

SØRLANDS-PORTEN

Nr. 3 1977

5. årgang



KONTAKTORGAN FOR
STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER

INNHOOLD



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. Løvdaal
Mekaniker Lars O. Knutson

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

Trykk:
Andersen & Bengtsons
Trykkeri A/S
Arendal

Oppslag: 800

Første parseli av motorveg gjennom fylket åpnes 8. november	1
Etatens høvelførere på demonstrasjon/kurs	11
Egen gruppe skal styrke samarbeidstanken på alle plan	12
Vegdirektør Karl Olsen: Manglende politisk vilje til å stå ved politiske vedtak	16
Redaktøren har ordet	17
Vi presenterer: BILTILSYNET	18
Leseren har ordet: De øvrige sektorene må komme med	22
Arbeidsmiljøloven: Økt innsats for bedre arbeidsmiljø	24
Travel anleggssperiode vest i fylket i 1978	25
Vegcupen 77: Ut av dansen etter 3 tap	27
«Situasjons-rapport»	27
IX2 i trafikken	28
Sjøfolk på Hovden	29
Fra hovedtillitsmannen: Positivt Alta-møte i NAF-regi	30
Omfattende fuktisolering av alle betongbruene våre	32

FØRSTE PARSELL AV MOTORVEG GJENNOM FYLKET ÅPNES 8. november

Har kostet 42 millioner og tatt tre år å bygge

Den 12. august 1974 foregikk den offisielle åpning av arbeidene på Motorveg E18, parsell Stølen—Sørsvann. Det var tidligere fylkesmann Henrik Svensen og vegsjef J. B. Irgens som tok de første spadestikk, mens representanter for Øyestad kommune, fylkestrafikksjef Ulf Andersen, vegkontorets personell, lokalkringkastingen og pressen bivånet det hele.

Når veganlegget står klar til åpning den 8. november i år, har det altså tatt vel 3 år å bygge den 5,6 km. lange parsellen fra Stølen til Sørsvann.

Parti langs Longumvann i retning vest-øst.



*Hengende mellom himmel og jord
sørger Bjarne Knutsen og Karl Jørg-
ensen for at alt løst fjell kommer ned.*

*Kjetel Vidar Kittelsen setter høyder
for n^{te} gang under anleggsperioden.*



Det er en motorveg klasse Ib som bygges. Total planeringsbredde er 10,0 meter, hvorav to kjørebaner på 3,5 m og to banketter på 1,5 m.

På parsellen Stølen—Sørsvann vil det foreløpig kun bli en avkjørsel i hver ende, men i det fremtidige trafikksystem er det også planlagt en avkjørsel fra Harebakken til Langsæ, samt en ny påkøpling av riksveg 9 i Stoaområdet.

Totalkostnadene for anlegget vil komme på ca. 42 millioner kroner, som gir en meterpris på kr. 7000,—.

I tillegg til dette kommer så 3,0 mill. til fylkesvegen Stoa—Bjørbekk samt ombygning av Vik, Rykene og Bjørbekk-kryssene på 2,0 mill. kr.

I alt er det sprengt ut ca. 250.000 m³ faste fjellmasser. Det har vært nødvendig å skifte ut massene under fyllingene helt til fast fjell. På det meste



To av de mange som kan være fornøyde med innsatsen, fra v. reparatør Borge Torå og maskinfører Leif W. Johannesen.



Den siste finpuss av «skuldrene» for asfaltering.

Fjellrensk i store høyder er ingen spøk.

har det blitt skiftet ut/fortrengt dårlige masser ned til 18 meter under terrenget.

I anlegget inngår byggingen av i alt 15 større og mindre bruer/kulverter, til en total kostnad på 13 mill. kr.

Den største er Østre Solberg bru som krysser riksveg 9 og jernbanen ved Solberg. Lengden på denne er 176 meter og har en kostnad på ca. 3 mill. kroner.

Fra Stølen til Sørsvann er det ervervet 10 eiendommer, og den totale erstatning kommer opp i ca. 4 mill. kroner.

Anleggsarbeidene har hovedsaklig blitt drevet i egen regi. Det er bare 3 av de største bruene samt sprenging/masseflytting ved Stølen som er utført av entreprenører.

Den gjennomsnittlige arbeidsstyrken av egne tjenestemenn har vært på ca. 25—30 mann.



Selde bru med spenn på 15,0 + 25,8 + 15 m, bredde fra 6,8—7,8 m.



Kulvert over veg til Skrubbedalen, bredde 8,0 m, høyde 5,5 m.



*Sandbekkdalen bru, 30,0 m i et spenn, bredde totalt 16,5 m.
T. h. Åsbie gangbru, lengde 22,2 m, bredde 3,6 m.*



*Vestre Solberg bru, spenn på 15,0 + 19,0 + 19,0 + 15,0 + 12,0 m,
11,0 m bred + utvidelser.*



Østre Sølberg bru går over rv. 9 og jernbanen, lengde 176 meter.



Heidalen bru over E18, lengde 29 m, bredde 6,8 m.



Heimstad gangbru ved Harebakken. 3 spenn på 13,0 + 28,5 + 13,0 m, bredde 3,6 meter.



Harebakken bru over E18, spenn på 20,0 + 33,5 + 20,0 m. Bygget i kurve med total bredde 7,5 meter.



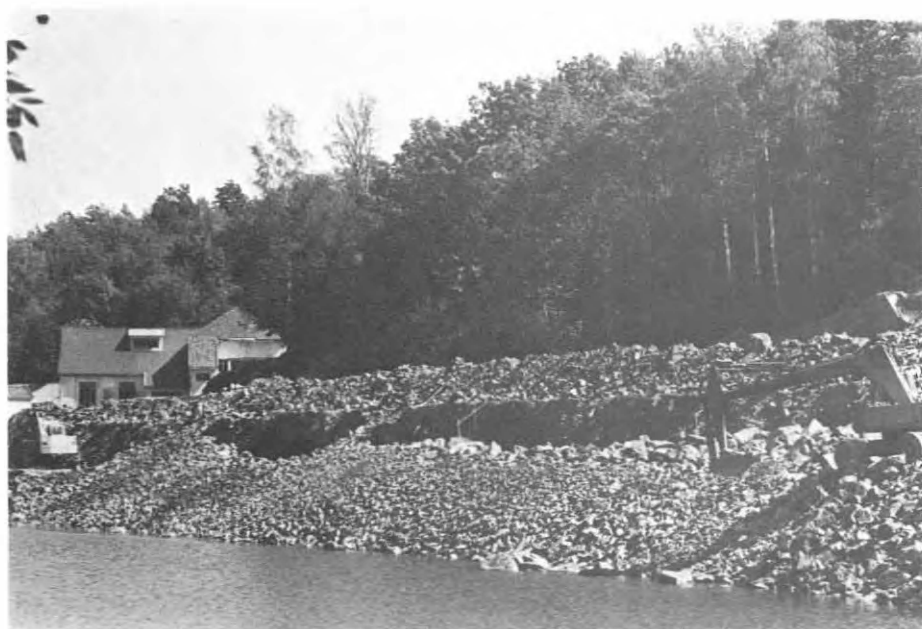
Katthølen bru over Rånakanalen, spenn på 10,0 + 24,0 + 10,0 m, total bredde 10,8 meter.



