

SØRLANDS-PORTEN

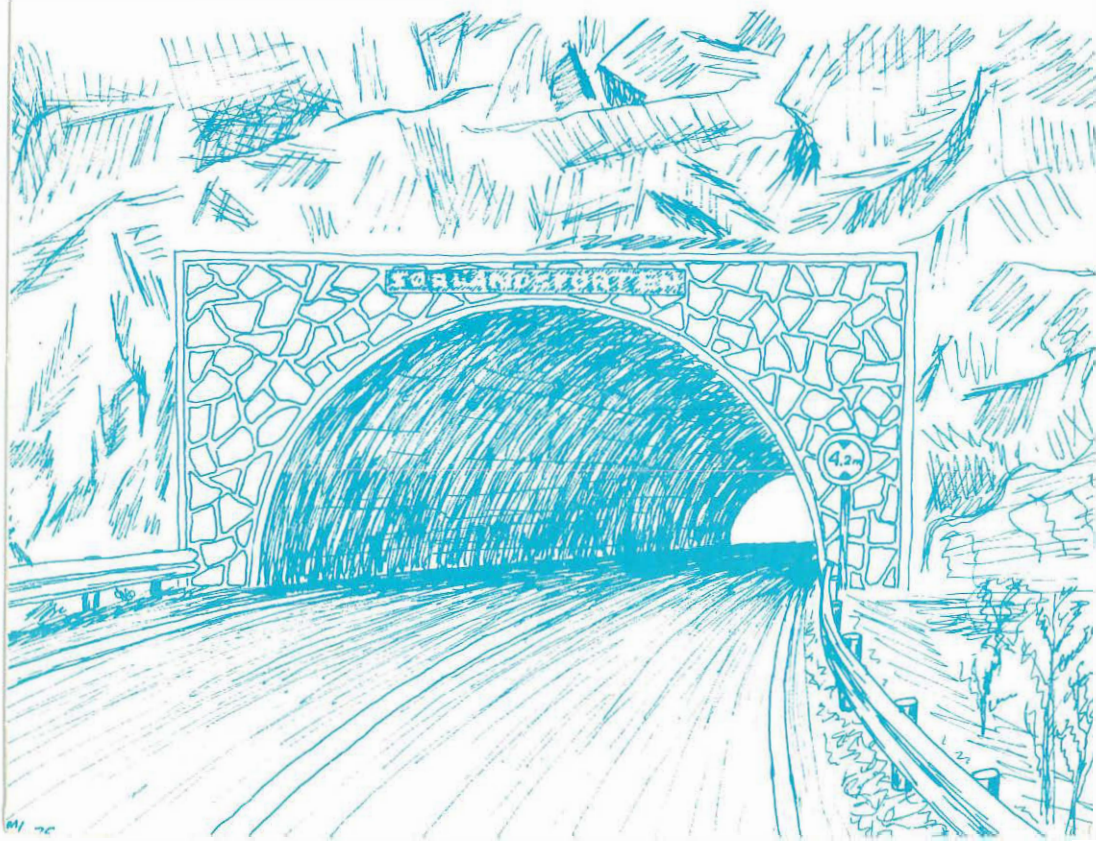
Nr. 1 1976



Årgang 4

KONTAKTORGAN

FOR STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER





SØRLANDSPORTEN

Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen

Redaktør:
Oppsynsmann M. Krogh
Kontorass. J.E. Myhren

Redaksjonsutvalg:
Vegsjef Bj. Haugmoen
Sekretær Harald Kirkedam
Avd.ing. Gunnar Bakken
Hovedtillitsmann P. Løvdal
Mekaniker Lars O. Knutson

Adresse:
Vegkontoret,
postboks 173,
4801 Arendal
Tlf. (041) 25620

Forsiden er tegnet
av Anders H. Hermansen

Lau out: SAKO
Trykk: SAKO

Opplag: 700

Innhold

Redaktøren har ordet	3
Vegsjefens 5 minutter	4
Visste du at.....	6
Samarbiedsutvalget	7
Nytt fra bilkontrollen	7
Trafikken- og dørsalg uten angrefrist	8
Ny seksjon på Mørlandsmoen	10
Naturgrus for bare 3 1/2 år?	13
Bæreevnerregistrering	14
Viltspeil reduserer kollisjonsfaren	15
Redaksjonsrådet	16
Veg over Langsæ	18
39,7 mill. til riksvegene	22
Gammel kjenning er blitt vegsjef	23
Parsellen Gøderstad - Strengereid koster millioner	24
Fra håndboring til vegmester	25
Funksjonsdeling, problem for helsesvake?	26
Bedriftslegeordningen	27
Vegkryssord	30
Støy fra bildekk	31
Hovedtillitsmannen er fornøyd	32
Vi presenterer: Veglaboratoriet	33
Omfattende brukarbeider på E-18	38
Økonomisk støtte til opplæring	39
Er det ikke sant, da?	40
80 sysselsettingsarbeidere bruker 6,7 mill.	42
Servicekurs på Skarpnes	45
Verneutvalget, oversikt	46
Omfattende program for svarte dekker	47
Bedriftsidrett	50

REDAKTØREN



HAR ORDET

Det har ofte vært et ønske at SØRLANDSPORTEN bør komme ut oftere, uten at dette dessverre skyldes øket tilgang på stoff. En utvidelse til 3-4 nummer pr. år kan være realistisk å regne med, men vil sansynligvis gå på bekostning av sideantallet.



Dette mener imidlertid vi kompenseres ved å få informasjon, artikler etc. ut til den enkelte så raskt at stoffet ikke er blitt uaktuelt.



Et viktig moment i denne sammenheng har vært å opprette et redaksjonsråd med dekning i de fleste deler av etaten, uten å gå til forhøyelse av antall medlemmer.



Rådet er oppnevnt på bak-

grunn av en henvendelse til SU, som i sin tur har kontaktet de enkelte instanser. Endelig er forslag til medlemmer lagt frem for vegsjefen som har godkjent dette.



Overfor redaksjonen skal rådet virke som en ide-bank og komme med direktiver til den måte stoffet blir behandlet på. De skal videre gjøre det mulig for oss å få en bredere kontaktflate med alle lag innen etaten, samtidig som de bør virke som "innpiskere" overfor dem som blir pålagt å skrive om aktuelle emner e.l.



Bladet vil bestrebe seg på å være et speilbilde av hva som skjer i etaten på fylkesplan, og søker samarbeid med alle som er positivt innstilt til vår oppgave.

MK.

VEGSJEFENS 5 MINUTTER



Først en takk til "Sørlandsporten" for de hyggelige velkomstord i forrige nummer og for en kjærkommen anledning til å sende en hilsen til alle medarbeiderne innen vegvesenet i Aust-Agder samt pensjonistene.

Da jeg for over 10 år siden forlot vegvesenet her etter 26 års tjeneste, var det med både vemod og spenning, vemod ved å forlate en arbeidsplass hvor jeg trivdes så godt og hadde så mange venner og gode medarbeidere, og spenning for hva som ville møte meg på min nye arbeidsplass.

La det være sagt at det gode arbeidsmiljø jeg var vant med fra Aust-Agder fant jeg igjen i Troms. Hva egentlig arbeidsmiljøet betyr for den enkelte er en vel ikke alltid like klar over.

På mange måter er forholdene i Troms vesentlig forskjellige fra forholdene her sør. Fylket er bl.a. så stort som Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland tilsammen, slik at avstandene ble noe en måtte bli fortrolig med.

Fra naturens side er nok Troms forfordelt på mange måter både til det gode og til det motsatte. Naturen er meget vakker og storslagen, men til sine tider barsk, det siste skaper vansker både ved bygging og vedlikehold av vegger. Dertil har fylket en lang rekke øyer som bl.a. er av de største i landet. Busetningen på disse øyer ut mot fiskebankene var ofte stor og kravet om bedre kommunikasjoner stadig aktuelle. Omlegging av trafikken fra sjø til land var derfor et stort arbeidsfelt i Troms med bygging av store og kostbare bruer eller ferjeforbindelser.

Opgavene i Troms var derfor mange og interessante og når dertil samarbeidet med de politiske myndigheter og forholdet til befolkningen var upåklagelig, ser jeg tilbake på mitt opphold i Troms med stor glede.

Da det av private grunner ble slik at jeg fant å måtte forlate Troms, sier det seg selv at jeg ikke kunne ønske meg noe bedre enn å komme tilbake hit, og det er flere jeg kunne takke for at det ble en slik løsning.

Det sier seg selv at det er vesentlig lettere å overta stillingen her hvor jeg er så godt kjent fra før, enn å måtte starte

En rekvisisjon fra 1924

Utskrivning av rekvisisjoner kan være så ymse, og bruk av bilen i tjeneste tar de fleste av oss som en selvfølge.

Derfor kan det være artig å plukke frem denne rekvisisjonen, som gjelder en sykkelbestilling i 1924:

Hrr. C.E. Sontum & Co.,
Storgaten 24, Oslo.

Til veivesenets avdelingsingeniør i Nordfjord rekvireres herved:

1 Shelby-sykkel av største rammehøide med god lykt, pris kr. 190.—.

Syklen bedes utstyrt med "Easie" 2-utvekslingsnav med brems i navet (utveksling 84 og ca. 64), tillegg kr. 30.—, felgbrems foran og bak, tillegg kr. 10.—. Forøvrig fullt utstyr (klokke, nødv. verktøi og lappesaker i væske. Patent fotpumpe anbragt

på syklen, till. kr. 3.—) Michelin ringer 28" x 1½" (endeløse slanger). Samlet pris kr. 233.—. Felgene må være nøiaktig innrettet så bremsene virker jevnt, da syklen skal brukes i sterke stigninger. Styret må være så høit og opadbøiet at man kan sitte rett. Syklen ønskes besigtiget når der er færdig montert. Sendes med jernbane under adresse: Fylkesbåtane, Bergen for viderebefordring til ingeniør Nilsen, Nordfjordeid.

Kristiania, den 24.4.1924
underskrift.

Det hører med til historien at angjeldene ing. Nilsen er identisk med senere vegsjef i Aust-Agder og stortingsmann Arne Nilsen.

For øvrig er det grunn til å beundre den fagkunnskap som vedkommende saksbehandler har lagt for dagen ved bestillingen.

fra bunnen av i et annet fylke.

På det administrative plan lå jo alt så godt tilrette takket være min venn og forgjenger, vegsjef Johannes B. Irgens, som også var min tidligere sjef og læremester.

Det er spesielt gildt når jeg treffer igjen tidligere medarbeidere som ennå er i aktiv tjeneste. Det samme er det også å treffe pensjonister og friske opp minner fra vår virksomhet fra år tilbake, og jeg benytter anledningen til å sende pensjonistene en spesiell hilsen.

Siden sist jeg arbeidet i vegvesenet her, er det kommet mange nye inn i vegvesenets virksomhet. Jeg gleder meg til å komme rundt på de forskjellige arbeidsteder i fylket for da å kunne hilse på hver enkelt. På grunn av mange andre gjøremål vil det ta sin tid, så foreløpig får det bli med denne hilsen.

Så ønsker jeg at vi fortsatt må ha et godt og givende samarbeid innen vegvesenet her til beste for hver enkelt og for det samfunn vi er satt til å tjene.

Bj. Haugmoen

VISSTE DU AT:

- i vegarbeidsdriften på riks- og fylkesveger er det i 1975 utbetalt kr. 21.850.000,- i lønninger til egne arbeidere. I dette beløp er medtatt arbeidsgiveravgift til folkestrygden, samt sykkelønn, ferielønn og andre tillegg i lønnen.

- det ialt er utført 535.331 timeverk, så den totale lønnsutbetaling pr. time i 1975 var kr. 40,80.

- den gjennomsnittlige sysselsetting i vegvesenet og bilkontrollen i 1975 var som følger:

Vegvesenets funksjonærer	70
Bilkontrollens funksjonærer	22
Vegmestere, oppsynsmenn og ass.	50
Egne arbeidere	280
arbeidere hos entreprenører og førere av leide maskiner	123
Gjennomsnittlig sysselsatt	545

- det ikke er helt ufarlig å ferdes på våre veger. Det viser ulykkesstatistikken for Aust-Agder fylke.

