

SØRLANDS-PORTEN

Nr. 3 1976



Argang 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

Trykk: Harald Seljåsen Offset
Bråstad, Boks 398, Arendal

Opplag: 800

Innhold

	Side
Miljøtiltak på rv. 12 i Evje	1
Hovedtillitsmann Paul Løvdal: Antallet vegarbeidere synker	3
Vegarbeidsdriften	5
Samarbeidsutvalget	6
Spørrelystne representanter	7
Vi presenterer Anleggsavdelingen . . .	10
Vi teller trafikk 1975	20
Hva er dette?	21
Vestre Flosta bru forsvant	22
Kvinnelig SU-sekretær i år	25
Stor interesse for kurs	26
Viktig med observatører på N.A.F.'s kurser	27
I fokus	28
Maskinnytt	29
Branntilløp ved SIVA anlegget	29
Veg over Fånefjell	30
Vegdirektoratet på flyttefot	33

Miljøtiltak på rv. 12 i Evje

Av avd.ing. S. H. Søndena

Etter at det en tid har vært bestemt at det skulle bygges undergang for fotgjengere og syklistar under riksveg 12 på Evje, og at denne skulle bygges av betongelementer, er en nå kommet så langt at selve undergangen er montert.

Det foregikk den dagen vinteren kom til fylket, nemlig den 14. 10. -76.

Elementene var på dette tidspunkt vel ankommet Evje, kranbil var bestilt, og representanter for firmaet som leverte elementene var på stedet for å dirigere monteringen.

Men da Åvald Bakken og undertegnede på morgenvisten skulle starte turen til Evje

for å delta i arbeidet, så vi de først snøfiller, og etter en rask konferanse med Evje, fant en det best å legge om til piggdekk. Så kjempet en seg da over heia i snø til akslingene. med sterke tvil om en, hvis en kom frem, ville kunne få gjort noe den dagen.

Da vi kom frem, var imidlertid arbeidet i full gang, og da klokka var lunsj, hadde en montert 3 meter kulvert.

Snø og is gjorde og sitt til at arbeidet av og til gikk noe tregt, men klokka halv fire lå en to foran skjema, og var enige om å kjøre på.

Litt over halv fem var en så ferdig med monteringen, 16 meter kulvert 3 x 2,5 meter



Det første elementet på plass "under" rv. 12.

på 6 1/2 time effektiv tid. Det som nå gjenstår er tilbakefylling av masser, samt montering av avlastningsplater før trafikken igjen kan settes på veien.

Senere skal det monteres vingemurer, kantbjelker, og bygges en trapp til adkomst, og dess-

uten oppsettes diverse gjerder mm.

Hele arbeidet er beregnet til å koste ca. 200 000,— kroner, og er ett av flere "miljøtiltak" i fylket.

SHS



Undergangen på plass, trafikken satt på — og klar for etterarbeidene med murkanter og trapper.

Hovedtillitsmann Paul Løvdal:

Antallet vegarbeidere synker i en takt vi er lite fornøyd med

I det SP's redaktør gjentatte ganger har oppfordret meg til å sende bladet noen ord, hiver jeg meg med dette ut på dypt vann. Valg av emne er et problem i en slik situasjon. Jeg velger å konsentrere meg om den sak som blandt tillitsmenn og vegarbeidere har vært vist mest oppmerksomhet i de senere år:

Den stadige nedgang i antall fast tilsatte vegarbeidere.

Det er litt for tidlig å gå alt for dypt i et så stort problemområde som dette er.

Saken er først for alvor tatt opp til behandling i det forbundets forhandlere i siste tariffoppgjør fikk med i overenskomsten bestemmelsen om at tillitsmannsutvalget sammen med vegkontoret skal foreta en løpende vurdering av behovet for helårsbeskjefteget og ekstraordinært inntatt arbeidskraft.

Med dette er grunnen lagt for deltakelse i beslutningsprosessen på høyeste plan.

Det er selvfølgelig en rekke årsaker til at behovet for fast arbeidskraft har sunket.

Bedre maskiner, mer faste vegdekker o.s.v.

En del av disse må aksepteres også av oss som representerer vegarbeiderene.

Det vi i første omgang konsentrerer oss om er forholdet mellom det arbeid som utføres i vegvesenets regi med egne folk og maskiner, og det arbeid som utføres av andre, enten ved entrepriser eller ved

innleide maskiner i egen regi.

Med i dette bilde er også det forholdsvis store antall arbeidere med fremmedmaskiner som til en hver tid har arbeid for vegvesenet. Grunnlaget for å bygge opp argumenter, dersom en skal påvirke vegadministrasjonen i samarbeidet om bemanningsplaner, må i første rekke være statistikk, som viser fordelingen mellom de forskjellige kostnader. På grunnlag av materiale vi får tilsendt fra vegkontoret, har vi løpende kontroll med utviklingen.

Denne statistikken viser at antallet på vegarbeidere synker i en takt som vi for vår del langt fra er fornøyd med.

Avgangen skyldes heldigvis pensjonering av arbeidere, men allikevel.

Fra 1975, med en topp på rundt 300, er vi i mai 1976 nede i 259 tilsatte. Dette tallet er synkende dersom det ikke tas inn nye folk. Samtidig har entreprenører hatt inne i gjennomsnitt 21 arbeidere i tidsrommet fra desember 1974 til mai 1976, og det er innleid i gjennomsnitt 90 mann med egne maskiner.

Dermed skulle det være klart at med overføring av arbeidsoppgaver til egne folk og maskiner, skulle det være mulig å øke antallet faste inntatte arbeidere.

I forhold til andre fylker ligger Aust-Agder mitt på treet når det gjelder utsetting av arbeid. Entreprenørandelen var i 1975 20% på fylkesveganlegg

og 14% på riksveganlegg.

Gjennomsnitt for hele landet var henholdsvis 22 og 26%.

Etter min mening kan vegvesenet, dersom det legges opp til det, sysselsette et større antall heltidsansatte.

Når en skal legge opp til en fremtidig personalpolitikk, må en vurdere en del spørsmål mot hverandre.

Blandt de viktigste mener jeg er disse:

1: De distriktpolitiske virkninger en eventuell øking i mengden av arbeid i egen regi.

2: Kostnader ved drift i egen regi/privat entreprise.

3: Lønns- og arbeidsvilkår for det enkelte medlem ansatt i vegvesenet eller hos en entreprenør.

For å ta det siste først.

Arbeidsmannsforbundet organiserer arbeidere i begge typer virksomhet, vegvesenet og private entreprenører. Vi har derfor mulighet for å vurdere det siste spørsmålet nøye.

Her er det klart at den enkelte ansatte vil være bedre tjent med ansettelse i vegvesenet framfor ansettelse i mindre entreprenørfirma, både lønsmessig og arbeidsmessig uten at en skal gå nærmere inn på detaljene her.

Til pkt.2 mener jeg det er mye som tyder på at den totale kostnaden dersom vi fra alle hold går inn for å benytte våre egne maskiner og folk ligger under kostnaden for arbeid i entreprise.

Grunnlaget her er kanskje svakt, men vi samler flere opplysninger om dette.

Distriktpolitisk sett finnes det vel mange meninger om dette,

spørsmålet er lite diskutert i klubbene eller i avdelingen.

Denne diskusjonen må komme, og på grunnlag av den kan vi så ta klare standpunkter.

Samlet mener jeg at bemanningen, og dermed egenandelen av arbeide må økes betydelig på lang sikt.

Med dette går vi så til en av de største sakene som vi noen gang har behandlet organisasjonsmessig.

