

# SØRLANDS-PORTEN

Nr. 1 1977

5. årgang



**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

Trykk:  
Andersen & Bengtsons  
Trykkeri A/S  
Arendal

Opplag: 800

# INNHold

Ikke lett å være «defekt» hos bilsakkyndig heretter .....	1
Hobbykvelder på Skarpnes .....	2
Hvorfor utfører vi vektkontroll .....	4
63 kilometer fylkesveier får fast dekke .	6
Registrering av museale gjenstander ...	9
Tre som går av .....	10
Får vi nye kontorlokaler .....	12
Bilsakkyndigeetatens virksomhet .....	13
Trafikken og vi .....	15
Vi presenterer Administrasjons og økonomiavdelingen .....	18
Distriktene ønsker økt opplæring .....	23
Planleggingsprogrammet .....	24
Er opprettelsen av interesselag noe for statens ansatte ? .....	26
Tre spørsmål .....	26
Fra hovedtillitsmannen .....	27
Spenning og dristighet avslørte svakhet .....	28
Sørlandsvinter .....	29
Bedriftsidrett .....	30
Samarbeidsutvalget .....	31
Anleggsdriften i Aust-Agder i år .....	32
Gamle bilder .....	34
Pengebesparende bru på hjul .....	35
Fylkets samarbeidsutvalg .....	36
Visste du at .....	37
1 X 2 i trafikk .....	38
LTP - hva er det .....	39
340 «vegfolk» på juletefest .....	41
Utfordring ga resultat .....	42
10 gode råd .....	44

Et «risteapparat» (Cross Check) beregnet på person- og varebiler er anskaffet til Biltilsynet i Arendal.

Mangelstatistikken vil uvilkårlig bli høyere i forbindelse med ovennevnte nyanskaffelse til den nette sum av kr. 12.000,—.

Apparatet er et forstillingsprøveapparat som avslører hurtig og effektivt defekte deler i bilens forstilling, såsom styrestag — styrearmer — kingbolter — lagre — bærekuler — fjærfester —

bremseskjold — stabilisatorstag — bærebrom — styresnekke m.m.

Eventuelle feil i oppheng og ledd kan avsløres i løpet av kort tid — ofte «livsfarlige feil» som ellers krever en mere tidkrevende kontroll for å oppdage de samme feil.

Apparatet har elektrisk styrt fjernkontroll, som gir kraftige tverr- og langsgående bevegelser og er montert på vår billøfter.

## IKKE LETT Å VÆRE «DEFEKT» HOS BILSAKKYNDIG HERETTER



*Her er bilsakkyndig Kåre Møller-Hanssen i aksjon i «risteapparatet». Han tiltrådte ved Biltilsynet i november 1976 og er NK ved stasjonen.*



## HOBBYKVELDER HVER MANDAG PÅ SKARPNES VEGSENTRAL

Fra og med 31. januar er det bestemt at Skarpnes Vegsentral hver mandag kan disponeres til «hobbykvelder» for arbeidstakere i vegvesenet.

Vegdirektoratets «Retningslinjer for bruk av vegvesenets verksteder etter arbeidstid» har fått utfyllende bestemmelser, slik at de passer og gjøres gjeldende for Skarpnes Vegsentral:

**1**

Mandag mellom kl. 17.00—21.00 kan arbeidstakere i vegvesenet benytte verksted eller annet høvelig sted som vegsjefen finner passende for bruk til «hobbykveld». Deltagertallet begrenses til det antall det til enhver tid er naturlig plass til.

Dersom verksted på tidspunkt avsatt til hobbykveld er fullt belagt med vegvesenets maskiner eller

utstyr, eller det foregår overtidsarbeid e.l. kan hobbykvelder måtte utgå.

**2**

Arbeidet som skal utføres må kun være for arbeidstakeren. Det er ikke tillatt å reparere biler eller utstyr som ikke eies av den tilsatte.

**3**

Spesialverktøy kan ikke benyttes med mindre den ansvarlige verkstøper (eventuelt mekaniker) gir samtykke.

Vakthavende person avgjør hvilke spesialverktøy som event. kan benyttes, og er ansvarlig for å innrapportere eventuelle skader på dette. Skader på spesialverktøy skal erstattes.

**4**

Det er ikke adgang til delelager og smørehall, som må holdes avlåst. Vaskehallen kan benyttes.

**5**

Verksted og tilstøtende område som blir benyttet må ryddes, og private ting (biler o.l.) må fjernes før kveldens slutt.

**6**

En ansvarlig person skal påse at bruk av verkstedet skjer i samsvar med forutsetningene. Dette tilsyn må skje uten utgift for vegvesenet. Det settes opp «vaktliste» blandt vegsentralens ansatte over ansvarlige personer de enkelte kveldene.

**7**

De som ønsker å delta i hobbykvelder må tegne seg på liste på

vegsentralens sentralbord (telefon 20566) INNEN FREDAG MIDDAG (arbeidsdagen før vedkommende hobbykveld).

Hobbykvelder kan avlyses i løpet av mandagen hvis vegvesenet skulle ha behov for lokalene. Beskjed vil i så fall i størst mulig utstrekning gis til de som har tegnet seg.

**8**

Det er forbudt for andre enn de ansatte i vegvesenet å oppholde seg i verkstedet eller delta i arbeidet.

**9**

Vegvesenet fraskriver seg ethvert ansvar for uhell og skader på person eller materiell som måtte oppstå under arbeidet disse kveldene.



# HVORFOR UTFØRER VI VEKTKONTROLL

Av bilsakkyndig Egil Elle



Vektkontrollen i Arendal kan i år feire sin 5 års dag. Det var i januar 1972 at vektkontrollen så dagens lys, med faste tjenestemenn som i det aller vesentligste skulle drive med vektkontroll av lastebiler og vogntog. Før 1972 ble det kun drevet sporadiske vektkontroller med folk fra Vegdirektoratet, — 4 mann ansatt i 1959, — med folk fra vegkontorene, Statens bilsakkyndige og politiet.

Etter hvert som tungtrafikken øket, ble det behov for mer kontroll med belastningen på vegnettet, og det måtte ansettes flere folk til å ta seg av denne viktige delen av trafikken.

I 1971 ble det opprettet 10 nye bilsakkyndigstillinger: 4 i Vegdirektoratet (slik at det nå er 8 der) samt i byene Lillehammer, Hamar, Halden, Arendal, Steinkjer og Trondheim. I tillegg ble ansatt 35 vektkontrollører, fordelt på de mest trafikerte stedene og hvor man hadde stasjonære vekter, slik som i Arendal. Her drives vektkontrollen av undertegnede i samarbeid med vektkontrollørene Bjørn Zernichow og Roald Dypvik.

Jeg står for den daglige ledelsen og legger opp månedsplan for vektkontrollen i Arendal og ute i distriktet. Distriktene som omfattes av vår kontroll er etter forholdene stort, da vi skal dekke hele Aust-Agder, Kristiansand bilsakkyndigedistrikt i Vest-Agder og deler av Telemark som Treungen og Sannidal.

Til tjenestereisene brukes det hjultrykksvekter som legges ned i vektgrøper. Disse er bygget langs de viktigste trafikkårene, det kan nevnes E 18 ved Amtmannssvingen, Rv. 405 Simonstad, Rv. 407 Rykene og Rv. 9 i Vegusdal. Ellers benyttes de stasjonære vektene i Arendal ved kontrollhallen på His og byvekten i Kristiansand.

Kontrollene omfatter vektkontroll av alle typer kjøretøy, kontroll med kjøre- og hviletid for førere av tynge kjøretøyer, kontroll av kilometertellere samt kontroll av Samferdselslovens bestemmelser om løyve.

Som en skjønner blir kontrollarbeidet omfattende og krevende. Når en tenker på de harde gebyrsatsene for overlast, er det en kjennsgjerning at når folk straffes økonomisk, blir de straks vanskeligere å ha med å gjøre. Hensikten med vektkontroll er mange. Dersom tungtrafikken på landevegene skulle få lov til å ekspandere uhemmet, ville det være stor sannsynlighet for at bruene og vegene snart blir sterkt overbelastet. På bruene får det katastrofale følger om de gjentatte ganger blir utsatt for overlast med utmatningsbrudd som følge.

Jeg vil her nevne AASHO-forsøkene i USA angående å finne det optimale akseltrykk vegene kan utsettes for. Et av disse forsøkene var bl.a. at en veks nedbrytningstid delvis er et resultat av en utmatningseffekt på vegfundamentet. Man fant at et kjøretøy med 8,2 tonn akseltrykk har samme nedbrytningseffekt som 8000 personbiler med 0,5 tonn akseltrykk, et akseltrykk på 10 tonn har samme effekt som 2,5 — 8 tonn akseltrykk, og et 14 tonn trykk gir samme belastningseffekt på et vegfundament som 80.000 personbiler.

Som en skjønner vil overlastning føre til store skader på vegene, med de store økonomiske følger som dette vil få for vedlikeholdet.

Årsakene til overlessing kan være mange, det kan nevnes: Underbygning av transportprisene, eller få mest mulig last med for å oppnå størst fortjeneste på en tur o.l. Men bestemmelsene er klare, slik at alle som blir

tatt inn til vektkontroll må betale overlastgebyr til statskassen når margingrensen er overskredet.

De som av hensyn til egen fortjeneste bevisst kjører med overlast, skulle det ikke være noen grunn til å synes synd på selv om overlastningsgebyret skulle svi hardt.

I Arendal bilsakkyndigedistrikt er det siden ordningen med gebyr startet 1. februar 1972 tatt inn 1,45 millioner kroner i overlastningsgebyr.

Stort sett er sjåførene flinke til å laste riktig, men de som ikke gjør det, ødelegger mye for andre. Ved å respektere de akseltrykkbestemmelser som er, er sjåførene selv med på å holde vegvedlikeholdet nede, og kanskje bidrar til at man kan heve akseltrykket på vegene.

Når det ikke er vektkontroll, er det en kjennsgjerning at mange biler blir lastet etter det de har plass for, og ikke hvor mye lasten veier.





---

## 63 KILOMETER FYLKESVEIER FÅR FAST DEKKE I 1977

---

Det er planlagt å legge ca. 80.000 tonn asfalt/ALG på ca. 185 km. riks- og fylkesveg i 1977.

På riksvegnettet vil ca. 90 km. få nytt slitedekke, mens ca. 15 km. av anleggsparseller vil få asfalt eller ALG (kaldasfalt) dekker.

Av slitedekkene på rv. vil ca. 21 km. bli lagt med forvarmingsutstyr (spor-fylling).

Alle parsellene (slitedekker) som skal asfalteres på E 18 i år, skal ha ca. 20 % lyse steinmaterialer i asfaltmassen.

På fylkesvegene vil ca. 17 km. få nytt slitedekke, og på fylkesveger med tidligere grusundelag, skal det i år legges ca. 63 km. fast dekke.





Også i år vil asfaltgjengen få sitt å stri med.

Sporfylling, heateren montert bak utleggeren.



Hvem som skal utføre asfaltarbeidene er i skrivende stund ikke bestemt, men vi kan vel si at vegvesenet også i år vil komme til å legge en stor del av de faste dekkene som skal legges med ALG, selv om dette foregår i konkurranse med asfaltentreprenører, da også disse arbeidene er utlyst på anbud.

Arbeidene vil foregå på følgende parseller:

---

**RV. VEDLIKEHOLD 1372—15.**

---

*E 18:* Sunde bru—Brokeland 2500 m sporfylling AB16T m/forvarming.

*E 18:* Akland—Sundsbekkdalen 5000

m sporfylling AB16T m/forvarming.

*E 18:* Vest-Agder gr.—veg til Kosvik 10000 m sporfylling AB16T m/forvarming.