E18 går med kulvert over fv. til Myra. Bredde 5,0 m, høyde 4,0 meter.



77 trappetrinn og en kulvert under E18 sørger for at oppsitterne kommer trygt frem til Longumvannet.



Maskiner sørger for at skråningene får den rette helningsvinkel ved vannverket.



Over Sprokilen er vegen lagt på en ca. 20 m høy fylling fra bunnen av vannet.



Ved Stølen i Moland kjører man inn på E18 østfra.

Etatens høvel- førere på demonstrasjon/ kurs

I uken 8.8.—11.8 ble det på Skarpnæs vegsentral avviklet en demonstrasjon av Caterpillar veghøvel 140 G. Deltagere her var bl.a. høvelførerne i distriktet I-1, og I-3, mens de øvrige distriktene møtte til en liknende demonstrasjon i Åmli uken etter.

Pay & Brincks representanter, med distriktssjef F. A. Olsen og dem.kjører Tor Nordby i spissen presenterte veghøvel 140 G, ga en teknisk gjennomgåelse av funksjon og forskjellig utstyr. Videre ble det vist filmer med påfølgende lunsj, demonstrasjon og prøvekjøring.

Firmaet uttrykte seg slik når det gjelder nødvendig opplæring:

— Vi anser opplæring overfor maskinister, kjørere eller vedlikeholdsfolk, samt vårt eget personale — som meget viktig for å sikre at Cat produktet gir topp produksjon. Opplæring i forbindelse med vedlikehold og kjøreteknikk kan deles i 3:

1. Å gjøre kjørere, maskinister og

ved.holdsfolk kjent med produktet, vedlikeholdsprosedyrene og sikkerhetsreglene allerede ved overlevering.

2. Spesielle vedlikeholds- og kjørekurs hos brukerne.
3. Spesielle kurs på teknisk/økonomisk side arrangert etter ønske fra brukerne.



EGEN GRUPPE SKAL STYRKE SAMARBEIDSTANKEN PÅ ALLE PLAN

På Samarbeidsutvalgets møte den 30. juni ble det som egen sak tatt opp et forslag fra Agder Arbeidsmannsforening om «STYRKING AV SAMARBEID».

Paul Løvdal fremmet her følgende forslag:

— For å styrke samarbeidet og effektiviteten, foreslår vi nedsatt en tverrfaglig samarbeidsgruppe som får som oppgave å styrke samarbeidstanken og effektiviteten på alle plan i Aust-Agder Vegvesen. —

SU vedtok å oppnevne en gruppe på 4 personer, og denne innkalte til et møte mellom administrasjonen og tillitsmenn midt i august.

Her møtte representanter for hovedtillitsmannsutvalget i vegarbeidsdriften, tillitsmannsutvalget ELF (Stafo), oppsynsmannsforeningen, NITO, NIF, SBF, samtlige avdelingsledere og representanter fra administrasjonen.

Med utgangspunkt i den nye Hovedavtalen ble tillitsmannens funksjon på det enkelte arbeidssted drøftet. Videre virkemidler, herunder samarbeidsformer som kan nyttes ved iverksettelsen av den nye loven om arbeidervern og arbeidsmiljø, og hva vi kan vente oss av Holler-utvalgets innstilling om de ansattes medbestemmelse i offentlig virksomhet. Som utgangspunkt for den påfølgende debatt, gjengir vi hovedtillitsmannens innlegg på møtet:

«Felles for alle våre lover av ny dato som har med arbeidslivet å gjøre er

samarbeidstanken, og det å styrke demokratiet innen arbeidslivet. Det er også målsettingen for «Hovedavtalen for de statsansatte».

Felleserklæringen i avtalen innleder med at hovedpartene peker på at forholdene må legges til rette for at samfølelsen mellom de ansatte og etaten blir sterk og levende.

Gjennom et godt samarbeid i hele etaten, skal de ansatte med sin erfaring og innsikt være med å utforme en mer tilfredsstillende arbeidsplass, både med tanken på effektivitet og ikke minst på selvutvikling.

I den forbindelse understreker partene betydningen av at både de ansatte og ledelsen har representanter med forutsetting for å behandle samarbeidsspørsmål, og at det gjennom opplysnings- og kursvirksomhet dyktiggjør partenes representanter for den oppgave som påhviler etter avtalen.

Partene som har utarbeidet avtalen er enige om at vi skal ha godt utbygd tillitsmannsapparat, med tillitsmenn innen hvert arbeidsområde, og at tillitsmenn skal velges blant arbeidstakere med innsikt og erfaring i etatens arbeidsforhold.

Tillitsmenn og administrasjon har plikt på seg til å gjøre sitt for at loven holdes, og at et godt samarbeid opprettholdes på arbeidsplassene.

En tillitsmann skal uhindret utføre sitt tillitsverv, men det skal skje i

samarbeid med sin overordnede, og at arbeidet må ikke unødig stoppes, særlig må det tas hensyn til at ikke maskiner stoppes unødig.

Når avtalen også sier at ledelsen har ansvar for at det ikke legges hindringer i veien for tillitsmanns rett til å utføre sitt tillitsverv er det fordi partene mener at er det et godt samarbeid, er det lite behov for en tillits-

endringer i sysselsetting og arbeidsforhold.

2. Ved overflytting av grupper av arbeidstakere til annet arbeid eller arbeidssted når overflyttingen ikke er av rent midlertidig art.
3. Ved utarbeiding av reglement eller endringer i dette.

Avtalen bygger på det prinsipp at forhandlinger eller drøftinger skal skje



Arbeidsmannsforbundets representanter, fra venstre: Paul Løvdal, Olaf Haugmoen og Ivar b. Pedersen.

mann til å forlate sitt arbeid.

Tillitsmenn har etter avtalen fått utvidet ganske vesentlig sin rett til fri med lønn for å utføre tillitsverv, det gjelder nå: Forhandlingsmøter, forbunds- og landsstyremøter, styremøter ol., tillitsmannskurs, og det er åpnet adgang til lokalt å forhandle om å avholde medlemsmøter i arbeidstiden, dessuten kommer 12 dager for å utføre offentlig verv.