Denne saken kan vi ikke løse til medlemmenes fordel gjennom tidlig fastlåste standpunkter og "harde forhandlinger".

Her må det samarbeide til i ordets rette forstand.

Heller ikke er det slik at tillitsmannsutvalget er avgjørende innstans på "vår side av bordet".

Vi er valgt for å ivareta våre medlemmers interesse på den måte fagbevegelsen alltid har gjort.

Tillitsmannsutvalget har derfor tatt på seg også en informasjonsoppgave av store dimensjoner.

Heldigvis ligger forholdene etter tillitsmannsavtalen godt tilrette for dette, og det vil vi utnytte slik det er ment det skal utnyttes.

Jeg er sikker på at gjennom et godt samarbeid skal vi kunne nå fram til et resultat etaten som helhet, fra bunn til topp er tjent med.

På den måten løser vi best den oppgave etaten er satt til å løse.

Skape best mulig veg for minst mulig av samfunnets midler.

Alle vet hvor disse midlene kommer fra.

Vegarbeidsdriften

Vi har forelagt hovedtillitsmannens artikkel for driftssjef Dukefoss, og anmodet han om å legge frem sitt syn på denne saken Begge innlegg vil kanskje være gjenstand for debatt, og vi stiller våre spalter ledige for kommentarer.

Red.

Ett av siktemålene for vegvesenets virksomhet er at virksomheten skal være så effektiv og økonomisk som mulig. Dette gjelder såvel vegarbeidsdriften som vegadministrasjonen.

For å oppnå dette må vi bruke de mest hensiktsmessige midler og metoder til enhver tid.

De 2 viktigste ressurser i vegarbeidsdriften er:

a) Arbeidskraft

b) Maskiner

Bygging og vedlikehold av veger kan foregå i egen regi med egne og/eller fremmedmaskiner, eller det kan foregå som entreprise.

Hvilke driftsformer som skal velges, må avgjøres ut fra hensyn til kostnad og hensiktsmessighet.

De samme hensyn gjelder også for de andre oppgaver vegadministrasjonen er pålagt.

Tidligere var planlegging av veger og vegbruer noe som var forbeholdt vegvesenet. Det har etterhvert etablert seg en rekke konsulentfirmaer som kan påta seg slike oppgaver. Med

de erfaringer vi har høstet, må vi slå fast at denne utvikling har vært fordelaktig for etaten og for det tekniske miljø på dette felt.

Samme utvikling skjer med hensyn til bygging, og i stigende grad også m.h.t. vedlikehold av våre veger. Til disposisjon står nå en rekke solide entreprenørfirmaer av forskjellig størrelse og med forskjellig virkefelt. Flere firma har spesialisert seg på begrensede deler av vegbyggingen, og sitter her inne med stor ekspertise, noe som betyr godt arbeid og billig arbeid for etaten.

Vårt fylke har inntil nå hatt en liten grad av vanlige entrepriser. I 1975 hadde vi bare entrepriser for ca. 4,4 mill. kroner. (Asfaltentreprisene beløp seg til ca. 11,6 mill. kr.) Totalforbruk på anlegg og vedlikehold var i 1975 ca. 89,8 mill. kr.

a) Arbeidskraft.

Mekaniseringen som har pågått og som pågår på alle felter, fører bl.a. til at behovet for arbeidskraft stadig minker. Antallet ansatte i vegarbeidsdriften går stadig ned, mens det samlede produkt minst er like stort eller større.

Som i de fleste etater og større bedrifter betyr mekaniseringen en viss overbemanning. I vegvesenet løses problemet med overbemanning på lengre sikt ved naturlig avgang.

Det fremtidige behovet for arbeidskraft i vegarbeidsdriften vil måtte preges av mekaniseringen. Det vil vesentlig trenges førere til forskjellige slags maskiner, skytebaser, bruarbeidere og noen reparatører. Det samlede antall vil være betydelig lavere enn idag.

Mekaniseringen vil særlig gjøre seg gjeldende i anleggsavdelingen, men også i vedlikeholdsavdelingen vil mekaniseringen øke og nye metoder tas i bruk.

Selv om mekaniseringen fører til mer spesialisering bør denne spesialisering, etter min mening, ikke gå for langt. Vegvesenet og den enkelte i vegarbeidsdriften vil være mer tjent med om de ansatte er mest mulig "all round'ere". Og helsemessig er dette absolutt å foretrekke.

b) Maskiner.

Som i de andre fylkene har vegvesenet i Aust-Agder endel maskiner og biler selv, mens resten leies. Brøytingen utføres stort sett av brøytekontraktører.

Det kan ikke være noe avgjørende spørsmål hvem som eier maskinene. Det avgjørende må være helt andre faktorer: Kostnad og hensiktsmessighet.

Vegvesenet er godt fornøyd med de maskiner og førere som de private maskineiere tilbyr i dag. Leieprisene for private maskiner ligger stort sett lavere enn vegvesenets. Når et leieoppdrag opphører, har vegvesenet ikke noe ansvar for sysselsetting av vedkommende maskin og fører. Reparasjoner ordnes slik at vegvesenets drift ikke blir skadelidende. Vegvesenet har ikke noe ansvar for innkvartering m.v.

Distriktpolitisk må det også være en fordel at private maskiner som trenges til privat og offentlig byggevirkksomhet i distriktet, kan få oppdrag for vegvesenet.

Samarbeidsutvalget

I samarbeidsutvalgets møte den 29. september i år ble det bl.a. presentert en oversikt over overnattinger på feriestedene fra januar til og med august måned:

Bjørnevatn.....	464 stk.
Moisund	416 stk.
Herefoss	150 stk.
Øynaheia.....	65 stk.
Tromøy.....	285 stk.
Totalt ..	1.380 stk.

Tallene gir tydelig uttrykk for at feriestedene våre er populære, selv om enkelte kan stå tomme over lengre tid. Dette gjelder spesielt for Øynaheia, hvor nok den snøfattige vinteren har gjort sitt til å redusere antall overnattinger. Men også for andre feriesteders vedkommende viser det seg at innrykket er sesongbetonet.

I samme møte ble det fra Lars Olav Knutson, Vegsentralen, ytret ønske om å benytte vegvesenets grunn på Hovden til campingvogner. Foreløbig var 6-7 stykker interessert i en slik ordning. Samarbeidsutvalget hadde ikke noe imot at ansatte i vegvesenet fikk benytte grunn på Hovden. Betingelsen er imidlertid at de som er interesserte selv må skaffe de nødvendige tillatelser gjennom søknad til vegsjefen.

Knutson ønsket også å høre SU's syn vedrørende muligheten for å bruke noen av vegvesenets brakker og vegstasjoner i påsken. Samarbeidsutvalget stilte seg positivt til et slikt ønske, og fattet vedtak om at søknaden ble imøtekommet og oversendt vegsjefen til endelig avgjørelse.

Spørrelystne representanter på SU's møte i Østregionen



Nærmere 40 tjenestemenn fra anlegg og vedlikehold var møtt frem da samarbeidsutvalgets formann, **Bjarne Solberg**, ønsket velkommen til det første informasjonsmøtet i "østsonen". Opplegget var stort sett lik det som tidligere er blitt presentert i andre distrikter, og som man bare kan konstatere er blitt et vellykket arrangement i SU's regi.

Vegsjefen orienterte om "Reformer i lokalforvaltningen" i særdeleshet, og kom spesielt inn på samferdselsutvalget som da berører oss.

