

IATA - ET STINKENDE

Næringslivet har som kjent tidligere omtalt IATA, en interkommunal søppelbedrift som stinker i alle ender. Det stinker fra søpla, og det stinker av både styret og bedriftsledelsen også. Her beviser kommunale toppolitikere at de gir blanke blaffen i hvilke plager de påfører omgivelsene, og støtter helhertet opp om usannheter, bløff, regelbrudd og maktarroganse. Er det ikke snart valg?

I ti år har Hanne Vejrup og Kent Jensby Sørensen kjempet en ensom kamp mot IATA, som har gjort huset deres ubeboelig. De har blitt, og blir fremdeles, uthengt for å være «kverulanter», og som regel snakker IATA om «angivelige luktproblemer», som ifølge dem ikke eksisterer.

Nå har imidlertid søppelbedriften overtatt driften av Stormo i Nome kommune også, og dermed beviser selskapets styre og ledelse igjen at de er en virkelig søppelbedrift i ordets rette forstand. For her er det mer enn søppel som stinker, selv om den stanken er virkelig ille for tiden.

DØVE ØRER

Å klage til Fylkesmannen har vist seg å være særdeles lite effektivt i Nissedal, og vi tviler på at det er mer effektivt i Nome. Men naboene forsøker. I brev til Ingvar Oland av 17. oktober i fjor, skriver bl.a. Vigleik Kjeldal:

«Jeg har over lengre tid registrert at driften av denne søppelplassen blir verre og verre.

Det ser ut som et grisehus med forsøpling langt utover området, det er ikke plukket "flygeavfall" og innenfor ser det ut som en bombe har sprengt søppelet utover hele.

Stor område er oversvømt med søppel og det er brukt svært lite (nesten ingenting) dekkmasser på restavfallet.

Observerer også at det importeres store mengder avfall fra andre kommuner??

Lukten i nabolaget er til tider uutholdelig. Gjelder samme konsesjonsvilkår nå som tidligere? Om så er tilfelle er det grove brudd på veldig mange av vilkårene.»

I klage til Fylkesmannens Miljøvernnavdeling av 22. oktober og 5. november 2006, leker Hans Oddvar Nordskog og Vigleik Kjeldal opp en lang rekke

ke særdeles kritikkverdige og - ifølge dem - ulovlige forhold. De skriver:

«Nå må fylkesmannen gjøre noe for å bedre driften og stoppe alle brudd på instruksjonen. Hvorvidt iata har dårlig tid, stort sykefravær eller andre grunner og derfor ikke kan følge reglene hjelper ikke oss som naboer.»

DET STIKER SOM FY

«Lukten er nå så ekstrem i nærområdet at det er uutholdelig for oss som naboer. Og lukten kan kjennes flere km fra området, ja faktisk helt ned til Lundesentrum. Noe må gjøres for å stoppe dette umiddelbart», hevder de to i klagen, og fortsetter med at «Det er gravd i gammel fylling og stanken er helt ekstrem. Det er kvalmenne stinkende lukt utomhus og innomhus som er så sterk og intens at den er uutholdelig og helsefarlig».

Vi kjenner oss igjen. Dette er Langmoen i Nissedal om igjen, og vi tviler på at verken IATAs styre eller Fylkesmannens Miljøvernnavdeling kommer til å bry seg nevneverdig med det.

Eksempelvis kan nevnes at TA allerede i oktober hadde en artikkel om anlegget som «stinker». Selvsagt lofte Bjørn Haugland å «rette opp», noe han ikke har gjort, og ordfører Jan Thorsen hadde sin vane tro ikke god nok «kjennskap til saken». Det er jo symptomatisk for mannen. Han har aldri villet uttale seg til Næringslivet heller, og er etter vår mening et typisk «vått ullteppe».

FLERE PROBLEMER

I tillegg klages det over flygeavfall, som fyker som høstløv i vinden. Også dette et kjent fenomen fra IATAs driftsform. Hull i gjerdet og nedtrakkede gjerder klages det på, men heller ikke her er det noe nytt



Daglig leder Bjørn Haugland er arrogant, hissig, skjeller folk ut, og forteller usannheter når det passer ham. Han har styrets fulle tillit, selvsagt

under solen. Vi viste bilder av nedkjørte gjerder på Langmoen mens sykehusavfall, blodprøver og sprøyter lå strødd på plassen.