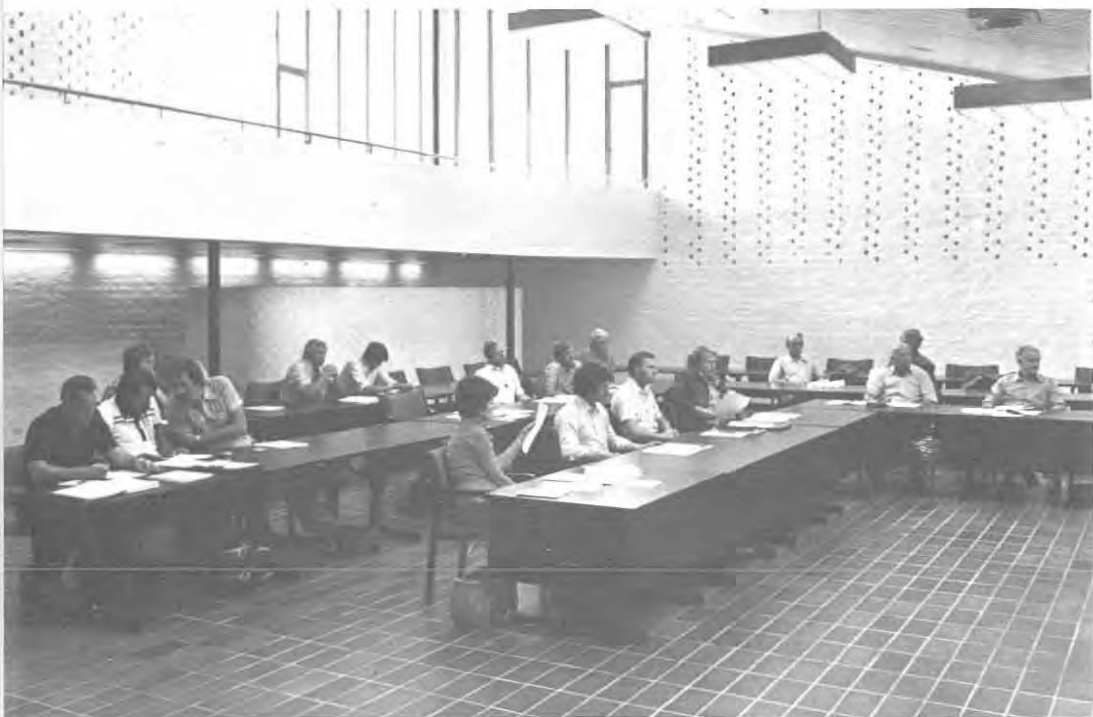
Arbeidstakere som ikke har tillitsverv har rett til fri med lønn for å delta i forhandlingsmøter med staten, dessuten 12 dager for organisasjonsmessige oppdrag, tillitsmannskurs og offentlig verv.

Ledelsen har informasjonsplikt, tillitsmennene skal på tidligst mulig tidspunkt orienteres om forestående endringer i virksomheten. Bl.a. skal det informeres om følgende:

1. Hvis driftsforandringer vil medføre

på det plan som problemet oppstår. Dette er forsåvidt ikke nytt, men det har vist seg at det er vanskelig å praktisere avtalen på dette punkt. Dette skyldes feil på begge sider, idet både lokale tillitsmenn og lokale arbeidsledere i stedet for å forhandle på stedet, skyver problemet videre til HTMU og administrasjonen. For å oppfylle avtalen på dette punkt blir nå tillitsmenn skolert for dette. Direktoratet på sin side er også klar over problemet, og kommer også til å sette mer inn på å få skolert opp arbeidsledere på dette plan.

Når det gjelder lønn for å utføre tillitsverv, skal det etter den nye avtalen være den faste lønn + de tillegg vedkommende ville ha hatt dersom han hadde stått i arbeid. Dette gjelder også turnus.



Organisasjonenes representanter samlet i fylkestingsalen i det nye fylkeshuset.

Jeg skal ikke gå dypere i avtalen. Min tanke var å få igang en samtale om hvordan vi på beste måte kan få satt avtalen ut i livet, til beste for den enkelte ansatte og for etaten. —

Adminstrasjonssjef Salvesen tok for seg deler av Arbeidsmiljøloven, og mente det viktigste her var at miljøproblemene blir løst på den enkeltes arbeidsplass, samtidig som at tillitsmannsordningen utvides og aktiviseres.

Det ble tildels hard debatt vedrørende **INFORMASJON** i alle ledd.

Administrasjonen mottok stadig klager over manglende informasjon, men aldri rettledning for hvordan riktig informasjon bør administreres, og hva som er riktig informasjon.

Både oppsynsmennenes og ingeniør-

enes representanter mente det ble gitt fullgod informasjon, og at de kan samarbeide med alle.

Løvdal satte imidlertid et spørsmålstegn ved og god informasjonen er, og at den kunne gjøres bedre. Han mente at kravet om en egen informasjonssjef i etaten trenger seg på.

Det ble også ytret ønske om referater fra debattene i SU-møtene, ikke bare en konklusjon slik tilfellet er idag.

Løvdal beklaget at så mange av representantene kjente så lite til lovverket vårt, mens ing. Lid repliserte at det er vanskelig for organisasjoner som ikke har en heltidsansatt tillitsmann å sette seg inn i alt det lovverket vi har.

Møtets dirigent, Harald Kirkeham, foreslo at representantene tiltrådte en felleserklæring vedrørende Hovedav-

talen for statsansatte. Han refererte erklæringen, som ble tiltrådt av samtlige. Denne er gjengitt på annet sted i SP.

HOVEDAVTALE FOR STATSANSATTE

Felleserklæring, tiltrådt på møtet den 17.8. i år:

Hovedsammenslutningene og staten har i Hovedavtalen og Samarbeidsavtalen utformet bestemmelser som tar sikte på å legge forholdene til rette for et samarbeid mellom etaten og de ansatte. For det enkelte menneske er det av den største betydning at samfølelsen mellom den ansatte og etaten er sterk og levende. For å oppnå en slik samfølelse er det viktig å ha hensiktsmessige former for drøftelser av felles problemer og for gjensidig orientering om de spørsmål som er av interesse for etaten og for dem som er ansatt i den. Gjennom samarbeid bør de ansatte med sin erfaring og innsikt — være med og utforme en mer tilfredsstillende arbeidsplass, en ar-

beidsplass som både er effektiv og som gir de ansatte muligheter for selvutvikling.

Partene er enige om at det er av avgjørende betydning for gode forhold på arbeidsplassen at samarbeidet mellom etatens representanter og tillitsmennene foregår i rasjonelle og betryggende former og at tillitsmennene settes i stand til å ivareta sine oppgaver etter Hovedavtalen, og som tillitsmenn i etaten for sin organisasjon på en effektiv måte.

Partene vil understreke betydningen av at såvel de ansatte som ledelsen har representanter med best mulige forutsetninger for behandling av samarbeidsspørsmål. Partene vil gjennom opplysnings- og kursvirksomhet søke å dyktiggjøre partenes representanter for de oppgaver som påhviler etter Hovedavtalen.

Partene er enige om at vervet som tillitsmann skal vurderes på samme måte som faktisk tjeneste i tillitsmannens ordinære stilling og ikke i noe tilfelle virke negativt ved søknad om ny stilling.

Vi minner om påbudet - Bruk sikkerhetsbeltet!



MANGLENDE POLITISK VILJE TIL Å STÅ VED POLITISKE VEDTAK



Av et ubrukt beløp på 84 mill. kr. for anleggsdrift i 1976, var 60 mill. fordelt på fem fylker hvor det er spesielt mange tettsteder og byer. I Vegdirektoratets årsmelding tar vegdirektør Karl Olsen opp dette noe oppsiktsvekkende forhold, som har sin årsak i bl. a. manglende planleggingskapasitet, sen avvikling av ekspropriasjonsforretninger, sen lokalpolitisk behandling av reguleringsaker og også svært ofte manglende vilje til å stå ved politiske vedtak.