Plansjefen, **Harbo Colbjørnsen**, mente at Norsk Vegplan hadde

hatt stor innflytelse på vegbyggingen siden 1970, og fortsatt ville ha det. Videre ga han en orientering om planlegging generelt, og konkluderte med at det er et voldsomt merarbeid med vegplanlegging i forhold til tidligere.

Han kom så inn på planene for østregionen, bl.a. Gjerstadvegen, E-18 gjennom regionen, der området ved Sunde bru vil få høy prioritet, og etableringen av en ny stasjon ved Skorstøl og ny veg i den forbindelse.

Overing. **Helge Pedersen** skiserte opp anleggsavdelingens virkeområde, og de arbeider som

var i gang- eller var ferdige i regionen.

Av riksveger kan her nevnes: Fullført 800m av rv. 411 ved Eidbo, sysselsetting Bergendal-Laget i vedl.holdets regi, videre Kirkegårdsbrua og spesialarbeider på rv.416, området ved Tollnes på 418, foruten fylkesvegene Egddalen-Telemark gr., Vegårshei-Mo og Viktjern-Geit-sundodden.

Bjarne Solberg kunne bl.a. fortelle at av asfalteringsarbeider som står for tur var E-18 Akland-Lundevann bru og Kaldvell-Vest-Agder gr. Som formann i SU orienterte han også om

utvalgets arbeid og virkefelt.

I den påfølgende spørretime var det spesielt- og naturlig nok - problemer innen østregionen som ble trukket frem. Det var enighet om at på grunn av rulling av NVP må en del viktige vegstrekninger utbedres før motorveg gjennom fylket er ferdig. Vegsjefen trodde på en utvikling hvor det ville bli større spredninger i bevilgningene, mindre til motorveger, mere til andre riksveger.

Vi tror deltagerne hadde stort utbytte av møtet, uttalelser fra forskjellig hold kunne tyde på det.





Vi presenterer:

ANLEGGSAVDELINGEN

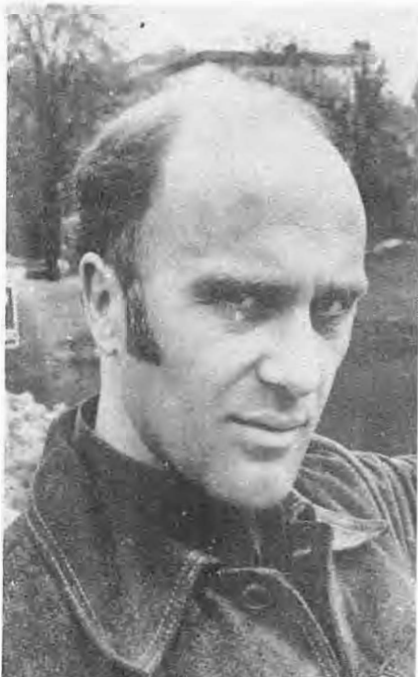
Med økende omfang av vegvesenets drift, voksende mekaniseringsgrad og økende krav til planlegging og administrativ behandling, ble funksjonsdelingen gjennomført i begynnelsen av 60-årene.

Vegvesenets arbeidsdrift ble organisert i tre hovedavdelinger, maskin-, vedlikeholds og anleggsavdelig. Anleggsavdelingen har i hovedsak beholdt de arbeidsoppgaver en fikk ved innføringen av funksjonsdelingen, men en

del endringer er kommet til i årenes løp.

Avdelingen ledes av anleggs-sjefen, overingeniør Kjell Birkeland, som tidligere er presentert i forbindelse med planavdelingen. Avdelingen ivaretar i korthet følgende funksjoner:

Den står for ledelse og kontroll av driften av både riks- og fylkesveganlegg. Videre vurderes anbud fra og kontrakter med entreprenører. Avdelingen fører også kontroll med entreprenørenes arbeid. I noen grad må det også utarbeides planer.



Kjell Birkeland

Anleggsbestyrere.

Den enkelte anleggsbestyrer har ansvaret for bestemte anlegg, og av praktiske grunner gjerne innen avgrensede geografiske områder.

Anleggsbestyrerne tilrettelegger og leder driften av anleggene gjennom arbeidslederne, som er oppsynsmenn med assistenter, og foretar med visse mellomrom befaringer på anleggene for en nærmere oppfølging av driften. Deres nærmeste foresatte er anleggsjefen.

Arbeidet med bru- og betongarbeider er overlatt en anleggsbestyrer som opererer over hele fylket.

Anleggsbestyrerne er overfor anleggsjefen ansvarlig for et rasjonelt opplegg og en best mulig utnyttelse av midlene



innenfor rammen av bevilgningene til de enkelte anlegg. Foruten å stå i daglig kontakt med oppsynsmenn, driftsplanleggere, planleggere, grunneiere og de fleste andre avdelinger og seksjoner ved vegkontoret, skal han forsøke å tilrettelegge driften og ta seg av de formelle ting som større innkjøp, skaffe økonomiske maskiner og sikre mannskap og andre nødvendige ressurser. Utarbeidelse av anbuds-dokumenter, innhente tilbud, avholde byggemøter, avklare problemer som oppstår, kontroll av driften, kontroll av rapporter, regninger m.v., vurdering av driftsmåter, verne- og miljøspørsmål og personalspørsmål er noen av anleggsbestyrerens oppgaver. Her i fylket har vi for tiden 5 anleggsbestyrere:

Overingeniør HELGE PEDERSEN er født 8/3 -1937. Han tok eksamen ved N.T.H. bygningslinjen i 1963 og ble ansatt ved anleggsavdelingen den 1/1-1964. Hans arbeidsområde er vesentlig fylkets østre distrikt.



Helge Pedersen



Tor Oddbjørn Lid

Sivilingeniør TOR ODD-BJØRN LID, f. 4/8 -43 tok eksamen ved N.T.H. i 1967. Tidligere var han ansatt som avd. ing. II og I ved Hordaland vegkontor i tiden 20/5 - 69 - 20/7 - 71 og kom hit som avd. ing. I den 1/1 -72. Lid er anleggsbestyrer for motorveg E-18 i Moland og Øyestad. Avd.ing.II **ALFRED HØY-ESEN** er født 12/3 -29. Han



Alfred Høyesen

tok eksamen ved 2-årig teknisk skole i 1949 og var stikningsformann hos A/S Høyer-Ellefsen før han ble ansatt som tekniker den 11/2 -52. Konstruktør III, II og I var han i perioden før han ble avd. ingeniør i 1970. Høyeseen har ansvar for anleggene i Iveland og Setesdal.



Eyvind Johansen

EYVIND JOHANSEN er født 29/8 -30 og er den fjerde av anleggsbestyrerne. Han tok Stavanger tekn. skole i 1956, var vegarbeider i AAV i 1952 -1954, ble ansatt som tekniker 9/9 -57, og var senere konstruktør før han ble avdelingsingeniør den 1/1 --71. Johansen opererer i den vestre del av fylket.

Ansvarlig for bruene er ÅVALD M. BAKKEN, f. 8/8 -48 og yngstemann i teamet. Bakken tok ingeniørexamen i 1972 og var ingeniør i Buskerud i ca. 2 år før han ble ansatt her fra 1/10 --73.



Åvald Bakken



John Baasland

Som assistent for Lid på motorvegen fungerer avd. ingeniør II JOHN BAASLAND, f. 16/12 -39. Han er ingeniør fra Gøteborg tekn. institut 1966, konstruktør III, II og I i tiden 15/3 -66 - 1/7 -75 da han ble avd. ing. II.



Driftsplanlegging.