I 1975 ble ialt 334 personer skadd eller drept ved trafikkulykker, herav ble 226 lettere skadd, 96 alvorlig skadd og 12 drept.

- vegvesenet også driver litt med eiendomshandel. Det kan bevises ved at vi i 1975 har betalt ut ialt kr. 5.917.000,- til dekning av eiendomsinngrep, kjøp av hus mv.

- til arbeidsdriften i 1975 er i Aust-Agder medgått ialt 93,6 mill. kroner og til administrasjon av vegkontoret og bilkontrollen kr. 6,7 mill.

Med disse millionene har vi klart å planere 8080 m riksveg og 15 815 m fylkesveg. Videre er det lagt 17532 m nye asfalddekker på riksveger og 34 790 m nye asfalddekker på fylkesveger.

Nye slitedekker er lagt på 52740 m riksveg og 12435 m fylkesveg.

I tillegg er det lagt slitedekker av kaldasfalt på 49760 m riksveg og nye dekker på 24540 m fylkesveg.

- av riksvegene er 876,9 km belagt med faste dekker pr. 31/12 75 slik at det her kun gjenstår 9,3 km grusveg, på fylkesvegene har 395,4 km fast dekke, mens det her gjenstår 969,0 km grusveg.



SAM- ARBEIDS- UTVALGET

Samarbeidsutvalget har i møte den 6. februar gjenvalgt oppsynsmann Bjarne Solberg som formann.

Av spesielle saker som ble fremmet på møte kan nevnes at det ble opprettet et lokalt opplæringsutvalg som fikk denne sammensetningen:

Fra administrasjonen:

Kontorsjef O. Salvesen

Overing, O. Dukefoss

Overing, H. Colbjørnsen

SU oppnevnte følgende 2 medlemmer

Hovedtillitsmann Paul Løvdal

Ingeniør Oddbjørn Bakken.

Under behandling av "For-
slagsordningen" ble det redegjort
for den foreslåtte nyordning. Det
som er mest vesentlig i de nye
forskriftene er delegering av
myndighet til de lokale samar-

beidsutvalg som nå kan treffe
avgjørelse om premiering av for-
slag opp til kr. 1000,—.

For å lette vurderingen er det
også laget et system for poeng-
beregning av forslagene.



Nytt fra bilkontrollen:

- I 1975 ble det registrert 1917 nye biler i Aust-Agder. 5.754 registrerte kjøretøyer fylket.
- Pr. 31/12-75 var det i alt registrert 30.999 motorkjøretøyer i fylket. Dette er en fordobling av kjøretøyer på 10 år, i 1965 var det nemlig i alt 15.733 registrerte kjøretøyer i Aust-Agder.
- Bilkontrollen foretok vektkontroll av 5437 kjøretøyer i 1975. Av disse ble 310 vogner ilagt gebyr for overlast på til sammen kr. 401.100,—.
- I 1975 ble det foretatt 2330 prøver for førerkort av de forskjellige klasser.

Trafikken — og dørsalg uten angrefrist

Av siv.ing. Henrik Hvoslef
(Transportøkonomisk institutt)

Denne artikkelen har vi med forfatterens tillatelse sakset fra bladet "SAMFERDSEL" nr. 1/76:

Dørselgere er vurdert av saklige, offentlige organer som personer med mulighet til å påvirke sine kunder ut over det som kan aksepteres. Derfor er også angrefristen blitt vedtatt, som et forsvarende svar for den enkelte overfor en pågående og dyktig selger. Det er farlig lett å bli "tatt på sengen" av slike. Loven dekker imidlertid ikke alle forhold, hvilket følgende eksempel fra et eldre boligområde i Oslo viser:

Gjennom dette boligområdet strømmet det morgen og kveld store trafikkmengder. Det var folk på vei til og fra arbeidet som på denne måten ville unngå hovedveiens trafikkork. På dagtid drønnet store lastebiler forbi på de smale boligveiene. Boligveien var korteste rute også for disse. Ikke rart at mødre ble engstelige for sine barn, eller at de eldre syntes veien var blitt vanskelig og farlig.

Problemet ble tatt opp lokalt, det ble en aksjon. Flere gikk rundt med lister for å få underskrifter til en uttalelse om at veiene måtte stenges for den farlige gjennomgangstrafikken. De hadde ikke bedt om å få den, og veien var ikke laget for den hel-

ler. Trafikken kunne kjøre rundt uten fare for andre boligområder. Klart at folk var enige, de kjente jo alle problemene direkte på kroppen, daglig.

Aksjonen ble vellykket. Svært mange av de bosatte i området skrev under på kravet om at den uønskede og farlige trafikken måtte sperres ute. Andre tiltak virket ikke, det visste de. De hadde politikerne med seg, og saken ble i rekordfart presset gjennom administrasjonen. Snart etter sto sperringene der.

At det ble noe vanskeligere å komme fra en del av området til en annen fikk nå heller stå sin prøve. Det ville ikke dreie seg om så mange minutters omveg.

Legen som hadde sin tjeneste i området var ikke helt enig. Plutselig fikk han tidsødende omvei, og det kunne jo stå om livet! Enn om han ikke kom tidsnok?

For kjøpmannen som i alle år hadde stått til tjeneste i det lille området, skapte sperringene også problemer. Kunder som før brukte bil, befant seg plutselig på den andre siden av sperringene, og valgte derfor heller å gjøre innkjøp hos en annen kjøpmann. Den gamle kjøpmannen fikk plutselig endret sitt kundegrunnlag. Hva med de ansatte? Hva med husleien, ville den plutselig bli for dyr? Sperringen ble en

trussel, ikke bare for ham selv og hans familie, men også for de ansatte.

Legen og kjøpmannen gjorde derfor felles sak. De laget et opprop hvor de la frem sine synspunkter for folk i området. Legen forklarte hvilken fare sperringene kunne være for dem selv. Det var lett å forstå legens og kjøpmannens saklige argumentasjon. Mange skrev derfor under på listen om at sperringene burde fjernes igjen, — eller at en annen løsning måtte finnes. Flere hundre skrev under.

De som hadde laget den første aksjonen for å få opp sperringene følte plutselig at jorden begynte å brenne under føttene, og de gikk etter litt undring til motaksjon. Med både gamle og nye argumenter påpekte de hvilken fare gjennomgangstrafikken var. Hvor ofte hastet det så sterkt at det virkelig sto om sekunder når legen skulle på visitt? Var ikke faren større for at et barn eller en av de eldre skulle bli kjørt ned og drept? Og dessuten, legen hadde jo ikke kommet med innvendinger da planene for det store, nye boligområdet i nærheten ble lagt frem. Der måtte han jo reise rundt hele boligområdet for å komme til en leilighet midt i. Det var da ingen forskjell mellom det nye området og deres eget, nå etter at sperringene hadde kommet. Hvorfor klage i dette tilfellet? Hvorfor skulle ikke de få like mye trafiksikkerhet som det nye området, det var jo med tanke på trafiksikkerheten at det nye var blitt utformet slik. Var kjøpmannens problemer så store at de skulle veie tyngre enn

livet til en av deres egne?

Lister gikk rundt igjen, folk skrev under i lutter enighet. Og ikke minst, — de fleste som skrev under legens og kjøpmannens liste skrev under på den nye listen. Sperringen ble stående, og står der i dag.

Men så til poenget. Er folk så vankelmodige, fortjener de ikke bedre, vil vel mange umiddelbart føle. — Slik går da ikke an, man må da kunne bestemme seg.

Kan man det? Her møter man plutselig i døråpningen et engasjert menneske som vil ha din underskrift. Argumentene er gode, problemet reelt nok. Kanskje du kjenner den som går med listen. Er det da mulig, i det ene øyeblikk, å finne motargumenter? Her har vi vel egentlig et godt eksempel på en kombinasjon av "dørsalg av argumenter" og sosialt press. Uten angrefrist. Hver liste som kommer er like overbevisende og engasjert fremlagt, det sosiale press like stort. Underskriftlister som kommer på dørene er derfor minst like vanskelige for den enkelte som mannen med støvsugeren. En sak for Forbrukerrådet?

Tvilsomt, men et alvorlig problem for hver enkelt av oss, og ikke er det lettere for politikerne. Er listen de får i hånden av en entusiastisk aksjonskomite et virkelig dekkende krav fra befolkningen? Kan man legge vekt på slik "dørsalg", uansett hvor velmenende og engasjert de er fremmet?

At dette er et problem for politikerne, gikk klart frem av en bystyredebutt forleden. Den økte

--- forts. s. 11

Ny seksjon flyttet til Mørlandsmoen



Vegvesenets hovedlager av trafikkskilt og sperremateriell, som tidligere har vært underlagt vegsentralen, ble for snaut et år siden flyttet til Mørlandsmoen i Moland kommune. Da arbeidene med nyskilting, oppsetting og oppmerkingsarbeider hører inn under planavdelingen, fant vegsjefen det hensiktsmessig å samle mannskap og utstyr på et sted, uavhengig av vegsentralen som dessuten ikke hadde nødvendig plass.

Vedlikeholdsavdelingen stilte Mørlandsmoen til disposisjon, og nødvendige utbedringer ble foretatt for kr. 50 000,—.

For disse midlene fikk man bl.a. tilfredsstillende sanitæran-

legg, lager og kontorer, spiserom og garderobe, lokaliteter som også vedlikeholds- og anleggsavdelingen kan benytte i en viss utstrekning.

17 arbeidere soner nå til stasjonen på Mørlandsmoen, av disse hører 6 til planavdelingen, resten er fordelt på vedlikehold og anlegg.

En ny spesialbil for skilting ble tatt i bruk ifjor, og det er derfor opprettet et eget skiltlag som vil følge bilen, nemlig Sverre Gullsen og Ingvald Sagedal.

Disse vil bli satt inn i forbindelse med større skiltarbeider, ved regelmessige oppsjekkinger av skilting langs vegnettet, ved vasking av skilt og tunneler, og



Seksjonen hører til i de to bygningene på høyre side av bildet.

-- forts. fra s. 9

demokratisering og den stadig sterkere folkemening krever at politikerne er mer oppmerksom på det som rører seg rundt om. Det synes like fullt at det er en rekke barnesykdommer ved denne utvikling som skaper vanskeligheter, både for hver enkelt av oss, og ikke minst for våre politikere.

Kanskje slike aksjoner burde taes opp som lokale folkeavstemninger i bydelsutvalgets regi. Hva med "folkemøter" der saken blir grundig vurdert og belyst fra alle sider. Informasjonsplikt i god tid før lister bringes rundt? Krav om at saken blir saklig belyst fra flere sider før politikerne aksepterer en slik liste? En løsning bør finnes, uten at det viktige engasjement for en lokal sak svekkes. Folket må bli respektert for sine meninger, selv om man er uenig.

Men å forlange at en sterk

mening er nok til at politikerne skal danse etter piben er for mye forlangt.

Problemet er Forbrukerrådet verdig, og politikerne har min medfølelse når det gjelder den skog av liste de mottar. Problemet krever en tidsmessig løsning. Dørsalg av argumenter, uten angrefrist, synes ikke å være lokaldemokratiets rette uttrykksform.



ved andre passende skiltarbeider. Laget regnes å være i kontinuerlig drift hele året. Merkemaskinen er tidligere omtalt i Sørlandssporten, og betjenes av 3 mann: Olaf Haugmoen, Jens M. Lindland og Arild Sagedal.

Ved bestillinger av skilt og oppsettingsmateriell gjøres nå alle henvendelser til lagerformann Hjalmar Lindland, som er den som står for de daglige inn- og utleveringer på Mørlandsmoen.

I sommerhalvåret blir disse 6 supplert med 2 mann fra vedlikeholdet og 1 fra vegsentralen.

Av materiell benytter avdel-

ingen en Mercedes spesialbygd bil for skilter, lagd etter forslag fra en landsomfattende komite, en merkemaskin med VW industri-motor, type 126A på 1600 cm³, og en effekt på 36 HK ved 2600 o/min, videre vaskemaskin for skilter og tunneler, Mercedes varebil og motorsykler til bruk ved oppmerkjingsarbeider.