Heller ikke dekkmasser benyttes som det skal. De to skriver:

«Aktivt areal er mye større enn tillatt og det er ikke brukt dekkmasser av synlig mengde», hvilket vi også kjenner igjen. Men om det er slik at aktivt areal er større enn tillatt, burde kanskje Fylkesmannen reagere, når de politiske kannestøperne i IATAs styre ikke legger to pinner i kors for å rette på forholdene.

De hevder nemlig også at «Tillatt årlig mengde restavfall er sterk overskredet» og at dette er regelbrudd. Igjen noe Fylkesmannen i så fall burde hatt tid til å reagere på, men etter det vi kjenner til har ingen løftet på øyelokket.

TA hadde en ny artikkel og påpekte problemene i desember i fjor, og kunne fortelle at

det stinket i 2 kilometers omkrets av søppelplassen.

Bjørn Haugland uttalte da at «alle som arbeider på anlegget, inkludert administrasjonen, føler at lukt ikke er noe problem». Mannen har et særdeles romslig forhold til fakta.

KOMMUNELEGEN VAR LITE FORNØYD

På grunn av mange klager i Nissedal engasjerte Nissedal kommune kommunelegen i Drangedal, Walter Gdynia, for å se på forholdene, og han var ikke mye fornøyd.

«Å bekjempe vond lukt er helsemessig like viktig for omgivelsene som å overholde konsesjonsgrensene. Begrunnelsen for konsesjon er nettopp engstelsen for negative konsekvenser for omgivelsen som natur og mennesker», sier han blant annet. Han mente også at IATA snarest burde innhente nødvendig ekspertise for å få orden på forholdene.

SØPPELFIRMA!

Likevel ga Fylkesmannen i Telemark fornyet tillatelse til «tidsavgrensa drift» ved anlegget, som fremdeles stinker. Det har vi selv kunnet konstantere ved besøk i området.

Og elendigheten fortsetter altså på Stormo i Nome som om ingenting hadde skjedd noen gang. Styret i IATA kjenner ingen stank. Gad vite hvorfor de er immune?

DET ER GODT Å SOVE

Den foreløpig siste klagen fra Nome er fra 29. januar i år. Her står det å lese:

«Viser til 3 tidligere innsendte klager.

Det har til tider den siste tiden vært sterk kvalmende lukt fra søppelplassen på Stormo. Lukten er sterkest om kveldene og natten som før.

Ved selvsyn i dag så jeg at det fremdeles er meget sparsomt med dekkmasser, så å si ingenting og det udekkede fyllingsarealet er mange ganger større enn tillatt i konsesjonen. Dette er et grovt brudd på konsesjonen for driften og er påpekt flere ganger tidligere.

Nå vil vi naboer forlange at IATA MÅ FØLGE REGLENE SOM GJELDER.

Vi vil ikke lenger lide av at grove brudd på konsesjonen ikke får noen følger.

NÅ MÅ Fylkesmannen umiddelbart reagere og får stoppet dette illeluktende firmaet IATA. Om ikke lukten forsvinner og reglene for driften følges så vil vi vurdere å anmelde forholdet til Politiet og eventuelt bringe saken inn til Miljøverndepartementet.

Hva er vitsen med konsesjonsregler, når de til de grader ikke følges?????

Nå er vår tålmodighet absolutt slutt.»

At det ser «for jævlig» ut er jo ikke uvanlig for IATA, heller ikke at det stinker aldeles fryktelig. Men nå blir stanken fra administrasjon og styre stadig mer illeluktende. Arbeidsmiljø er tydeligvis ikke noe kommunale pamper bryr seg mye om. Her er IATA også på brådypt vann.

PERSONALBRÅK

Som sagt er det ikke bare søppel som stinker på Stormo. Det

er bare toppen av søppelberget. Ansatte har nemlig forfattet et tre siders langt brev hvor det redegjøres for nærmest mafiatilstander i den kommunalt eide bedriften.

Det dreier seg om alt fra personlige trusler og trakassering, brudd på arbeidsavtaler og problemer med kjøremateriell. De ansatte krever en snarlig handling fra det handlingslammede styret i IATA fordi det også dreier seg om ting som direkte går på sikkerheten løs.

Tilstander hvor folk ikke våger å organisere seg i en kommunalt eiet bedrift skulle man tro var uhørt, men igjen er dette forhold som er kjent fra IATAs anlegg på Langmoen i Nissedal.