*Rv. 39:* Gjennom Åmli 1000 m vanlig slitelag AGB 12.

*Rv. 402:* Jordbruna—Birkeland 3150 m sporfylling AGB16 m/ forvarming.

*Rv. 403:* Tveit—Mygland 3580 m vanlig slitelag AGB 12.

*Rv. 404:* Krossen—Bakken 2770 m vanlig slitelag AGB 12.

*Rv. 410:* Amtm.svingen—Tvedestrand 1450 m vanlig slitelag AGB 12.

*Rv. 411:* Bosvik—Laget 5700 m vanlig slitelag AGB 12.



*Sporfylling er nødvendig.*



---

## 41 kilometer fylkesveger...

---

*Rv. 414:* Hov bru—Høl 4775 m  
slitelag ALG, alternativt AG 16.

*Rv. 416:* Myra—Åkland 14800 m  
slitelag ALG, alternativt AG 16.

*Rv. 416:* Lindstøl—Trondalen 2200 m  
vanlig slitelag AGB 16.

*Rv. 417:* X E 18—Takserås 10400 m  
slitelag ALG, alternativt AG 16.

---

### RV. ANLEGG 1370—30.

---

*Ny E 18:* Stølen—Sørsvann 3750 m  
asf.pukk og bindlag AB 16 T.

*E 18:* Gjennom—Søndeled 900 m  
bindlag AB 16 T.

*E 18:* Vormelibakken 600 m bind-  
lag AB 16 T.

*E 18:* Gjennom Fevik 1000 m  
bindlag AB 16 T.

*Rv. 39:* Åmli—Seljås, ny veg 8400 m  
bindlag AGB 16.

*Rv. 418:* Sunde bru—Egddalen 700 m  
bindlag AGB 16.

---

### FV. VEDLIKEHOLD SLITEDEKKER.

---

Veg til Kongshavn 280 m AG 12.

Rykene—Løddesøl 1000 m AG 12.

Mjølhus—Risland 500 m AG 12.

X E 18—Hestnes 3000 m AG 12.

Rore—Risdal 1080 m AG 12.

X E 18—Tingsaker 630 m AG 12.

Bakken—Avkj. til grustak 700 m AG  
12.

---

### VEGER MED GRUSUNDERLAG.

---

Hesthag—Brovoll 2600 m AG, alter-  
nativt overfl. beh.

His—Havsøysund 1630 m AGB 16  
bunnlag.

Natvig—Nedenes + gangvei 1500 +  
600 m AGB 16 bunnlag.





## REGISTRERING AV MUSEALE GJENSTANDER

Registrering av museale gjenstander i Statens vegvesen vil bli igangsatt i nær framtid. Dette vil bli foretatt på spesielle registreringskort, og vil bli utført i samarbeid med de tidligere utpekte kontaktpersoner i fylkene med assistanse fra Norsk Teknisk Museum.

Etter henstilling fra Utvalget for museumssaker vil Vegdirektoratet anmode om at vegsjefen ved kassasjon/utrangering/avhendelse av maskiner og utstyr, samt ved flytting til nye vegstasjoner, beholder bevaringsverdige gjenstander. Dette kan være maskiner og utstyr fra vedlikeholds- og anleggsdriften, mindre redskaper og andre hjelpemidler. Spesielt verdifullt vil det være å ta vare på

gjenstander som er gått ut av produksjon.

Hva som er bevaringsverdige gjenstander bes vurdert i samråd med fylkets kontaktmann for museums-saken, og en mottar gjerne forespørsler ved Vegdirektoratet. Representanter for Norsk Teknisk Museum vil også kunne bistå med dette.

I første omgang er det viktig at de aktuelle gjenstander oppbevares under tak og behandles slik at de ikke forringes. Etterhvert som bevilgninger kan stilles til disposisjon vil en komme tilbake til spørsmålet om restaurering av gjenstandene.

Alle som har med maskiner og utstyr å gjøre bes være oppmerksom på ovenstående.

Terje Løvåsveg + gangveg 1960 + 1500 m AGB 16 bunnlag.

X Rv. 12—Evmoen 2100 m AGB 12 bunnlag.

Høl—Sundet 800 m AGB 16 alternativt ALG.

Egddalen—Telemark gr. 900 m AGB 16 bunnlag.

Sandvad—Fosstveit 1850 m bunnlag AGB 16 alt. ALG.

Tveite—Laget 2000 m bunnlag AGB 16 alt. ALG.

Sandnes—Fie 900 m bunnlag AGB 16.

Gjøvdalsvegen 22000 m ALG.

*Propangassbeholdere med ca. 3000 liter propan.*



## TRE SOM GAR AV:

# «VEGVESENET HAR ALLTID VÆRT EN GOD ARBEIDSPASS FOR OSS»

Det er et uomtvistelig faktum at hvert år faller en rekke vegtjenestemenn for aldersgrensen. Andre ønsker å gå over i pensjonisttilværelsen når de oppfyller et av de øvrige krav: Tjenestetid + alder = 85 år.

Ved en tilfældighet var 3 av disse tilstede på vegsentralen en dag i vinter, og vi benyttet anledningen til en samtale.

*Albert Nordbo* begynte den 22.1.1946 og har totalt 361 mndr. vegvesenet når han går av.

*Konrad Larsen* begynte den 23.5 samme år og har 356 mndr. i etaten + 14 mndr. i N.S.B.

*Andreas Berntsen* er den eldste i laget, men har kortest ansiennitet, fra 2.5.1962.

— Det fortelles med krav på pålitelighet at du er en mester som skytebas, Albert? —

— Han legger alltid salvene der vi helst vil ha dem, — innskyter vegmester Karlsen, hvis kontor for anledningen gjør tjeneste som redaksjon. Selv vil Albert helst poengtere at han i disse 31 årene ikke har hatt en eneste dags skoft, men isijas i 3 uker tvang han i senga en gang.

— Jeg begynte ved Skinnaren som anleggsarbeider sammen med Helmer Hansen.

Det var feisel og håndbor den gang. Var 18 år på anlegg før jeg ble vegvokter. I disse siste 13 årene har jeg hatt distriktet rv. 9 Myrene—Blakstad, Blakstad—Strubru, Strubru—Rykene og alle vegene innenfor.

— Har vegvesenet vært en god arbeidsplass?

— Ja, jeg har hatt det fint, alltid greie folk å ha med å gjøre, lite å klage på.

— Hva skal du gjøre nå. —

— Det er alltid litt å stelle med heime, vet du. —

Konrad begynte for Haugmoen på knuseverket på Tromøy. Under krigen arbeidet han i Groheitunnelen vest for Kristiansand med N.S.B. som arbeidsgiver. Da skaffet han seg skytepapirer, og begynte allerede 14 dager etter ansettelsen i vegvesenet som lagbas. Havsøyvegen ble det første arbeidsoppdrag, senere Vikavegen på Hisøy og Vestervegen, Arendal—Dyvika, Strømmen—Rykene og Rise—Blakstad. I 1962 overtok han eiendommen hjemme, og valgte å gå over til vedlikeholdet etter forespørsel. Her ambulerte han i den første tiden, men ble så med å bygge opp vegsentralen hvor han var bas for alle grunnarbeidene. Senere ble han på sentralen som altnuligmann.

— Jeg har alltid vært meget godt fornøyd med arbeidet i vegvesenet, og er



*Albert Nordbo.*



*Andreas Berntsen.*



*Konrad Larsen.*

interessert i det jeg har vært satt til å stelle med. Flere ganger er jeg tilbudt jobber fra entreprenørfirmaer, men har bestandig takket nei. —

— Hva synes du om utviklingen i etaten?

— Den har vært kollosal, men jeg mener den er av det gode. Før var det krafser og traue, spett og spade, — et slit for alle oss som jobbet med det.

Nå er det mest maskinelt, og det er en fordel for alle parter. —

— I likhet med Albert er jo du også kjent for å være en god skytebas, hva fikk deg til å slutte. —

— Det ble som regel skyting i vinterhalvåret, mens det var pause om sommeren. Derfor ble det etter hvert nerveslitende å ta det opp igjen hver gang, og jeg tok derfor jobben som ble tilbudt meg på vegsentralen. —

— Lokalpolitiker?

— Jeg har stått i foreningen siden 1931 og har vært med i mange kommunale utvalg og nemnder, så lokalpolitikken har interessert meg. —

— Hva skal du gjøre nå?

— Regner med å hogge ca. 50 m<sup>3</sup> hvert år i egen skau, jeg liker meg der. Ellers dyrker jeg poteter, har hatt en del ungdyr, men de måtte jeg slutte med på grunn av bebyggelse i nabolaget. Jeg skal ikke få problemer med å få tiden til å gå, — sier

Konrad, som i parantes bemerket har gitt bedriftsidrettslaget juletre fra egen skau de senere årene.

Eldst i laget er Andreas Berntsen, som i juni går av etter fylte 68 år.

Også han begynte sin tid i etaten ved knuseverket, som i mai 1962 sto på Dalsmoen i Froland. Senere flyttet han med verket rundt i fylket, til han overtok en traktor på vedlikeholdsavdelingen. Den siste tiden har han kampert sammen med Albert. —

— Tidligere var jeg anleggs- og skogsarbeider, men fikk så jobb i vegvesenet i 1962. Jeg er enig med både Albert og Konrad at dette er en god arbeidsplass, jeg har aldri trives som nå, og er meget godt fornøyd med alt. —

Tre forskjellige personer, med ulik bakgrunn, alle like fornøyd med den arbeidsplass de har viet år av sitt liv. Hva mere kan en be om?

Aust-Agder Vegkontor hadde fram til 1972 hele sin administrasjon i Aust-Agder Sparebanks bygninger på Vestervegen i Arendal.

Økningen av bemanningen ved vegkontoret, som også er i samsvar med forutsetningene i Norsk Vegplan, førte til at vi måtte skaffe mere kontor-plass. Lokalene i sparebankens bygninger ga ikke nok plass til utvidelser, og vi måtte se oss om etter husrom andre steder i byen.

I 1972 flyttet så grunnseksjonen og goetknisk seksjon inn i henholdsvis Kirkebakken 6 og Torvet 5. Dette var likevel bare små seksjoner som ble adskilt fra hovedkontoret, og arbeidet ved vegkontoret kunne stort sett avvikles som før.

Vanskelighetene meldte seg først for alvor da Aust-Agder Sparebank selv fikk behov for mere plass. Banken fant å måtte si opp vegkontoret fra de lokaler vi disponerte i 3. etg. i

## FÅR VI NYE KONTORLOKALER ?



*Her holder tekn. avd. til.*

*Vegsjef' og administrasjon er i Bendix-klev 2.*

bankens gamle bygning. Her var vegsjefen og administrasjonsavdelingen plassert, og disse flyttet over i nye lokaler i Bendiksklev 2 i november/ desember 1975.

Situasjonen idag er at vegkontoret er spredd på fire steder i byen. Det forhold at vegsjef og administrasjons-/ økonomiavdeling er blitt adskilt fra de tekniske avdelinger har ført med seg at arbeidsforholdene er blitt uholdbare. Ikke minst gjør dette seg gjeldende for vegsjefen som stadig har behov for å være i forbindelse med de tekniske avdelinger. Kontakten avdelingene og funksjonærene imellom er blitt dårligere, og vi blir på mange måter fremmede for hverandre. Det siste gjelder ikke minst de nyansatte, som ofte forblir ukjente for folk utenfor sin egen avdeling eller seksjon.

Alle er enige i at situasjonen er vanskelig, og at arbeidet med å få gjenforenet vegkontoret må gis høyeste prioritet.