Til disposisjon for 1976 har denne avdelingen 1,5 millioner, et beløp som skal dekke oppmerking, nødvendig skilting og skiltlager. Daglig leder er oppsynsmann Gustav Guttormsen.



Hele gjengen samlet foran en del av oppsynsmann Gustav Guttormsen, bilparken, fra venstre: Ingvald Sagedal, Arild Solvang, Olaf Haugmoen og Jens Sverre Gullesen, Hjalmar Lindland, M. Lindland.



Hjalmar Lindland foran lageret som inneholder skilt og annet utstyr for ca. kr. 400 000,-.

Forbruk i 75: 165000 m³

Eier vegvesenet naturgrus for bare 3½ år fremover?

Det er alvorlig knapphet på naturgrus og sand i visse distrikter av landet vårt, men som helhet kan man regne med store reserver. For byggeindustrien må en imidlertid se i øynene at det vil koste stadig mere å få tak i reservene, og det trengs en bedre kartlegging av forekomstene. Samtidig kan man i Norge, som det gjøres i utlandet, bearbeide råstoff av mindre god kvalitet, og få dette fullgodt.

Et anslag over mengden av naturgrus og sand i Norge viser at vi av kjente forekomster har 5000 millioner kubikkmeter sand og grus på landsbasis. I tillegg er det grunn til å tro at det på norsk havbunn ligger en reserve som minst tilsvarer hva man har på land.

Lokalt disponerer AUST-Agder Vegvesen over forekomster i 35 natur grustak, hvor beholdningen pr. 1. januar i år er beregnet til ca. 571.500 kubikkmeter.

Totalforbruket av naturgrus og sand var i 1975 ca. 165 000 m³ her i fylket, mens det til sammenlikning var et forbruk av knuste grusmasser på 121.500 m³ hvor av ca. 20 000 m³ var pukksortementer.

Refleksjonene gjør seg selv.

Det årlige forbruk på landsbasis av naturgrus/sand og knust

fjell er totalt på ca. 15 mill. kubikkmeter. Av dette utgjorde vegvesenets andel 5-6 mill. kubikkmeter i 1974.

Anslaget over forekomstene gjelder alle kjente naturgrus og sandforekomster uten hensyn til kvalitet og bellighet.

Grusressursene er ikke bare av interesse for byggebransjen. Med stadig økende utbygging og forurensing er det stigende interesse for utnyttelse av noen av de gunstigst beliggende forekomster til resipientformål, som grunnreservoar, til fritidsområder osv. Man må derfor gjøre regning med at en del grus- og sandforekomster rundt byene og tettsteder vil bli båndlagt til slike formål.

Det er derfor viktig å satse på en detaljert og nøyaktig kartlegging av slike forekomster, fordi det er opplagt at landet har betydelige grus- og sandreserver som idag ikke er tilstrekkelig kartlagt.

At dette vil bli en prioritert oppgave også her i fylket, er det ingen tvil om, og her må vi satse på lokalkjennskapet til den enkelte ansatte, som har de beste forutsetninger for å gi opplysninger om mulige forekomster i nærheten av bo- eller arbeidsplass, som tidligere ikke er registrert.

Hele fylkets riksvegnett skal bæreevneres

I forbindelse med Norsk Vegplan I ble det i 1965 utført en omfattende geoteknisk registrering av riksvegnettet. På landsbasis ble ca. 14000 km riksveg registrert, mens det her i fylket ble registrert på hele E 18, rv. 9 og 12 samt rv. 39 fra Svenes til Telemark grense.

Disse registreringene ga en god oversikt over vegenettets bæreevne, og har i noen utstrekning blitt brukt som grunnlag for å fastsette akseltrykk, investeringer, prioritering av utbedrings tiltak etc.

Registreringene har også vært brukt til å fastsette nødvendig forsterkning av enkelte veger, med tildels godt resultat.

Av forskjellige grunner er en stor del av registreringene ikke lenger aktuelle, bl.a. på grunn av manglende ajourføring. Det har derfor etterhvert oppstått et behov for å få registreringene fra 1965 ajourført og samtidig få registrert bæreevnen for den resterende del av riksvegnettet. Dette er tenkt gjennomført i 1976, og for veger som ikke innen da er blitt ny-kilometrert i 1977.

I løpet av denne perioden skal det for Aust-Agders del registreres ca. 886 km riksveger hvorav ca. 700 km i 1976. Av utstyr til nevnte målinger skal benyttes Benkelmannsbjelker som i 1965. I tillegg har vegdirektoratet gått til innkjøp av 5 stk. Dynaflect. Belastnings- og måleenheten er bygget på en tilhenger som kan hektes bak på en vanlig personbil. Avlesing av resultat skjer fremme i trekkvognen på et kontrollpanel. Sammenliknet med Benkelmannsbjelken gir Dynaflect opptil to ganger større kapasitet, større sikkerhet i trafikken, bedre egnet til måling av grusveger og krever mindre bemanning. Dynaflect-enheten koster ca. 110-120 000 kroner, og en slik skal benyttes av både Buskerud, Vestfold, Aust-Agder, Telemark og Vest-Agder.

I tillegg skal det graves opp prøvehull i vegbanen, en viktig og omfattende del av registreringene.

De omfattende registreringene er lagt under planleggingsavdelingen hvor oppsynsmann Mads Krogh vil stå som daglig leder av arbeidet.

Viltspeil reduserer kollisjonsfare



For å redusere faren for kollisjoner elg/biler ble det i 1974 etablert et samarbeide mellom fylkenes vegkontor, Vegdirektoratet og lokale vilt- og grunneierinteresser.

Det er ved flere elgtrekk laget friskt-belter på 8 meter på hver side av vegen, samtidig som det er satt opp såkalte viltspeil, og skilt som gir bedre varsel til bilistene.

De siste årene har det vært en markert stigning i antall kollisjoner mellom elg og biler, som ofte medfører store skader både på dyr og bilene.

I ett tilfelle er en bilist drept ved et slikt sammenstøt. Kollisjoner skjer til alle døgnets tider, men de fleste forekommer i skumring, mørke og grålysing.

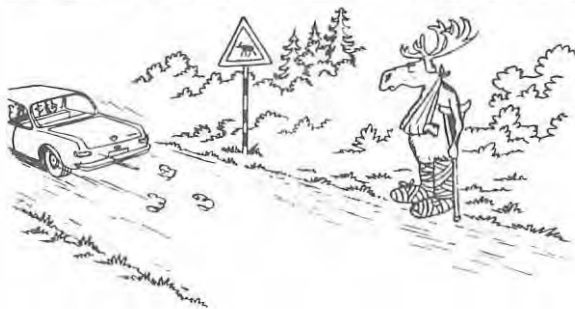
Det er videre en markert øking når det har falt snø, som gjør at elgen søker til områder med mindre snødybde.

Om våren – når elgen trekker til sommerbeitene – er økingen tilsvarende.



Bilistene møtes nå av underskilt som oppfordrer dem å bruke lys under kjøringen, for å oppnå refleks i viltspeilene. Det er grunn til å regne med flere slike viltspeil-strekninger dersom de foretatte forsøk faller heldig ut.

I vårt nabofylke i øst vil oppmerksomme bilister ha sett en rekke strekninger hvor viltspeil er montert langs E-18, mens man her i Aust-Agder foreløpig har valgt å se tiden og resultatene an.



Vi presenterer:

REDAKSJONSRÅDET

Etter at Samarbeidsutvalget har vært i kontakt med de forskjellige avdelinger innen etaten, er følgende valgt som medlemmer av redaksjonsrådet i SØRLANDSPORTEN:

Fra ledelsen: Vegsjef Bjarne Haugmoen. Født den 21/3-1914. Begynte som ekstraingeniør 2/1-39, overingeniør den 2/2-1962, vegsjef i Troms fra 1/2-65 – 14/8-73, i vegdirektoratet fra 15/8-73 – 30/11-75. Vegsjef i Aust-Agder fra 1. desember 1975.



Vegsjef Bjarne Haugmoen



Sekretær Nils Harald Kirkedam.

Fra bilkontrollen: Sekretær II Nils Harald Kirkedam, født den 12/11-1938. Begynte som midlt.-assistent den 11/6-1957. Er nå ved bilsakkyndiges kontor på His.

Fra personalet ved vegkontoret: Avd.ingeniør II Gunnar Bakken, født 9/2-1921. Ansatt som tekniker I den 1/2-1956. Er idag ved planlegginsavdelingen på Vestervegen.



Avd.ing. Gunnar Bakken.

Fra maskinavdelingen: Verkstedarbeider Lars Olav Knutson, født den 5/2-1942, ansatt på maskinavdelingen fra 13/12-1965. Er for tiden formann i bedriftsidrettslaget, og kan treffes på Skarpnes.

Fra vegarbeidsdriften: Anleggsarbeider Paul A. Løvdal, født den 12/8-27. Begynte i vegvesenet 24/6-1964. Er nå hovedtillitsmann for arbeiderne med kontor i Tvedestrand.



Verkstedarb. Lars O. Knutson.



Hovedtillitsmann P. Løvdal.

Vei over Langsø:

Nitid analyseundersøkelse konkluderer med valg av A-linjen

Tilførselsvegen fra Harebakken v/E 18 til Langsæ ble godkjent som detaljplan av Vegdirektoratet etter alternativ A i 1972. Skjønn ble avhjemlet og grunnerstatninger utbetalt. Arendal kommune tok senere saken opp til behandling og ønsket alternative løsninger utredet. Saken ble senest behandlet på formannskapsmøtet den 10. mars 1975, hvor også representanter for Aust-Agder vegkontor og Vegdirektoratet var tilstede. Det ble her enighet om at det skulle foretas en teknisk/økonomisk analyse av alternativ B, slik at begge alternativene kunne bli gjenstand for en mest mulig lik vurdering. Dessuten skulle det utføres en miljømessig vurdering av de to alternativ. Vegsjefen anså seg inhabil i saken og Vegdirektoratet påtok seg ansvaret for utredningen.

Arbeidet med detaljplan for alternativ B ble bortsatt til konsulent. De miljømessige vurderinger er utført i Vegdirektoratets regi. Forutsetningen for arbeidet har altså vært å kartlegge og vurdere de forhold som kan ha betydning for valg mellom de to aktuelle alternativer for tilførselsveg fra ny E 18 til Arendal. I det følgende er det gitt en oppsummering av de forhold som har vært vurdert:

Trafikk

Eksisterende E 18 ved Langsæ hadde i 1973 en årsdøgntrafikk på 4 500 kjøretøyer. De trafikkundersøkelser og prognoser som er lagt til grunn ved arbeidet med NVP II for Arendal viser at forventet trafikk langs nye E 18 forbi Arendal vil gi en årsdøgntrafikk på 17 000 kjøretøy i 1985. Forventet trafikk på tilførselsveg fra Harebakken til Langsæ vil i 1985 gi en årsdøgntrafikk på 14 000 kjøretøyer. Begge alternativer vil gi en tilfredsstillende trafikkavvikling.

Vegtekniske data

En har valgt å dimensjonere alternativ B etter vegklasse IIc og med en dimensjonerende hastighet på 60 km/t. Alternativ A ble dimensjonert etter en noe høyere standard, men det er nå foretatt justeringer slik at kostnadene for alternativene er sammenliknbare.

Beskrivelse av linjene

Både alternativ A og alternativ B knyttes til ny E 18 med et trearmet plankryss ved Harebakken. Begge alternativer følger samme trase de første 50 m mot Arendal. Herfra svinger B-linja mot øst og går i skjæring fram til Rånakanalen som krysses med en 50 m lang bro. Deretter går den

inn i en 120 m lang tunnel og krysser videre en bukt på nord-siden av Langsævannet i en fyllingshøyde på opp til 30 meter. Alternativ B kommer så inn på eksisterende E 18 og følger denne til Langsæparken hvor den tilknyttes det øvrige vegnett i et trearmet plankryss. Alternativ A er 1 100 meter lang, alternativ B er 200 meter lenger.