SUPERARROGANSE

Ifølge de ansatte driver daglig leder Bjørn Haugland bingo med barns liv når han krever at det kun skal være en mann på bilene om ettermiddagen. Dette fordi rygging i byggefelt er farlig med barn rundt om og dårlig oversikt fra førerplassen.

Grunnen til den dårlige bemanningen er, ifølge de ansatte, at Haugland nekter å betale avtalefestede skifttillegg.

Da skulle man tro det var et minimum av ydmykhet å spørre, men Haugland er av samme støpning som Gerd-Liv Valla. Her er det de ansatte som er problemet. Ledelsesgeniet har nemlig funnet ut at de ansatte er udugelig. Til avisen Kanalen uttalte han:

«-Vi har fungert utmerket på våre tidligere arbeidsplasser, og aldri opplevd maken til arroganse og nedlatende holdninger som vi blir møtt med her på Stormo.»

Som sagt er mannen kjent for å ikke alltid fortelle sannheten, og denne uttalelsen er direkte svada. Det har vært problemer andre steder også, hvilket både Haugland og styret utmerket godt vet.

Men, her er det kun de ansatte som er problemet. Haugland er tydeligvis ufeilbarlig, sammen med sitt styre av våte ulltepper som av en eller annen grunn ser ut til ikke å tørre å si ham imot. Et mer tafatt styre skal man vel lete lenge etter, og styreformann Brødsjømoen er et funn.



Dritten flyter i omgivelsene. Slik så det som kjent ut da vi for flere år siden trykket bilder fra søppelfirmaet IATAs anlegg på Langmoen i Nissedal også, bortsett fra at det der fløt med sprøyter og sykehusavfall.



På Stormo i Nome kommune ligger, som i Nissedal, også gjerdene nede, og det stinker like ille. Det er utrolig at ingen har klaget IATA ved styret inn for EU-domstolen for svineriet

INGEN KOMMENTARER

Det som kjennetegner dette styret er at de aldri har noen kommentarer, uansett. Rent bortsett fra ordfører Jan Thorsen, som alltid hevder å være uvitende.

Det kan jo hende det er like smart, siden det tar seg dårlig ut for en ordfører å gi sin fulle støtte til galskapen som foregår i IATAs ledelse.

På den annen side står han da i fare for å ikke gjøre jobben sin som styremedlem, og heller måtte fremstå som dum og

naiv. Men det er vel antagelig mer behagelig.

Styreformann Brødsjømoen er jo også politiker, må vite. En skikkelig KrF-pamp, og verdigrunnlaget hans tilsier at han har «full tillit til bedriftens ledelse på alle plan», et mantra han har messet på i årevis.

Som styreformann må han nødvendigvis vite hva som skjer, og det sier ikke så lite om mannen at han kan gå god for den personalpolitikken og



andre underfundigheter som foregår i IATA.

LEDELSE VERD NULL

I avisen Kanalen har Britt Eriksen gjort en flott journalist-jobb og avdekket en lang rekke utrolige forhold i søppelbedriften.

Ifølge de ansatte er ledelsen uten forståelse for problemene, og både Roger Nyhaug og Arild Plassen står fram og forteller om fullstendig uholdbare arbeidsforhold.

HUSMANNSKONTRAKT

Det ser ut til at IATA, som et interkommunalt selskap, foretrekker husmannskontrakter. De ansatte kan fortelle om manglende opplæring, underbemanning og opp til 14 timers arbeidsdager uten overtidsbetaling.

Nyhaug og Plassen kunne fortelle at det vinterstid ikke var uvanlig med 50 timers arbeidsuke, men pampene i IATA ville lievel ikke betale mer enn vanlig lønn for 37,5 timers uke.

Dette endte med at bilene ble parkert, forteller de, og da fikk de utbetalt lønn for de resterende timene - men ikke som overtid.

ORGANISERTE UØNSKET

Næringslivet har tidligere blitt fortalt fra ansatte i Nissedal at IATA ikke ser med blide øyne på at folk organiserer seg, og dette bekreftes nå i Nome.

De ansatte torde ikke organisere seg av frykt for å bli oppsagt umiddelbart, noe vi altså hører fra begge steder.

Ordfører Jan Thorsen i Nome, som alltid ser ut til å være fullstendig uvitende om hva som foregår i det selskapet han sitter i styret i, så seg til og med nødt til å innrømme at styret i hele 2006 har kjent til elendigheten, og at styret har «tatt opp» det interne bråket med bedriftens ledelse. Men, som våte ulltepper bruker å uttale seg, sier han selvsagt det «nå er på tide å legge saken bak seg».