Det er imidlertid lysninger i sikte. For tiden arbeides det med et aktuelt prosjekt, sentralt beliggende i Arendal. Eiendomsdirektoratet og Vegdirektoratet er allerede godt med i saksbehandlingen. Dersom kontraktforhandlingene, som nå er inne i sluttfasen, kan føres vel i havn, vil vi om kort tid kunne presentere et prosjekt som vil tilfredsstillende vårt kontorbehov i mange år framover, og som, etter vår mening, vil kunne tilby oss greie og trivelige lokaler og omgivelser.

*Administrasjonsavdelingen.  
JEM/OS.*

## STORTINGS- MELDING NR. 79.

# BILSAK- KYNDIGE- ETATENS VIRKSOMHET

Bilsakkyndig  
Gunnar Bie-Larsen

Vegdirektøren nedsatte i mars 1971 et utvalg for utredning av bilsakkyndighetens virksomhet. Samtidig ble det nedsatt flere arbeidsgrupper for å ta seg av grunnutredningene. Etter flere års forarbeider fremkom St.m.nr. 79 (1974—1975). Denne ble behandlet og bifalt av Stortinget den 10. juni 1975. Meldingen trekker opp de store linjer for bilsakkyndighetens fremtidige virksomhet. Den inneholder en serie med tiltak og forutsetter at etaten skal bli en av hjørnesteinene i trafikk-sikkerhetsarbeidet her i landet. Målsettingen er at tiltakene skal være gjennomført i perioden fra 1977 til 1981.

Det er utført en serie med utredningsarbeider, men det står også mye igjen. Det vil føre for langt å gå i detaljer med hva gjennomføringen av Stortingsmeldingen vil medføre. I korte trekk vil imidlertid følgende skje:

Etatens navn er i Stortingsmeldingen endret til Statens Biltilsyn. De 39 selvstendige bilsakkyndig-distrikter i landet slås sammen til 19 enheter og følger fylkesgrensene. Det tilsettes en biltilsynssjef som leder av hvert distrikt. Biltilsynssjefen skal i alminnelighet plasseres i den by hvor fylkesadministrasjonen er stasjonert. Tittelen «Bilsakkyndige» faller ut. I stedet innføres ingeniørtittelen. Dessuten blir det egne stillinger som kjøretøy- og bilførerkontrollører.

Det er funnet nødvendig å foreta en spesialisering innen etaten ved å funksjonsdele denne i følgende seksjoner:

Trafikkseksjon, kjøretøyseksjon og kontorseksjon.

Den administrative tilknytning til over- og sideordnet organ blir inntil videre som nå, administrativt underlagt vegsjefen i fylket og faglig underlagt Vegdirektoratet.

Av vesentlige endringer som vil finne sted innen trafikkseksjonen kan nevnes:

Det vil bli opprettet et sentralt EDB-styrt førerkortregister i Vegdirektoratet. Utstedelse av førerkort vil bli overført fra politiet til biltilsynet. Førerkortet vil bli utstedt i to faser. Den første fase blir en førerprøve noe tilsvarende den vi har idag. Fase to forutsetter et nytt og endelig førerkort etter to år. I denne to-årsperioden skal kandidaten perfeksjonere seg ved bl.a. å gjennomgå kurs i mørkekjøring og i glattkjøring.

Av vesentlige endringer innen kjøretøyseksjonen kan nevnes:

Det etableres obligatorisk typegodkjenning av person- og varebiler og motorsykler.

Det skal innføres ensartede innkallingsrutiner for kjøretøykontroll og felles rutiner for gjennomføring av periodisk kontroll og utekontroll av kjøretøyer.

Det legges opp til periodisk kontroll av kjøretøyer hver annet år, første gang etter 4 år. Kontorsiden blir tilført en serie med nye arbeidsoppgaver som blir lagt opp etter et felles mønster for hele landet.

Etter opplegget i Stortingsmeldingen skal de 19 biltilsynssjefs-stillingene besettes i 1977, mens seksjonslederne skal trinnvis tilsettes over en fireårsperiode.

Gjennomføringen av Stortingsmeldingen innfører en helt ny epoke både for Statens vegvesen og for Statens bilsakkyndige.

I grunnlag og overordnede mål for Statens vegvesen er retningslinjene for langtidsplanleggingsarbeidet i vegvesenet trukket opp. Det fremgår her at etaten i fremtiden skal fungere som en veg- og trafikketat. Av de retningslinjer som for øvrig er trukket opp i dette dokument, er Biltilsynets arbeidsoppgaver viet en meget bred plass og inngår som en selvfølgelig enhet i vegvesenets totale virksomhet.





# TRAFIKKEN OG VI

Den 5. august 1954 oppnevnte Samferdselsdepartementet etter tilråding av Vegdirektoratet et utvalg hvis oppgave skulle være «å fremlegge plan for den virksomhet som et eventuelt nytt statlig organ for fremme av trafikksikkerheten skal utøve».

Det raskt arbeidende utvalget kunne allerede 3 måneder senere sende sin innstilling til Samferdselsdepartementet. Etter at utvalget kort hadde redegjort for det arbeid som på forskjellig vis og av ulike personer og organisasjoner hadde vært gjennomført for å fremme større trafikksikkerhet, slo utvalget fast at det nå måtte tas langt kraftigere tak. Behovet for et nytt organ som utelukkende kunne fremme arbeidet for større trafikksikkerhet var så absolutt til stede.

Den nødvendige autoritet ville en oppnå ved at staten støttet opp om foreningen og gis vesentlig innflytelse på den, og under henvisning til dette foreslo utvalget at det ble dannet en forening i statens regi.

Som navn på den nye foreningen foreslo utvalget «Landsforeningen til fremme av TRYGG TRAFIKK» og at grunnlaget for foreningens økonomi skulle bestå i et årlig beløp som tilskott fra Staten, samt et årlig bidrag fra bilforsikringselskapene.

Den 1. juni 1956 kunne Trygg Trafikk åpne sitt kontor i Vegdirektoratets brakke i Schwensensgate 6.

Det første årsmøtet fastsatte vedtekt-

ene stort sett i overensstemmelse med interimstyrets forslag. Etter vedtektene skulle det velges et råd på 16 medlemmer, hvorav 9 med personlige varamenn velges av Samferdselsdepartementet og de øvrige 7 med varamenn velges av årsmøtet blant medlemmene. Og dermed var apparatet klart til innsats.

På forvinteren i år markerte Trygg Trafikk iverksettelsen av ny organisasjonsform og nye vedtekter.

Den viktigste endringen gjelder overføringen av oppgavene fra det tidligere Statens trafikksikkerhetsråd til det nye Trygg Trafikk-organet Trafikksikkerhetsrådet (TRS). Dette rådet har 21 medlemmer. Disse er blitt oppnevnt av Samferdselsdepartementet, delvis etter innstilling fra Trygg Trafikk landsmøte, og består av: 7 medlemmer fra medlemsorganisasjonene i Trygg Trafikk, 7 medlemmer fra fylkenes trafikksikkerhetsorganer, 7 medlemmer, inklusive ordfører og varaordfører, utpekt av Samferdselsdepartementet. Rådet oppnevnes for en periode på 2 år, ordfører er stortingsrepresentant Trygve Bratteli med husmor Magnhild Borten som varaordfører. Av fylkenes 7 medlemmer er Aust-Agder representert ved politibetjent Josef Garthe.

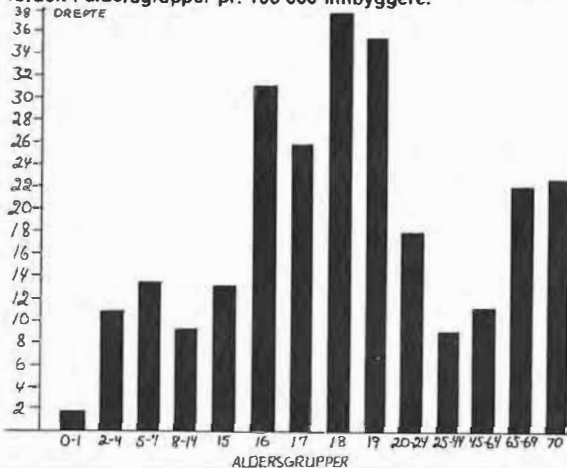
Trygg Trafikk har opp gjennom årene arrangert en rekke trafikksikkerhetsaksjoner, den pågående kampanje for 1976/77 er: UNG I TRAFIKKEN.

# det er farlig å være ung i trafikken

Det er til og med fartigst, når vi sammenligner med andre aldersgrupper.

Figuren nedenfor viser antall drepte personer i trafikken i årene 1969 til 1973

fordelt i aldersgrupper pr. 100 000 innbyggere.



Av figuren ser vi at mens de andre aldersgruppene har fra 8 til 22 drepte pr. 100 000 innbyggere (juniatt barn under ett år), har ungdom mellom 16 og 24 år fra 17 til 38 drepte. Dette er dobbelt så høyt. En offentlig utredning fra 1975 («Personbil, miljø og samfunn») sier det ganske klart. For unge motoriserte trafikanter, er trafikku-lykker et meget alvorlig helseproblem og utgjør den dominerende dødsårsak. Unge menn er 2-3 ganger mer utsatt enn unge kvinner.

Hovedårsaken til at Trygg Trafikks styre har vedtatt at «Ungdom i trafikken» skal være hovedtema for informasjonsaktivitetene er at ungdom er den mest ulykkesutsatte aldersgruppe i trafikken.

Unge motoriserte trafikanter har vesentlig større ulykkesbelastning enn alle andre trafikantgrupper. For aldersgruppene 16 t.o.m. 19 år er trafikku-lykker den dominerende dødsårsak. Ungdom utgjør dessuten en urovekkende høy andel av dem som er alkoholprøvd etter trafikku-lykker. I tillegg ferdes ungdom oftere på vegene sent om kvelden og om natten, altså på tider hvor sjansen til å bli utsatt for en promillekjører er større enn ellers — også for førere som selv er klinkende endru.

Derfor vil kampen mot bruk av alkohol og andre rusmidler være et viktig deltema i aksjonen.

Hensikten med aksjonen er formulert slik:

1. Å få flest mulig ungdom engasjert i trafikksikkerhetsarbeid.

2. Å fremme en positiv holdning til trafikksikkerhet og derved søke å redusere antall ulykker hvor ungdom er innblandet.

Spesielle målgrupper for aksjonsarbeidet er alle førere av kjøretøy i alderen mellom 12 og 24 år, altså syklist, mopedister, motorsyklist og bilister. Samtidig vil en gi generell informasjon til fotgjengere og passasjerer på og i kjøretøy innenfor de samme aldersgruppene.

En vil også gi generell informasjon om ungdommens høye ulykkesbelastning og ulykkesrisiko til alle trafikanter, uavhengig av alder.

Det er derfor ønskelig at fylkestrafikksikkerhetsutvalgene tar initiativet til informasjonskonferanser fylkesvis i forbindelse med aksjonen — spesielt med tanke på kontakt med ungdoms- og fritidskonsulenter/sekretærer i kommunene, men også med representanter fra de lokale trafikktvalg og trafikkråd.