Etter at alternativ A tar av fra alternativ B går den ned til Langsævannet øst for Råna gård og følger vannet frem til odden i en høyde på ca. 2,5 meter over normal vannstand. Vegen ligger i skjæring på opp til 17 meter over deler av strekningen. Fra odden går linjen i en fylling over til Kjørestranda, hvor den tilknyttes det øvrige vegnett i et firearmet plankryss.

Forbruk av grunn

Ved alternativ B går det med 650 m² dyrket mark mens det ved alternativ A ikke tas noe. Når det gjelder forbruk av grunn totalt tar alternativ A 3 000 m² mer enn alternativ B. I disse henseender ansees alternativene likeverdige.

Trafikksikkerhet

Begge alternativene er trafikk-avviklingsmessige akseptable. Tilfredstillende løsninger er også oppnådd med hensyn til separering av gang-/sykkeltrafikken. Den foreslåtte tunnel ved alternativ B ansees som en ulempe for biltrafikken, mens det foreslåtte trearmede plankryss fremfor det firearmede plankryss i alternativ A. Ingen av de to alternativene synes å fremheve seg spesi-

elt m.h.t. trafikksikkerhet og de må derfor ansees likeverdige.

Kostnader

Anleggskostnader for alt. B er beregnet til 14 000 000 kr. inkludert kostnader til eiendomsinngrep. Anleggskostnadene for alt. A basert på et tilsvarende normalprofil som for alternativ B er beregnet til 7 900 000 kr. Alle priser er i 1975-kroner. Utgifter til eiendomsinngrep for alt. A er allerede utbetalt til grunneierene, 280 000 kr. Disse vil derfor måtte inngå som en kostnad også i alternativ B og er derfor også tatt med her. Spesifisert kostnadsoverslag er vist i vedlegg I.

Alternativ B koster altså 6 mill. kr. mer enn alternativ A og er dermed 77 % dyrere enn dette. Fra et kostnadmessig synspunkt er alternativ A det gunstigste av de to.

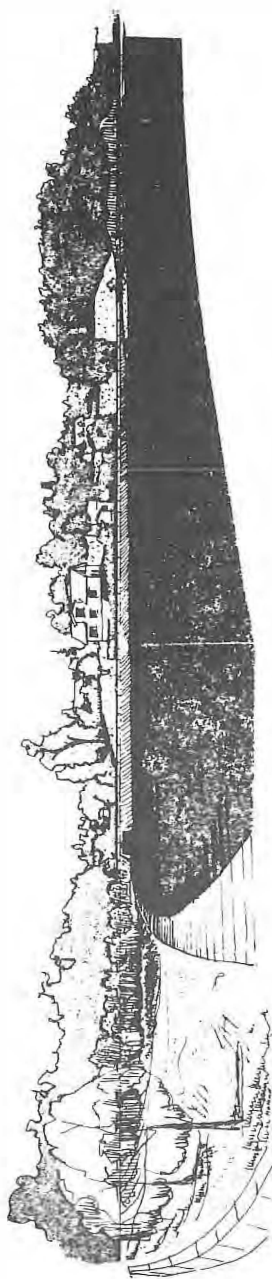
Miljømessige vurderinger

Støy

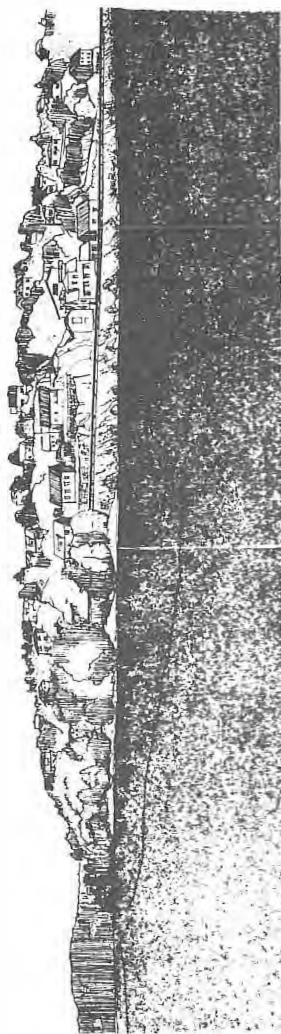
Resultatet av de støyberegninger som er utført viser at:

- Vurdert ut fra en sjenansengrense for vegtrafikkstøy på 55 dB(A) utendørs ekvivalent støynivå over dag, er alternativ A og alternativ B likeverdige.
- Vurdert ut fra støynivåer på over 65 dB(A) utenførs ekvivalent støynivå over dag, er alternativ A gunstigere enn alt. B.

Fra et støymessig synspunkt gir altså alternativ A den gunstigste løsning når man tar de høyere støynivåer med i vurderingen.



Et forslag til utbedring av Langsæparken, sett fra E 18 mot Odde.



Utsikt fra Odde i nordlig retning mot alt. B.

Landskapsestetiske betraktninger/Rekreasjon

De landskapsestetiske vurderinger konkluderer med at en utbygging etter alternativ A vil føre til inngrep i et uberørt og sårbart område. Langsævannet vil bli delt og utsikten fra parken sterkt redusert. Støyen vil også bli forsterket i parkområdet. Det er nødvendig med utbedringsarbeider for at parken skal kunne fungere tilfredsstillende.

De ulemper som alternativ A vil medføre for Langsæparken og rent estetisk ved veglinjen kan reduseres vesentlig ved å foreta en del utbedringsarbeider. Parken kan således fortsatt ha en god rekreasjonsverdi. Kostnadene for utbedring av parkområdet antas å være under 1 mill. kr.

Utbygging etter alternativ B vil føre til at det fysiske og visuelle miljø rundt Langsævannet forblir tilnærmet intakt.

Ut fra landskapsmessige kriterier vil alternativ B være å foretrekke.

Riving av hus

Ved valg av alternativ B må tre bolighus rives, mens ingen bolighus går tapt ved alternativ A.

Konklusjon

Vi står her overfor et valg som i ikke liten grad avhenger av hvilke verdier som tillegges størst vekt. De vurderinger som har vært foretatt viser at:

- Alt. A og alt. B er likeverdige m.h.t. trafikkavvikling.
- Alt. A og alt. B er likeverdige m.h.t. linjeføring.
- Alt. A og alt. B ansees like-

verdige m.h.t. forbruk av grunn.

- Alt. A og alt. B er likeverdige m.h.t. trafikksikkerhet.
- Alt. A er gunstigst m.h.t. kostnader.
- Alt. A er noe bedre m.h.t. støy.
- Alt. B er å foretrekke m.h.t. landskapsestetikk og rekreasjon.
- Alt. A er noe bedre m.h.t. riving av hus.

Oversikten viser at kostnadsbesparelsen på 6 mill. kroner ved alternativ A må vurderes mot de ulemper som påføres Langsæparken ved valg av dette alternativ. Disse ulemper kan reduseres vesentlig ved å foreta visse utbedringsarbeider i parkområdet. Dersom disse tiltak gjennomføres vil parken bli større og vil fortsatt få en god rekreasjonsverdi. Kostnadene for en slik utbedring er anslått til å ligge under 1 mill. kroner.

På grunnlag av ovenstående anser Vegdirektoratet alternativ A for å være det gunstigste alternativ, og vil tilrå at den fremtidige tilførselsveg fra E 18 til Arendal, Harebakken – Langsæ, bygges etter alternativ A.



Utsikt fra Odøen i nordlig retning mot alt B.

39,7 millioner til riksvegene i 1976

Av overing. O. Dukefoss

Til riksveganleggene i Aust-Agder er i år bevilget 34,9 millioner kroner over kap. 1370.30,1,4 mill. kr. på post 42 og 3,4 mill. kr. til ekstraordinær beredskapstiltak, "sysselsetting", tilsammen 39,7 millioner kroner.

E-18, Telemark grense — Vest-Agder grense:

Dette anlegget har fått tildelt noe over halvparten, 20 mill. kr. Det vesentligste av dette beløpet, 14 mill. kr., skal brukes på motorveganlegget E-18 utenom Arendal.

Strekningen Stølen-Sørsvann er planlagt åpnet i 1977, etter 3 års byggetid, og vil med fylkesveg Sørsvann-Bjorbekk og riksveg 407 Bjorbekk-Vik bety avlastning av trafikken gjennom Arendal, og da spesielt trafikken forbi fylkes-sykehuset. En rekke bruer er bygd eller er under bygging. Vestre Solberg bru, lengde 80 meter, ble ferdig i februar, mens Østre Solberg bru, lengde 178 meter skal være ferdig i juni.

Heidalen bru over E-18 er under bygging. Partiet øst for Vestre Vallesverd vegkryss utbedres for "supersysselsettsingsmidler", og skal bli ferdig i år. Det arbeides med planer for gangsystemer langs deler av eksisterende E-18. På nåværende tidspunkt er det vanskelig å si om disse arbeidene kan komme igang i år.

Som kjent tar grunnerverv lang tid med det regelverk som gjelder.

Rv. 9 Arendal — Vest-Agder grense:

Her vises til egen reportasje om sysselsettingen i år.

Rv. 12 Vest-Agder gr. — Telemark gr.:

Det skal her arbeides på to



Vestre Solberg bru er ferdig.

Gammel kjenning er blitt vegsjef



— Det er bare å lukke øynene og la det stå til, sier Gunnar Eigeland som vi kan gratulere med vegsjeftillingen i Vestfold.

Hans blide åsyn så vi første gang i 1959, da han kom som kontrollingeniør på Tromøybrua.

Her i Aust-Agder trivdes han så godt at han søkte — og fikk fast stilling i 1962. Frem til 1967 arbeidet han ved planavdelingen, men fikk så stipendium fra Vegdirektoratet og reiste til USA. Her studerte han trafikk- og transportplanlegging. Fra 1970 var han overingeniør og leder av kontoret for generell planlegging i Vegdirektoratet.

I mai 1974 flyttet han som nyutnevnt driftssjef til Troms, og er nå altså ny vegsjef i Vestfold. Vi gratulerer.

strekninger. For sysselsettingsmidler utbedres to partier mellom Grendi-Lauvdal. For ordinære midler skal arbeidet utføres på søndre del av riksvegen gjennom Valle sentrum.

Rv. 39 Vest-Agder gr. — Telemark gr.:

Forsterkningsarbeider på parsellen Åmli-Telemark gr. skal utføres i den grad planer og grunnerverv tillater det.

Rv. 410 Amtmannsvingen — Arendal:

Parsellen Løvøya-Neskil bru skal fullføres i år. Vatnebukrys-

set utbedres for sysselsettingsmidler, men blir ikke ferdigfinansiert før i 1977.

Rv. 411 Bosvik — Tvedestrand:

Her nyttes både ordinære og vanlige ekstraordinære hjelparbeidsmidler. Eidbokrysset er planlagt ombygget ferdig i år. Utbedring pågår på parsellen Laget-Bergendal.

Rv. 416 Myra — Risør:

Det tas sikte på å ombygge Kirkegården bru i Risør.

Rv. 418 Sunde bru — Egddalen:

Arbeidene her vil foregå på strekningen fra Bråten mot Egddalen.

Parsellen Goderstad — Strengereid vil koste millioner å utbedre

Tilsammen er i 1976 bevilget til fylkesveganlegg 14,2 mill. kr. inklusive hjelpearbeidsdrift og statsbidrag. En god del av midlene er etterbevilgning til ferdige anlegg. Av større fylkesveganlegg med drift i 1976 kan nevnes:

Veg til fylkeshuset i Arendal:

Et til dels meget vanskelig anlegg å drive. Det er planlagt ferdigbygd i år.

Veg til Vesterled, Grimstad:

Dette anlegg vil bety en vesentlig forbedring av forbindelsen mellom Grimstad sentrum og Groosvegen.

Egdalen-Telem.gr. Gjerstad:

Det håpes på å få ferdig ca. 1 km veg i år.

Tvedestrand gr.-Strengereid, Mo-land:

Utbedringen av vegen Goderstad-Strengereid, som dette er en del av, vil beløpe seg til mange millioner. Det er gitt en startbevilgning i år slik at driften kan komme i gang.

Vikkjern — Ormsund — Geit-sundodden:

Dette anlegget i Gjerstad er forskottert, og vi håper vegen om Vegår kan bli ferdig i år.

