enten de er formelt vernet eller ikke. Formelt vern betyr enten freding etter kulturminneloven, eller regulering til bevaring etter plan- og bygningsloven. Vegminnene kan formidle kunnskap om tidligere tider, bidra til stedsidentitet og brukes aktivt som tur- og reiselivsmål.

Det er utarbeidet en informasjonsbrosjyre om nasjonal verneplan. Denne sendes nå sammen med et brev til alle kommunene. Sandve mener det er viktig at det informeres om planen i flere omganger i løpet av perioden. En effekt av planarbeidet kan være å øke kulturminnekompetansen innen etaten.

– Dette er en flott anledning til å få oversikt over hva vi har i fylket av vegkulturminner. Det vil være naturlig at dette følges opp med en eller annen form for veghistorisk fylkesplan. Selv om det ikke behøver å resultere i formelt og juridisk bindende vern, kan det gi økt oppmerksomhet om veghisto-

riske kulturminner. Et skritt videre kan være et uformelt vern, ved at gamle vegminner registreres i kommuneplanenes arealdel, sier Sandve.

Arbeidet med delplan to og tre, nyere vegminner og veghistoriske miljøer og vegvesenets egne kulturminnef, med maskiner, utstyr og bygninger, er under planlegging. Prosjektledelsen er den samme for alle de tre delprosjektene. Miljø- og samfunnsavdelingen i Vegdirektoratet har ansvaret for delplan to. Det tas sikte på at fylkesgruppene deltar også i arbeidet med delplan to og tre.



# Vegarbeider og forfatter på Evje

**VEGHISTORIE** er av og til et tema i redaksjonskomiteen for Sørlandsporten. I siste nummer omtalte vi veghistoriske kulturminner i Setesdal. I dette nummer skriver vi om arbeidet med en nasjonal verneplan for vegminner.

I den forbindelse ble det nevnt at vegvokter Thorleif Tveit, født 2.1. 1908, ennå er i full vigør på Evje aldershjem. Han var ansatt i vegvesenet fra 1941 til 1965, da han gikk av med pensjon. Tveit var kjent som en dugande vegvokter, men gjorde seg enda mer bemerket som skribent. Hans betydelige litterære evner kom ofte til uttrykk som beske og humoristiske epistler skrevet på lønningslistene som ble sendt til vegkontoret. De dårlige lønningene var et gjennomgangstema.

Snakk med pensjonert oppsynsmann Ole Østerhus, kan kjenner Tveit godt, ble det sagt. Østerhus blir kontaktet, og vi avtaler å besøke den gamle arbeidskameraten. Mens vi venter på at Tveit skal bli ferdig hos frisøren, forteller Øster-

hus at han selv begynte i vegvesenet i 1959 og gikk av med pensjon i -84.

- Jeg var eneste oppsynsmann, og hadde ansvaret for 42 vegarbeidere som var fordelt på rodene i distriktet. Jeg overtok jobben som oppsyns-

mann etter Gunnar Frøysnes, far til Tormod. Jeg hadde vakt 24 timer i døgnet hver dag året rundt, uten en øre i overtid. Var det noe, var det bare å ringe til meg. Men Kringlebotn var en forståelsesfull vedlikeholdssjef.

På 60-tallet hadde vi bare grusveger. Når bilene kjørte forbi, kjente jeg at det ristet i huset. I 1962 ble Setesdalsbanen nedlagt, og biltrafikken økte.

Vegvokterne måtte sørge for framkommelig kjøreveg. De reiste ut på sykkel, med spade og rive, og lappet hullene. Som oppsynsmann var jeg den eneste som kjørte bil. Snørydding om vinteren, og vårløysinga var det verste. Ofte måtte vi måke vegen fram med håndmakt. I vårløysinga gikk vegen nesten i oppløsning. Vi kjørte på grus og lappet. Det viste seg at slagg fra nikkelgruvene var godt lappemateriale. Det trakk

ikke vann på samme måten som grus.

- Jeg har hatt mye moro med Thorleif Tveit. Han klagde stadig på betalinga. Lønna var som på Jesu tid, brukte han å si. Jeg er ofte på aldershjemmet for å ta en prat med Thorleif, sier Østerhus.

Tveit kommer omsider fra frisøren, og er på godt humør.

- Kan du fortelle hvordan det var å være vegvokter?

- Da måtte jeg få blyant og papir og sitte alene en stund, sier han, med et glimt i øyet. Jo, det var gildt arbeid. Vi hadde sykkel, rive og spade.