Det er vegsjefene i de respektive fylker som har grunnlagt hvorfor så store midler ikke er benyttet når den overordnede målsetting er å bedre bilismens uheldige sider, de som er

knyttet til miljø og trafiksikkerhet. Vegdirektøren skriver bl.a.: Mens de to første i noen grad synes å være under kontroll, synes den siste å være økende. Den voksende vilje fra statsmyndighetenes side til større innsats i utbygging av byers og tettsteders hovedveger som de senere års vegbudsjetter tydelig har gitt uttrykk for, kan derfor komme til å vise seg mere som et ønske enn som en realitet, hvilket ville være høyst beklagelig.

— I 1976 passerte statens og fylkenes utgifter til vegformål 4 milliarder kroner. Personbilstanden passerte 1 mill. kjøretøyer, vegtrafikken økte med 5,6 % og ikke noe tyder

REDAKTØREN



I «Sørlandsporten» nr. 2/77 er det på sidene 19 og 20 tatt inn et spørreskjema fra Samarbeidsutvalget.

De ønsker å kartlegge behov og ønsker i retning av intern kommunikasjon, aktivisering og opplysningsvirksomhet m.m. som måtte finnes blandt oss ansatte.

Nesten parallellt med utgivelsen av SP, ble det den 30. juni fremmet et forslag i SU fra Arbeidsmannsforening om «STYRKING AV SAMARBEID».

Resultatet av dette forslaget ble et møte mellom administrasjonen og organisasjonenes tillitsmenn, gjengitt på annet sted i SP.

I et innlegg fra arbeidernes hovedtillitsmann, Paul Løvdal, heter det bl.a.:

på at bilens transportrolle i samfunnet er avtagende. Trafikkulyk-
kene viser nedgang.

— Personbilparken økte i fjor med 7,1 %, den samlede kjøretøypark økte noe mere med 7,3 % og var ved årsskiftet 1.620.000.

— Vegtrafikkøkningen var 5,6 %, og vegtransporten er den som øker sterkest, selv om prosentene ligger under det enkelte andre transportmedia kan fremvise. Bilens transportrolle er fortsatt den dominerende og den tilføres fortsatt den største delen også av samfunnets

— Gjennom et godt samarbeid i hele etaten, skal de ansatte med sin erfaring og innsikt være med å utforme en mer tilfredsstillende arbeidsplass, både med tanke på effektivitet og ikke minst selvutvikling. — Nevnte spørreskjema kunne være et ledd nettopp i bestrebelsene for at de ansatte «med sin erfaring og innsikt» kan være med og styre sin arbeidsplass, både med tanke på effektivitet og ikke minst selvutvikling.

Hvorfor har de da ikke benyttet anledningen til å gi uttrykk for hvordan de f.eks. ønsker opplysningsarbeidet presentert, sin personlige mening om samarbeidsforhold (eller mangel på dette), og forslag til forbedringer der dette måtte være nødvendig?

Det ble også gitt muligheter til å komme med andre forslag og ideer, men:

Faktum er nemlig at absolutt INGEN har sendt inn svar på dette spørreskjemaet. Skal det tas til inntekt for at alle er vel fornøyde med tingenes tilstand, eller?

Spaltene er åpne for innlegg.

Red.

økning i transportbehovet.

— Allikevel er ulykkesfrekvensen på riksvegene sunket med ca. 11 % av riksvegene. Dette er veger med stor trafikkbelastning og mange avkjørsler.

Prisstigningen de siste to regnskapsår er beregnet til henholdsvis 12,9 % og 13,4 % for henholdsvis anleggsdrift og vedlikehold i 1975 mens den i 1976 var 11 og 12,1 %.

Prisstigningen har ført til en volumøkning i anleggsbudsjettet på vel 4 % og knapt 3 % for vedlikeholdsbudsjettet.

VI PRESENTERER: BILTILSYNET

I forbindelse med stortingsmelding nr. 79 (1974—1975) som trekker opp de store linjer for biltilsynets fremtidige virksomhet, finner vi det passende å presentere denne avdelingen for SP's lesere.

Etatens navn er i følge stortingsmeldingen endret til Statens Biltilsyn. Den tidligere kontorlederen kalles nå stasjonssjef, tidligere bilsakkyndig I kalles avd.ing. og tidligere bilsakkyndig II og III kalles inspektører.

Ved biltilsynet i Arendal (His) har vi derfor fått følgende nye stillingsbenevnelser:

Stasjonssjef Arne Holmgren.
Avd.ing. Kåre Møller-Hansen.
Inspektør Olaf Valeur.
Inspektør Per Yngve Knutsen.
Inspektør Egil Elle.
Inspektør Kjell Backe-Hansen.

Kjøretøykontrollører, vektkontrollører samt alt kontorpersonale vil beholde sin nåværende stillingsbetegnelse.

Når det gjelder Biltilsynets arbeidsområder, vil vi henvise til SP nr. 1/77 hvor St.m.nr. 79 er kommentert av ing. Gunnar Bie-Larsen. I «Grunnlag og overordnede mål for Statens Vegvesen» er retningslinjene for Biltilsynets arbeidsoppgaver viet en meget bred plass og inngår som en selvfølgelig enhet i vegvesenets totale virksomhet.

Pr. idag består Biltilsynets stab av ialt 22 personer:



*Arne Holmgren,
stasjonssjef.*

Tiltrådt i etaten i januar 1946. Ble kontorleder i 1956 i Kristiansund N., og tiltrådte som kontorleder i 1961 i Arendal, og i januar mnd. d.å. ble tittelen forandret til stasjonssjef.

I tillegg til sine administrative gjøremål som stasjonssjef, deltar han både på den tekniske kontroll siden og førerkortsiden.

Kontroll av bilverksteder og kjøreskolevirksomhet- sakkyndig bistand ved trafikkuhell m.v.



*Kåre Møller-Hansen,
avd.ing., og N.K. ved
stasjonen.*

Tiltrådte i etaten i september 1961, og tiltrådte i Arendal i november 1976.

Hans arbeidsfelt omfatter bl.a. teknisk kontroll av kjøretøyer, utekontroll, oppkjøring av elever til førerkort. Bilverkstedkontroll, arbeidsfordeling og sakkyndig bistand ved ulykker m.v.



*Olaf Valeur,
inspektor.*

Tiltrådte i etaten i mars 1967.



*Per Knudsen,
inspektor.*

Tiltrådte i etaten i april 1970, og tiltrådte i Arendal i august 1971.



*Kjell Bache-Hansen,
inspektor.*

Tiltrådte i etaten i januar 1973. Valeur, Knudsen og Bache-Hansen har samme arbeidsfelt som omfatter teknisk kontroll av kjøretøyer, utekontroll, oppkjøring av elever til førerkort. Sakkyndig bistand ved trafikkuhell m.v.



*Harald Torjussen,
kjøretøykontrollør.*

Tiltrådte i etaten i april 1972.



*Harald Solberg-Jacobsen,
kjøretøykontrollør.*

Tiltrådte i etaten i august 1974.



*Nils Marcussen,
kjøretøykontrollør.*

Tiltrådte i etaten i oktober 1975. Torjussen, Solberg-Jacobsen og Marcussen har samme arbeidsfelt som omfatter teknisk kontroll av samtlige kjøretøygrupper ved stasjonen og på utekontroll.