Styreformannen, KrF-pampen Jens Arnfinn Brødsjømoen, synes derimot denslags forhold er aldeles glitrende, siden han til Kanalen uttalte sitt vanlige mantra at han har «full tillit til bedriftens ledelse på alle plan», hvilket er en uttalelse hele styret de siste ti årene har kommet med til stadighet.

Hvorfor Thorsen mener noen skal legge dette bak seg, når styret ikke har ryddet opp

i noe som helst, men fortsetter å backe opp den slags ledelse og drift vi her ser, må man vel være fulltidspolitiker for å skjønne. For virkelig å sette hatten på plass omtaler de ansatte et allmøte som ble holdt for å være en ren parodi. Med den kjennskapen vi har til IATA og selskapets gedigne arroganse, har vi ikke noe problem med å godta påstanden.

LEDELSENS REAKSJON

Som tidligere nevnt har daglig leder Bjørn Haugland tidligere gitt all skyld for forholdene på arbeidstakerne, og i et leserinnlegg beklager han seg over den fæle avisa Kanalen som ikke ville sende ham en ferdig artikkel han kunne kommentere.



IATAs styreformann Jens Arnfinn Brødsjømoen utviser en betydelig arroganse i forhold til arbeidslivets spilleregler ved å støtte en ledelse som gir blaffen i det meste.



Ordfører Jan Thorsen i Nome kommune har som vane «ikke å kjenne forholdene godt nok»

Det er mulig han er vant til det fra sine faste mikrofonstativer, men pressen ellers jobber jo ikke slik.

I et langt leserbrev i avisen 31 januar fremholder han igjen at alle problemer skyldes de ansatte, og pressen, og selve essensen er rettferdighetsprinsippet. For ifølge Haugland er det urimelig at ansatte i Nome ikke skal ha det like jævlig som i Nissedal, skal vi tolke innlegget hans.

Slike ting som påstander om dårlige arbeidsforhold, trakkassering og stank eksisterer selvsagt ikke nå heller, og får ifølge Haugland stå for Kanalens regning.

Vel, vi kan bare si at om man vasser i dritt til ørene daglig blir kanskje nesa ødelagt etter hvert, for det er i alle fall ikke vanskelig for andre å kjenne den stanken Hauglands og IATAs styremedlemmers nese ikke makter å oppfatte.

BURDE VITE BEDRE

Styreformann Jens Arnfinn Brødsjømoen burde definitivt vite bedre enn å støtte en slik arrogant holdning. Men det er mulig at man ser «litt stort på det» når man blir en «stor» mann.

Han sitter i Drangedal kommunes valgstyre ved kommune- og fylkestingsvalget for 2007, han er leder av styret for Drangedal everk, han er vararepresentant til Stortinget, satt i alle fall i 2000 i bedriftsforsamlingen i Statoil, han er oppført under Aakre bedehus, Helse Sør, Styreleder i Normisjon, tidligere fylkesleder i KrF, og styreleder i IATA, for å nevne noe et kjapt søk på internett ga oss.

Det er underlig hvilken lederfilosofi som godtas i ymse bedrifter for tiden, det er i alle fall sikkert.

STOR FALLHØYDE

TA hadde igjen en reportasje om saken 3. februar, om at avfallsdeponiet i Nome nå skal granskes.

«Vi har iverksatt en prosess for å finne ut hva som ikke fungerer på Stormo. Vi har leid inn ressurser utenfra, som ikke har tilknytningen til bransjen», sa ordfører Thorsen til TA.

På spørsmål fra avisen om de ansattes påstand om at allmøtet styret i IATA avholdt var en ren parodi, sa Thorsen:

«Det var ikke en parodi. Vi ble enige om å legge uenigheter bak oss og se framover. Styret har fortsatt tillit til ledelsen»

- Selv om granskingen vil komme fram til at det kanskje er der problemet ligger, spurte TA, og Thorsen viser at han ikke er redd for gedigne magelask:

«Jeg gjentar at ledelsen har vår fulle tillit. Jeg svarer ikke på hypotetiske spørsmål som dette», svarte han på spørsmålet.