### Veigrepet bestemmer bremselengden

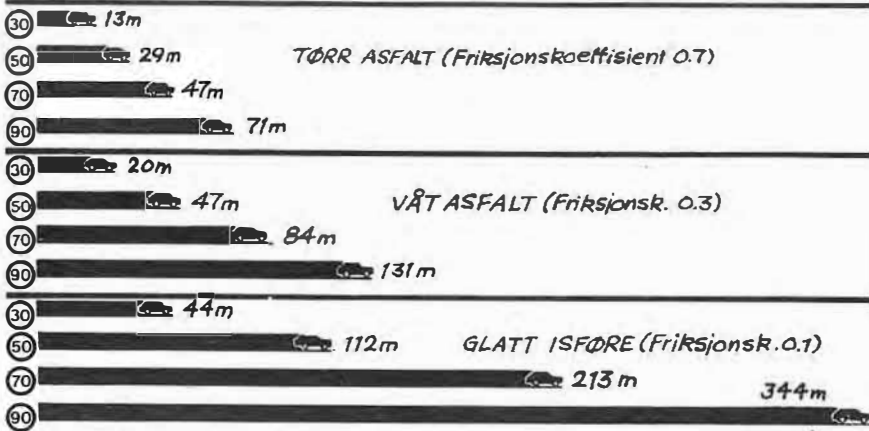
Ingen kjøretøyer stopper momentant. Dette er vi klar over alle sammen, men hvor mange

vet hvor lange bremsesrekninger og stopplengder vi egentlig må regne med fra vanlige kjørehastigheter?

Som vi vet, er vi avhengig av veigrepet når vi skal bremse. Veigrepet vekster med løret -

og det er temmelig store forskjeller det dreier seg om.

Figuren nedenfor viser stopplengden på tre forskjellige slags løre fra alle de hastighetene vi finner som fartsgrenser langs veiene våre.



En slik informasjonskonferanse ble avviklet i Arendal den 26. januar i år, og innbudt var samtlige rådmenn og ordførere i Aust-Agder, de kommunale trafikkikkerhetsutvalg, de kommunale ungdoms- og fritidskonsulenter og medlemmene av trafikkikkerhetsutvalget i Aust-Agder fylke.

Uten å trekke noen konklusjon fra dette møtet, må det være riktig å si at det ble ytret ønske om snarligere sikring av myke trafikanter, bl.a. ved å bygge separate gang- og sykkelbaner.

Og i denne forbindelse uttaler vegdirektør Karl Olsen at vegvesenets arbeid med å redusere antall trafikkulykker langs riksvegnettet i løpet av 1976 er kommet inn i fastere former. Siste år var det avsatt 107 millioner kroner til spesielle trafikkikkerhets- og miljøltiltak, og i år står det til disposisjon 127.4 millioner kroner til samme formål. Arbeidet med gang- og sykkelveger langs riksvegene vil

fortsatt bli prioritert og med en opptrapping i 1977.

I Aust-Agder vil det i løpet av 1977 bli detaljplanlagt gang- og sykkelveger på følgende Rv.strekninger:

*E 18:* Tellefsdal—Fiane, Fiane—Holt skole, Kittelsbukt—Ormtjern, Nedenes—Fevik.

*Rv. 410:* Ved Saltrød og Songe Torv—Barbubukt.

*Rv. 407:* Ved Asdal.

Trafikkikkerhetsutvalget i Aust-Agder ble opprettet i 1974 med 10 medlemmer, men er siden blitt utvidet med faste og konsultative medlemmer til 13 representanter.

Politibetjent J. Garthe, formann.

Bussjåfør B. Nordli, nestformann.

Avd.ing. A. Austad.

Assurandør K. Strømberg.

Fru S. Hornnes.

Vegsjefen.

Politimesteren i Arendal.

Fylkestrafikkisjefen.

Statens Bilsakkyndige.

Politibetj. T. Tveito (Trygg Trafikk).

Lensm.betj. O. S. Asland

(Trygg Trafikk).

I Bendiksklev 2, like ved Torvet, finner vi vegkontorets administrasjons- og økonomiavdeling, fordelt på 3 etasjer i Håndverkerforeningens nyombygde gård. I 2. etg. kan vi finne arkivet, kassa, bibliotek og rekvisita samt kopieringsrom. Går vi en etg. opp, kommer vi først til ekspedisjonen

og vegsjefens kontor. Videre finner vi skrivestua og sekretariatet i denne etasjen. På toppen er så bokholderiet og lønningskontoret samlet.

Etter denne «geografiske» orienteringen, vil vi nå se litt nærmere på de personer som til daglig har sitt virke i denne avdelingen.

## VI PRESENTERER: ADMINISTRASJONS- OG ØKONOMIAVDELINGEN



*Administr. sjef  
Osmund Salvesen*

Avdelingen ledes av administrasjons-sjef *Osmund Salvesen*. Han er ansvarlig for ledelsen og kontrollen av vegkontorets merkantile og administrative saker. I de 13 år han har vært ved vegkontoret har han derfor hatt lønnsregnskap, bokholderi, post, arkiv, maskinskriving, personalsaker og formelle saker hengende over seg. Da han er jurist, er det også naturlig at erstatningssaker og andre juridiske saker faller på han. Opplæringsvirksomheten har også stjålet en del av hans tid i det siste, og i øyeblikket er det kanskje arbeidet med å skaffe nye kontorlokaler for å samle vegkontoret som opptar han mest.



*Konsulent  
Trygve Lyngdal*

Sekretariatet ledes av konsulent *Trygve Lyngdal*. Han begynte ved vegsentralen i 1934 og har siden 1936 vært ved vegkontoret. Han tar seg spesielt av personalsaker vedrørende tjenestemenn i vegoppsynet, ved biltilsynet og vegkontoret. Ellers er velferdssaker et område han kjenner godt, og han er absolutt på hjemmebane når det gjelder samferdsels- og trafikk-saker, dispensasjoner for tung og bred last, konkurransekjøring m.v.



*Sekretær  
Eva Löw*

På personalkontoret finner vi også sekretær *Eva Löw*. Hun har slitt på kontorets inventar siden 1969 og tar seg av alt som vedrører lønns- og arbeidsvilkår for tjenestemenn i vegarbeidsdriften, herunder også pensjonssøknader. Hun har også ansvaret for at kontorene blir rengjort, og har hun tid til overs, avlaster hun gjerne Lyngdal.



*Førstesekr.  
Arne Holt*

Førstesekretær *Arne Holt* kan alt om budsjetter, og er det ikke budsjetter han steller med, så forbereder han saker for fylkesutvalget, vegnemnda eller samferdselsutvalget. Ellers er han ansvarlig for å få ut vegvesenets årsmelding, og fra tid til annen kontrollerer han beholdningen ved kassakontoret. Holt har vært ansatt ved kontoret siden 1944.



*Kont. ass.  
Odd B. Rørendal*

Kontorassistent *Odd Bjørn Rørendal* begynte på vegkontoret i desember 1971. Han foretar innkjøp av kontorutstyr og inventar, og kontrollerer

skyss- og kostregninger for oppsynsmenn og assistenter. Han er videre husets trykkerisjef, og dersom han ikke er å finne ved pulten sin, er det stort sett to muligheter: — Enten puncher han eller han assisterer på arkivet.



*Kontorass.  
John Einar Myhren*

Sammen med Rørendal finner vi kontorassistent *John Einar Myhren*. Han er nå inne i sitt femte år ved kontoret. Den vesentligste tiden for han medgår til å assistere Salvesen med erstatningssaker og i samarbeid med Lyngdal å utstede dispensasjoner, for tung og bred last. Ellers prøver han å holde orden på vegvesenets telefonabonnementer, og har en liten finger med i spillet når det gjelder utgivelsen av «Sørlandsposten».



*Sekretær  
Berit Smith*



*Ingeborg Wehus*

Sekretær *Berit Smith* er leder av ekspedisjonen og skrivestua. Fru Smith har vært på vegkontoret siden 1958, og skulle således være godt inne i faget. Med seg i skrivestua har hun kontorassistentene *Ingeborg Wehus*, som har vært her 9 år *Janny Undheim* i nesten 5 år og *Ashjørge Helsør* i snart 1 år. (Vikar for *Turid S. Hørtvigsen*). Disse tre veksler også på å betjene sentralbordet. I tillegg til arbeidet i

---

skrivestua og ekspedisjonen er l. Wehus sekretær for samarbeidsutvalget.

---



*Kontorass.*  
*Janny Undheim*



*Kontorass.*  
*Asbjørn Helset*

---



*Kontorass.*  
*Dag Iversen*

---

I ekspedisjonen finner vi også kontorassistent *Dag Iversen*. Han er ansvarlig for at all intern post kommer dit den skal, og sørger også for kontorets inn- og utgående post. Videre skal han ha æren for at den daglige kaffekoppen blir servert på spiserommet kl. 11.30. Han er en mester i å stifte sammen rundskriv o.l., og er stadig på farten mellom vegkontorets avdelinger.

---



*Sekretær*  
*Else M. Hansen*

---

På arkivet finner vi sekretær *Else M. Hansen*. Frk. Hansen har vært på vegkontoret i 40 år, og det hun ikke vet om vegvesenet er nesten ikke verd å vite. Hos henne blir all inngående post journalført og fordelt til de rette

personer. Siden blir alle saker betryggende arkivert hos henne, og å finne frem i gamle saker, det er hun mester i. Dessuten er hun, som hun selv pleier å si: — «hele kontorets barnepike».

---



*Hovedkasserer*  
*Aina Franksson*



*Sekretær*  
*Dagfinn Myhren*

---

Kassererkontoret er bemannet med kassereren, sekretær *Aina Franksson* og sekretær *Dagfinn Myhren*. Disse to sørger for at de daglige inn- og utbetalinger foregår som de skal og at kassen stemmer ved dagens slutt. Franksson, som begynte her i 1956, passer på kassa bedre enn sin egen pengepung og er ellers et meget aktivt medlem av hyttestyret.

*Dagfinn Myhren* er, ved siden av arbeidet ved kassakontoret, også sekretær for den lokale opplæringsvirksomhet, noe som det siste året har utviklet seg til å bli en betydelig oppgave.

---



*Fullmektig*  
*Elsa Berthelsen*

---

I biblioteket finner vi fullmektig *Elsa Berthelsen*. Etter å ha vært ved vegkontoret fra 1946 til 1952, begynte hun igjen våren 1972. Hun holder orden på bøker og tidsskrift, og har ansvaret for å forsyne oss med kontorrekvisita. Hun sørger også for

at vi møter frem til den årlige kontrollen hos bedriftslegen.



*Konsulent  
Nils Tveiten*

På regnskapssektoren stanser vi først ved konsulent *Nils Tveiten*. Etter 39 år i etaten har han i de siste år satt som regnskapsleder, og med det ansvar for lønninger og bokholderi som det måtte medføre. Han må alltid ha det store overblikket for at ikke EDB-en skal løpe løpsk med oss.



*Sekretær  
Leif Seiersnes*



*Sekretær  
Nils Kj. Messel*

Seksjonsleder på lønningskontoret er sekretær *Leif Seiersnes*. Han har ansvaret for at lønns- og maskinavregninger for både egne og innleide maskiner får den rette behandling. Seiersnes har vært ved kontoret i 22 år. Med seg på lønningskontoret har han sekretær *Nils Kjell Messel*, kontorassistent *Svein R. Guttormsen* og kontorassistent *Gerd Botterli*.



*Kontorass.  
Svein Guttormsen*



*A. kontorass.  
Gerd Botterli*

Messel har sitt spesialfelt på funksjonærlønninger. Han er puncheleder og kan ellers alt om lønninger. Guttormsen tar seg av kontroll og klargjøring for punching av arbeider-, egen- og fremmedmaskinrapporter. Han er dessuten puncheoperatør. Gerd Botterli har permisjon fra sin stilling ved vegsentralen og vikarierer for Berit Moen. Hun tar seg spesielt av egenmaskinrapportene og punching er heller ikke fremmed for henne.



*Sekretær  
Sylvia Nilsen*

Sekretær *Sylvia Nilsen* er seksjonsleder ved bokholderiet. Hun har ansvaret for at alle fakturaer og regninger får den behandling de skal ha, og at utbetalinger til leverandørene skjer i rett tid. Hun har 20 år bak seg på kontoret og kjenner vegvesenets regnskapsrutiner bedre enn noen.