*Egil Elle,
inspektor.*

Tiltrådte i etaten i september 1971. Hans arbeidsfelt omhandler kontroll av vekt, kjøre-, hviletid, kilometer-tellere, dispensasjoner for tyngre kjøretøy, samferdselsloven, rapport-skriving, gebyrutstedelse for overlast. I dette spesielle arbeidsfelt har Elle med seg



*Bjørn Zernichov,
vektkontrollør.*

Tiltrådte i etaten i januar 1972.



*Roald Dypvik,
vektkontrollør.*

Tiltrådte i etaten i februar 1972.



*Gerd Strømsland,
1. sekretær.*

Tiltrådte i etaten i juli mnd. 1947. Hennes arbeidsfelt omfatter bl.a. årsavgifter, vektavgift, kilometeravgift på kjøretøy, hovedregnskap, korrespondanse, registreringsarbeid.



*Harald Kirkedam,
sekretær.*

Tiltrådt i etaten i juni 1957. Hans arbeidsfelt omfatter bl.a. korrespondanse i forb. med bilverksteder, kjøreskolepersonell, innkjøp, inventar, vedlikehold, personell, delregnskap, arkiv, statistikk og skrankeekspeksjon. Tilsynsman på «si» ved stasjonen.



*Inger Jorgensen,
sekretær.*

Tiltrådt i etaten i april 1967, og kom fra Arendal Politikammer. Hennes arbeidsfelt omfatter bl.a. skranke- og

telefonekspedering i forbindelse med førerkort, førerkortstatistikk, behandling og ekspedisjon av post, salgsmeldinger, trygdekasseerklæringer m.v.



*Borgny Naglestad,
sekretær.*

Tiltrådte i etaten i mai 1968. Hennes oppgave er registreringsarbeid i forbindelse med nye og brukte kjøretøyer og behandling av de dokumenter som trengs i denne forbindelse.



*Solfrid Christoffersen,
kontorassistent.*

Tiltrådte i etaten i april 1967. Hennes oppgave er registreringsarbeid i forbindelse med nye og brukte kjøretøyer og behandling av de dokumenter som trengs i denne forbindelse.



*Valborg Enersen,
kontorassistent.*

Tiltrådte i etaten i juni 1975 og har tidl. i mange år vært ansatt ved Arendal Politikammer. Hennes arbeidsområde omfatter ekspedering av garantioppsigelser, gebyr for misligholdelse av forsikring. Innlevering av kjennetegn, kvartalsrapporter, kontrollrutiner i distriktet,

skranke- og telefonesp. av kontrollrutiner.



*Ola Senum,
kontorassistent.*

Tiltrådte i etaten i mars 1973.
Hans arbeidsfelt omhandler bl.a. innkalling av kjøretøyer, ajourføring av kontrollseddelregister. Skranke- og telefonesp. i forbindelse med teknisk kontroll, utlån av prøveskilt, kontroll av km.tellere, stensilering m.v.



*Grethe Aanonsen,
kontorassistent (vikar).*

Tiltrådte i etaten i april 1977.
Hennes hovedoppgave er ekspedering av publikum over skranke i forbindelse med registrering av nye og brukte kjøretøyer, samt inndragning av skilte i forbindelse med kjøp og salg.
Tilbakekalling av inndragningsordre til politi/lensmann.



*Ellen Trommestad,
kontorassistent (vikar).*

Tiltrådte i etaten i juni 1977.
Hennes arbeidsfelt omfatter bl.a. sentralbordtjeneste og registreringsarbeide.



*Edmund Wangberg,
kontorassistent.*

Tiltrådte i etaten i august 1977.
Har tidl. i en årrekke seilt i utenriksfart, og arbeider nå med bl.a. skiltarkiv, bibliotekjeneste og innkallingsrutiner av brukte kjøretøyer.



*Anne Berit Hansen,
rengjøringsassistent.*

Tiltrådte i etaten i juni 1972.
Hennes oppgave er å holde det rent og trivelig på vår arbeidsplass.

ØNSKE FRA
EKSKURSJONSDELTAKER:

**De øvrige
sektorene må
komme med**



Jeg må få en anledning til å takke Samarbeidsutvalget for at ekskursjonsturen for de ansatte i Vegvesenet ble mulig den 12. august.

Vi startet ute fra Skarpnes etter at det ble foretatt opprop, bare en smule forsinket.

Det var 2 busser fra A.D.S. med 64 personer ombord, og av disse var mesteparten «slusk». Etter få minutter krysset vi under Aust-Agders første motorveg ved Stoa, som snart skal åpnes. Her orienterte vegsjefen oss om prosjektet, og videre planlagt utbygging av Frolandsvegen. Da vi kom til Evje, orienterte vegsjefen om utbyggingen av vegene oppover Setesdalen.

Det at alle hørte etter, beviste at vegsjefens orienteringer smakte av interesse.

Bygland var stedet for turens første offisielle bespisning. Vi ble servert rundstykker og kaffe av et hyggelig vertskap. Før bespisningen gjorde vår reiseleder oppmerksom på hvor mye hver enkelt kunne innta. (Dette var av stor betydning for artikkelforfatteren,

som ellers sikkert hadde skjemt seg ut).

Etter en liten «skroll» gikk turen videre oppover dalen med Brokke kraftstasjon som mål. Noen hundre meters spassertur inn i fjellet førte oss ned til selve anlegget, som jeg av sikkerhetsgrunner ikke tør gi noen opplysninger om.

Det jeg kan opplyse, er at støynivået var så høyt at vi ble tatt inn på kontrollrommet, hvor stasjonssjefen orienterte om anlegget.

Senere ble vi vist rundt i alt bråket, hvor i hvert fall de mest interesserte fikk en god orientering.

Etter besøket på kraftstasjonen ble vi busset til Valle kro hvor kjøttkakene ventet oss til middag. At dette smakte for en sulten mage, (som til daglig er vant med en innlagt uoffisiell frokost), var der ingen tvil om.

En kopp kaffe og litt tid til personlig avlastning ble det før turen fortsatte til Valle vegstasjon.

Det var flotte saker.

Da omvisningen på denne nye, greie vegstasjonen var over, ble det stemt

over et forslag om å la turen gå videre over til Skafså og Fyresdal hjemover. Dette ble enstemmig vedtatt, og på turen videre ble det stopp på Vegvesenets hytte ved Bjernevatn. Turdeltagerne vil nok heretter sørge for at søkningen til denne hytta tiltar i nærmeste framtid.

På turen over mot Dalen, ble det en kulturopplevelse for mange da vi stoppet og beså Anne Grimdalens skulpturer.

Turen videre gikk ned gjennom Fyresdal, og over Momrakvegen rullet nok kjøttkakene med tilhørende erter seg noe for noen av de som hadde vindusplass ut mot stupene. Vi hadde en stopp for å nyte utsikten opp i fjellsidene.

Etter denne kunne man spore antydning til en viss bytting med sidemannen, for dem som hadde hatt vindusplass tidligere. Vår plan var å innta «Tjørullkroa» for turens siste bespisning. Noen varsel om at en slik gjeng skulle komme på besøk, hadde nok ikke innehaveren.