I anleggssjefens stab har vi seksjon for driftsplanlegging som er av forholdsvis ny dato. Den er bemannet med 1 ingeniør og 2 oppsynsmenn. Denne seksjonen bistår med planer for opplegget av selve driften på anleggene. EDB-behandlingen av regnskap- og oppfølgingsdata har gitt bedre muligheter for teknisk og økonomisk planlegging og styring av anleggsdriften. Driftsplanleggingen må være en integrert del av anleggsavdelingens virksomhet.

Til å ta seg av disse viktige oppgavene de senere årene har vi:

Oppsynsmann JOHAN A. JOHANSEN, født 10/6 -26. Han tok Oslo elem. tekn. skole i 1951 og var i årene 1952 - 54 arbeidsformann. Senere ble han opps.m.ass. ved Oppland vegvesen i tiden 10/6 -54 - 12/11 -56, oppsynsmann i Akershus fra 23/11 -56 - 1/6 -60 da han kom tilbake til Aust-Agder.

Oppsynsmann HALFDAN MARCUSSEN, født 20/8 -27. Tok Stavanger elem.tekn. skole i 1960. Var tidligere hos entreprenørene O. Stiansen, Hugo A. Johnsson og A.L. Nygård før han ble assistent i juni 1960. Fra 1/3 -61 - 30/10 -68 var han oppsynsmann i Telemark og kom hit den 1/11 -68.

Dette teamet er senere supplert med ingeniør **ODDBJØRN BAKKEN** som også har ansvaret for bygging av rekkverk. Bakken er født 22/20 -45, tok **SØTS** i 1972 og var før dette maskinfører i AAV fra 1963 - 1968. Hit kom han den 1/2 -75 etter å vært ved Buskerud vegkontor i tiden 72 - 31/1 -75.



Oddbjørn Bakken

Oppsynsmenn og assistenter.

Den daglige drift ute på et anlegg har oppsynsmannen ansvaret for. Han skal lede og kontrollere arbeidet ved hjelp av sine assistenter og arbeidsformenn og ha nødvendig kontakt med anleggsbestyreren. Den enkelte vegarbeider og maskinfører står under ledelse av arbeidsformann, oppsynsmann eller oppsynsmannsassistenter, men vil også ha en viss innflytelse over det daglige arbeidsopplegget. Også de som steller med driftsplanlegging og driftsoppfølging må stå i nær kontakt med oppsynet ute og anleggsbestyrerne.

Foruten de to som steller med driftsplanlegging, er det pr. idag 11 anleggsoppsynsmenn og 7 oppsynsmannsassistenter ute i driften.

På motorveganlegget finner



vi oppsynsmann JON HAUG—SJA, født 1/4 —39. Han var tidligere bilmekaniker m.v. før han tok elem.tekn. skole i 1969. Fra 5/8 samme år har han vært oppsynsmannsassistent inntil han ble oppsynsmann den 25/6 —73 . Også oppsynsmann TCRBJØRN BORG arbeider på motorvegen. Han er født den 4/3 —43 og fullførte elem.tekn. skole i 1969. Tidligere var han bl.a. ansatt i Betongmast A/S og Norsk Hydro som anleggsarbeider og som støpebas ved Kristiansand Jernbetong. Ved vegdirektoratet var han som tekniker i perioden 1/8 — 69 — 29/3 —72 da han ble ansatt som oppsynsmann her i Aust-Agder.

SALVE HONNEMYR dekker distriktet Setesdal fra Byglandsfjord og sydover samt Iveland kommune. Han er født 8/1 —26 og tok Oslo elem.tekn. skole i 1959. Som assistent begynte han i 1960 og ble oppsynsmann den 23/10 —61.

Den øvre del av Setesdal dekkes av oppsynsmann KNUT HAGELIA, f.23/6 —46. Hagelia ble utdannet skogtekniker i 1969, var tekniker ved vegdirektoratet fra 11/11 —69 — 20/6 —71 da han kom som jordskiftetekniker til grunnseksjonen.

Oppsynsmannsassistent ble han fra 1/6 —72 og oppsynsmann fra 1/2 —76.

Anleggsdriften i kommunene Moland og Tromøy blir ledet av oppsynsmann HENRY LANGEMYR, født 6.4.26, Stavanger elem.tekn. skole i 1959 og assistent fra samme år frem til 20.8.61. Frem til 1.2.67 var han oppsynsmann i Telemark, da han igjen kom tilbake hit.

SVEIN E. KRISTIANSEN ble oppsynsmann den 25.11.71, og hadde daværet oppsynsmannsassistente siden 1.7.65. Han har ansvaret for driften i Øyestad og Hisøy. Kristiansen tok elem. tekn. skole i 1965 og hadde tidligere bl.a. vært forskallings-snekker i AAV i ca. 2 år.

Hisøy deler han med oppsynsmann ELDAR SETEKLEIV, født 5.6.46, og som også driver anlegg i Amli og Froland. Setekleiv begynte som praktikant i 1965, ble assistent i 1969 og oppsynsmann fra 1.1.75.

Lenger vest i fylket, i kommunene Lillesand og Birkeland, har oppsynsmann OLE G. LIA sitt daglige virke. Lia var tidligere vegarbeider fra 1946 — 1954, formann og assistent fra 1954 — 1961 og oppsynsmann fra samme år.

Ole G. Lia er født den 29.11. 1919 og er dermed eldst av anleggsoppsynsmennene.

Veg til Fløyheia i Arendal har det vært oppsynsmann OLAF EVENSEN som har hatt det daglige ansvar for. Han er født den 17.7.28, og arbeidet etter eksamen ved Oslo elem.tekn. skole i 1951 i firmaet Høyer-Ellefsen frem til 1959.

Da ble han ansatt som oppsynsmannsassistent. Fra april 1962 har han vært oppsynsmann og ansvarlig leder for anleggsdriften i kommunene Moland og Tvedestrand.

I Gjerstad og Vegårshei er det oppsynsmann PER FÆRSNES har sitt virkeområde. Han er født 23.6.42 og tok elem.tekn. skole i 1963. Før dette var han i perioden 1958 — 1962 vedlikeholdsarbeider. Assistent ble han i 1965 og oppsynsmann fra 1.2.71.





Johan A. Johansen



Salve Honnemyr



Svein Kristiansen



Henry Langemyr



Ole G. Lia



Halfdan Marcussen



Oppsynsmann JØRGEN HUSHOVD er ansvarlig for bruanelleggene i fylket, bortsett fra Setesdal, Birkeland og Lillesand. Hushovd er født 21.10.30 og tok elem.tekn. skole i 1952.

Etter 2 år ved Aura kraftanlegg ble han oppsynsmann i Vestfold den 5.6.67. Hit kom han den 1.4.69, og har siden hatt en finger med i bygging og forsterkning av bruene i fylket.

JACOB NODDELAND ble oppsynsmann den 1.8.72, og dekker distriktene Grimstad og Hisøy. Etter eksamen ved elem. tekn. skole i 1969 ble han fra juli samme år ansatt som oppsynsmannsassistent, og altså oppsynsmann fra 1972.

Oppsynsmannsassistentens arbeidsoppgaver vil være mye av de samme som oppsynsmannens, men ofte med større vekt på stikking, teknisk kontroll, lønningsarbeid, oppgjør for maskiner og biler m.v. Assistenten som har en del erfaring overtar ofte ansvaret for deler av virksomheten på et større anlegg.

Lengst ansiennitet som oppsynsmannsassistent på anleggsavdelingen har **WILFRED ÅNONSEN**, født 22.4.48. Han har 2-årig skogskole og ble assistent den 15.1.1970. Til daglig assisterer han oppsynsmann Evensen, men har også praktisert som midl.tidig oppsynsmann.