*Sekretær  
Sara Thomassen*

Går vi videre i bokholderiet finner vi sekretær *Sara Thomassen*. Hun begynte ved vegkontoret i 1951. Hun har ansvaret for å ajourføre og holde orden i leverandørregisteret. Videre overvåker hun rekvisisjonssystemet for anleggs- og vedlikeholdsavdelingen.





Kontorass.  
Bjørg Evensen

Kontorassistent *Bjørg Evensen* ble ansatt i 1973. Hun foretar fakturakontroll for anleggs- og vedlikeholdsavdelingene. Hun setter også opp punchegrunnlag og deltar i punchearbeidet.



Kontorass.  
Bjørg Henriksen



Kontorass.  
Bjørn Johnsen

Kontorassistent *Bjørg Henriksen* og *Bjørn Johnsen* tar seg av rekvisisjons- og fakturakontroll for maskinavdelingen. Også her blir det satt opp punchegrunnlag og begge er aktive punchere. Henriksen begynte ved vegkontoret i 1968 og har således et lite forsprang på Johnsen som begynte i 1973. Johnsen har også ansvaret for at det blir skrevet ut regninger for salg til og fra arbeid for private og fremmede.



Sekretær  
Gerd Bjerkenes

Sekretær *Gerd Bjerkenes*, som i september har vært ansatt i 14 år, har diverse arbeidsoppgaver både for plan- og vedlikeholdsavdelingen

Som nevnt i forrige nr. av SP har vegkontoret i løpet av høsten 1976 avviklet to internatkurs i «Generell Vegbygging».

Det er en forutsetning at denne opplæring gis alle tjenestemenn i anlegg og vedlikehold, inklusive maskinførere. Foreløpig har altså ca. 50 tjenestemenn deltatt, og i løpet av våren skal nye kurs avvikles. Da opplæringsutvalget har som sin målsetting å kunne legge opp og avvikle kurs som er av interesse og til nytte for så vel arbeidstaker som arbeidsgiver, ble det anmodet om kommentarer fra deltakerne på kurset.

Svarene vil gi grunnlag å vurdere nye opplegg ut fra, og følgende spørsmål ble stilt:

1. Mener du Statens Vegvesen i Aust-Agder gir tilstrekkelig opplæring/informasjon til sine ansatte?
2. Er du av den mening at det oppsatte emnet (Generell vegbygging) var for omfattende for et kurs av denne varighet?
3. Var det emner innen faget som du savnet og som vi burde hatt med?  
I tilfelle hvilke?
4. Hvilke emner mener du var mest aktuelle? Kommentarer.
5. Vil du som deltaker kunne ha noen nytte av dette kurset i det ordinære arbeid?
6. Var programmet på dette internatkurset for anstrengende?
7. Burde det vært innlagt gruppearbeid i kurset?
8. Hvordan er du fornøyd med foreleserne?
9. Er du fornøyd med tid og sted for avvikling av kurset?
10. Hvilke endringer i opplegg m.v. mener du vi bør gjøre til neste kurs? Kommentarer.



# DISTRIKTENE ØNSKER ØKT OPPLÆRING, SVIKTENDE INFORMASJON FRA LEDELSEN

## 11. Andre kommentarer.

Av spørsmål som kan besvares med Ja-Nei, fikk vi som følger:

	Ja:	Nei:	Ikke besvart:
1.	11	38	1
2.	17	30	3
3.	11	34	5
5.	42	6	2
6.	6	41	3
7.	22	26	2
9.	45	3	2

Av de mest aktuelle emner (4) plukker vi ut følgende svar:

8 delt. mente skilting/oppmerking, 10-grusdekker/faste dekker, 2-underbygging/vegfundament, 4-vegvesenet som organisasjon-lovgiving (mer om veglov/bygningslov) 1-brukonstruksjon, 1-høvling og 1 at opplæringen vedr. grusdekker ikke passer med de faktiske forholdene ute i distriktene.

Av endringer til neste kurs ble foreslått bl.a. følgende emner:

Gruppearbeid innlagt, flere lysbilder fra lokale forhold, praksis innlagt, mer om vedlikehold av fylkesvegene, komme nærmere inn på de gjøremål en vegarbeider driver med til daglig, mer tid til gjennomgåelse av vegloven, bygningsloven.

Av andre kommentarer (11) skal vi her ta med følgende:

Kontakten mellom ledelsen og tjenestemennene ute i driften er for dårlig, de ansatte blir for dårlig orientert f.eks. ved innkjøp av nye maskiner m.v. og vil gjerne ha en mulighet til å uttale seg i slike saker, I mener det blir gjort for lite på fylkesvegene i distriktet, og mente samtidig at det bør legges oljegrus på flere fylkesveger, det blir bevilget for lite penger til fv.vedl.h. og man bør få flere arbeidere og dermed bedre vedlikehold av samme, og endelig var det et ønske om mer informasjon om hva som foregår av aktuelle ting i fylket ellers.

Svarprosenten har i alle høve vært så vidt stor at det er tydelig deltagerne har engasjert seg i dette. At de forskjellige temaer som blir tatt opp er underlagt lokale forelesere er de aller fleste godt fornøyde med. Ikke alle forbereder seg like godt, men det bør være en forutsetning at de får nødvendig tid til å forberede sine mer eller mindre lange innlegg.

Det er også tydelig at ledelsen ikke har vært flinke nok med å informere alle ansatte om hva som rører seg i etaten. Her vil nok både Samarbeidsutvalget og bedriftsavisen kunne være med å redusere denne svikt, — så langt tid og midler strekker til.



*Arbeidene med gang/sykkelveg Vippha  
- Nedenes fortsetter.*

## PLANLEGGINGS- PROGRAMMET

Av avd. ing. G. Bakken

Våre bestemmelser om vegplanlegging har som utgangspunkt paragraf 12 i Vegloven av 21. juni 1923, med senere endringer:

«Departementet gir føresegnere om utarbeiding av framlegg til planar for riksveg og fylkesveg og om førehaving av slike planar.»

Føresegnene er gitt i Samferdselsdepartementets rundskriv nr. 1/65 av 20. januar 1965: «Forskrifter etter veglovens paragraf 12».

Paragraf 3 i disse forskrifter har denne ordlyd:

«For de undersøkelser som vegsjefen finner bør settes i verk, skal han

utarbeide en undersøkelsesplan med forslag om prioritering av de forskjellige prosjekter. For hver enkelt undersøkelse gis et anslag over hva den vil koste. En samlet oversikt over undersøkelseskostnadene fremlegges i forbindelse med budsjettforslaget. Ønskes visse undersøkelser satt bort til konsulenter, angis dette særskilt sammen med honorarkalkyle for hvert av disse oppdrag.»

Som følge av dette kommer det ved årsskiftet en melding fra Vegdirektoratet med henstilling om å sende inn planleggingsprogram for det følgende år.

Programmet tar utgangspunkt i budsjettforslaget for året, og investeringsprogrammet for de 2 følgende 4-årsperioder.

I likhet med disse settes planleggingsprogrammet opp i en serie tabeller, hvor de enkelte prosjekter er gitt nødvendige data, som for eks. vegrute, parsellnr. lengde, vegtype/vegklasse og antatt år for anleggsstart.

Det siste er viktig fordi det mellom den tekniske planleggingsfase og dette tidspunkt må formell godkjenning av planen og grunnverv være ordnet, og dette er vanligvis meget tidkrevende.

De nyere planleggingsmetoder forutsetter at det er kart over de områder en skal planlegge i.

I planleggingsprogrammet blir derfor merknad om dette behov tatt med.

Gjennom Vegdirektoratets kontor for fotogrammetri og målinger, får vegkontoret hvert år en kvote av bevilgingene til dette.

Kartleggingen blir satt bort som entreprise av Vegdirektoratet.

Vanligvis kartlegges det i Aust-Agder hvert år ca. 3000 da.

Av plasshensyn kan vi ikke gjengi hele årets planprogram i SP, men vi

avslutter med en enkel liste over prosjekter som skal planlegges i 1977. Karakteristisk for året er et fyldig innslag av gang/sykkelvegprosjektene.

## RV PROSJEKTER SOM SKAL PLANLEGGES I 1977

### Detaljplan

E 18 Utbedring ved Akeland.

- » Tellefsdal—Fiane g/s.
- » Fiane vegkryss.
- » Fiane—Holt skole g/s.
- » Kittelsbukt—Ormetjenn g/s, konsulent.
- » Nedenes—Fevik g/s.
- » Bie—Bygrense øst—Rutebilst.
- » Grooseveien—Øygårdsdalen, (Vesterled).
- » Svennevig bru m/ veg.
- » Stoa—X ny E 18.
- » Sørsvann—Rannekleiv, konsulent.
- » Rannekleiv—Nedenes, konsulent.

Rv 9 Svenes—Vegusdal, parseller.

- » 12 Vest-Agder gr.—Syrteit, avkj.plan, konsulent.
- » 12 Grendi—Bygland, parseller.
- » 12 Bygland—Hylestad, parseller.
- » 12 Hylestad—Rotemo, parseller.
- » 12 Bjørnarå bru m/ veg.
- » 39 Fossnes bru m/ veg.
- » 39 Tverrstøyl bru m/ veg.
- » 39 Amli N.—Telemark gr., parseller.
- » 410 V/Saltrød g/s.
- » 410 Songe Torv—Barbubukt, konsulent.

### HOVEDPLAN

E 18 Østerholt—Brokelandsheia.

- » Vik—Bie.
- » Nedenes—Vik.

Rv 12 Trydal—Bykle bru.

### UTREDNINGSPLAN

E 18 Lunde—Stølen.

# ER OPPRETTELSEN AV INTERESSELAG NOE FOR STATENS ANSATTE ?

Under årsmøtet i Funksjonærfor-  
eningen tidligere i vinter, fremkom  
blandt annet et forslag om etablering  
av et interesselag i Aust-Agder Veg-  
vesen under ledelse (koordinering) av  
Samarbeidsutvalget.

Representanter for samtlige interesse-  
organisasjoner i vegvesenet har hatt et  
par møter i siste halvdel av 1976 og  
drøftet mulighetene for et slikt in-  
teresselag for alle ansatte i etaten her  
i fylket.

Hensikten er først og fremst å oppnå  
rimeligere betingelser hos handels-  
standen ved kontant- og avbetalings-  
kjøp.

Interesselaget skal videre inngå av-  
taler med de bankinstitusjoner som de  
ansatte i vegetaten benytter om f.eks.  
bedre lånevilkår.

Det ble opplyst at bl.a. Televerket,  
Postverket, Forsvaret og N.S.B. har en  
eller flere former for interesselag —  
med utstedt medlemsbevis — hvor det  
er oppnådd flere gode avtaler med  
handelsstanden for de ansatte i disse  
institusjonene.

De har også egne utsalg — hvor alt  
untatt brød og melk selges — som  
ligger ca. 10 % under dagens priser i  
andre forretninger.

Ved telefonisk henvendelse til Veg-  
direktoratets juridiske seksjon ble det  
forespurt om mulighetene for å eta-  
blere et interesselag for de ansatte i  
vegetaten i vårt fylke, og etter flere  
henvendelser ble det opplyst at det er  
intet til hinder for at et sådant lag  
kan opprettes.

De representantene som har deltatt i  
drøftingene på vegne av interesse-  
organisasjonene, var av den mening at  
saken bør utredes og tas opp som sak  
i samarbeidsutvalget.

Om en slik etablering lar seg gjen-  
nomføre i praksis, avhenger bl.a. av  
hvilke arbeidsmuligheter en eventuell  
komité får å arbeide under, hvordan  
de forskjellige interessegruppene mot-  
tar ideen, og ikke minst hva det  
koster å gjennomføre en slik ordning.  
Det ville være hyggelig om avisens  
spalter kunne brukes til debatt om  
dette emnet.