Da vi forlot åstedet var det ikke

antydning til mat i hans rommelige glassdisk.

Siste etappe nedover, gjennom Åmli og Fianesvingen, gikk med vitser og gode historier til vi var tilbake ved utgangspunktet, Skarpnos, noe sent på kvelden.

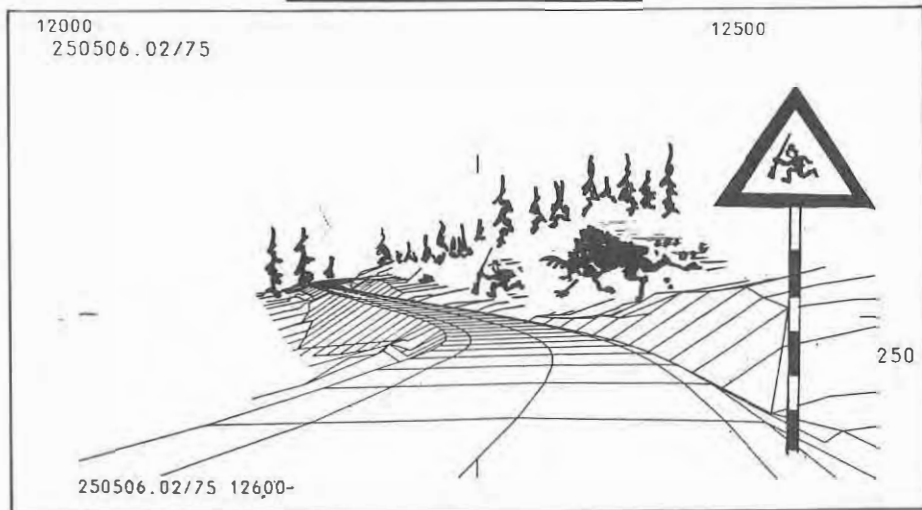
Dette var en vellykket tur på alle måter. Blandt deltagerne var det overveldende flertall fra vegarbeidersektoren og vegsentralen, men etter en slik hyggelig dag, er det å håpe at søkningen fra andre sektorer innen vegvesenet blir større til senere ekskursjonsturer. Det ligger i Samarbeidsutvalgets ånd at vi skal få så mye kjennskap til — og samarbeide med — hverandre som mulig.

Disse turene er et middel, som gir hver enkelt av oss mulighet til å bli bedre kjent med hverandre, hvis vi bare benytter oss av det.

Til slutt må jeg også takke våre reiseledere og hver enkelt turdeltager for den hyggelige turen.

Med hilsen

En fornøyd turdeltager.



Ovenstående skilt foreslås satt opp under elgejakta.

ARBEIDSMILJØLOVEN: Økt innsats for bedre arbeidsmiljø

Av Harald Kirkedam



Loven om arbeidervern og arbeidsmiljø er nå vedtatt av Stortinget, og trådt i kraft 1. juli i år.

Med dette er det tatt et langt skritt når det gjelder ansattes medbestemmelserett.

Hva er så forskjellen fra den tidligere lov — arbeidervernloven?

Kort kan vi vel si det slik at arbeidervernloven er av en slik karakter at vi som kontorfunksjonærer ikke lenger kunne hente tidsmessige og for oss positive bestemmelser i den.

Hva inneholder så den nye loven?

Utgangspunktet har vært å lage en lov som dekker alle sider ved arbeidet som virker inn på arbeidstakernes

fysiske og psykiske helse og velferd. Loven skal gi arbeidstakerne vern både mot ulykker og yrkessykdommer, og mot slitasje, stress og vantrivsel.

Jeg kan nevne viktige punkt som

- 1 plikt til opprettelse av arbeidsmiljøutvalg hvor arbeidsgiver og arbeidstaker skal ha like mange representanter
- 2 verneombud og medlemmer av arbeidsmiljøutvalgs rett til opplæring
- 3 arbeidsmiljøutvalgets arbeidsområde
- 4 arbeidstidsforhold, overtid m.v.
- 5 svangerskap, omsorgspermisjon og ammebestemmelser
- 6 yrkeshemmede arbeidstakeres interesser

Punkt 3 ovenfor er meget omfattende. Arbeidsmiljøutvalget skal bl.a. virke for gjennomføring av et fullt forsvarlig arbeidsmiljø i virksomheten, delta i planleggingen av verne- og miljøarbeidet, de skal behandle spørsmål som angår bedriftshelsetjeneste, opplæring, instruksjon og opplysningsvirksomhet, arbeid for yrkeshemmede arbeidstakere m.m.

Det er ikke slik at en lov alene løser problemer, det vil lover aldri gjøre. Skal loven bli verdifull, må den brukes som et redskap for den aktivitet som foregår på den enkelte arbeidsplass.

Derfor er det viktig at vi setter oss inn i lovens bestemmelser og at hver enkelt bruker verneombud og arbeidsmiljøutvalg for å bedre arbeidsmiljøet på sin arbeidsplass.

I tiden framover håper vi at det vil komme mange kurstilbud med Arbeidsmiljøloven som et sentralt emne. Vegkontoret har jo allerede bebudet kurs i den nye loven, og vårt håp er at i første omgang må minimum 1 på den enkelte arbeidsplass (seksjon) opplæres i den nye loven.



FRA SU-MØTET I BIRKENES:

Travel anleggsperiode vest i fylket i 1978

Med samme opplegg som tidligere, arrangerte SU et kontaktmøte for de ansatte i distrikt 3 på Birkeland den 16. september.

Oppsynsmann Bj. Solberg ga en oversiktlig orientering om SU's virkefelt før planavdelingens sjef, Harbo Colbjørnsen la fram aktuelle planer for distriktet i tiden framover.

Her er det spesielt rv. 39 Birkeland—Senumstad som står for tur sammen med Mollestad bru, omlegging ved Svennevik- og Ågre bru på E18 samt bygging av busslommer, som det nå er bevilget penger til.

Avd.ing. E. Johansen fra anleggsavdelingen kunne fortelle at omleggingen ved Svennevik utgjorde en omfattende parsell på ca. 700 meter. Det

ville bl.a. gå med ca. 56000 m³ masse i bukta, det skulle bygges 2 kulverter for underganger samt en bru med gjennomgang for båter. Det vil bli avholdt kombinert skjønn den 24. oktober, hvor bl.a. andre miljøvern-departementet vil bli representert for å ivareta friluftsjnteressene i området. På rv. 39 Birkeland—Senumstad er det planlagt arbeider frem til 1980 etter et investeringsprogram på ca. 6 mill. 1973-kroner. Når det gjaldt Mollestad bru forbereder nå kommunen bruskjønn, en nødvendighet før arbeidene settes i gang. Han kom også inn på «den lille omkjøringsvegen» utenom Grimstad, Bie-Øygardsdalen. Denne parsellen er ca. 3 km, og det skal inklusive en 150 m

lang tunnel tas ut 55000 m³ fjell. Videre skal det bygges hele 6 bruer og 8—10 forbindelsesveger. Byggetiden er beregnet til ca. 3 år.