DAG ØDEGÅRD tok eksamen ved Stavanger elem.tekn. skole tidligere i år. Han er 22 år gammel, og ble assistent fra 6.11.72.

For tiden er han assistent for Hagelia i Setesdal.

Oppsynsmannsassistent HARALD KNUTSEN er eldste-

mann i laget. Han var tidligere banereparatør ved NSB fra 7.6.1960 — 1.4.73 da han ble assistent. Oslo elem.tekn. skole fullførte han i 1970, og har nå ansvaret for driftsoppfølgingen på motorveg E—18.

Assistent LARS BAKKEN finner vi sammen med oppsynsmann Borgi på motorveganlegget. Han er født den 22.10.45, var tidligere hos byggmester Smeland fra 1963 — 69, bortsett fra ca. 2 år hos Kruse Smith.

I vegvesenet har han i ca. 1 1/2 år vært spesialarbeider, før han ble oppsynsmannsassistent i 1973.

KJELL ASBJØRN KNUTSEN er etter behov hos oppsynsmennene Langemyr og Kristiansen. Han er født 13.7.52 og har vært timelønnet assistent fra 25.6.73 — 1.6.76 da han ble regulativlønnet. Som de øvrige har også han elementært teknisk utdannelse bak seg.

Yngst av assistentene er 21-åringen **HARALD SANGESLAND**. Han begynte opprinnelig som tegner i juli 1974, men søkte — og ble — oppsynsmannsassistent fra 19.11. samme år. Også han finner vi på motorveganlegget, der han i alt vesentlig er beskjeftiget med stikking.

Yngst i ansiennitet som assistent er **MAGNAR ELLEFSEN**. Han assisterer Færnsnes øst i fylket, og kom fra distriktslaboratoriet på Skarpsnes. Der var han laborant fra 1972 — 1976, da han ble ansatt som regulativlønnet oppsynsmannsassistent.

I tillegg til disse 7 assistentene, disponerer anleggsavdelingen 3 veltjenestemenn med spesialoppdrag, nemlig Sigurd Kløvfjell, Sigmund Baasland og Kjell Kit-





Torbjørn Borgi



Olaf Evensen



Per Færnsnes



Knut Hagelia



Jon Haugsjå



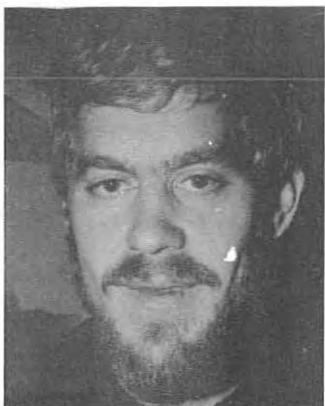
Jørgen Hushovd



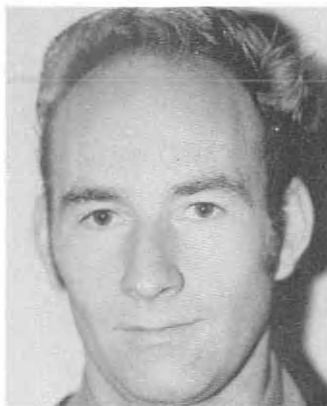
Jacob Noddeland



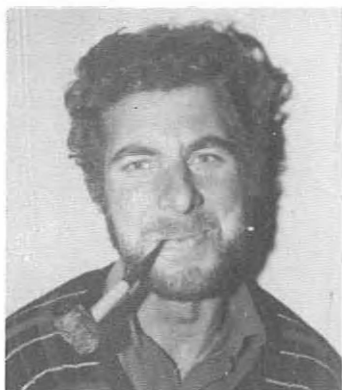
Eldar Setekleiv



Lars Bakken



Magne Ellefsen



Harald Knudsen



Kjell Asbj. Knutsen



telsen. Kløvfjell var tidligere på motorveganlegget, men er nå hos Setekleiv i Åmli. Sigmund Baasland er i "stikningsgjengen" på motorvegen, mens Kittelsen assisterer Haugsjø.

Arbeidsformenn og øvrige tjenestemenn utfører det daglige arbeid hver på sin arbeidsplass under ledelse av sine nærmeste overordnede. Ofte vil erfarne vegarbeidere selv legge opp sitt arbeid på beste måte i forståelse med oppsynsmannen. Med de mange og ofte spredte arbeidssteder er anleggsledelsen avhengig av å ha folk som kan sitt fag og som kan arbeide selvstendig.



Dag Ødegård



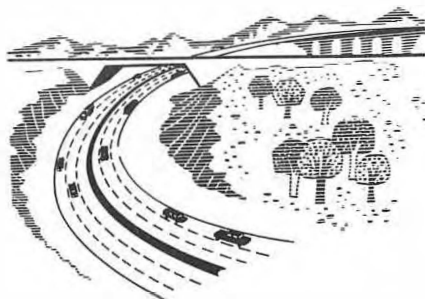
Wilfred Ånonsen



Sigmund Baasland



Harald Sangesland



Vi teller trafikk 1975

Av H. Liane

I august i år forelå endelig boka "Vi teller trafikk 1975". Jeg vet ikke hvor mange som har fått anledning til å studere den, men det er blitt en pen publikasjon om jeg skal si det selv.

Forarbeidene til denne boka tok til på vårparten 1975. Da fikk avd.ing. Søndena vite at telling skulle avholdes i juni og juli måned. Vi tok straks til med planleggingen, basert på samme opplegg som i 1963 og 1969.

Først måtte vi finne fram til de tellestedene som var best egnet. Deretter måtte skiltplaner lages og godkjennes, og tellemannskaper skaffes.

Som tidligere ville vi benytte gymnasiaster, og henvente oss derfor til rektor på gymnaset som kungjorde dette videre til elevene. Til sist hadde vi en liste på 57 stk. som hadde meldt seg.

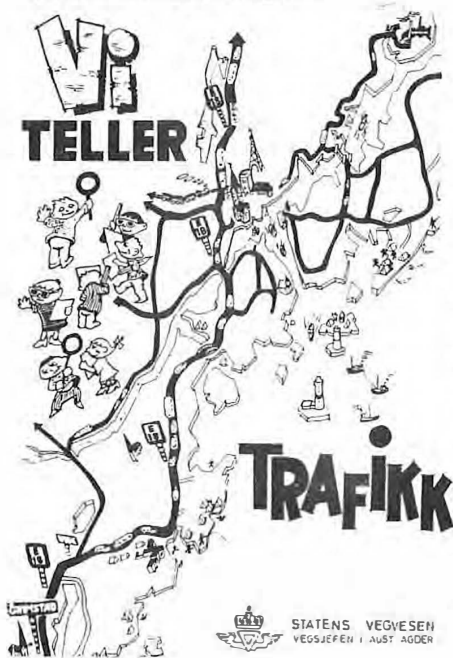
Det var ikke rart at så mange søkte, lønna var kr. 400,— pr. dag, d.v.s. fra kl. 0530—2230. Og for de som hadde frikort var dette rene penger å hente.

Vi valgte til sist ut 34 som ble innkalt til en "briefing" dagen før første telling. Vi hadde laget en instruks for tellemannskapet som ble gjennomgått av undertegnede. Etterpå var det anledning til å stille spørsmål om eventuelle uklarheter. Til slutt ble det påpekt viktigheten av å ha med nok klær og mat, samt risikoen av å oppholde seg i vegbanen.

Så var alt klart til første telledag som var 3. juni.