---

## TRE SPØRSMÅL

En prest møtte en dag en stesdøl.  
Presten ville more seg med å spøke  
med dølen og spurte derfor:

— Kan du svare meg på tre spørsmål,  
skal du få en krone —.

— Kjør på og du skal få tilbake  
kronen, — sa dølen, — om du kan  
svare på tre spørsmål som jeg vil  
stille. —

— Men jeg vil spørre først —, sa  
presten.

— Ja, det forstår jeg, — sa dølen.

— Hvor langt er det fra øst til vest —,  
spurte presten.

— Det er en dagsreise, — sa dølen,  
— for solen går opp i øst og ned i  
vest, og det gjør den på en dag. —

# FRA HOVEDTILLITSMANNEN:

## ETATOPPLÆRING

Kartellet har på en konferanse på Gol drøftet utredningen om Etatsopplæringen i staten (NOU: 21 Østfold-utvalgets innstilling).

De slutter seg i prinsippet til de generelle synspunkter som utredningsutvalget har lagt fram i sin innstilling. Konferansen mener at hovedprinsippet for etatsopplæringen bør være at den bygger på 9-årig grunnskole. De vil spesielt understreke utvalgets uttalelse om at rammeplanen for den etatsopplæring som blir gitt i etatene, eventuelt sammen med sekvenser av arbeid og skole, gir en utdanning som svarer til 3-årig opplæring på grunnlag av fullført 9-årig skole.

Etatene, som skal ha hovedansvaret for opplæringen innenfor sine områder, må gis økonomiske muligheter til å gjennomføre opplæringstiltakene. Det bør tas sikte på å komme fram til *ens regler* for permisjon for videreutdanning og for lønn under slik permisjon.

Konferansen ber om at det videre

arbeid med etatsopplæringen blir høyt prioritert. Spesielt mener de det er viktig nå å få til opplæringsordninger i etater hvor det idag gis liten eller ingen opplæring.

## OPPLYSNINGSVIRKSOMHETEN

i Kartellsektoren ble også drøftet på samme konferanse. Konferansen viser til at vi nå står foran store og viktige reformer i den offentlige sektor, bl.a. medbestemmelse for de ansatte og ny arbeidsmiljølov. Dette er saker som vil kreve betydelig innsats i opplysningssektoren.

Det var enighet om å styrke Kartellrets apparat med en opplysningssekretær som vesentlig skal arbeide sammen med AOFs lokalapparat, og det forutsettes at Kartellrets andel av ukekursstipend og kortkursstipend gjøres om til 100 % stipend.

Konferansen pekte på at Kartellsektoren i 1976 betalte 7.5 millioner kr. til OU-fondet. Dette utgjør 1/4 av fondets totale størrelse.

---

— Hvor langt er det mellom himmel og jord —, spurte presten.

— Det er et knefall, for himmelen er Guds stol og jorden er han fotskamel. —

— Hvor meget røyk blir det av 7 favner bjerkeved, — spurte presten.

— Man veier veden og brenner den så opp, og så veier man asken og får da se hva som er gått opp i røy. —

— Ja, det er aldeles riktig, — sa presten.

— Nå er det min tur, — sa dølen.

— Kjenner du min far? —

— Nei. —

— Kjenner du min mor? —

— Nei. —

— Kjenner du min bror da? —

— Nei. —

— Jo, ser du, Gud er vår alles far, og jorden er vår alles mor, og Kristus er vår alles sønn, — se slike småtterier synes jeg du burde ha rede på som er prest, — sa setesdølen.

# SPENNING OG DRISTIGHET AVSLØRTE SVAKHET

I forrige nr. av «Sørlandsporten» kunne du lese om Vestre Flosta bru som i høst ble revet etter at det var oppdaget brudd i en av hovedkablene, men hvordan bruddet ble oppdaget og av hvem, skrev vi intet om.

Ungdom og dristighet har gjennom alle tider hørt sammen, og ungdommen på Flosta er ikke anderledes enn annen ungdom.

Da de to ungguttene *Asbjørn Karlsen* og *Alf Henrik Christensen* en dag klatret i det ene tårnet på Vestre

Flosta bru, oppdaget de ting som de var ansvarsbevisste nok til å bringe videre. De oppdaget alvorlige bruddskader i den ene av de to bærekablene, noe som resulterte i øyeblikkelig stenging av brua.

Hvilke konsekvenser det kunne ha fått om svakheten ikke hadde blitt oppdaget i tide vet vi heldigvis ikke. Men at guttene ved sin dristighet gjorde en god jobb, er hevet over all tvil.

I forbindelse med møtet i SU den 3.12.76 overrakte vegsjefen på vegne av fylkeskommunen guttene hvert sitt gavekort pålydende kr. 500,— som takk for innsats, ansvarfølelse og samarbeid. Og som daværende formann i SU, Bjarne Solberg, sa i sin velkomsthilsen til guttene, pressen og SU: «Dette er et eksempel på samarbeid utover vegvesenets egne rekker til utbytte for publikum og samfunnet som vegvesenet er satt til å tjene.»

*Med hver sin sjekk pålydende kr. 500,- stiller de opp for pressen.*

*Her presenterer vegsjefen og de to ungguttene et forslag til Flosta bru.*



## SØRLANDS- VINTER

Når snøen «lavet» ned som verst i vinter, var det ikke langt mellom vegbane og tretopp. Her et parti fra E 18 ved Sprøkilen utenfor Arendal, forresten ikke av de verste partiene langs riksvegnettet vårt.



# BEDRIFTS...

Trim deg  
i form

# ..... IDRETT

## BEDRIFTSIDRETTSLAGET BLIR 15 ÅR DEN 4. MAI

### Liten interesse for årsmøtet

Bare 14 av bedriftsidrettslagets mange medlemmer hadde funnet veien til årsmøtet, som ble avviklet på Skarpnes den 1. februar.

At interessen var så laber, var skuffende for styret som hadde lagt ned et stort forhåndsarbeid.

Den fyldige årsmeldingen fra styre og utvalg ble referert, og var ikke gjenstand for de store debatter.

Det som imidlertid skinner igjennom, er at tiltak som settes igang for å aktivisere oss passive, samler liten tilslutning. Vi tenker her i første rekke på TRIM-kveldene på veggentralen, et turopplegg i sommer og — f.eks. — intern skytekonkurranser i vinterhalvåret.

Både fotball- og håndballaget er fortsatt i 1. divisjon, den solide langrennsstammen hevder seg meget bra på kretsplanet, og skytterne ligger også langt fremme på premielistene.

Regnskapet viser en kassabeholdning pr. 31.12.76 på kr. 5.473,83, men utgiftene er stadig stigende.

Som ifjor ble det delt ut statuetter, den gang til Lars Olaf Knutson for 100 fotballkamper, og Per Knutsen og Olaf Valeur for 50 håndballkamper. Valgkomiteen hadde sin innstilling klar, og følgende ble valgt for 1977:

#### STYRET:

Formann: Borge Tørå, ny.  
Nestformann: Svein Kristiansen, ny.  
Sekretær: Olaf Valeur, ny.  
Kasserer: J. E. Myhren, gj.v.

#### SKYTING:

O. Dalen, gj.v.  
S. Kristiansen, gj.v.  
A. E. Halvorsen, gj.v.  
Å. Bakke, gj.v.

#### SKI:

Arnstein Andreassen, gj.v.

#### HANDBALL:

Bjørn Johnsen, gj.v.  
Paul Løvåsen, gj.v.





---

---

# SAM- ARBEIDS- UTVALGET

SU Foretok i møte den 3. februar konstituering av nytt utvalg for kommende 2-årsperiode, som har fått denne sammensetning:

*Fra ledelsen:*

Vegsjef Bj. Haugmoen, m/varamann  
plansjef H. Colbjørnsen.  
Driftssjef O. Dukefoss, m/varamann  
overing. O. Sørbotten.  
Adm.sjef O. Salvesen, m/varamann  
overing. K. Birkeland.  
Bilsakkyndige A. Holmgren, m/vara-  
mann avd.ing. H. Cappelen Aas.

*Fra NIF/SBF:*

Observatør, avd.ing. T. O. Lid, Veg-  
kontoret.  
Varamann, bilsakkyndige K. Møller-  
Hanssen, Biltilsynet.

*Fra NITO:*

Ing. A. Noddeland, Vegkontoret.  
Varamann, ing. J. E. Andersen.

*STAFO/NTL:*

Konsulent Nils Tveiten, Vegkontoret.  
Varamann, kontorass. ●. Senum, Bil-  
tilsynet.

*NAF:*

Ivar B. Pedersen, 4800 Arendal.  
Åge Andreassen, 4992 Fiane.  
Varamenn, Paul Løvdal og Olav  
Tveite.

*NFATF:*

Oppsynsmann Bj. Solberg. Veg-  
kontoret.  
Varamann, opps.mann T. Borgi.

Som formann for 1977 ble valgt  
vegsjef Bj. Haugmoen, og som nestfor-  
mann ble valgt oppsynsmann Bj.  
Solberg.

---

---

*FOTBALL:*

Odd Rønnestad, ny.  
Helle Iuell, ny.  
Kåre Lauvrak, ny.  
En fra utedriften.

*FRIIDRETT:*

Dagfinn Myhren.

*JULETREFESTKOMITE:*

Formann: H. Cappelen Aas.  
Borge Tørå.

1 medl. fra funksj.foreningen.

1 medl. fra Biltilsynet.

For sitt virke som formann gjennom 2  
år, ble Lars Olaf Knutson overrakt  
blomster.

Den 4. mai i år er bedriftsidrettslaget  
15 år, og er vel dermed kommet  
gjennom barndomsårene. Vi har i  
disse årene markert oss på kretsplanet  
både gjennom konkurranseidretten og  
på det administrative plan.



*Arbeidene på Rv. 12 vil fortsette*

## 52,5 MILLIONER KRONER TIL ANLEGGSDRIFTEN I AUST-AGDER I ÅR

Til riksveganleggene i Aust-Agder er i 1977 bevilget 39,5 mill. kroner inklusive ekstraordinær sysselsetting. Bevilgningene vil i store trekk bli benyttet således:

*E-18: Telemark gr.—Vest-Agder grense* 24,8 mill. kroner. Gang/sykkelveg ved Sunde bru. Utbedring ved Søndeled og Vormelikleivene. Parsellen Stølen—Sørsvann gjøres ferdig, og trafikken settes på til høsten. I den forbindelse utbedres kryssene ved Bjorbekk, Rykene og Vik. Gang/sykkelveg Vippha—Nedenes. Oppstarting ved Feviktoppen. Oppstarting på omkjøringsveg Bie—Øygardsdalen. Loftuskrysset— Strandgata i Lillesand gjøres ferdig. Gang/sykkelveg ved Helldal og Fjelldal samt siktsprenging i Trøc vegkryss.

*Rv. 9:* 1,5 mill. kroner til sysselsett-

ingsarbeider Svenes—Mykland og ved Mjåland.

*Rv. 12:* 3,2 mill. kroner til restarbeider Grendi—Bygland og ombygning av 3 bruer på parsell Bygland—Hylestad. Parsellen frem til Valle sentrum gjøres ferdig.

*Rv. 39:* 2,4 mill. kroner til ombygging av jernbaneovergang med tilstøtende veg ved Hynnekleiv, nord for Åmli gjøres ferdig 8,5 km. frem til Sandå.

*Rv. 410:* 1,9 millioner til fullføring av Vatnebukrysset samt en del rekkverkoppsetting og påbegynnning av arbeidene på Kystvegen.

*Rv. 416:* 0,5 mill. kroner til restarbeider i forbindelse med bygging av Kirkegården bru.