- Kan du huske da noen hadde sveiset fast spaden til sykkelen for en av vegvokterne, spør Østerhus. Han hadde ord på seg for å være litt lat. Det gikk ei ukes tid før han merket spøken!

- Det var jeg ikke med på, sier Tveit,- den slags holdt jeg meg for god til.

Tveit var stor og sterk og kunne greie mer enn de fleste. I yngre dager drev han med friidrett, særlig kulestøt. Han reiste helt til Kristiansand for å delta på stevner.

Sammen med Østerholt har han vært aktiv på eldretrimmen. Nå har Tveit sluttet med trening, bena er ikke så gode lenger.

- På vinteren fulgte vi med brøytebilen. Mer enn en gang måtte vi måke fram vegen og brøytebilen med håndmakt. Det var mange store snøvintre, en vinter var det 1,60 m snø på flat mark på Evje.

- Men lønna var dårlig?

- Det var visst 1,15 kr i timen i mange år. Vi fikk alltid for lite betalt. Så jeg var nødt til å skrive og klage. Men vi fikk visst tariffen, det var ikke mer å komme etter.

- Vi fikk i stand noen akkorder som hjalp litt noen ganger, innskyter Østerholt.

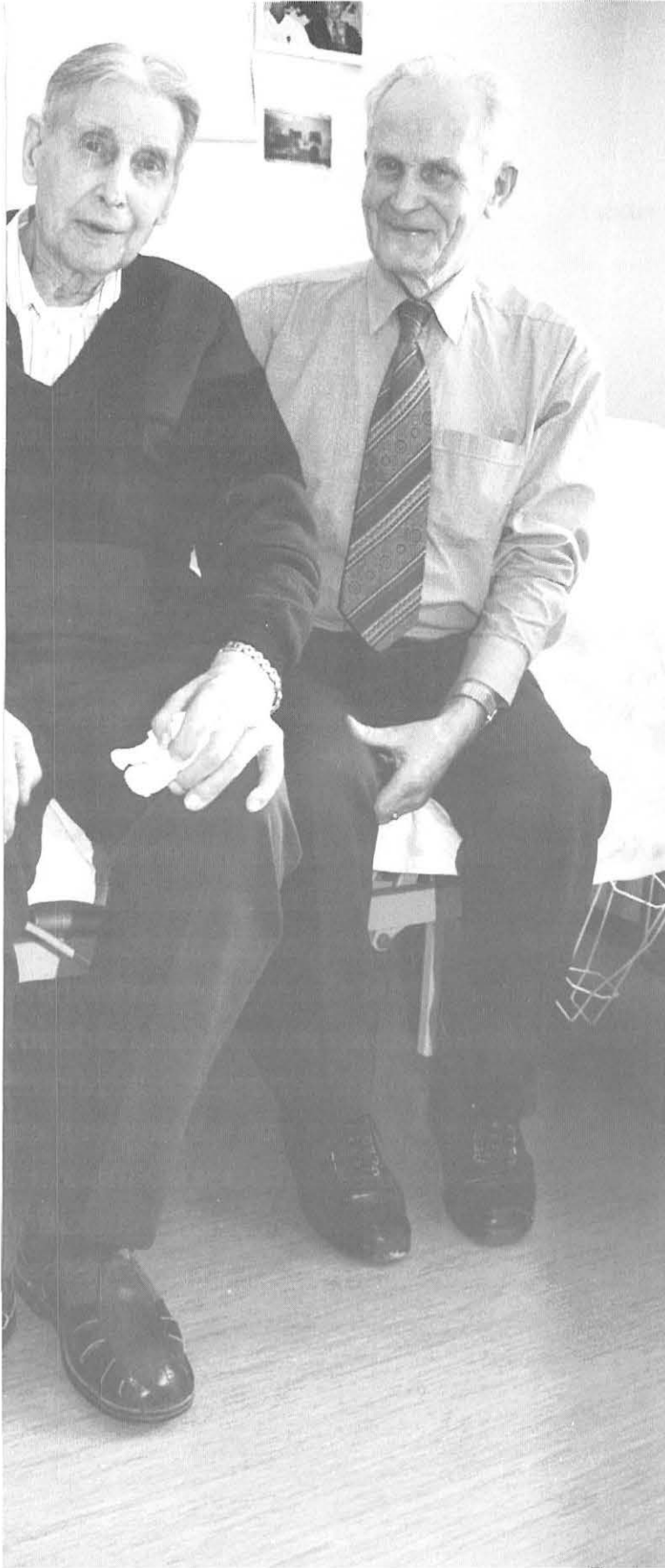
- Han var en grei mann, vi arbeidet sammen i 30 år, og vi tretta ikke en gang, sier Tveit.