Det er tydelig at det viktigste er å renvaske ledelsen, toe sine hender, lukke ører og øyne, og satse på at trakassering og trusler får de ansatte til å «legge dette bak seg» så ledelse og styre i IATA får fred fra ekle ansatte som krever ryddige arbeidsforhold.

HYGGLIG AVIS

Lokalavisa i Vest-Telemark, Vest-Telemark Blad (VTB), har ifølge webarkivet skrevet et par tre artikler om problemer hos IATA.

30 oktober 2004 skrev journalist Ingebjørg Bø om at 20 husstander var sterkt plaget av luktproblemer. 19. februar 2005 skrev Geir Ufs om at Haugsjåsund Grendelag hadde fått nok, og 1. mars samme år skrev han at Fylkesmannen krevde at komposteringsanlegget slikk det var måtte legges ned.

Det er verd å nevne at VTB ikke var til stede da Grendelaget troppet opp hos Fylkesmannen, der stilte bare Næringslivet og Varden.

Men etter dette har alt vært fryd og gamen, ifølge VTB. 16. juli 2005 kunne en gledesstrålende Geir Ufs i VTB melde at «*Dei kraftige luktproblema frå Langmoen avfalls plass i Haugsjåsund er blitt historie. Na-boane kosar seg i ein atmosfære dei meiner er slik han skal vere.*» Som om ikke det var nok, kunne Ufs også melde at «No er det så bra at det ikkje går an å bli betre. Me kan gå



Til tross for at dette ble satt opp lenge etter VTB sin artikkel om at «No er det så bra at det ikkje går an å bli betre», har avisen ikke nevnt et negativt ord om IATA. Heller ikke det faktum at skiltet har vært utsatt for hververk flere ganger, hvilket er interessant. Hvem er interessert i det?

ute i hagen og kose oss, seier ein av dei næraste naboane til søppelanlegget».

I sakens anledning bør det kanskje nevnes at ingen, heller ikke Geir Ufs og VTB, spurte de nærmeste naboene, altså Kent Jensby Sørensen og Hanne Vejrup om saken. De satte morgenkaffen i vrangstrupa da de leste «bestillingsverket Ufs hadde smørt sammen», for å sitere dem.

Bare for å nevne det, VTB har ikke skrevet et eneste ord om IATAs problemer i Nome. Her har vi ei lokal blekke som virkelig følger med.

Det hører med til historien at Sørensen og Vejrup har blitt tvunget til å flytte på grunn av den kvalmende stanken, og har satt opp et skilt på eiendommen som noen driver å ødelegger stadig vekk. Mon tro hvem som kan ha interesse av å gjøre det?

I alle fall ikke VTB, som heller ikke har nevnt dette med et eneste ord.

SYRLIG REVISJONSRAPPORT

Telemark Kommunerevisjon IKS laget en forvaltningsrevisjonsrapport i 2006, nr. 750006.

Denne er, for å si det enkelt, rimelig syrlig til IATAs mange påstander. Det fremgår med all ønskelig tydelighet at det har vært store konflikter i Nissedal, og at pressens omtale av saken har gjort at «forholdet mellom partene har blitt tilspisset». Det nevnes da særlig VTB sine få kritiske artikler, og Næringslivets tydeligvis særdeles lite populære skriverier. Ikke bare tilspisset, det gode styret i IATA IKS, som faktisk har visse regler å forholde seg til ifølge

Lov om offentlighet i forvaltningen, vedtok ifølge rapporten å gi blaffen i den delen. Det står:

«Styret vedtok 09.02.2005 å forholde seg tause til forespørsler fra bladet *Næringslivet i Telemark*»

Det er tydelig at småkongene i Vest-Telemark ikke liker kritiske røster. Det er med stor tilfredsstillelse vi kan notere at vi har truffet innertier med kritikken, siden tærne til pampene har blitt så såre.

Etter det vi har blitt informert om skal ordfører Jan Thorsen til og med ha kalt *Næringslivet* og redaktøren for et «mikrofonstativ», fordi vi altså, i likhet med revisjonsrapporten, ikke «kjøpte» all bløffen fra IATA men forholdt oss til dokumenterte fakta.