*Parti fra E 18 utenom Arendal*



*Rv. 418:* 1,4 mill. kroner til arbeider som foregår på strekningen Bråten—Egddalen.

Posten spesielle trafikk/miljøtiltak på 2,8 mill. kroner er medtatt under de enkelte riksvegtruter.

En total bevilgning på 13,0 mill. kroner til fylkesveganlegg i 1977 vil bli brukt på følgende anlegg:

*Veg til fylkeshuset i Arendal:*

Vegen ble åpnet ifjor høst, og det er meningen å avslutte arbeid med fortauene i innneværende år.

*Terje Løvås veg i Grimstad:*

Arbeidet gjøres ferdig i år.

*Egddalen—Telemark gr.:*

Arbeidet med ombyggingen fortsetter.

*Mo—Oygardslia. Vegårshei:*

Fullføres i år.

*Gunhildsbo—Myra, Moland:*

Forarbeider for asfaltering på gammel veg.

*Tvedestrand gr.—Strengereid,*

*Moland:*

Oppstarting av anlegget.

*Natvik—Nedenes, Øyestad:*

Det vesentligste av anlegget til nytt boligområde og skole vil bli utført i år.

*His—Havsøysundet, Hisøy:*

Parsellen fra Dalbakken vil bli ferdig til sommerferien.

*Vassbotten—Fisketjønn:*

Oppstarting på utbedringsarbeider.

*Gangseidmoen—Mjøland, Åmli:*

Det tas sikte på å gjøre ferdig hele parsellen med fast dekke.

*Vatnestraum—Ivedal, Iveland:*

Utbedringsarbeidene fortsetter.

*Dåsnes—Ø. Dåsnes, Evje & Hornnes:*

Utbedringsarbeider på diverse parseller.

*Ellingtjønn—Åraksbo, Bygland:*

Fortsettelse av utbedringsarbeidene.

*Åmli—Berg, Valle:*

Fortsettelse av utbedringsarbeidene.

Videre vil en påbegynne ombygging av Vestre Flosta bru, og i tillegg kommer forskuddsanleggene, veg til Stavenes i Bykle og Strømmen—Vestre Strømsbu i Øyestad.

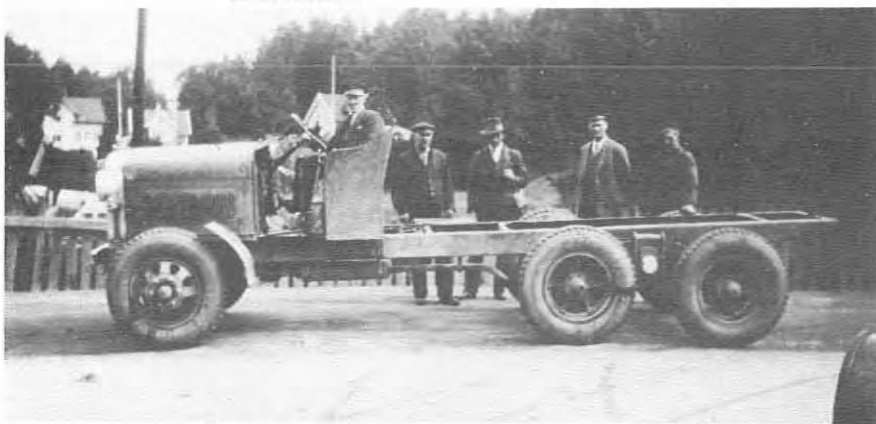


## GAMLE BILDER



Ved å se igjennom vegkontorets bildearkiv, er vi kommet over nedenforstående bilder som forteller noe om «den gang». SP lurar på om noen kjenner igjen kjøredoningen eller personene på det første bildet. Da ville vi gjerne høre fra dere.

Bilde 2 skal være fra riksveg 12 ved Langerak i Setesdal, og forteller vel sitt om vedlikeholdsproblemene rundt 1930-årene.



# PENGEBESPARENDE BRU PÅ HJUL



Buskerud har vært et foregangsfylke når det gjelder bygging av gang- og sykkelveger. Ofte er det nødvendig ved fremføringen av disse å krysse eksisterende veger. Dette har bl.a. medført at en må bygge omkjøringsveger for å få dette til. Dette koster ikke så lite både av penger og tid.

Derfor har fylket tatt i bruk en ny metode for å løse trafikkproblemene som oppstår ved bygging av fotgjeng-erunderganger.

En enkel monteringsbru som består av en 9 m lang stålbjelke påsveiset en 9 x 2 m stålplate blir lagt direkte på vegbanen. Brua veier 3,6 tonn og skal transporteres på egne hjul som en vegarbeidsmaskin. Som bildet viser, legges denne brua direkte på vegbanen og gravearbeidene og monteringen av undergangen på halve vegbanen kan foregå helt uhindret av trafikken. Bilene har hele tiden et kjørefelt til disposisjon og trafikken kan kjøre kloss inntil byggegropa uten fare for seg selv eller monteringsar-

beidene. Den bærende bjelken virker samtidig som sidevegs beskyttelse. Når monteringsarbeidet er fullført på en side, snus brua og arbeidet kan fortsette på den andre halvdel av vegbanen.

En har nå benyttet denne monteringsbrua siden 1975, og den har vist seg å fungere meget tilfredsstillende.

Allerede etter at de 3 første undergangene var lagt, regner en med å ha spart inn over 100.000,— kr. Ved å ta dette systemet i bruk på landsbasis, kan en således spare inn millionbeløp hvert år.

Forslaget om bruk av monteringsbrua har vært til behandling i Bedømmelsesutvalget, og ble der belønnet med kr. 8000,—. Dette er det største beløp som noen gang er blitt gitt i premie for innsendt forslag.

De lykkelige mottagere av denne summen var overing. Dietrichs og oppsynsmann Rognerud som er mennene bak ideen.

---

---

# FYLKETS SAMARBEIDSUTVALG

Av vegsjef Bj. Haugmoen



I fylkeskommunen har vi et utvalg som er spesielt viktig i forbindelse med vegvesenets gjøremål. For Sørlandssportens lesere kan det derfor være av interesse å høre nærmere om det utvalget som heter Samferdselsutvalget.

Reformvirksomheten i lokalforvaltningen har som målsetting å oppnå en desentralisering og demokratisering forbundet med en praktisk og effektiv administrasjon.

Et viktig resultat av dette arbeidet er at vi har fått fylket som selvstendig politisk forvaltningsenhet, slik at vi nå har fordelingen stat, fylkeskommune og primærkommune.

Den nye fylkeskommunen er stort sett organisert som primærkommune.

Fylkestinget som er fylkeskommunens høyeste politiske myndighet tilsvare kommunestyret, og fylkesutvalget tilsvare formannskapet. Fylkeskommunens administrasjonsordning er også stort sett bygget opp som kommunens administrasjon. Fylkeskommunens administrasjonssjef er fylkesrådmannen.

Ved omorganisering av fylkeskommunens administrasjon har en funnet det hensiktsmessig å skille mellom to hovedtyper oppgaver som fylket vil

måtte befatte seg med. Den ene typen er de servicebetonte eller utadrettede, og den andre er de koordinerende og samordnede oppgaver så som økonomi og planlegging.

I denne sammenheng er det bare de først nevnte oppgaver som har interesse. De servicebetonte oppgaver er inndelt i 4 grupper eller forvaltningsområder:

Helse- og sosialvesen.

Undervisning.

Kultur og fritid.

Samferdsel.

Hvert av de fire forvaltningsområder har sitt eget folkevalgte organ, hovedutvalg, som skal koordinere og lede virksomheten på hvert sitt område.

For samferdselen er da det et samferdselsutvalg.

Samferdselsutvalget her i fylket har 11 medlemmer, og fylkestingsrepresentant Kristen K. Flaa, Birkenes, er dets formann.

Nyordningen i fylkeskommunen gjør at vegkontoret må ha et nært samarbeide med samferdselsutvalget, og vegsjefen er utvalgets sekretær når det gjelder veg- og trafikkaker.

Samferdselsutvalgets hovedoppgave er å avgi innstilling overfor fylkesting og fylkesutvalg i saker hvor disse har avgjørelsesmyndighet. Det gjelder da for det vesentligste fylkesvegsektoren, men det antas at det også kan bli en rekke saker innen riksvegsektoren.

Utviklingen vil også vise om det vil være hensiktsmessig å delegere avgjørelsesmyndighet til samferdselsutvalget i spesielle saker for å avlaste fylkesutvalget.

Da det gjenstår en del lovendringer bl.a. av vegloven og samferdselsloven for at samferdselsutvalget kan virke etter forutsetningen, må en regne med at det vil kunne skje endringer i samferdselsutvalgets arbeids- og ansvarsområde i tiden fremover.

## Visste du at

- det i 1976 ble registrert 2573 nye biler i Aust-Agder, mot 1917 i 1975?
- disse fordeler seg med 2333 personbiler, 224 vare- og lastebiler og 16 busser?
- det i alt er registrert 33236 motor-kjøretøyer i fylket?
- det i løpet av 1976 ble foretatt i alt 11432 kontroller?
- det ble tatt 1258 kjøretøyer for overlast, og at disse måtte betale gebyr med tilsammen kr. 287050,—?
- siden 1.2.1972 er det totalt betalt kr. 1512800,— i gebyrer for overlast?
- i 1976 ble det avlagt prøver for førerkort og fornyelser av 1842 i kl. 1, 199 i kl. 2, 332 i kl. 3 og 54 i kl. 4?
- det i fylket nå er 44 bilverksteder, 5 biloppsettingsverksteder, 1 motor sykkelverksted, 1 bilelektro/for-gasserverksted, 1 bilbremseverksted og 4 bilgummiverksteder?
- det er i drift 8 kjøreskoler i fylket som i alt disponerer 22 lære-vogner?
- det i 1976 er foretatt 38 utekontroller, herav 14 i samarbeid med politi/lensmann?
- 27 førere/bileiere er blitt anmeldt til politiet for overlast, 3 for ikke å ha sikret last mot å falle av under kjøring, 16 for misligholdelse av fartsskriveren og 4 for kjøring uten gyldig førerkort for vedkommende kjøretøygruppe?

# 1? X? 2? I TRAFIKKEN

1. Hvilke bestemmelser gjelder for montering av piggdekk på personbil?
- X Det er tilstrekkelig å montere på drivhjulene.
  - X Det monteres på alle hjul.
  - 2 Det er tilstrekkelig at begge hjul på samme aksel har piggdekk.

2. Hvor lang strekning vil en motorvogn tilbakelegge fra føreren oppdager en fare til bremsene virker fullt, når denne har normal reaksjonstid og bilen har hastigheten 80 km/t?
- 1 ca. 6 meter.
  - X ca. 11 meter.
  - 2 ca. 22 meter.
3. Er det tillatt å øke hastigheten utover den fastsatte grense for å komme forbi et annet kjøretøy hurtigst mulig?
- 1 Ja.
  - X Nei.
  - 2 Hvis grensen ikke overskrides med mer enn 10 %.
4. Hvilken alder er fastsatt for den som vil lære å kjøre personbil (øvelseskjøring)?
- 1 17 år.
  - X 17 1/2 år.
  - 2 18 år.
5. Hvilken alder er fastsatt for den som vil lære å kjøre lett motorsykkel (øvelseskjøring)?
- 1 15 år.
  - X 15 1/2 år.
  - 2 16 år.
6. Ved hvilken alder kan man starte opplæring med moped?
- 1 15 år.
  - X 15 1/2 år.
  - 2 16 år.
7. Kan stans eller parkering finne sted på venstre side av kjørebanelen?
- 1 Ja.
  - X Bare i envegskjorte gater.
  - 2 Nei.