- Jeg er glad jeg er ferdig med det strevsomme livet, legger Tveit til.

- Kunne du ikke gjort noe annet enn å sli- te på vegen?

- Jeg måtte arbeide for å få mat, skolegang var det ikke råd til. Skrivningen ble som en hobby. Jeg skrev gjerne noe hver natt, mye fant jeg i Bibelen, som jeg studerte flittig i den tida. Du kan gjerne kalle meg skriftlærd. Men jeg fant ut etter hvert at det var ikke så godt å leve etter





det som sto i Bibelen, sier Tveit, og legger inn en god pris snus.

I likhet med 82 år gamle Østerholt trenger ikke Tveit briller, han leser de minste klokker og aviser uten problemer, som han sier. Han er ikke så ofte på stroket på Evje der han tidligere var en ivrig klokkehandler. Men ennå tar han seg en tur på den elektriske rullestolen og lurer noen klokkehandlere.

***Dette brevet fikk oppsynsmann Ole Østerhus fra sin vegvokter Thorleif Tveit ca. 1963. Det er et godt eksempel på Tveits skrivekunst:***

## Vinterbrev

**F**EKK SJÅ EIT SKRIV um at helseveike vegarbeidere skal registreres, eit prisverdig tiltak. Tala med O. Lindtveit um dette, me vart samde um at det beste og rettaste var at med kunne bli pensjonerte.

Men det er visst ikkje so like til. Hørde nylig eit spursmål til sosialministeren om pensjonsalderen, men han ville ingen ting love, der var nedsetta ein komite som skulde utrede spørsmålet. Då var det ein som bemerkta noe um ein evighetskomite.

Den tid då me hadde "Oberstormfører" her i landet, då var det ikkje tale um komitear av noen slag.

Har nyleg gjennomgjenge ein sjukdom av noe spesiell karakter, det var då momsens vart innført, og på same tid kom skatteseddelen. Det er ein sjukdom som ein skulde tru var utrydda her i landet, men som er ein sjukdom har begynt å vise seg her i landet att. Det er i forbindelse med moms og dyrtid. I gamle dagar var den like utbreitt som tuberkulosen. Den gjeng under navnet "næringsssorg".

Heldigvis so vart eg kvitt denne sjukdomen på ein noe mikrøløs måte. Eg kom til å sjå i noen gamle bøker frå 1800 og den tid. Fikk då tak i ei som det sto "Pontopidans forklaring" på. Det merkeligste var at det fyrste eg fekk sjå då eg åpna forklaringa, var dette: Når i have mat og klæde, så skal i eder nøye.

Næringsssorga vart som stroken av meg og eg har ikkje merka den sidan. Denne sjukdomen, og alkoholisme, er nå anerkjent som sjukdom.

Det som eg hadde tenkt um eg vart pensjonert, var eit grand jordbruksdrift. Men so lenge fellesmarksforhandlingane pågår, so er det noe usikkert. Borten og Austerheim vil ha varig ordning til evig tid. Hvis dei ikkje fær det, so har eg tenkt å søkja ei personleg ordning på livstid. Den skulde ein tru skulde gå lettvent i gjennom då eg er ein gamal mann. Lindtveit lurer på på å gå i gang med hønseri, det skulde vere noko lettvent. Eg skulde vel helst ha vore registrert for 2-3 år tilbake, men det er betre seint enn aldri.

Alle dei skavanka eg er belemra med, vilde taka for lang tid å rekna upp, men som å få eit heilhetsbilde, so kann ein uttrykke det slik; Alt som normalt skal vera mjukt i kroppen er sjurt og stivt, og omvendt.

Vegarbeid er eit hardt arbeid om vinteren, Det er vel mest naturlig å samanlikne det med polferden i gamle dagar, der er berre den forskjellen at det sto liksom meir blåst og helteglorie om polferdene.

Når eg ser på hendene mine, so kjem eg i hug eit dikt av Anders Hovden som lyder slik:

Handi hans far min var sliten og hard og skrukkut som gamalt horn.