Veg over Feviktoppen skal gjennomføres i 1978, parsellen er på ca. 1 km, og det er 5000 m³ fjell og 17000 m³ løsmasser i området.

Avd.ing. T. O. Lid kunne fortelle at på rv. 39 Åmli—Telemark gr. vil det i høst bli åpnet en parsell på 8,5 km ny veg, og arbeidene skal her fortsette mot grensen neste år. Av bevilgningen til rv. 39 vil nå en del gå til Birkeland—Senumstad og resten til parsellen nord for Åmli. Resterende arbeider med bru over jernbanen ved Hynnekleiv vil bli utført i løpet av vinteren. Her gjenstår ca. 3—4000 m³ fjellmasser.

Vegmester Franksson nevnte to viktige problemer til i distriktet, nemlig Dalane bru og tunnelene. Setningen på brua er problematiske, og tunnelene er ikke høye nok.

Det ble opplyst at planavdelingen har foretatt ny stikning fordi brua, og at foretatte grunnundersøkelser lå til uttalelse på Veglaboratoriet. Når det gjaldt problemet med for lave tunneler ble det bl.a. foreslått å senke vegen i stedet for å «gå i høyden». Franksson ytret ønske om at arbeidene på rv. 39 skulle starte opp på Senumstad mot Birkeland, og ikke omvendt som foreslått. Vegsjefen lovte å se på dette, da det tydeligvis var større problemer i den enden av parsellen.

Overing. O. Sørbotten kunne meddele at det i budsjettforslaget for 1978 var foreslått kr. 1.800.000 til riksveger i distrikt 3 og det samme til fylkesvegene. Totalt for fylket var budsjettforslaget på kr. 34.900.000 for riksvegene og kr. 15.400.000 for fylkesvegene.

Arntfinn Heia ønsket å få vite om det skulle gjøres utbedringsarbeider på bruene langs rv. 404 hvor enkelte busser ikke kan forsere disse. Han ble også lovet at vedl.holdsavd. skulle ta seg av nødvendig opprydding i Fos-sene grustak, selv om det ennå kan tas ut mere masse derfra.

Avd.ing. H. Cappelen Aas redegjorde for maskinavdelingens virkeområde. Når det gjaldt ny vegstasjon i Birkenes, håpet han denne kunne påbegynnes allerede i 1978 og stå ferdig i 79. Videre fremgikk det at man nå vil få et lenge etterlengtet laboratoriebygg på Skarpsnes, forhåpentligvis også ferdig i 1978. Kaldlageret sto foran utvidelse, samtidig som det var ytret ønske om eget kontorbygg for anl.avd. Som verneleder orienterte HCA også om verneutvalgets arbeid, og hvilke problemer de kunne ha, spesielt i forhold til egen drift/entreprise på forskjellige anlegg.

Adm.sjef O. Salvesen kunne opplyse at man håpet å kunne flytte inn i nye kontorlokaler i årsskiftet 78/79. Når det gjaldt opplæring i «Generell Vegbygging» vil de tre siste kursene bli avviklet i høst.

I neste omgang vil det bli arrangert kurs i sprengningsteknikk med avd. ing. T. O. Lid som kursleder, samtidig som det vil bli et omfattende kursopplegg i forbindelse med den nye arbeidsmiljøloven.

Den påfølgende «spørretime» ble benyttet til å få svar på ting som til da ikke var kommet frem på møtet. Vegsjefen takket for oppslutningen og ønsket samtlige vel hjem.

UT AV DANSEN ETTER 3 TAP

Av Arvid Strand

Vegcupen '77 ble i år arrangert som regionale turneringer, der vinnerne i hver region går videre til sluttspillet. Vegvesenets fotballag har siden starten årlig deltatt i «vegcupen», selv om vi aldri har rukket lenger enn til 2. runde.

I årets innledende vegcup, som ble arrangert i Søgne, spilte vi får første kamp mot Rogaland, og tapte denne med 1—4.

Bedre gikk det heller ikke mot Hordaland, som slo oss 3—0, og da vi tapte for Vest-Agder med samme siffer var det et temmelig redusert lag.

På grunn av skader fant vi det riktig å trekke oss fra den siste kampen, mot Telemark, da denne heller ikke ville få noen betydning for oss.

Det å spille inntil 4 kamper på en dag synes vi er en for stor belastning for et bedriftsidrettslag. Det blir en lang fotballdag med kamper fra kl. 09.00 til sene kvelden hvis programmet skulle ha vært fulgt.

Hele laget er enige om at vi bør gå tilbake til den «gamle» ordningen med å møte 1 fylke i innledende kamp. Vinneren møter så et annet fylke, og tid og sted bestemmes dem imellom.

Ellers gikk arrangementet greit, og alle kampene var stort sett underholdende å se på. Finaleomgangen avvikles i Tønsberg i slutten av august.

«Situasjons- rapport»

Etter utallige oppfordringer tar vi inn følgende situasjonsrapport fra en bedriftsfotballkamp i høst:

— Den 25. august kl. 17.23.57 skjedde det største som noen gang har hendt Magnfred Nygård. Han stormløp oppover banen på høyre side

(hadde det vært i 2. omgang, måtte det ha skjedd på venstre side, for han vet ikke at tommelfingeren på høyre hånd peker mot venstre og omvendt, da han bare har tommeltotter) og fyrte av en kanon (etter eget utsagn) flere cm. innenfor 5-meteren. Ballen passerte mål-linjen på en eller annen måte. Onde tunger påstår at han blåste den over streken. Han har nå søkt om å få bruke navnet «Der Bomber».

Iakttager.

1? X? 2? I TRAFIKKEN

LØSNING SIDE 31.

1. Når er man i alle tilfelle å betrakte som påvirket av alkohol etter vegtrafikklovens bestemmelser?
 - 1 Når alkoholkonsentrasjonen i blodet er over 0,5 %.
 - X Når alkoholkonsentrasjonen i blodet er over 0,15 %.
2. Når alkoholkonsentrasjonen i blodet er over 0,3 %.
2. Hvordan skal det kjøres foran et vegkryss, hvis man vil svinge til venstre i krysset lenger framme, i en ikke envegskjørt gate?
 - 1 Godt til høyre.
 - X Over midten av kjørebanelen slik at kjøretøyer bak kan passere på høyre side.
 - 2 Inn mot midten av kjørebanelen.
3. Hvilke bestemmelser gjelder for parkering på forkjørsveger?
 - 1 I alle tilfeller forbudt.
 - X Forbudt utenfor tettbygde strøk.
 - 2 Forbudt i tettbebygd.
4. Hvor lang stopplengde må en regne med når man kjører på horisontal veg med tørr asfalt som vegdekke, og hastigheten er ca. 50 km/t?
 - 1 15—30 meter.
 - X 5—10 meter.
 - 2 40—50 meter.
5. Særskilt varsel blir gitt av fører av en utrykningsbil som nærmer seg. Hvordan skal kjører forholde seg?
 - 1 Han plikter å vike til side og stanse.
 - X Han skal redusere hastigheten og kjøre ut til siden.
 - 2 Han skal vike til side og om nødvendig stanse.
6. Skal trafikkuhell med betydelig personskade alltid meldes til politiet?
 - 1 Nei.
 - X Bare når personer må bringes til sykehus.
 - 2 Ja.
7. Hvem har man vikeplikt for ved

utkjøring fra en parkeringsplass?