Stoa — Bjorbekk i Øyestad:

Denne vegen er meget viktig for industriområdet på Stoa, og vil samtidig tjene som en del av E-18 forbindelsen utenom Arendal i noen år. Denne delen, Sørsvann-Bjorbekk, skal være ferdig i høst.

Natvig-Nedenes, Øyestad:

Driften begynte ifjor, og vil bli gjenopptatt i år.

Mollestad — Urdalen, Birkenes.:

Hvis grunnervet kan ordnes i tide kan dette viktige bruprojektet startes opp i høst. Den nåværende Mollestad bru trenger i høyeste grad å bli erstattet av ny bru snarest mulig.

Vatnestraum — Ivedal, Iveland:

Vi tar sikte på å få ferdig 3 km. veg i år.

Nesvatn — Telemark gr.:

Denne strekningen, som er siste del av vegforbindelsen Gjøvdal-Fyresdal, er forskottert og under bygging. Den skal være ferdig i 1976.

Dåsnes — Ø. Dåsnes:

Det er i år gitt startbevilgning til dette viktige utbedringsanlegget, og drift vil bli igangsatt i løpet av året.

Ellingstjønn — Åraksbø:

Dette er et forholdsvis stort fylkesveganlegg, som vil gå over flere år.

Utbedr. Åmli — Berg:

Vi håper å ha det meste unngjort i år.



Fra håndboring til vegmester

Etter eget ønske har vegmester Aslak Ringvoll sagt opp sin stilling fra 1. februar i år. Etter 39 år i etaten, ønsket han nå å overlate sin stilling til sin nære medarbeider gjennom mange år, Joleif Svendsen.

liges vegne Aslak Ringvoll alt godt i fremtiden.

Ringvoll takket for det hyggelige arrangementet, og kunne påstå at han hadde nesten bare gode og hyggelige minner å se tilbake på fra han som 16-åring



Blid og fornøyd takker Ringvoll vegsjefen for gaven.

I hyggelige former, og med Samarbeidsutvalget som vertskap, tok vegvesenet farvel med nok en av sine trofaste slitere. Vegsjefen takket for hyggelig samarbeid og overrakte et nydelig tinnfat med emblem og inskripsjon.

Lyngdal hilste fra personalet, som ønsket å gjøre pensjonisttilværelsen ekstra lys for Ringvoll ved å gi en nydelig lampe. Fra vedlikeholdsavdelingen hilste overing. Sørbotten, som på kollegenes og egne vegne ga Ringvoll en nydelig kniv. Oppsynsmann Bjarne Solberg hilste fra samarbeidsutvalget, og ønsket på samt-

begynte på vegarbeid med håndboring.

Ringvoll var i perioden 1927-1937 engasjert som vegarbeider i privat virksomhet. I 1937 ble han tatt inn som brukarbeider i vegvesenet. Fra august 1938 til september 1944 var han høvelkjører, sjåfør og verkstedarbeider ved redskapssentralen. Etter å ha tatt elementært teknisk skole i 1944/45 ble han ansatt som oppsynsmann i august samme år. Som følge av nyordningen av oppsynsmannstjenesten ved vedlikeholdet, ble han fra 1. oktober 1968 vegmester i Åmli distrikt.

Funksjonsdeling skaper problem for helsesvake

Vedlikeholdsavdelingen har holdt sin årlige konferanse som denne gang var lagt til Grenaderen Motell, og ble avviklet 29. og 30. januar.

I tillegg til vedlikeholdsavdelingen deltok vegsjefen og noen representanter for plan, anlegg- og maskinavdeling.

En serie viktige problemer ble tatt opp til drøfting, og den dyktige møteleder hadde full jobb med å holde styr på de mange og ivrige debattanter.

Diskusjonen viste tydelig at de valgte emner var blinkskudd:

Faste dekker (legging, priser m.v.) driftsplan og oppfølgingsrutine, vintervedlikehold (brøyting, sandstrøing m.v.) fordeling av vedl. h.midler, bruvedlikehold, bemanning i vedl.h., spesiallag og samarbeid anlegg/vedlikehold.

Det sistnevnte emnet viste tydelig at vår tids funksjonsdeling, spesialisering og mekanisering har skapt og skaper problemer m.h.t. sysselsetting for



tjenestemennene i driften. Ikke minst gjelder dette for de helsesvake.

Mange problemer oppstår i "grenselandet" mellom avdelingene, og disse må løses hurtig og greit i samarbeid mellom de avdelinger dette gjelder.

Det var bred enighet om at forholdene kan være slik at enkelte oppgaver med fordel kan flyttes til en annen avdeling. Vegsjefen karakteriserte konferansen som meget verdifull, og ikke minst hadde han som "fersk" vegsjef i Aust-Agder fått innblikk i og blitt kjent med mange saker av stor betydning for etaten.

D.



Fra i år gjelder bedriftslegeordningen alle ansatte

Fra Norsk Folkehjelp har vegsjefen fått melding om at vegvesenet kan få tilmeldt samtlige sysselsatte personer til bedriftslegeordningen med virkning fra 1. januar 1976. Administrasjonsavdelingen har arbeidet med denne saken gjennom flere år, ofte i nær kontakt med Samarbeidsutvalget. Det har imidlertid alltid strandet på legemangel.

Den nye ordningen blir sentralisert, i det vi bare får legekontor i Arendal.

Meningen er derfor at tjenestemennene må kjøres til Arendal i grupper og få gjennomført hele undersøkelsen samme dag. Denne ordningen vil derfor kreve mer forarbeid fra kontorets side, samtidig som opplegget må tilrette-

legges i samarbeid med oppsynsmenn og vegmestere.

Til å ta seg av dette omfattende opplegget har vegsjefen bedt fullmektig Else Berthelsen om assistanse. Hun steller til daglig bl.a. med innkjøp av kontorrekvisita og holder orden på et etter hvert omfattende bibliotek. Videre påser hun at den enkelte møter til bedriftslegen etter beskjed fra denne, i det hele tatt bedriftslegeordningen i sin helhet.

— Og nå skal altså ordningen utvides til å gjelde alle ansatte.

— Ja, det er riktig. Ordningen har forsåvidt gjeldt for enkelte arbeidere også tidligere, nemlig vegsentralens ansatte og noen arbeidere i Birkenes og Åmli. Disse siste har gått til distriktslegen, men for Birkenes vedkommende har ikke legen kunnet foreta slike undersøkelser i 1975. Antall besøk har vært 86 i Birkenes i 1974 og henholdsvis 33 og 49 for Åmli i 1974 og 1975.

— Hvor ofte skal undersøkelsene skje.

— Meningen er å få gjennomført en undersøkelse pr. år for de som er over 30 år, og annet hvert år for de under 30 år. Ordningen omfatter ca. 400 tjenestemenn, men akkurat når den vil tre i kraft er vanskelig å si idag. Det tar litt tid å tilrettelegge det hele, samtidig som innkallelse må skje i samarbeid med oppsynsmennene.



Fullmektig Else Berthelsen.



To blide sykepleiersker med bilde av tidligere undersøkelse. Fra venstre fru redaktøren under behandling ved en Tordis Langerud og fru Tora Løge.

– Hvem er bedriftslege, og hvor er kontoret.

– Vi får to bedriftsleger, dr. Dalholt og dr. Jomaas som har to sykesøstre til hjelp, og de holder til i Nedre Tyholmsvei 13, Arendal. Foruten å foreta undersøkelser er det også meningen at legene skal foreta oppsøkende virksomhet, det vil si besøke anleggene og annet for å se på forholdene, og eventuelt gi rettledning der ting kan forbedres.

Generalsekretær Odd Bjercke i Den norske lægeforening sier følgende om bedriftslegeordningen:

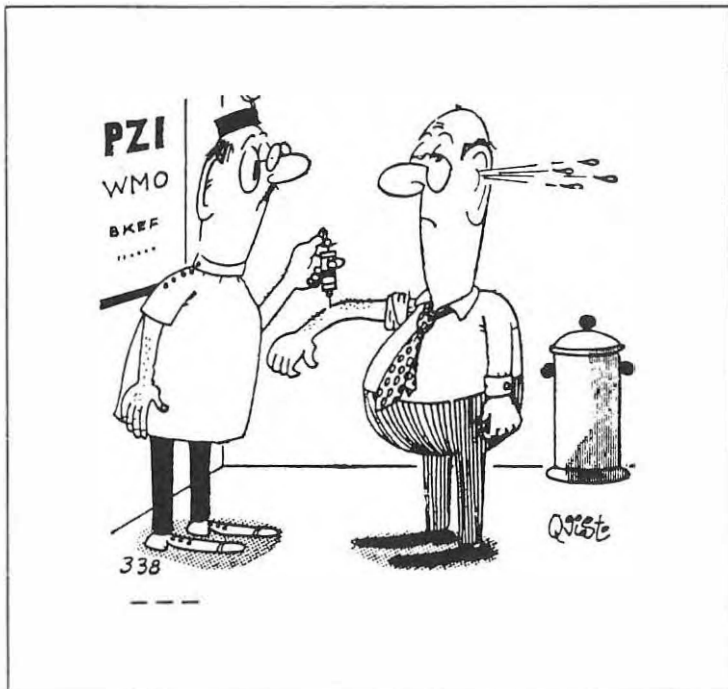
– Man mener idag å ha funnet en riktig balanse i de undersøkel-

ser som foretas av bedriftslegen, og det er i tillegg til disse full anledning til å ta opp andre ting med legen gjennom samtaler eller ved spesielle undersøkelser etter avtale, understreker Bjercke.

– De sykdomstilfeller man kniper ved å tråle gjennom store mengder friske mennesker, er relativt beskjedne, sier Bjercke. – Det hele er et spørsmål om riktig anvendelse av midlene. Da er det viktigere å åpne adgang for undersøkelser av ansatte som er spesielt utsatt, at man har gode hygieniske forhold på arbeidsplassen, at miljøet er godt og at man foretar hygieniske inspeksjoner.



Her finner man bedriftslegen i Arendal.



VEG



KRYSS

Signaturen **AHH** er ansvarlig for denne kryssordoppgaven. Løsning må være redaksjonen i hende innen sommerferien.

1	2	3		4	5	6		7		8	9	10
11	T	R	I	12	N	A	V			13		
		13a	14		15		16		17			
18	19				20			21				22
23					24			25			26	
27					28							
		29	T	A			30				31	
32	E	L	D		33				34	35		
		36	37						38			
39	40			41			42	43				
44				45								
		46	47					48				
49						50						



Støy fra bildekk er betydelig

Dekkstøy bidrar i endel tilfeller vesentlig til den totale kjøretøystøy. Dette gjelder særlig når dekkene er forsynt med pigger. Da dominerer dekkstøyen.

Det er veglaboratoriet som driver undersøkelser på dette området. Disse har vist at dekkstøyens betydning for kjøretøyets totalstøy er avhengig av kjøretøytype, hastigheten og kraftforbruk, og av forhold ved bildekkene og vegdekket. Helt

opp til 9 db(A) kan dekkstøyen forhøyes, og en øking på 10db(A) vil for de fleste mennesker representere en fordobling av hørestyrken.

En reduksjon av dekkstøyen vil derfor kunne medføre en bedring av støyforholdene langs våre veier, og man vet også at en slik støyreduksjon som biprodukt vil kunne påvirke trafiksikkerheten.

Vannrett:

1. Har vært uthredt i vinter.
11. Rensemiddel
12. Del av hjulet
13. Bib. mannsnavn
- 13a. Lever
15. Tilbake til
18. Heiseanretning
20. Dyr
21. År (baky.)
23. Avling
24. Sjøkolade
26. Artikkel
27. Presse sammen
28. Del av vegprofilet
29. Legemsdel
30. Mil. betegn. på person (fork.)
31. Slagmark
32. Flamme (nyn.)
33. Bilinventaret
36. Tallord
38. Organisasjon (init.)
39. Ungarsk rett
42. Isønnelse
44. Bib. mannsnavn
45. Bruker tegneren
46. Edelgass
48. Som 42 v.
49. Bib. skikkelse
50. Retning

Løddrett:

1. Bør være rette
2. Nedbør
3. Var det på juletreffesten i år
4. Tallord
5. Er det bråk om
6. Fugler
7. Rep
8. Ankeret
9. Katolsk person
10. Bilbetegnelse
14. Retning
16. Insekt
17. Hovedstad
19. Del av treet
22. Kraftkar
25. Fugl
31. Gjengi
34. Legemsdelen (på dyr)
35. Mannsnavn
37. Grip
40. Lyd
41. Sitteplass
43. Som 41 l.
47. Like

Blandt fler riktige løsninger vil det bli trukket ut en vinner som vil få tilsendt en premie i posten. Lykke til.