Denne første telledag hadde vi håpet på sol, men den kom med øsregnvær. De fleste hadde imidlertid med seg regntøy og godt humør, og vi ordnet med brakker m/ovn, så det gikk over all forventning. De andre telledagene var 5. juni, 8. og 10. juli, og da greide vi å skaffe pent vær.

Det var en enorm trafikk, spesielt i juli på grunn av fellesferien. Men med en god innsats av tellemannskapet gikk det greit. De aller fleste bilistene tok det med godt humør, skjønt enkelte hadde svært dårlig tid. Men på tellestedene på E-18 hadde vi politihjelp som tok



seg av trafikkavviklingen.

Vi hadde også supplerende volumtelling, nettopp med tanke på boka vi skulle lage.

Da vi hadde fått samlet inn alle data og kodet disse, gikk alt videre til punching. Dette ble utført av vårt eget punchepersonell som tok jobben på overtid. Siden ble alt sendt til Oslo for å bli kjørt på EDB.

Resultatet forelå i form av lange og tunge EDB-lister. Dette måtte omsettes til tall, kurver og ønskelinjer for at man enkelt og greit skulle få oversikten. Dette ble gjort av undertegnede i samarbeid med S.H. Søn- denaa.

Alle kurver, diagrammer o.s.v. ble utført av tegneren, J.M. Jensen. Han tok alt vårt mas

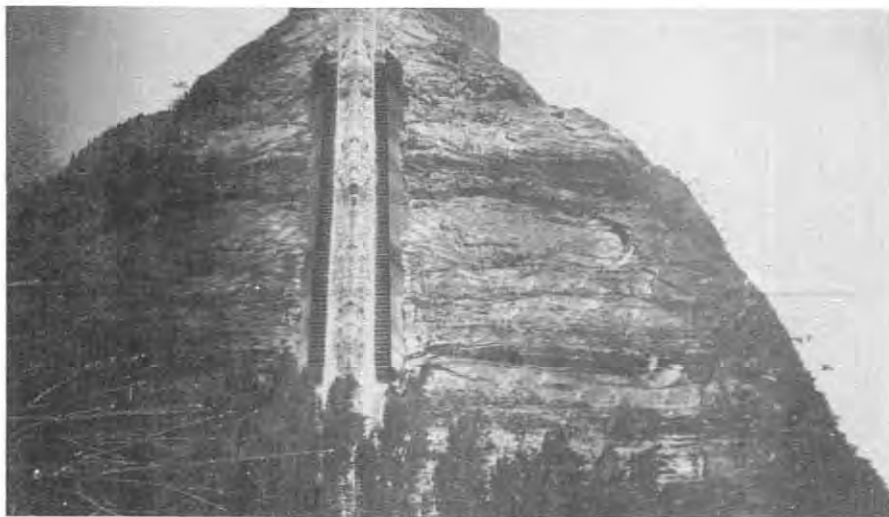
med stor fatning, og gjorde en kjempeinnsats. Han nevnte en gang at han telte biler og kurver om nettene, men det er vel ikke så rart når man ser på alle diagrammene som finnes i boka.

På vårparten i år kunne vi sende alt til trykkeriet. Deretter var det bare å vente på resultatet.

Dette foreligger da i form av boka som her er omtalt, og hvordan den ble til.

Som sikkert alle forstår, er det ikke så lite arbeid som ligger bak. Vi får håpe at alle som får den i hende vil kunne få noe fornuftig og matnyttig ut av den.

Vi ønsker god lesing.



Er dette en utskytningsrampe for romraketter, en heissjakt nedover fjellsiden eller hva? Bildet er plukket frem fra arkivet, og motivet skulle være kjent for de fleste.

Vestre Flosta bru forsvant i løpet av 10 dager i høst



Brua var bygget med et hovedspenn på 82 m, på landsiden 3 stålbjelkespenn a 11 m. og på øysiden 4 spenn a 12 meter.

Den 10. oktober 1954 foregikk den høytidlige åpning av Vestre Flosta bro. I oktober i år startet rivningen av den 163 meter lange broa, nøyaktig 22 år senere.

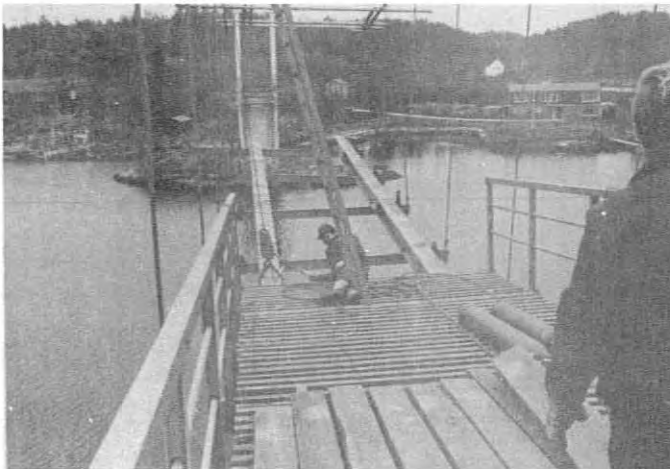
Forandelingen til rivningen var oppdagelsen av brudd på en av hovedkablene. Dette — sammen med at bruha har en kjørebanebredde på bare 3,0 m — resulterte i at man bestemte seg for å bygge en ny 2-felts bru. Denne er foreløbig kalkulert til 3-4 mill. kroner, og man håper at den skal stå ferdig allerede neste høst.

Demonteringen og riving av nåværende bru er utført av vegvesenets egne tjenestemenn, alt i løpet av ca. 10 dager nå i høst.

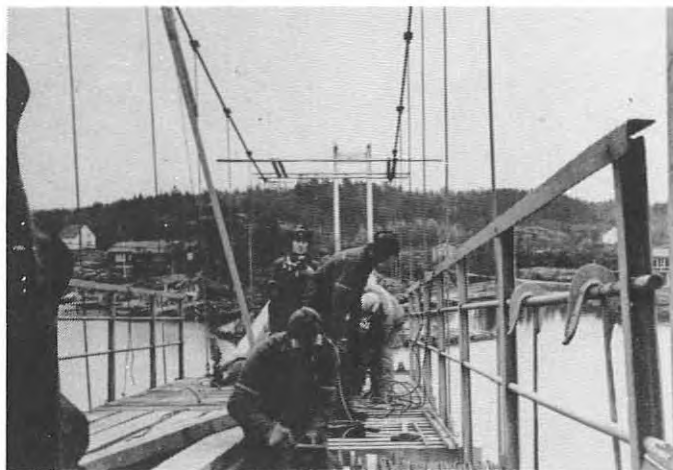
En spesialiste fra Høvik Verk har bistått under rivingsarbeidene, de øvrige har vært Lars Olaf Knutson, Jon Furre, Jan Tore Jensen og Gudmund Jansen med oppsynsmann Hans Markussen som ansvarlig leder.



Skjærebrenneren i hendene på L.O. Knutson sørger for at en ny del av brua kan demonteres.



Lars Olaf gir beskjed om at bjelkene er kappet.



Seksjonen dras inn på "fast grunn" ved hjelp av vinsj og håndkraft.



Man bør helst ikke være svimmel under slikt arbeid.

Kvinnelig SU-sekretær i år



Ingeborg Wehus

For dem som ennå ikke vet det: Samarbeidsutvalget har fått kvinnelig sekretær. Tidligere mangeårige sekretær, Arne Holt, har overlatt kulepennen til **Ingeborg Wehus**, som fikk sin ild-dåp under det store informasjonsmøtet i Gjerstad.