8. Hva plikter De å gjøre dersom De blir innhentet av en bil, og denne tydelig vil foreta forbikjøring?
- 1 Å gi tegn til høyre med retningssignallyset.
  - X Ingen plikter.
  - 2 Vike til side, sakne farten og om nødvendig stanse.
9. De nærmer Dem et lysregulert vegkryss. Signalet viser gult blinkende lys. Hva betyr dette?
- 1 Vær klar, signalet skifter snart.
  - X Stopp.
  - 2 Krysset kan passeres med forsiktighet.
10. De nærmer Dem et vegkryss som dirigeres av en politimann. Han har en arm rettet oppad. Hva betyr dette?
- 1 Trafikkant som nærmer seg fra siden kan passere.
  - X Alle trafikkanter skal stoppe.
  - 2 Trafikkant som nærmer seg forfra og bakfra kan passere.
11. Hvilket overgangstegn finner man i lysregulerte vegkryss umiddelbart før det grønne lyset kommer?
- 1 Rødt og gult lys samtidig.
  - X Rødt lys.
  - 2 Gult lys.
12. For hvor lang tid inndras førerkortet når innehaveren etter 3 år igjen blir tatt for promillekjøring?
- 1 For alltid.
  - X For 2 år.
  - 2 For 5 år.

Svar på side 42

## LTP — hva er det ?

### HVA ER LTP?

Bokstavene står for Lang Tids Planlegging. LTP er ikke noe nytt hverken i Vegvesenet eller i den private husholdning. Når Vegvesenet f.eks. setter ned brøytestikker om høsten for at vegen skal kunne finnes igjen om vinteren, er dette et uttrykk for at man tenker på lengre sikt.

### FORMALISERT LTP

Formalisert LTP er at en angriper dette med å tenke på lang sikt på en systematisk måte ved at flere mennesker setter seg sammen og diskuterer det, skriver det ned og innhenter uttalelser om det hos andre.

Vegdirektoratet har nå startet opp arbeidet med et formalisert LTP-arbeid og forsøker nå også å trekke de ytre etater inn i arbeidet.

### STYRINGSGRUPPE I VEGDIREKTORATET

For å starte opp arbeidet med LTP er det etablert et eget kontor i Vegdirektoratet som sammen med Organisasjonskontoret virker som sekretariat for en egen styringsgruppe for dette arbeidet. Gruppen har medlemmer fra toppledelsen i Vegdirektoratet, fra Vegsjefen og fra Statens bilsakkyndige.

### GRUNNLAG OG OVERORDNEDE MÅL

Som et foreløpig resultat av styrings-

gruppens arbeid har man nå laget et utkast til «Grunnlag og overordnede mål for Statens Vegvesen». Styringsgruppen definerer her hvilken posisjon de mener Statens Vegvesen/Statens Biltilsyn bør innta i samfunnet og hvilke arbeidsoppgaver de bør ha i fremtiden.

### LTP-ARBEIDET I FYLKENE

Arbeidet med langtidsplanarbeidet er først og fremst en oppgave for toppledelsen, — i hvertfall er det en mulighet å komme i gang og få fremdrift i det uten at toppen er motivert. For å oppnå en motivering har det blitt holdt regionale konferanser for ledelsen ved Vegkontoret og Biltilsynet over hele landet.

### FORHOLDET MELLOM VEGVESENET OG BILTILSYNET

Spørsmålet om en nærmere tilknytning mellom Vegvesenet og Biltilsynet ble berørt i Stortingsmeldingen om bilsakkyndighetaten, men en endelig avklaring er ikke foretatt.

Vegdirektoratet for sin del går imidlertid nå inn for en svært nær tilknytning mellom etatene og dette kommer til uttrykk gjennom målsetningsdokumentet.

Samferdselsdepartementet har ikke tatt endelig stilling til den organisasjonsform som skal gjelde i fremtiden, men uttalt at de ønsker å se det i sammenheng med den administrasjonsordning som etter hvert avklarer seg for fylket.

### MOTFORESTILLINGER

Enkelte har hevdet den oppfatning at Statens Vegvesen og Statens Biltilsyn bør oppfatte seg som redskap for politiske organer og være mer opptatt av å lytte til politiske signaler enn å forsøke å dytte sine egne byråkratiske

mål inn på politikerne. Til dette kan sies at LTP-arbeidet skjer i så og si alle etater. Det tar selvsagt sikte på å påvirke de besluttede organer, men beslutningene blir truffet på et annet plan. Spørsmål som diskuteres i LTP-sammenheng har betydning for den enkelte i etatene og for så vidt for hele samfunnet. Alle i begge de etatene det her er snakk om bør derfor interessere seg for arbeidet og gjøre seg oppfatninger om det.

### VIDERE ARBEID

Begrepet LTP vil nok gå igjen i språkbruken både i Vegvesenet og Biltilsynet i årene som kommer. Tanken er jo at dette er noe som det skal arbeides kontinuerlig med. Rent foreløpig er det nå besluttet at den samme «ledergruppen» som var tilstede på Dombås skal fortsette sine regelmessige møter. Videre tar en sikte på å informere de ansatte om det målsetningsdokument som er lagt frem og få reaksjoner på det. Slike reaksjoner kan enten kanaliseres gjennom linjen eller gjennom tillitsmennene.

### LTP I AUST-AGDER

Innstillingen til vegvesenets grunnlag og overordnede mål er behandlet på flere fagsjefmøter. Det er enighet om at arbeidsmåten videre må være at hver avdeling nedsetter et arbeidsutvalg, som får i oppdrag å gå igjennom kapitlet om vegvesenets grunnlag. Innen april 1977 skal hver avdeling i notats form peke på problemer og saksområder som bør granskes i forbindelse med LTP.

Disse notater tas opp på et senere fagsjefmøte, hvor det eventuelt kan bli aktuelt å sette ned arbeidsgrupper som får konkrete oppgaver å arbeide videre med.



## 340 «VEGFOLK» PÅ JULETREFEST



Etter at arrangøren, bedriftsidrettslaget, også i år hadde invitert samtlige ansatte med familie ved bilkontrollen og i vegvesenet til juletreffest, kunne 180 voksne og 160 forventningsfulle barn søndag den 7. januar innta vegsentralen på Skarpsnes.

Verkstedhallen var for anledningen omgjort til festsal, og med juletre, ballonger, lys og orgelmusikk var tonen slått an fra første stund. Her skulle det bli fest! Og fest ble det. Andakt, gang rundt juletreet, underholdning og lek, — et program som engasjerte deltagerne og som lekende lett ble sammenbundet av den alltid opplagte H. Cappelen Aas.

Bevertingen bestod også denne gang av hjemmebakte kaker av alle slag, og det så ikke ut til at noen var noe særlig plaget av fordøysesbesvær. Og så til festens høydepunkt: Besøk av nissen!

*Julenissene fra Åmli ankommer juletreffesten.*

Lysene slukkes i salen og utenfor ser en glimtene fra en roterende gul varsellampe. Så går dørene opp og inn kommer traktoren med nissen fra Åmli, for anledningen assistert av sin «bror». Denne gangen hadde nissen ordentlig skjegg i stedet for det tradisjonelle hvite, og det levnet ingen tvil blandt barna — dette var den virkelige nissen!

Og nissen delte ut gaveposer som innholdsmessig skulle bekrefte dette.

At den tradisjonelle festen er populær, skulle vel følgende spørsmål fra en barnemunn etter festen understreke: «Mamma, er det lenge til neste jul?»

Vi kan bare slutte oss til det som lå bak dette spørsmålet og på vegne av hele «vegvesenfamilien» si takk og vel blåst!

---

# UTFORDRING GA RESULTAT



En omtale i dagbladet TIDEN vedrørende en leir for handicappede på Øyfjell i Telemark i februar fikk et hyggelig etterspill. Styret i bedriftsidrettslaget bestemte seg for å bekoste oppholdet for en person, og oppfordret samtidig samtlige bedriftsidrettslag i kretsen til å gjøre det samme. Utfordringen ble slått opp på første side i TIDEN, og så begynte snøballen å rulle: Dagen etter kom to nye lag med, 2 dager senere var antallet steget

til 5, og før det hele ble avsluttet ca. 1 uke senere hadde 15 bedriftsidrettslag påtatt seg å betale for 1 person hver. Idrettskonsulenten uttalte i den forbindelse at han anså det meget positivt at bedriftsidrettslagene på denne måten tok et initiativ for å hjelpe frem idretten blandt handicappede. De innkomne beløp ble fordelt mellom helsesportlagene i Risør, Arendal og Grimstad.

---

## 12 RETTE SVAR:

X  
2  
X  
X  
X  
2  
2  
2  
X  
1  
1



Da en meget kjent frikirkeprest var død, bekjentgjorde hans hustru dette ved å slå opp på hans kirkedør en lapp med følgende innhold:

— Min kjære James har forlatt meg og er reist til himmelen idag kl. 8. — Noen timer senere hadde en spøkefugl slått opp en telegramblankett med følgende tekst:

— Himlen kl. 13.50:

Den kjære James ennå ikke ankommet. Begynner å bli engstelig.

*St. Peter.*

---

\*\*\*\*\*  
**Utfordring til bedriftsidrettslagene  
i Aust-Agder:**

**Betal opp-  
holdet for  
en leir-  
deltaker! 1**

\*\*\*\*\*  
*To nye bedriftsidrettslag med:*

**Utfordringen  
går videre!**

**2**

**Stadig økende oppslutning:**

**Tre nye bedrifts-  
idrettslag med!**

**3**

*Tre dager igjen til fristen løper ut for handicaputfordringen:*

**Ti bedriftsidretts-  
lag har meldt seg!**

**4**

**Tre nye bedriftsidrettslag i går:**

**To dager  
igjen.**

Suksess for bedriftsidrettens aksjon:  
**Helsesportslagene kan  
sende fem deltakere hver!**

**6**



# GODE RÅD

**NÅR DET GJELDER Å FREMSKYNDE  
HJERTEINFARKT OG SKAFFE SEG MAVESÅR.**

1. GÅ PÅ KONTORET OM KVELDENE, OGSÅ LØRDAGER, SØNDAGER OG HELLIGDAGER.
2. TA ARBEIDET MED DEM HJEM DE KVELDENE DE IKKE ER PÅ KONTORET. PÅ DEN MÅTEN HAR DE MULIGHET FOR Å GJENOPPFRISKE DAGENS BEKYMNINGER OG BESVÆR I RO OG FRED.
3. SI ALLTID "JA" TIL ALLE OPPDRAG.
4. SI "JA" TIL ALLE INNBYDELSE TIL MØTER, KOMITEER, BANKETTER OSV.
5. INNTA ALDRI ET MÅLTID UTEN Å FÅ UTRETET NOE SAMTIDIG. SØRG FOR AT DE KAN FÅ AVVIKLET EN KONFERANSE SAMTIDIG.
6. BETRAKT FISKE, JAKT, GOLF, SEILTURER OSV. SOM ET SLØSERI MED TID OG PENGER.
7. TA IKKE UT DEN FRITID OG FERIE DE EGENTLIG HAR KRAV PÅ. NÅR DE NÅ ENGANG ER U-UNNVÆRLIG I FIRMAET, FOR DE AVFINNE DEM MED AT LIVET KUN BESTÅR AV JAG OG MAS.
8. DEL ALDRI BESVÆRET MED NOEN, MEN BÆR HELE BYRDEN SELV. GÅ ALDRI AV VEIEN FOR Å PÅTA DEM ØKET ANSVAR.
9. KRVER ARBEIDET MEGET REISING, SÅ SØRG FOR Å ARBEIDE OM DAGEN OG REISE OM NATTEN.
10. UNNGÅ ALDRI EN DISKUSJON. GI DEM I KAST MED ALT.



