# SØRLANDS-PORTEN

Nr. 4 1977 5. årgang


KONTAKTORGAN FOR
STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER

# INNHOLD

**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

# Omstridt parsell av rv. 39 ferdig på rekordtid i høst

*Vegsjef Bjarne Haugmoen under sin orientering til de mange fremmøtte under åpningen.*

Anleggsmannskapene på rv. 39 fra Lillemo like nord for Åmli sentrum til Sandå må ha satt noe nær en verdensrekord i vegbygging.

I løpet av temlig nøyaktig 5 måneder har de bygget den ca. 8,2 km. lange parsellen, som ved åpningen den 19. oktober også hadde fått fast dekke og nødvendig oppmerking og fenderkanter.

Det var da også en meget fornøyd vegsjef Haugmoen som sammen med fylkesmann Ebba Lodden sørget for at åpningen ble høytidlig markert med taler, snorklipping og befaring.

Traceen følger stort sett den gamle jernbanelinjen, har kostet nærmere 4,6 millioner kroner eller 540 kroner meteren, som vegsjefen sa.

Og dermed er det satt punktum for et omstritt prosjekt. Foruten de rent økonomiske problemer har vegprosjektet også støtt på diverse motstand. Spesielt gjelder dette omlegg-

*Fylkesmann Ebba Lodden åpner parsellen Åmli-Sandå.*

ingen av rv. 39 på nedsiden av Åmli sentrum, et prosjekt det først ble en løsning på i 1974.

Bare 5 mann sammen med maskinførere og 20-25 lastebiler har arbeidet fast på vegen.

Av de ca. 7 kilometer som gjenstår av den gamle riksvegen frem til Telemark grense, er det meningen å bygge ytterligere 3 kilometer i 1978. Samtidig vil det da bli satt i gang utbedringsarbeider mellom Birkeland og Senumstad i Birkenes kommune.

# Nytt alternativ for veg til Stavenes

I SP nr. 2/77 hadde vi en omtale av ny veg med bru til Stavenes i Bykle. Senere har det vist seg at den planlagte linjen, med en ca. 100 meter lang bru over Otra, ble i dyreste laget. I høst har derfor planavdelingen stukket og kostnadsberegnet en helt ny tracé.

Denne er på ca. 3,3 km og vil gå i jomfruelig terreng. Den er kostnadsberegnet til kr. 850 000,- I tillegg kommer 2 bruer, en på ca. 30 meter over Otra og en på ca. 10,0 meter.

Anleggsavdelingen håper at vegen skal stå ferdig i løpet av 1978, men kalkulerer også med en del etterarbeider.

Bilde nr. 1 viser litt av vegproblemene pr. idag med den gamle brua og dammen nederst på bildet.

De 5 gårdsbrukene på Stavenes ligger nydelig til ved den nye vegens endepumkt (bilde 2), og oppsitterne gir uttrykk for stor glede over at ny veg nå skal bli en realitet.

# HVORDAN DRIKKER DU?

V/Tr. H. Nordland Vegvesen

Alkoholproblemer? Nei, selvfølgelig ikke. Ikke i vegvesenet. Men hvorfor er vi så mye bedre enn andre yrkesgrupper? Det er statistisk bevist at det f.eks. i industrien er 10% avholdsfolk, 80% brukere av alkohol og 10% alkoholikere, og kan noen gi *en god grunn* til at vi er så mye bedre i vegvesenet?
La oss i hvert fall holde muligheten åpen til at forholdene også kan være slik i vegvesenet.

ADAM OG EVA
Alkoholen og mennesket har vandret hand i hand gjennom livet siden skapelsens tid. En overlege jeg var i kontakt med hevdet at det eple Eva ga Adam i paradiset måtte ha vært gjæret. Det er videre stadfestet av skriftesperter at opptil 2000 år gamle skrifter har vært skrevet av berusede personer! Det vi kan slå fast er at vi har hatt — og bestandig vil ha — et forhold til alkoholen.

FORHOLDET
Et forhold til alkoholen er i seg selv en akseptert sak. Faren ligger i regelmessig bruk, og mer dette: ikke i kvantumet. Dersom blodet aldri eller sjelden blir helt fri for alkohol, skades visse celler i hjernen. Den promille som da er i blodet, og som på lengre sikt er helseskadelig, kan godt ligge under de verdier som f. eks. er aktuell i våre trafikklover.