Helsing  
Thorleif Tveit (sign.)  
Vegarbeider og forfatter

# Julenissen kommer på traktor med gule



**B**EDRIFTSIDRETTSLAGETS JULETRIFEST har alt som hører til en ekte julefest: andakt, tale, underholdning, allsang, leker, gang rundt juletreet, kaffe og kaker og et stort lotteri. Men det er ingenting som kan måle seg med julenissen!

Og når vegvesenets julenisse ankommer, er det med stil: blinkende gule lys feier over gårdsplassen, så kommer den aller minste vegtraktoren, med to vinkende julenisser, kjørende helt inn til juletreet. Barneøyne med

større undring og forventning er det sjelden vi har sett!

Gaver deles ut, alle er fornøyd, og traktoren med julenissene kan tøffe ut igjen. Traktoren, en 25 år gammel Jacobsen Chief 1200, har gjort jobben sin for i år. I gamle dager gjorde den nytte for seg i forbindelse med vegmerking. Nå er den rasjonalisert bort, som så mye annet hyggelig, og tas bare fram hver jul, får en lett overhaling, startes opp, og stilles til disposisjon for julenissen.

Det har flere ganger vært på tale å selge den heller lite nyttige traktoren, men da har ildsjelene bak juletrifesten satt foten bestemt ned. Nå er det lenge siden noen har snakket om noe slikt.



# blinklys





Den store verkstedhallen på Skarpnes har i alle år blitt ommålt til festlokale utpå nyåret. Først foretas den høyst nødvendige årlige rengjøring av hallen. Så henges det opp store presenninger for å skjule maskiner og verktoy. På golvet legges fiberduk for å spare pentøy med hvite strømper for oljeflekker.

Deretter kommer langbordene på plass og pyntes med duker. Lotterigevinster skal på plass. Dette gjøres på en hektisk dugnadskveld under ledelse av festkomiteen: John Einar Myhren, Ingeborg Vehus, Harald Kirkedam, Inger Turid Knutsen og Arvid Strand. Pensjonist Jens Riber tar seg av koking av kaffe til flere hundre gjester. Festdeltakerne tar selv med seg kaker, som leveres til festkomiteen og fordeles på bordene.

Det skal være omkring 30 år siden den første juletreffest på vegsentralen. Blant initiativtakerne var Mads Krogh.

De siste 8-10 årene har John Einar Myhren vært festgeneral, etter at Herman Cappelen trakk seg ut.

- Med stort og smått pleier det å være et par hundre ansatte med ektefeller og barn. Tidligere var det flere barn. Det sier litt om alderssammensetningen blant de ansatte. Nå er det en god del som tar med seg barnebarn, forteller John Einar.

Vegsjefen er selvskreven deltaker på juletreffest. Tidligere hadde han sine egne barn med. Nå er han blant dem som kommer med barnebarn.

For de eldre deltakerne er lotteriet et høydepunkt. Det er samlet inn gaver til et stort gevinstbord, og det kjøpes lodd for ca. 10.000 kr. Dette skal dekke utgiftene til festen. Vanligvis blir det også et overskudd til bedriftsidrettslaget.

Framtidsutsiktene for vegvesenets meget populære juletreffest er noe usikre. Med utbyggingsplanene for Produksjonsavdelingen er det på det uvisse om det blir plass til festligheter av et slikt omfang.

- Men juletreffest skal det bli, om vi eventuelt må finne et annet lokale, forsikrer John Einar Myhren, og får støtte av vegsjefen.





## Kultur og natur på Pensjonistforeningens tur til Trondheim

**V**I STARTET FRA ARENDAL 18. august, og turen skulle vare i 5 dager. Vi kjørte E 18 mot Tønsberg, videre rv. 35 til Vestfossen.

Her besøkte vi Fossholm Herregård, landets største skogeiendom fra 17. århundre.

Etter en bedre lunch, fikk vi omvisning. Det ble et eventyr å gå gjennom stuer på rekke og rad, med forskjellige stilarter, med godt bevarte silketapet, og husgeråd fra den tid.

En av eierne var Jørgen von Cappelen, han gjorde store forandringer med bygningen der i 1760.

En sagnfigur der var Hallte Berthe eller Hønsse Berthe, men hun ble behandlet med respekt. Da maleren E.G. Tønsmarch fikk i oppdrag å male tapetene i storstuen, var det en selvfølge at Birthe skulle være med.

Hun endte sine dager her som hønssepasser. Noen sier hun går igjen. Det må være interessant for H. Aa. Cappelen, å se tilbake i historien fra sine aner.