I utkast til veiledning for SU-sekretærer heter det at sekretæren utpekes av ledelsen i samråd med samarbeidsutvalget. Det er av stor betydning at det utpekes en person med interesse for saken og vilje til å la seg engasjere.

At valget derfor falt på frk. Wehus var nok ingen tilfeldighet, men vilke arbeidsoppgaver har så sekretæren i samarbeidsutvalget. I første rekke skal hun i samråd med formannen/nestformannen:

1. planlegge møtevirksomheten
2. utarbeide sakliste
3. utarbeide møteprotokoll/referat
4. ta seg av forslagsvirksomheten
5. drive informasjonsvirksomhet
6. påse oppnevning av medlemmer og varamedlemmer til utvalget
7. innkalle til møter
8. forberede møter
9. sende ut møteprotokoll/referat
10. følge opp saker
11. holde seg orientert om behovet for informasjon på arbeidsplassen

Sekretæren bør ha god kontakt med administrasjonen og de respektive personalorganisasjoner, og bør selv ta initiativet til å yte administrasjonen og organisasjonen bistand innen samarbeidsutvalgets saksområder.

Ikke lite bare det.

Stor interesse for kurs i "Generell vegbygging"

Vegkontoret har i høst avviklet to internatkurs i "Generell vegbygging". Det første ble lagt til Revsnes Turisthotell i Byglandsfjord, det siste til Grenaderen Motell i Evje.

På kurset i oktober var kursdeltakerne fra vedlikeholdet i Valle og Evje samt anleggsarbeidere fra Iveland.

På det siste — som ble arrangert i tiden 8.-10.11- deltok anleggsarbeidere fra Valle sammen med vedlikeholdsarbeidere fra Åmli, Evje og Birkeland. Kursleder har begge ganger vært O.B. Rørendal.

Det har vært tilsammen 50 deltagere på de to kursene.

Opplegg og materiell kommer fra kontoret for teknisk rasjo-

nalisering i vegdirektoratet, og kursopplegget er likt for hele landet, men med forelesere fra de enkelte vegkontorene.

Adm.sjef Salvesen åpnet kursene, og holdt første forelesing om "vegvesenet som organisasjon" og lovgivning. Det var stor interesse for vegloven, slik at forelesingstiden måtte utvides alt etter det første kurset.

"Et vegprosjekt blir til" var emnet for anleggssjefen, overing. Kj. Birkeland. Han forklarte hva som skjer gjennom planlegging av et vegprosjekt. Geometrisk utforming, vegnormaler o.l. er kanskje litt for teoretisk for de fleste arbeidere, men det så ut til at de fleste hadde interesse av



Deltakerne samlet utenfor Revsnes Hotell.

å høre om planarbeidet fra begynnelsen til slutt.

Overing. Helge Pedersen foreleste om prosesskoden, underbygning og vegfundament, — interessant både for anleggs- og vedlikeholdsfolk.

Oppsynsmann Bjarne Solberg hadde emne om vegdekker, og det ble fulgt med meget stor interesse takket være bl.a. en rekke gode lysbilder fra vårt eget fylke, som understreket det han snakket om, og som viste eksempler på både gode og dårlige vegger.

Skiiting, skiltvedlikehold, rekkverk o.s.v. var avd.ing. **Bjarne Høviks** oppgave å gi en orientering om, og det ble gjort på en lett forståelig måte. Men kanskje var interessen størst da oppsynsmann **Gustav Guttormsen** lærte fra seg litt om trafikkdirigering?

Bruer er en viktig del av vegnettet. Avd.ing. **Magne Rike** foreleste om dette, og det var også her mange interessante opplysninger å hente. Hvem trodde vel at det finnes over 700 bruer her i fylket?

De fleste deltagere synes meget godt fornøyde med kurset og opplegget for dette. Kontakten mellom tjenestemennene ute i distriktet og vegkontoret styrkes ved slik kursvirksomhet.

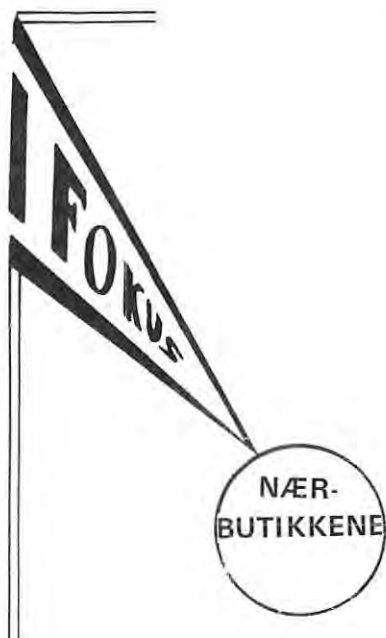
Meningen er at alle arbeidere i vegvesenet skal gjennomgå dette kurset, og allerede til våren startes det opp igjen for de som ennå ikke har gjennomgått "Generell vegbygging".

Viktig med observatører på N.A.F.'s kurser

Aust-Agder Vegvesen var godt representert på "Kurs for ansatte i vegarbeidsdriften" som ble avviklet på Geilo i september. Tjenestemennene Ivar B. Pedersen, Olav Haugmoen, Einar T. Halvorsen og Lars O. Knutson var sammen med hovedtillitsmann Paul Løvdal foreningens representanter, mens observatør var kontorass. J.E. Myhren fra administrasjonen.

Av de viktigste ting som ble gjennomgått på kurset kan nevnes: "Hovedtillitsmannsutvalgets arbeid og virkemåte", "Hva innebærer overgangen til tjenestemannsordningen?", "Tilpasningforhandlinger-Tariffrevisjonen", "Forhandlinger og protokollføring" samt "Lov om arbeidsmiljø".

Hovedtillitsmann Paul Løvdal poengterer overfor SP viktigheten av at vegkontorene sender observatører til slike og liknende kurs, da det senere vil gjøre det lettere å diskutere emner "over forhandlingsbordet" på det lokale plan.



Observante avislesere vil i det siste ha sett en annonserie fra Statens Informasjonstjeneste.

Denne handler om nærbutikkene, og konkluderer bl.a. med følgende:

"Hver dag stenger en nærbutikk", "Ta vare på nærbutikken din", "Det er ikke dyrere å handle i en nærbutikk", "Det er greit å handle i en nærbutikk" og "Hva skjer hvis nærbutikken må stenge?"

Dette var overskriftene, og så til litt av teksten:

"Enkelte nærbutikker har kanskje litt knapt vareutvalg. Men som regel har de det meste. Og det viktigste. I de tilfeller nærbutikken ikke i øyeblikket har det du trenger, har du muligheten til å bestille. Bruk nærbutikken din mest mulig —

ta vare på den. Du er avhengig av den — og den av deg".

Men på den annen side har vi SIS, Statens Innkjøpssentral, og en "stående ordre" om at den minste ting skal kjøpes gjennom den sentrale innkjøpsordning, — fra viskelær og blyanter til kontormøbler og maskiner.

I rundskriv fra SIS av oktober i år er det riktignok kommet en forenkling: "Statsinstitusjoner utenom Oslo-området bør imidlertid dekke sine behov ved lokale innkjøp på det sted institusjonen ligger dersom bestillingen ikke overstiger kr. 1000,— og lokalt innkjøp er mulig."

Men større innkjøp, som f.eks. kontormaskiner, skal fortsatt kjøpes inn sentralt, med de problemer dette medfører for det enkelte vegkontor: Transport uten muligheter for utleiemaskin i mellomtiden, vanskelig med lokal service så lenge maskinene er innkjøpt sentralt, små lagringsmuligheter for rekvisita o.s.v.