ELENDIG KOMUNIKASJON

I forbindelse med revisjonsrapporten ble det gitt mange svar og uttalelser, og vi skal sitere et par:

Høringssvar fra IATA:

Kommunikasjonen burde vært bedre. Til dette punktet vil en si at det var naboen som først engasjerte og stilte med advokat i våre samtaler/forhandlinger. Kommunikasjonen gikk etter hvert over til at vår nabo nyttet all den presse og kontakter som var mulig for å sette IATA i et dårlig lys. Vi har hele tiden prøvd å være objektive og saklige og sjølsagt lyttet til det som kommer fram. Men det er flere ting som har skjedd, som ikke er tatt inn i rapporten, som kanskje kan vise hvem som har kommunisert dårlig...

Revisjonens kommentar: Hvem som har mest skyld i dette tilfellet har vi ikke tatt stilling til, bare vist til at selskapet bør ha et ekstraordinært ansvar i forhold til hva en privatperson har. Vi tildeler ikke skyld, men mener at de dokumenter vi har gått gjennom viser at kommunikasjonen har vært mangelfull.

Høringssvar fra IATA:

Vi kan dokumentere når vi har varslet telefonisk til naboer. Det er ikke daglig leder som utfører den daglige drifta. Det er våre folk i systemet som gjør denne jobben...

Revisjonens kommentar: Når vi i problemstilling 2 viser til at daglig leder skal varsle naboene, menes det at det er daglig leders ansvar, om han velger å pålegge andre oppgaven er uvesentlig.

Høringssvar fra IATA:

Det er daglig leder som har tatt initiativ og stått for all korrespondanse fra selskapet til naboer. At dette ofte ikke har vært i tråd med naboenes ønske, må så være. At partene har ulikt syn på sidene i saken, bør vel ikke overraske. Men at daglig leder blir beskyldt for å ha for lite engasjement, er å gå langt.

Revisjonens kommentar:

Vi har ikke i vår rapport ikke beskyldt daglig leder for å ha for lite engasjement i saken, og anbefaler at teksten i rapporten leses uten å trekke andre konklusjoner. At kommunikasjonen stoppet opp mellom daglig leder og styreleder på den ene siden, mener vi er fakta i saken. Jamfør diverse brev via partenes advokater

Høringssvar fra IATA:

I rapporten står det at i perioden 2004-mai 2006 fortsatte luktproblemene. Hvem definerer luktproblemer? Hvem er de rette til å si/vurdere når det er luktproblemer. Vår motpart har sendt oversikter over alle dager det lukter og når på døgnet det er verst. Det må være denne dokumentasjonen som ligger til grunn for å beskrive tilstandene som problematiske. . . . I samme avsnitt tar rapporten opp informasjonssvikt når det ble slått ned vertikale brønner i deponiet. Det var ingen i selskapet eller hos konsulentfirmaet som var ansvarlig for tiltaket som forutså at dette ville skape ulemper. For oss kom

lukta etter hvert som en overraskelse.

Revisjonens kommentar:

Viser blant annet til kommunelagens rapport som legges ved rapporten.

Høringssvar fra IATA:

Under problemstilling 2 i pkt 5.2 er det angitt at daglig leder ikke er involvert i konflikten med nabo. Alt som blir formidlet mellom partene, er det daglig leder som har ansvaret for. Daglig leder legger fram all dokumentasjon for styret. Daglig leder gir informasjon og input til vår advokat. Kanskje vår advokat burde vært kontaktet før påstander om lite engasjement blir satt fram. Det er daglig leder som legger fram forslag til løsning/tilbud til nabo og hvordan en skal forholde seg til de forskjellige utspillene fra nabo.

Revisjonens kommentar:

I våre intervjuer, bla med styreformannen, har vi fått inntrykk av at konflikten var så fastlåst mellom daglig leder og naboen, at styreformannen overtok den dialogoppgaven som daglig leder tidligere hadde hatt.

Høringssvar fra IATA:

Vi vil på denne bakgrunn be om at rapporten angir fakta som kan dokumenteres, og at den eventuelt sier konkret hvem som har sagt hva i de innledende rundene.

Revisjonens kommentar:

Vi mener vi har dokumentasjon for våre fakta. Metoden vi har brukt er beskrevet i vedlegg 1 til rapporten. Vi ønsker ikke å gå i detaljer i rapporten om gjennomførte intervjuer.

FORTSETTELSE FØLGER

Siste ord er sikkert ikke sagt i denne saken, siden det nå koker skikkelig i Nome, hvor også LO har engasjert seg. Dessuten skal det altså granskes hva som har foregått.

Derfor vil vi avvente hva som skjer med denne granskingen, og se om den blir like kritisk som de granskingene som har vært foretatt i Nissedal.