Hovedtillitsmannsutvalgets formann roser sanmarbeidet

En forutsetning for de nye tillitsmannsbestemmelser er at tillitsmennene skal velges blant anerkjent dyktige tjenestemenn på arbeidsplassen, med erfaring og innsikt i dens arbeidsforhold.

Det var derfor ikke tilfeldig at Paul Løvdal ble valgt som formann i Hovedtillitsmannsutvalget innen Norsk Arbeidsmandsforbund i de første 2 årene.

Som formann er han gitt full fri med lønn innenfor den ordinære arbeidstid for å utføre tillitsmannsarbeid. Lønnen skal alltid være den regulativlønn han oppebærer som tjenestemann i vegarbeidsdriften etter § 8 (inkludert eventuelle ansiennitetstillegg) samt tilleggene I og II. Tiden som formann regnes som lønns- og konkurranseansiennitet, og forøvrig opprettholder han alle sine rettigheter som tjenestemann.

Det vil bl.a. si at han på reiser i forbindelse med sitt verv, og i forståelse med vegsjefen blir kost og nattillegg dekket etter det regulativ som til enhver tid gjelder for vegoppsynsmenn. Videre dekkes billettutgiftene på offentlige rutegående kommunikasjonsmidler eller til egen bil etter § 10 i Overenskomsten.

— Dette må vel være en tilfredsstillende ordning for organisasjonen og dens formann, Paul Løvdal.



Hovedtillitsmann Paul Løvdal er fornøyd med samarbeidet.

— Vi er meget godt fornøyd med det NAF her har oppnådd, og jeg vil gjerne at du skal føye til at vegvesenet også holder nødvendig kontor og materiell, og at samarbeidet er meget godt.

— Har du lagt opp til noen spesiell rutine i ditt verv som formann i tillitsmannsutvalget.

— Ja, jeg har for eksempel fast kontordag hver mandag i Tvedestrand mellom kl. 08.00 og kl. 16.00 (tlf. 62587) og i Fagforeningens Hus i Arendal den 1. lørdag i hver måned mellom kl.

09.00 – 13.00. Resten av tiden benytter jeg til mest mulig oppsøkende virksomhet, til møter i Hovedtillitsmannsutvalget o.s.v. Setesdalsdistriktet forsøker jeg å rekke en gang i uken, mens det for de øvrige arbeidsplasser kan bli noe oftere.

– Hvordan har du inntrykk av at Vegdirektoratet ser på ordningen dere har oppnådd.

– Jeg mener de er meget positive. Når det f.eks. gjelder skolering av tillitsmennene var jeg på en hovedtillitsmannskonferanse på Geilo den første uken av februar. Direktoratet så på et slikt arrangement som et viktig ledd i skoleringen av tillitsmannsapparatet ved Statens Vegvesen, og støttet opp om konferansen. De henstilte til vegkontorene om at hovedtillitsmennene ble gitt nødvendig permisjon med lønn, og at de fikk dekket reiseut-

giftene tur/retur hjemstedet, mens diettutgiftene under reisen ble dekket av vårt forbund.

– Gis det kursmuligheter også for de øvrige tillitsmenn og interesserte ellers.

– Fra 8. – 15. februar hadde vi tre mann på et såkalt "Faglig grunnkurs, trinn I" på LO-skolen på Sørmarka, nemlig Olaf Haugmoen, Jens M. Lindland og Kjell Risbruna. Dette er en grunnopplæring for tillitsmenn, og de 3 hadde ingen problemer med å få permisjon. Utgiftene blir her dekket av arbeidsmandsforbundet.

– Ingen grunn til å klage hittil, altså.

– Absolutt ikke, arbeidsforhold og samarbeid er det aller beste. Det vil jeg gjerne ha nevnt helt til slutt, sier altså en meget godt fornøyd formann.

Kro-



Bak skrivepulten i Tvedestrand.

Veglaboratoriet et viktig ledd innen vegbyggingsvirksomheten

Statens Veglaboratorium ble opprettet i 1938 og er idag en av Vegdirektoratets 6 avdelinger. Ca 100 personer arbeider der, av dette er 1/3 med akademisk bakgrunn. Utgiftene til driften dekkes i sin helhet direkte over vegbudsjettet.

Veglaboratoriets generelle mål for virksomheten kan beskrives i følgende tre punkter:

– ved utviklingsarbeid og forskning bidra til avklaring av sammenhenger som kan forbedre eksisterende teknikk i planlegging, bygging og drift av veger.

– ved informasjon og opplæringsvirksomhet fremme kunn-

skap om nye metoder og bidra til heving av det generelle kunnskapsnivå i vegsektoren.

– ved rådgivende virksomhet skaffe seg innsikt i de aktuelle behov, og bidra til løsning av konkrete oppgaver. Laboratoriet er oppdelt i seksjoner etter fagområder. Hver enhet skal dekke spesifiserte oppgaver og tjener som ressursorganisasjon på disse felter.

For fellesoppgaver på kontor-sektoren, verksted, lager og bibliotek er det etablert et sekretariat. En meget stor del av oppgavene løses innen de enkelte seksjoner, mens det for spesielle prosjekter etableres grupper på tvers av disse.



Her holder veglaboratoriet til i forskningsmiljø på Blinderen.

Arbeidsoppgaver

Veglaboratoriet deler sin tid mellom forskning og utvikling (45 %), rådgivende virksomhet (40 %) og opplæring (15 %). Fordelingen mellom disse oppgaver er ofte en balansegang under tidspress. De kortsiktige oppgaver med rådgivende virksomhet betyr et daglig press som lett kan fortrenge utviklingsprosjekter. På den annen side er den rådgivende virksomhet en stadig inspirasjonskilde for forskningsvirksomheten.

Forskning og utvikling (FoU)

De spesielle særnorske problemer forårsakes av faktorer som geologi, geografi, klima, bosetting og økonomiske forhold. Siden forskningsresultater oftest avhenger av den enkelte persons innsats skulle et lite utadventt miljø ha gode muligheter. Men det krever konsentrasjon om få oppgaver.

Tunnelsikring

Fremføring av veg i Norge krever ofte tunnel. Etterhvert er den samlede lengde av vegtunneler kommet opp i ca. 130 km, og lengden øker med ca. 10 km pr. år.

Vannlekkasjer, frost og dårlig berg skaper ulemper og farer for trafikken og medfører kostbart vedlikehold i tunnelene. I utlandet løser en disse problemene ved utførelse av full fuktisolert utstøping. Dette er en løsning som ikke er økonomisk mulig dersom vegnettet skal videreutbygges som planlagt.

Det har derfor vært en viktig

oppgave å finne frem til rimeligere sikringsmetoder for vegtunneler.

Utstyr for traceundersøkelser

Veglaboratoriet har i en årrekke arbeidet for å utvikle rasjontelt og egnet utstyr til geotekniske undersøkelser. Dette arbeidet har ført til at fylkene etterhvert bruker mer maskinelt drevne borrygger. Etter initiativ fra Laboratoriet er det igang et samarbeidsprosjekt der Norges Geotekniske Institutt, Telemark fylkes vegkontor og Veglaboratoriet utvikler borrygg spesielt beregnet for undersøkelser for vegger. Slike borrygger vil i løpet at 1975 og 1976 bli anskaffet av 8-10 av fylkenes vegkontorer.

Rimglatte vegger

Ved overgang til overbyggingskonstruksjoner som er mere bygget for dagens trafikk har det skjedd en forskyvning fra bruk av grus i bærelaget til pukk eller stein. Dette har medført at kon-



Forsøkshall med utstyr og arrangement for teleforsøk.

struksjonene også er blitt noe mere isingsømfintlige på høstparten og prosjektet "ising på vei" går ut på å vurdere i hvilken grad vegkonstruksjonen selv er bestemmende for isingsforholdene på veien.

Fiberduk i vegbyggingen

I løpet av det siste året har både Vegvesenet og private entreprenører begynt å bruke fiberduker av plast i vegbygging. Disse fiberdukene blir ofte benyttet som filterlag mot bløt grunn med dårlig bæreevne, spesielt bløt leire. I den seneste tiden har man i tillegg forsøkt å benytte fiberdukens drenerende egenskaper, og Veglaboratoriet har fulgt opp disse forsøkene som hittil har vært meget positive.

Ved å bruke fiberduk på bløte og svært vanskelige partier, vil man også kunne øke fremkommeligheten og dermed lette arbeidet under anlegget.

Ved veglaboratoriet holder man for tiden på med flere undersøkelser for å klarlegge langtidseffektene ved bruk av fiberduk, samtidig som man forsøker å samle mest mulig praktisk erfaring fra de forskjellige felter hvor fiberduk etter hvert er blitt tatt i bruk.

Slitasje på vegdekker

Frem til 1960 årene besto de vesentlige problemene ved vegdekker i fundamenteringen, men etter at piggedekk ble tatt i bruk meldtes snart problemer med slitasjebestandigheten av overflaten.

Problemer vedrørende asfaltdekkers slitestykke og holdbar-

het har vært bearbeidet siden 1965, dels ved Veglaboratoriets ringbane dels ved feltforsøk i stor stil, og det er oppnådd betydelige forbedringer.

I disse dager startes opp et forsøk med prøving av slitasje på 12 varianter av betongdekker. Her inngår elementer og polymerbetong, vakuumbehandlet betong, stålfiberbetong og spesialgradert betong med ekstraordinære høye fastheter.



Penetrometer for klassifisering av vegasfalt.

Dekkstøy

Veglaboratoriet har siden 1972 arbeidet med dekkstøy, dvs. støy produsert ved vekselvirkning mellom bilhjul og vegdekke. Arbeidet har til nå vist at det eksisterer forskjeller på opp til 1dB(A) i dekkstøynivå mellom de mest vanlige vegdekkene.

Friksjonsmålinger på vegdekker

Veglaboratoriet har eget utstyr for friksjonsmålinger, både et bærbart pendleapparat for punkt målinger og en tilhenger som trekkes etter en bil.



Pendelapparat for friksjonsmåling.

Rådgivende virksomhet

Den rådgivende virksomhet som er meget omfattende utføres i alt vesentlig for vegkontorene. Enkelte av seksjonene slik som geoteknisk og geologisk arbeider i alt vesentlig med rådgivningsvirksomhet. Andre seksjoner har mere av en blanding, mens f.eks. bærelagsseksjonen i alt vesentlig driver med forskningsoppgaver.

Som eksempel på andre arbeidsoppgaver med rådgivende karakter kan nevnes: Geotekniske Undersøkelser, materialtesting, Dimensjonering. Skader på bituminøse dekker, Kontroll av bituminøse dekker, Snøvern, Geologisk prosjektering, Betong i bruer, Fundamentering av bruer, Fuktbeskyttelse av brudekk.

Distriktslaboratoriene er en del av det enkelte vegkontor. Veglaboratoriet har ansvaret for den sentrale saksbehandling i forbindelse med igangsettelse og utvikling. I dette ansvar inngår organisasjon, utstyr, metodeutvikling og opplæring.

Opplæring og informasjon

Veglaboratoriet er i betydelig grad engasjert i opplæringsvirksomhet. Det vesentlige drives innenfor rammen av Vegvesenets interne opplæringstiltak. Mest tid anvendes på de kurs som organiseres i Veglaboratoriets regi, kurs som ofte er kombinert med hospitantordninger.