Men vi må tilbake til virkeligheten, og kjører videre til Hønefoss og Begnadalen, vi nærmer

oss Beitostølen. På Bergo Hotell skal vi ha middag, og første overnatting.

Etter frokost går det mot Jotunheimen, og over Valdresflya, 1439 m.o.h. Til Gjendesheim, der Jo Gjende holdt til, han var en fjellmann fra Vågå, og en stor beundrer av Holberg.

Fremdeles hadde vi sol fra skyfri himmel, så det var ikke få flasker med norsk fjellvann som gikk med.

En liten stopp i Vågå, og videre til Dombås.

Med lunch på Dovrefjell Hotell, og med Snøhetta i sikte, fortsetter vi til Støren og Trondheim. Her skulle vi bo i to netter på Clarion Grand Olav Hotell.

Etter en god frokost onsdag, fikk vi guide i bussen til en rundtur i byen, og til utsikten oppe i Byåsen. Senere var det Domkirken som skulle besøkes.

Middelalderens største byggverk i Norden, bygd på Hellig Olavs grav. De eldste deler går tilbake til 1152.

"Sørlandsporten" er vel for trang til å få med mye her, men jeg vil fremheve de vidunderlig



vakre glassmaleriene og skulpturene, laget av blant andre Gustav Vigeland og Gabriel Kielland.

Vi besøkte Munkholmen, som er fra år 1100. Opprinnelig bygd som kloster. Senere ble det svenskene, som beleiret Trondheim i 1658, som lagde kanonbatterier her. Munkholmen ble senere brukt som statsfengsel.

Den danske statsmannen Per Schumacher, senere adlet til Griffenfeldt, satt som fange her i 18 år. Under Okkupasjonen 1940–45, anla tyskerne luftskyttsstillinger her.

Vi besøkte Ringve Musikkhistoriske Museum, vi fikk en guide som var en opplevelse av de sjeldne.

Hun spilte oss gjennom de forskjellige instrumenter fra rom til rom. Og hun spilte og sang; "Kanskje det vil gå både vinter og vår". Ja, det går nok både vinter og vår før vi får oppleve maken.

Men fremdeles var det sol fra skyfri himmel, og Nygård fikk full jobb med luftelukene i taket på bussen.

Vi er kommet til torsdag, og reiser videre til Tynset, vi besøker Aukrust-senteret i Alvdal, videre Follidal, Rondane og Ringebuffjellet. Vi følger Peer Gynt-veien mot Lillehammer.

Vi kommer til Øyen og Hafjell Quality Hotell til middag. Her skal vi sove i natt.

Men her ble det rot fra hotellets side. Etter mange turer for Lillan opp og ned i resepsjonen, fikk vi to til slutt en brudesuite .... Men vi sovnet godt på hvert vårt rom, skilsmisser skjer jo fort nå for tiden.

Fredag kom regnet, men etter frokost følger vi E 18 et stykke, og kommer til Gjøvik. Her besøker vi Fjellhallen. Det er utrolig hvor mye fin stein vi har i Norge.

"Ja, Skaperens finger har formet et dikt, av livet i stivnede sten, med storeste bautaer, støtter og slikt, med skarpe profiler, uendelig rikt, hvor sollyset glitrende skjen."

Vi besøker Hadeland Glassverk, videre Hønefoss – Drammen.

Og Ingeborg står på fra morgen til kveld, henter solo og kaffe, og tørker svetten. Vi savner nok alle Møller-Hansen til å hjelpe. Og skrøner og historier blir fortalt, men det ble nok i varmeste laget for en sang.

Vi savnet også ledelsen i foreningen, men det er jo ikke alltid det passer.

Egil-Arnt fra Tvedestrand og Risør Bilruter loset oss fint gjennom hele turen, tross en gammel buss.

Vi kom til Skarpsnes ved 21,30-tiden. Og denne gangen kunne Ingeborg låse opp porten.

Hjertelig takk for turen!  
Hjordis Moland





## **Velferdskomiteens overskudd ga gratis bløtkake**

*Da velferdskomiteen for 1997, Jan Erik Andersen, Line Knudsen, Ann Jørgensen og Øystein Tobiassen, hadde avsluttet regnskapet, var akkurat nok penger igjen til ei stor bløtkake, som ble servert gratis i kantina. Nå er det opp til årets komite, Ingunn Altenborg, Kate Pedersen, Per Øyvind Gøystdal og Harald Heggland å gjøre det minst like godt.*

*(Foto: Inger Sigridnes)*