1 Bare for kjørende fra høyre.

X For alle kjørende.

2 Bare for utrykningskjøretøyer.

8. Bil har i mørke stanset for et tog som nærmer seg en jernbaneplanovergang. Skal lys være tent og i tilfelle hvilket?

1 Parkeringslys.

X Lys skal ikke være tent.

2 Nærlys.

9. Hvilken registrert totalvekt kan bil maksimalt ha som skal føres av person med førerkort klasse 1?

1 Mindre enn 7500 kg.

X Mindre enn 3500 kg.

2 Mindre enn 1500 kg.

10. Hva menes med parkering?

1 Enhver stopp av kjøretøyet.

X Enhver hensetting av kjøretøyet unntatt kortest mulig opphold for av- eller pålessing.

2 Stans for av- og påstigning eller av- og pålessing.

11. På hvilken side skal forankjørende sporvogn forbikjøres i gate med trafikk i begge retninger, når denne står stille?

1 På den side som volder minst ulempe.

X Alltid på venstre side.

2 På høyre side når skinnene ligger slik at det er plass til det.

12. Hvor lang tid vil det normalt gå før en alkoholkonsentrasjon i blodet på 1,5 % er forbrent?

1 10 timer.

X 6 timer.

2 8 timer.

SJØFOLK PÅ HOVDEN



Om fartstid til sjøss teller med som ansiennitet i Vegvesenet, vites ikke. Men de tre avbildede «sjøfolkene» er fra venstre Sigbjørn Berdalen, Torleiv Trydal og Olav Gjerden, i ferd med grunnboring inntil riksvegen i slutten av august.

At det regnet, kan bare understreke at vegarbeiderne var i det våte element.

FRA HOVEDTILLITSMANNEN:

Positivt Alta-møte i NAF-regi



Sammen med etatens øvrige NAF-hovedtillitsmenn deltok jeg i dagene 5.—10. juni i år på en konferanse i Alta.

Her drøftet vi bl.a. miljøloven, forholdet mellom særavtalen og tariffavtalen, hovedavtalen, den nye tjenestemannsloven samt statens personalpolitikk og den fremtidige bemanning i vegvesenet.

Som medlem av et valgt redaksjonsråd, fikk jeg den glede å være med på å utforme en uttalelse fra konferansen, og jeg vil her ta med en del av det viktigste:

ANSETTELSE AV LEDERE

Hovedtillitsmennene ser det som betydningsfullt at en ved ansettelse av folk både innenfor arbeidstakergruppene og på lederplanet, får folk med gode kvalifikasjoner for den jobben de skal utføre, og på lederplanet folk som er etatsbevisste og med gode leder- og samarbeidsegenskaper i tillegg til de andre kvalifikasjoner de nødvendigvis må ha.

En vil anse det som rimelig at arbeidstakersiden i likhet med avdelingsledere får uttalerett når ansettelsen på det lavere lederplanet finner sted.

BEREDSKAPEN — SKIFTE OG TURNUSORDNING

Beredskapen om vinteren bør drives i egen regi med egne folk og maskiner. Vegvesenets ansvar og sikkerhet for trafikantene kan ikke overlates til private brøytekontraktører. Kritikkk for mangler slår tilbake på Vegvesenet og de ansatte.

Beredskapen, skift- og turnusordningsopplegg må utformes på en slik måte at arbeidstakerne kan utføre den jobben innen lover og avtaleverk.

Hovedtillitsmennene vil i denne sammenheng peke på at fleksibiliteten ved avdelingene seg imellom må bli bedre enn i dag, for å utnytte mannskap og maskinressurser som vi allerede rår over.

KORTTIDSINNTAK I VEGARBEIDSÐDRIFTEN

Hovedtillitsmennene vil igjen påpeke at antall korttidsinntak i vegarbeidsdriften langt overstiger det som var avtaleverkets forutsetning for slike inntak.

Vi ser dette i sammenheng med bemanningsplanen at her må ligge en mulighet for flere helårs arbeidsplasser.

Til bemanningsplanen vil hovedtillitsmannskonferansen uttale:

Vi er skuffet over at etter en ytterlig reduksjon med nedtrapping av Vegvesenets egen drift fortsatt vil trappe ned av egedriftsandelen av det samlede behov.

Som vår tidligere uttalelse fra Geilo om egedrift kontra entreprise vil vi gjenta at maskinbudsjettets ramme for nyanskaffelse av maskiner er for liten.

OPPLÆRINGSVIRKSOMHET I VEGVESENET

Opplæringstilbudene i Vegvesenet må heves opp på et nivå som gir tjenestemennene minst like gode muligheter for dyktiggjøring som på det frie marked.

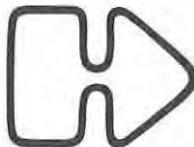
Det gjelder da i første rekke skolering av skytebaser, førerkort i klasse 2 og maskinførerutdanningen. For å best mulig ivareta de kostbare maskiner som Vegvesenet rår over.

Skoleringstilbudene må bli gjort så lett tilgjengelig at hvor man arbeider i etaten, må folkene få anledning å dyktiggjøre seg, så de kan få være med å konkurrere om hvilken jobb i Vegvesenet de måtte ønske for å få et meningsfylt arbeid.

I dag er folk i anlegg stort sett fraskåret fra å søke overføring til vedlikeholdet grunnet vanskeligheter med å skaffe seg førerkort klasse 2.

Maskinførere og skytebaser må skoles bedre både av driftsmessige og sikkerhetsmessige grunner.

12 RETTE



1
2
X
1
1
2
X
1
1
X
2
2
1



Her er det brua ved Vinterkjær i Risør som blir fuktisolert i sommer.

Omfattende fuktisolering av alle betongbruene våre

Svein Woldsengen og Sverre Schiøtz.



Mange vegfarende må sikkert tro at Vegvesenet har fått låne romfarere til å foreta de omfattende arbeidene med fuktisolering av betongbruene våre.

Men de to herrene Svein Woldsengen (m/ drakt) og Sverre Schiøtz fra Drammensfirmaet A/S Mimax er jordnære nok. Det er dem trafikantene kan finne travelt opptatt med sandblåsing og isolering av bruene langs E18.

Vedlikeholdsavdelingen er ansvarlige for at alle bruer som det er lagt asfalt på, etterhvert skal fuktisoleres med Epoxy.

Dette er et meget omfattende arbeid, først flås gammel asfalt av betongdekket, senere sandblåses det helt rent for asfalt og partikler, skader rettes opp med Epoxy mørtel, før de to komponentene blandes og legges på for å holde vannet unna betongen.

Prossessen er nesten like kostbar som omstendig. For fjerning av asfalt og legging med 2 lag epoxy samt isolasjonsstøpeasfalt betales det kr. 128.— pr. m² + moms. I tillegg kommer så legging av nytt slitedekke. Foruten bruene langs E18 blir det også lagt fuktisolering på alle nye bruer, videre er det lagt på bl.a. Blakstad bru og på rv. 416.