Kanskje innkjøp gjennom nærbutikkene til syvende og sist blir billigere enn nåværende ordning, og så følger vi jo opp Statens Informasjonstjenestes inntendige anmodning om å bruke disse?





Budsjettet for maskinanskaffelser i 1977 er på 3.000.000 kroner. Av dette beløp har maskinavdelingen bestilt følgende maskiner gjennom innkjøpskontoret i vegdirektoratet for levering etter den 1.12. i år:

Gruppe	514	1	stk.	småbli	.....kr.	60.000,—
»	525	1	»	stripemaskin	.....kr.	40.000,—
»	530	1	»	gravemaskin	.....kr.	360.000,—
»	536	2	»	hjullastere	.....kr.	1230.000,—
»	536	1	»	kantstlåmaskin	.....kr.	60.000,—
»	536	2	»	feiemaskin	.....kr.	70.000,—
»	556			Div. brakker	.....kr.	314.000,—
»	562	2	»	strøpparater	.....kr.	50.000,—
»	563	5	»	diagonalploger	.....kr.	75.000,—
Tilsammen						kr. 2259.000,—

I tillegg til ovennevnte er det bestilt som 2. prioritering 2 stk. saltsprederekr. 182.000,—
 3 » slapseplogerkr. 66.000,—
 kr. 2510.000,—

De resterende kr. 490.000,— er fordelt på forskjellige maskingrupper for kjøp i løpet av året 1977.

Branntilløp ved SIVA-anlegget på Akland

Det var tilløp til brann på Siva-anlegget på Akland i går formiddag da en gravemaskin kom i kontakt med høyspentledningen og gnistene antente straks den tørre marka.

— Anleggets eget brannvern klarte imidlertid raskt å få kontroll over ilden, og Risør brannvesen som straks kom til kunne dra tilbake til Risør med uforrettet sak.

den 8. 9. i år.

Vegvesenet er deltager i det omtalte brannvernet, og det er hyggelig å se at de har hatt sin første, vellykkede aksjon. Brannvernet ble opprettet etter en rekke fellesmøter med bedriftene på Siva-anlegget og Risør brannvesen, der også representanter fra Akland vegstasjon og vegsentralen deltok. Vegvesenets representant i brannstyrken er verkstedformann Dagfinn Ødegård på Akland vegstasjon.

TKF

Ovennevnte sto i Agderposten



Veg over Fånefjell



Straks etter "mil-pelen" fra 1855 tar den gamle vegen av t.h. fra riksveg 12.

I henhold til St.prp.nr. 1 1975/76 er det ført opp følgende bevilgninger for 1976:

1. Veger og bruer av museal interesse kr. 200.000,-
 2. Istandsetting og oppbevaring av gjenstander av museal interesse. kr. 50.000,-
- I samråd med riksantikvaren er det for Aust-Agders vedkommende satt av kr. 15 000,- til restaurering av Fånefjellvegen.

Og det er ikke vegen *rundt*

Fånefjell det er snakk om, men en ennå eldre utgave som går *over* Fånefjelltunnelen.

Vegen tar av like syd for denne og kommer ned på riksveg 12 noen hundre meter nordenfor tynnelen. Vegen har en lengde på ca. 1 km. I følge kontaktmannen for museale vegar og bruer i fylket, sekr. Arne Holt, er kommunen kontakttet og er meget interessert i at vegen kan bli utbedret



Parallelt med riksvegen følger vi vegen oppover mot Fånefjell.



Den første, skarpe, svingen på veg opp mot toppen, der bilen måtte løftes rundt.

og åpnet for turister, og har sagt seg villig til å ordne eventuelle eiendomsinngrep.

For at vegen skal bli gangbar, er følgende tiltak nødvendig:

Ny gangbru må bygges, en del rydding og oppmerking må foretas, noen stikkrenner legges og eventuelle reparasjoner av noen murpartier samt rekkverk på de høyeste murene.

Det fortelles med krav på pålitelighet at vegen i sin tid var kjørbær for datidens populære "trø-Ford", men at disse måtte løftes rundt de krappe svingene før en kom opp på fjellet.

Vedlikeholdsavdelingen har påtatt seg å utføre de nødvendige restaureringsarbeider så snart som mulig.

Vegdirektoratet forutsetter at fylkeskonservatoren vil bistå med å få istandbragt fredning, i likhet med bl.a. Byklestigen.

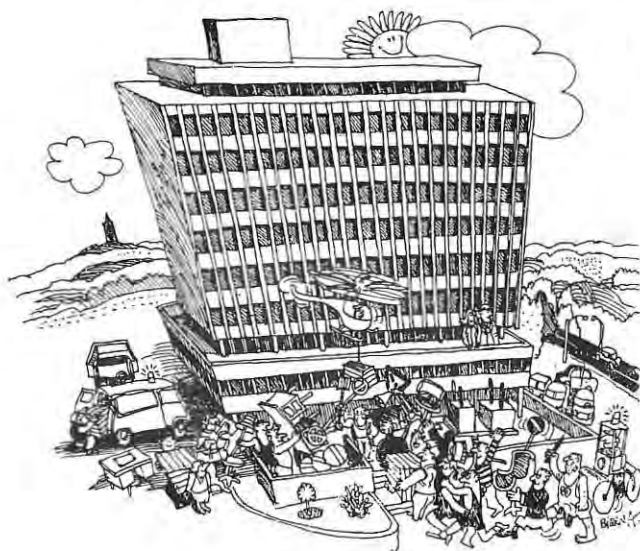


Forbausende nok er det lange "rett" – linjer på vegen.



Fra arbeidene med støping av fenderkanter, Fånefjell.

Vegdirektoratet på flyttefot

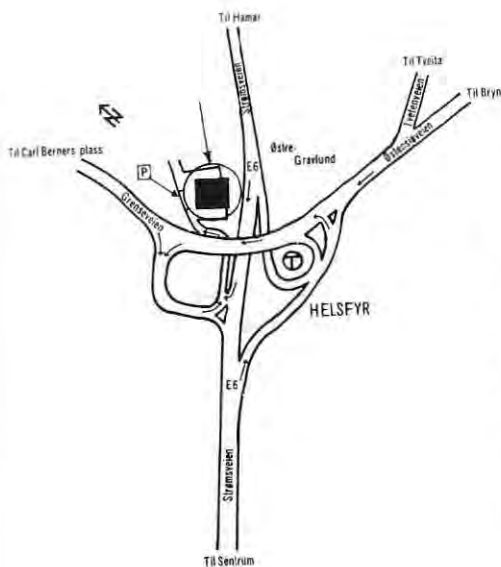


VEGDIREKTORATET PÅ FLYTTEFOT

Ny adresse:
Grenseveien 92, Oslo 6

Ny postadresse:
Boks 8109, Dep, Oslo 1

Nytt telefonnummer:
(02) 20 60 50



I slutten av oktober flyttet alle Vegdirektoratets kontorer i Schwensensgate og Frydenlundsgate til Grenseveien 92 (tidligere Veritasbygget).

De som blir igjen er Vegtrafikkavdelingen i Maridalsveien, kontorene i Rådhusgt., Bruavdelingen i Brennerivn. og Veglaboratoriet i Gaustadalleen.

Beliggenheten ved E6 og gode transporttilbud gjør det lett å besøke Helsfyr-enten man kommer i bil eller med buss og bane.

Kartet viser en delatjstudie av avkjøringen til Grenseveien 92. Velger man T-banen, passerer både Lambertseterbanen, Østensjøbanen og Furusetbanen forbi Helsfyr stasjon.