Likehetpunktene er nemlig mange. Ledelsen og daglig leder har full tillit, luktproblemer er «angivelige» ifølge ledelsen, de har aldri gjort noe galt, og ansatte og pressen er skyld i problemene. La oss derfor vente å se, så kommer vi tilbake med mer informasjon når den foreligger.



AUDI A3 SPORTBACK 1,9 TDI -

Vi har vel alle sett Audis reklamefilm på TV, hvor en Audi elegant feier rundt en sving mens ei halsende bikkje mister fotfestet og tumler hodestups over brøytekanten på speilholka. Filmen er ikke bare morsom, den er høyst reell. Vi tok en kjøretur med Audi A3 Sportback til Nissedal og tilbake, med speilis og nullføre. Vel og merke med piggfri dekk!

Med A3 Sportback har Audi kommet med en modell som bør gjøre «vei i vellinga». Med en startpris på 257.000 kroner er dette ekstremt mye bil for pengene. Vi har prøvekjørt bilen med 1,9 liters TDI motor og 105 hestekrefter. Det høres i utgangspunktet ikke så mye ut, men dreiemomentet på 250 Nm ved 1900 o/min gjør at den 1335 kilo tunge bilen var smidig og lett kjørt langs veien.

Mange motorvarianter

Audi A3 leveres med en rekke forskjellige motorvarianter opp til 250 Hk, hvorav dieselmotoren opp til 170 Hk.

«Vår» bil hadde en 1,9 liters TDI-motor under panseret, som Audi hadde tatt ut 105 Hk av. Ikke voldsomt imponerende, isolert sett, siden vi finner lignende ytelser fra 1,6 literne til PSA-konsernet, både når det gjelder effekt og dreiemoment. Men litt ekstra kubikk føles, og Audien er meget lettkjørt og fungerer utmerket over hele turtallsregisteret. Forbikjøringer går knirkefritt, og vi hadde ingen problemer med «manglende» krefter.

Det som derimot bør sies om denne motoren er at den låter vesentlig mer dieselmotor enn mer moderne varianter fra eksempelvis BMW og PSA-konsernet. Motorlyden er det

som kan kalles ganske hard, og vi antar Volkswagen-konsernet kommer med mer stillegående motorer etter hvert. Missforstå rett, det er ingen plagsom støy - det bare låter mer diesel enn mange konkurrenter.

Nytt design

Sportback har fått et helt annet designuttrykk enn den vanlige A3. Her finner vi igjen den store, vertikale grillen som først dukket opp på A6, og også innvendig er det mye nytt. Det er ny midtkonsoll, nytt ratt og nye deksler i dørene. Ellers er det mer skjulte forskjeller.

Plassen i baksetet er bedre enn på vanlig A3 3-dørs, siden taket bøyer ned senere enn på den utgaven. Ellers er total lengden økt med 8,3 cm, hvilket har øket bagasjeromsvolumet med 20 liter, til 370.

Komfort og plass

Audi har ofte blitt kritisert for manglende fjæringsskomfort, særlig i lavere hastigheter og dårlige veier. Selv synes vi det er mye mer ukomfortabelt med den humpingen det blir av å kjøre av veien, for Audi har satset på kjøreegenskapene. Men A3 Sportback var aldeles ikke ukomfortabel, til tross for et ganske stivt understell.

«Vår» testbil var utstyrt med 205x55x16 Michelin X-Ice, med andre ord forholdsvis brede og lave dekk. Likevel var fjæringsskomforten helt akseptabel, selv i svært lave hastigheter og på til dels svært ujevn vei.

Førsteintrykket av setene var meget bra. Typiske bøtteseter ga meget god støtte til hele kroppen, og ga også eksemplarisk sidestøtte. Men det er et problem, i alle fall om man er høyere enn 175 cm. Dersom man ikke leker «råner» og «sitter i baksetet» og kjører bil, er det ikke mulig å heve fremre delen av setekanten godt nok til at man får støtte under



I førersetet på Audi A3 Sportback trives

fremre delen av lårene. Her burde justeringsmulighetene vært bedre, og skal vi først ønske oss forbedringer, ville den muligheten Audi ofte har med å kunne forlenge setet noen cm vært det optimale.

Når det er sagt er førerplassen ellers helt utmerket. Instrumenter og hendler er plassert der man forventer å finne dem, og det hele er oversiktlig og greit.

Benplassen i baksetet er også noe trang.