Dokumentasjonstjeneste

Veglaboratoriet er norsk sentral for OECD's verdensomspennende dokumentasjonssystem på vegsektoren. IRRD (International Road Research Documentation). Dette består bl.a. i at en har ansvaret for at referanse vedrørende norske FOU-prosjekt og norsk litteratur blir sendt til sentralen. Veglaboratoriet har inngått en avtale med Statens Väg och Trafikinstitut i Sverige slik at litteratursøkningen kan utføres over telefon på datamaskinender. Denne mulighet er åpen for alle interesserte.



Avdelingsdirektør Kaare Flaate, Veg-labs daglige leder.

Omfattende bruarbeider på E-18 utenom Arendal

Det er de kompliserte grunnforholdene i området som har ført til at Veglaboratoriet har foreslått en sammenhengende bru over riksveg 9 og jernbanen ved Solberg på motorveganlegget E-18 utenom Arendal.

De 9-10 meter dype løsmassene i området består av 4-5 m tykt torvlag over bløt leire. Den prosjekterte kjørebane ligger 10-11 m over terreng, så det var store høyder man opererte med. Den 178 meter lange brua ble påbegynt i september ifjor, og er beregnet ferdig i juni måned.

Landkar og søyler er fundamentert på fjell, og brua bygges som kontinuerlig platebru i 11 spenn. Føringsbredden er 10,0 m og totalbredden 11,0 m.

Prisen er kalkulert til 2,4 mill. kroner og det er medgått 1700 m³ betong og 230 tonn stål.

Kontrollingeniør er Kai Jørgensen, entreprisen utføres av firmaet Bygg og Anlegg A/S, Kristiansand.



Huset må rives når brua kommer.



Her krysser vi NSB.



Brustedet sett mot Harebakken.

Økonomisk støtte til opplæringstiltak på fritid

Fra vegdirektoratet er det kommet melding om at behandling av søknader om økonomisk stønad til større opplærings-tiltak som foregår på fritid nå er desentralisert til vegkontorene. Slike søknader fra personalet i bilkontrollen vil imidlertid fortsatt bli behandlet av vegdirektoratet etter den ordning som gjaldt tidligere.

Av tiltak som kommer inn under ordningen er opplegg som strekker seg over mer enn et semester. Som eksempel kan nevnes: 2-årig kurs ved Bedriftsøkonomisk institutt, kursopplegg ved Norges handelshøyskoles kursvirksomhet og ved folkeuniversitetene, samt større sammensatte brevkursopplegg hvor det ikke ytes 100 % statsstønad.

Større brevkursopplegg som det ytes 100 % statsstønad til, faller således utenfor vegvesenets stønadsordning til større opplæringstiltak som foregår på fritid.

Betingelser for å få stønad

Det aktuelle opplæringstiltaket som må falle innenfor den rammen som er omtalt ovenfor, må ha tilknytning til vedkommende søkers arbeidsområde. Tiltaket må i sin helhet foregå på fritid. Det er m.a.o. ikke aktuelt med studiepermisjon uten lønn eller liknende i forbindelse med ordningen, bortsett i forbindelse med avleggelse av eventuell eksamen.

Tilsagn om stønad, utbetaling m.v.

Tilsagn om stønad gis etter skriftlig søknad. I tilsagnet må det fremgå at stønadsbeløpet utbetales etterkuddsvis, enten med et forholdsvis beløp når selvstendige enheter av opplæringstiltaket er fullført, eller med hele beløpet når hele tiltaket er fullført.

Før utbetaling kan finne sted, skal det fremvises bevitnelse fra kursarrangøren om fullført opplegg ev. del av opplegg.

For 1976 gjelder et maksimalbeløp for hele stønaden på kr. 3 300,—. Dette beløpet tar Vegdirektoratet sikte på å regulere år for år.

Beregning av stønadens størrelse

Utgangspunktet for beregningen av stønadens størrelse er kursavgiften for vedkommende opplæringstiltak. Når det gjelder brevkursopplegg, tas det utgangspunkt i det beløp en får som kursavgift når statsstønaden på 65 % er trukket fra. Det gis, av budsjettmessige grunner, ikke stønad til bøker, materiell, reiser, eksamensavgifter m.v.

Det kan gis tilsagn om stønad for inntil 75 % av kursavgiften for hele det aktuelle opplæringstiltaket, begrenset av et maksimalt stønadsbeløp som fastsettes av Vegdirektoratet (kr. 3.300,—)

Forøvrig arbeides det med å opprette et lokalt opplæringsutvalg med representanter fra ledelsen og vegarbeidsdriften.

Er det ikke sant, da?



Fra Nordland Vegvesens bedriftsavis "Skvætt-lappen" har vi tillatt oss å sakse følgende frimodige ytring fra oppsynsmann Einar Bjørnstad vedrørende kursvirksomhet:

— Jeg har fornemmelsen av at det lakker mot nytt kurs, og vil komme med noen betraktninger om mine erfaringer fra tidligere kurs.

Fra tiden før kursvirksomhetens dager kjenner vi til at når vi banket hull i fjellet, pakket dynamitt deri, forsynte hullet med lunte og fenghette og satte ei fyrstikk borttil så flaug fjellet milevidt omkring og det var bare å begynne trafikken.

Etter en del kursvirksomhet har vi fått vite at vi må ta hensyn til sprengbarhet, hullavstand, forsettning, underboring, lyn og torden, radio, ohm, borrdiameter, borremaskiner, kompressorer, tennapparat, skilting og varsling med mye mere. Enda har jeg ikke nevnt naturvern og miljøproblemer hvori inngår støydemping, støvdemping, øreklok-

ker, arbeidshansker, vernesko, bruk av tobakk, spiseboder, tørkeboder, fritid og ferie samt en hel del andre hensyn.

Er det å undres over at det blir dyrt å sprengte fjell i kongeriket Norge?

Et annet tema er "Betongarbeid".

Vi visste at når sand, sement og vann blandes sammen blir det betong. Ble det ikke betong av det, var det bare å blande mere sement i, så var resultatet sikkert. Dette var ei grei oppskrift som de fleste forstod, og en hver som ikke var beheftet med isjias eller lumbago kunne utføre førsteklasses betongarbeid.

Dette trodde vi til vi ble en del skolert.

Etter skoleringen har vi fått vite at i god betong skal det minst være korngradering, vann, sementfaktor, trykkfasthet, filler, herdingstid og humussyre. Det må forholdsvis store kvanta til om det skal bli plass for de opprinnelige ingrediensene, — sand, sement og vann.

Det uten sammenligning hyggeligste arbeid en oppsynsmann hadde før i tiden var erverving av grunn. Følgende oppskrift var da ufeilbar. Oppsynsmannen gikk til grunneieren og snakket pent om kona, katta og storoksen, svor litt på kartplukkerne og tyvfisikerne. Så ble det drikket kaffe og vegarbeidet kunne begynnes.

Etter skoleringen har vi fått

vite at det må tas hensyn til vegloven, bygningsloven, nabo-loven, gjerdeloven, strandloven, odelsloven, grunnloven og mose-loven. Til alle disse er det utarbeidet et utall av "foresegner" og tolkninger. Til sist nevner jeg Oreigingsloven som etter mitt skjønn skulle vært umyndiggjort bare på grunn av navnet.

Om alle disse lovene og forordningene skal følges ser det for meg ut til at det er helt umulig å erverve grunn til et toseters utedo. En vegstump behøver en ikke tenke på engang.

Flere eksempler skal jeg ikke nevne, men framlegger forslag til kursplan for neste kurs.

Første kursdag:

- kl. 11.00 Navneopprop og etter-syn av medbragt ba-gasje.
- kl. 12.00 Lunch
- kl. 13.00 Middagshvil med strekk og tøy.
- kl. 14.00 Skitrening (evt. lufte-tur).
- kl. 16.00 Ettermiddagskaffe med noe oppi.
- kl. 18.00 Middag,
- kl. 20.00 Samling i baren under kyndig ledelse.

Andre kursdag:

Som første dag, men avsluttes kl. 14.00. Hjemreise kan begynnes for de som ikke ønsker å være over til neste dag.
hilsen Einar Bjørnstad

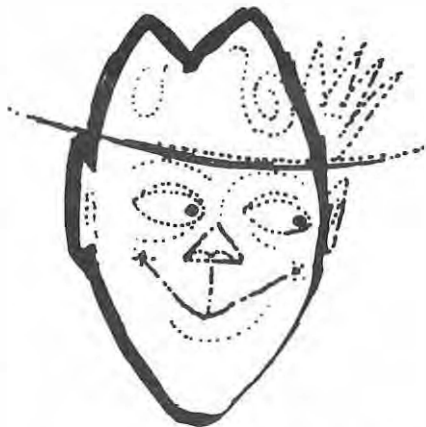
Ved et oppsynsmannskurs i Stavanger i 1950 deltok fra Vest-Agder blandre oppsynsmennene Tellef Tveit og Torgeir Haugen.

Disse to var meget gode venner og parhester i tjeneste i vegvesenet, i det de hadde vært oppsynsmenn omtrent like lenge og var begynt samtidig i Vest-Agder. Haugen var en ivrig, aktiv type som hadde ordet først og flere ganger i debattene etter de forskjellige foredrag. Tveit var en mer innesluttet mann som satt full av gode tanker, men ikke alltid ga uttrykk for det.

En kveld satt vestegdene sammen og hadde seg kanskje noen drammer. Da sier plutselig Tveit til Haugen:

— Du, Haugen, den som hadde hatt din kjeft og mitt haue, det måtte være et geni.

J.B.I.



— Der kan spares mange Mil-lioner og meget overflødig Ar-bejde ved en hensiktsmessig Ord-ning af Administrationen — men da denne vil koste mange Mil-lioner og meget overflødig Ar-bejde — kan det ikke lade sig gøre. —

Storm P.

80 sysselsettingsarbeidere har 6,7 millioner til disposisjon

Det vil være kjent at vi i vinter har drevet en intens sysselsetting på en del viktige riks- og fylkesvegstrækninger her i Aust-Agder.

Anleggs- og vedlikeholdsavdelingen har tilsammen disponert 80 sysselsettingsarbeidere, hvorav 40 har arbeid i 5 måneder, mens de øvrige har arbeidet i 3 måneder.



Ånund Skarmyr er en av de faste ved anlegget på Svenes.

Styrken har vært fordelt på følgende anlegg:

Riksveg 9	Svenes – Hauglandshei	10 stk.
Riksveg 12	Grendi – Bygland	15 stk.
Riksveg 410	ved Vatnebu	5 stk.
Riksveg 411	Laget – Bergendal og Eidbo vegkryss	25 stk.
E 18 ved og veg til	Vallesverd	10 stk.
	Vesterled og Fløyheia tilsammen	15 stk.



Som nakne trestammer reiser bormaskinene seg mot vinterhimmelen.

SØRLANDSPORTEN besøkte i den anledning anlegget mellom Svenes og Hauglandshei, en strekning som i alle år har vært en flaskehals på Setesdalsveien.

Den 1,7 km lange strekningen har fått 1,1 millioner kr. av sysselsettingsmidlene. I tidsrommet 1. desember – 1. mai regner anleggsavdelingen med at det meste av utbedringsarbeidene skal være ferdige. Det som eventuelt gjenstår er oppfylling av bærelag, planering og oljegrusdekke, og her har anlegget 0,5 millioner kr. disponible til dette.

Foruten de 10 sysselsettingsarbeiderne er 4 av vegvesenets faste stab knyttet til dette anlegget, nemlig Ånund Skarmyr, Gud-

mund Gjøvle, Olav H. Haugen og maskinfører Tarald Gjerden.

Da vi besøkte anlegget i midten av januar, var arbeidene allerede godt i gang, og 3 store bormaskiner "åt" fjell så det var en fryd. Av maskinelt utstyr ble ellers brukt 2 leiemaskiner: hjullaster og Atlas, foruten etatens egen traktorgraver.

Anleggsleder er oppsynsmann Thoralf Lunde, som nå skal overta ny stilling ved vedlikeholdsdistriktet i Åmli.

For sysselsetting av 40 mann i 5 måneder har man til disposisjon 4,3 mill. kr. for 3 måneder 3 mill. kr. og endelig 900 000 kroner til de to fylkesvegene, i alt 6,7 mill. kr.



Under overoppsyn av skytebas Gudmund Gjøvle, t.v. går laingen med liv

og lyst. Eller på bildet Hjalmar Kil, Stian Skuggestøl, Olav Haugen og Paul Løvdal.



*Mennene bak maskinene: Sysselset-
tingsarbeidere med godt humør.*

LEDIG LEILIGHET

Vegvesenets leilighet i A/L Grasåsen Borettslag, Bratthenget 4, Arendal blir ledig fra 1. juni 1976. Leiligheten er på 4 rom og kjøkken. Samlet leieareal er 81,6 m². Blokkleiligheten ble tatt i bruk i september 1973. Husleien størrelse fastsettes av Statens Bygge- og Eiendomsdirektorat. For tiden er leien kr 741,10 pr. mnd. Eventuelt interesserte kan snarest mulig henvende seg til sekretariatet, vegkontoret Bendiksklev Arendal.

Vegsjefen.

KURSVIRKSOMHET VED VEGSENTRALEN

I forbindelse med overleveringen av en ny Volvo baklaster ble det 8 - 12/12-75 arrangert to service- og reparasjonskurs for Volvo-maskiner i Vegsentralens regi. Det første kurset gjalt reparasjon og service på Volvo baklaster LM 641 og ble arrangert på Evje vegstasjon. Vegsentralen har nå to av disse maskinene, og disse er plassert i vedlikeholdsdistrikt 2 og 5 (Arendal og Evjeområdene) Etter avslutning på Evje fortsatte deltakerne på Skarpnes med Volvo dumper DR 860 TL som

undervisningsobjekt. Også disse maskinene har vegsentralen to av, og disse er beskjeftiget på det nye E 18-anlegget utenfor Arendal.

Kursene ble ledet av service-sjef Lie fra Volvo Norge, og deltakere på kurset var verkstedpersonell fra Skarpnes og Evje, samt servicefolk fra Skarpnes. Dessuten deltok en representant fra Rogaland og Agder Felleskjøp i Kristiansand som er Volvo's stedlige representant.

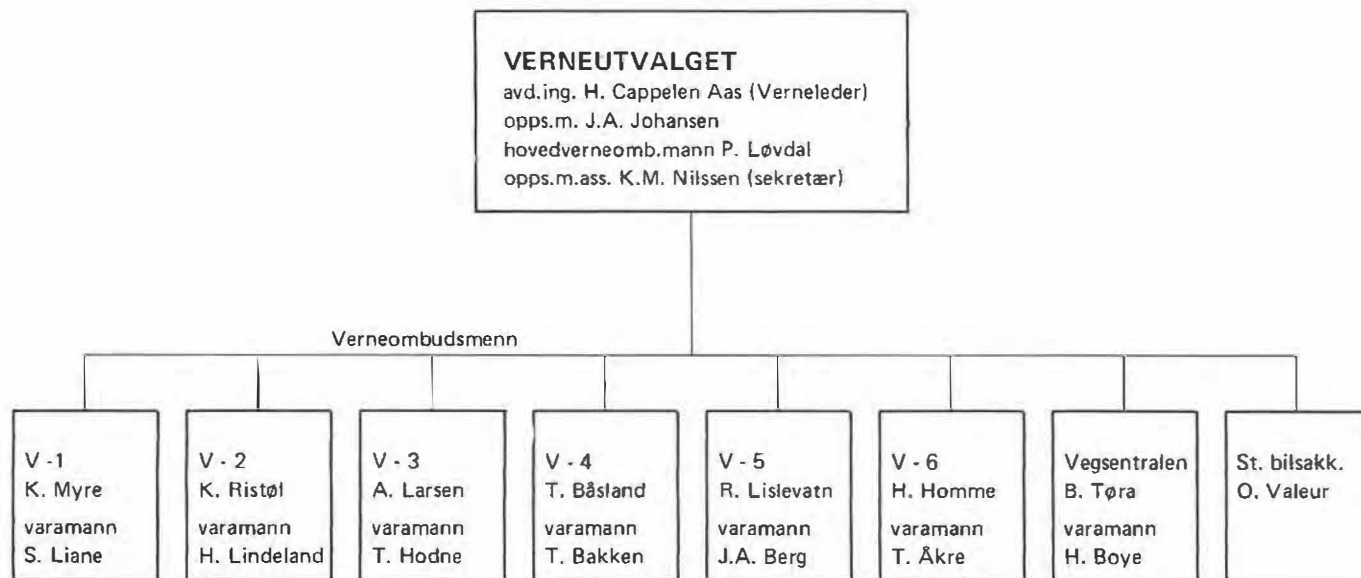
TKF.



Fra venstre: Serviceing. Lie, Volvo Norge. Verkstedarbeider Kåre O. Evensen, Vegsentralen. Verkstedarbeider Harald Jensen, Vegsentralen. Verkstedformann Obert Bjærum, Evje Vegstasjon. Servicemann Borge Tørå, Vegsentralen. Servicemann Ivar Bollmann Pedersen, Vegsentralen. Servicemann Nils Olaf Selås, Rogaland og Agder Felleskjøp, Kr.sand. Verkstedarbeider Trygve Knudsen, Vegsentralen. I bakgrunnen kursenes »hovedpersoner» 1 stk. Volvo dumper DR 860 TL og 1 stk. Volvo baklaster LM 641.

"VERN OG VELFERD"

I AUST-AGDER FYLKES VEGVESEN FRA 15.05.75 - 15.05.77.



Omfattende programt for svarte dekker i 1976

Programmet for legging av svarte dekker i 1976 viser at det blir en omfattende virksomhet rundt i fylket. Mens vedlikeholdet opererer med sliokedekker og oppretting for nærmere 12 millioner kroner, er det klart at anleggsavdelingen skal bruke nær 3,5 millioner.

I tillegg kommer oljegruslegging på enkelte fylkesvegstrøkninger samt legging av nye dekker.



Mere oljegrus på vegene.



Denne parsellen kan trenge nytt dekke i år.

Slitedekker og oppretting:

Vedlikehold:

E 18	ny veg	2,000 km
E 18	asfalt	0,550 »
09	oljegrus	1,700 »
12	asfalt	0,500 »
12	oljegrus	1,500 »
12	ny veg	1,500 »
39	ny veg	3,000 »
410	ny veg	2,000 »
411	grus	6,900 »
418	»	0,800 »

Anlegg:

Rv. nr.	type	lengde:
E 18	asfalt	23,300 km
09	»	2,335 »
351	»	6,250 »
402	»	3,000 »
407	»	6,125 »
411	»	4,920 »
415	»	4,800 »
39	oljegrus	34,545 »
412	»	4,600 »
39	oppretting	34,545 »
405	»	4,000 »
412	»	4,200 »

Slitedekker, fylkesveger:

Strekning:	lengde:
Myravegen	0,300 km
Jomåsvegen	0,700 »
Revesandvegen	3,100 »
Sandvikvegen	1,100 »
Landvik-Reddal	3,200 »
Dalen-Saltrød	2,500 »
Egddalen, Gjerstad	0,950 »
Indre Årsnes-Hæstad-	
svingen	2,400 »
x rv. 9 – Evje krk.	1,700 »

Anleggsparseller:

Bunnlag:

Sentralskolen – Skarsbur	0,150 km
Neset – Osedalen	0,930 »
Skolemyra – Breivik	0,850 »
Neskil – Torvet	0,100 »
x E 18 – Holt krk.	0,610 »
Barbu – Fløyheia	0,700 »
Stoa – Bjorbekk	2,000 »
x E 18 – Tingstveit	1,315 »
Vik – Spedalen	0,750 »
Grimstad – Vesterled	0,830 »
Tybakken byggefelt	0,700 »
Birkeland – Tveite – Jordbruna	2,200 »

Oljegrus, fylkesveger:

Vatne – Dovland	4,500 km
Vatnestraum – Ivedal	3,000 »
Teinefoss – Hagestad	2,680 »



"Asfaltutlegger" anno 2000.

BEDRIFTS...



..... IDRETT

Trim-aktiviteter på programmet fremover

Et tyve-tall medlemmer hygget seg rundt kaffebordene da bedriftsidrettslaget avviklet sitt årsmøte den 15. februar. Årsmeldinger og regnskap ble vedtatt uten debatt, det samme gjaldt forøvrig gjennomføringen av valg på styre og utvalg. Nytt av året var utdeling av statuetter til dem som hadde henholdsvis 100 og 50 kamper bak seg på fotballbanen, eller 50 håndballkamper eller mere. Dette gjaldt følgende:

100 kamper:

Olaf Haugmoen
Helle Iuell
Arvid Strand
Kåre Lauvrak
Mads Krogh

50 kamper

Lars Olav Knutson
Arne Dalsøren
Øystein Tobiassen
Halvor Boye
Helge Berntsen
Harald Jensen
Nic. Lyngroth
Manfred Nygård
Kåre Karlsen
Leif Seiersnes
Rolf Larsen

50

Håndball, 50 kamper:

Ivar B. Pedersen
Olaf Haugmoen
Nils Kj. Messel
Bjørn Johnsen
Mads Krogh

Det fremgikk ellers under møtet at den nystartede Trimkvelden på Skarpnes hver onsdag hadde oppslutning av 10-15 medlemmer. Dette er i minste laget, og vi håper flere møter frem etter hvert. Tjenestemenn som skulle ønske å delta i en eller flere aktiviteter, kan i løpet av året kontakte følgende nyvalgte tilitsmenn:

Styret:

Lars O. Knutson, formann
B. Tørrå, nestformann
M. Krogh, sekretær
J.E. Myhren, kasserer

Skyting:

A.E. Halvorsen, formann
Sv. Kristiansen
Odd Dalen
Ånund Bakken.

Ski:

A. Andreassen
K. Karlsen

Håndball:
Paul Løvåsen
Bj. Johnsen
Sv. Gullesen

Fotball:
Arvid Strand
K. Karlsen

Friidrett:
A. Andreassen
Arvid Strand

Ellers ble følgende juletreffest-
komite valgt:

Formann: **H. Cappelsen Aas**

formann i **bedr. i.** laget

formann i **funksjon**erforeningen
et medlem fra **bilsakkyndig**

Valgkomite:
Mads Krogh
A.E. Halvorsen
P. Løvåsen

Vi vil så sterkt som mulig
henstille til hver enkelt å benytte
seg av de tilbud som eksisterer,
eventuelt komme med ønsker om
hva de eventuelt kunne tenke seg
å delta i.

Det er et av styrets mål at flest
mulig skal bli trukket med i en
eller annen form for mosjons-
aktivitet eller delta i en av de
idrettsgrener vi har på vårt pro-
gram.



Statuettene som ble utdelt på årsmøtet.



BRUK HJELM

Fornuften sies å sitte i hjernen – i hodet – som oftest er øverst på kroppen.

Hodet er derfor den kroppsdel som er mest utsatt for fallende gjenstander.

Hjernen – fornuftens sete – er omgitt av en forholdsvis tynn kapsel av bensubstans. Fordi mennesket ansees utstyrt med mer fornuft enn dyrene, har naturen ment at en slik kapsel burde klare seg.

Man går ut fra at fornuftige mennesker vil sørge for å bruke hjelm til ytterligere vern når de arbeider på steder hvor det er fare for fallende gjenstander eller hvor det er lett å støte bort i noe med hodet.

På bygge- og anleggsplasser er nettopp dette tilfelle. Det forekommer hyppig hodeskader i dette yrket, og det later til at vi ikke bruker den fornuft naturen har utstyrt oss med.

Hvorfor skal man bruke hjelm i bygge- og anleggsarbeid?

Hvert år blir mange personer drept eller alvorlig skadet av fallende gjenstander. Mange av disse skader – ja de fleste – kunne vært avverget hvis den skadede hadde brukt hjelm.

Den som bruker hjelm viser at han går inn for sikkerhet, og er en appell til andre om å gjøre det samme.

Hjelmen gjør at man kan ferdes raskere og tryggere i trange tunneler, mellom forskalinger og reisverk.

Men hjelmen verner deg bare når du har den på hodet – og bare da.

HATTEN AV for den som tar HJELMEN PÅ!