HVORFOR DRIKKER JEPPE?
Alle som er blitt avhengige/misbrukere av alkohol har en årsak for det, og som oftest er det en psykisk årsak som kan ha sine røtter både i privat- og arbeidslivet. Videre er det vanskelig å skille mellom brukeren og alkoholikeren fordi overgangen skjer gradvis. Det største problemet er imidlertid folks holdning til en slik utvikling. En har lett for å kalle en alkoholiker for en alkoholiker og dermed la denne seile sin egen sjø, mens han i virkeligheten er en syk person som trenger hjelp, ikke bare legehjelp, men like mye hjelp av sine arbeidskamerater.

AKAN
De fleste av oss hører til brukergruppen og vi skal være klar over at det er *fra brukergruppen alkoholikerne rekrutteres.* Vi skal derfor vite hva vi gjør, hva vi utsetter oss for og hvordan det kan utvikle seg.
I forståelse med dette er «Arbeidslivets komité mot alkoholisme og narkomani» (forkortes AKAN) opprettet. AKAN er i dag innarbeidet i ca. 600 bedrifter. Systemet går i meget grove trekk ut på at det oppnevnes en hovedkontakt innen bedriften/etaten, og at denne virker som en sosial-tillitsmann og rådgiver. På grunn av den store geografiske spredningen vi har innen vegvesenet her i fylket kan systemet neppe overføres direkte til oss, men dersom interessen og behovet er til stede, kan en i fellesskap finne fram til en tilfredsstillende ordning.

1

AKAN er opprettet av Landsorganisasjonen i Norge og Norsk Arbeidsgiverforening i erkjennelse av at alkoholisme og narkomani er problemer som også griper inn i arbeidslivet. Dette bør derfor med på å løse disse problemer ut fra sosiale, økonomiske, disiplinære, medisinske og menneskelige hensyn. Staten ved Sosialdepartementet er representert i komiteén.

2

AKAN's formål er i henhold til dens vedtekter ved opplysning og påvirkning å være med på å forebygge alkoholmisbruk og narkomani og å hjelpe alkoholskadde og narkomane til normalt liv.

3

AKAN's virksomhet drives på et helt selvstendig grunnlag ut fra de spesielle forutsetninger som samarbeidet innenfor arbeidslivet skaper. Det tas ikke sikte på å fremme spesielle avholdspolitiske syn eller å erstatte det arbeid som drives ellers på området av andre organisasjoner og institusjoner.

4

AKAN vil i sitt arbeid søke å legge til rette forholdene for et nøkternt og saklig opplysningsarbeid, slik at arbeidslivets parter i samarbeid også på bedriftsplanet bedre kan bli i stand til å møte problemene på en måte som kan tjene den enkelte og produksjonslivet.

5

AKAN's virkemidler er i første rekke.

a) å utgi opplysningsbrosjyrer og med virke til fremstilling av opplysningsfilm og annet materiell til dekning av de forskjellige sider av komiteéns arbeid.
b) å arrangere konferanser for interesserte personer knyttet til arbeidslivet, både på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden, for å gi innføring i de mange problemer som reiser seg for dem som ligger under for alkohol og/eller narkotikamisbruk og den innvirkning problemene har på arbeidslivet.
c) å gi råd til bedrifter og/eller bedriftsklubber i forbindelse med behandling av aktuelle problemer på den enkelte arbeidsplass eller tilrettelegging av et kontinuerlig hjelpearbeid innenfor de enkelte bedrifter på de områder det her gjelder.

*– Mine herrer, det er på høy tid vi tar opp problemet med det store fraværet her i institusjonen.*

# Mange yrkesskader rammer vegarbeidere

En oversikt over yrkesskader i vegvesenet i 1976, viser ifølge Vegdirektoratets årsmelding en reduksjon i de lange sykefravær, men en betydelig økning i antallet kortere fravær fra 1 til 20 dager. Ikke i noe år efter 1970 har fraværsraten vært så lite gunstig, heter det.

Det inntraff 429 skader med et samlet antall fraværs-dager på 9 227. Det skjedde 76 skader under borearbeide, og antallet skader var 50 prosent høyere enn året før. Det var også forholdsvis mange skader under lading og sprengning, 15 mot 3 i 1975 og 9 i 1974.

I Vegdirektoratets årsmelding antas at ihvertfall den betydelig økning i forkomsten av skader under borearbeide kan ha sammenheng med det større omfang av ekstraordinært sysselsettingsarbeide. Det kan også konstateres en betydelig økning i antall skader under skogsrydding, 36 i 1976 mot 19 i 1975.

De fleste skader inntreffer i Hordaland, Sogn og Fjordane og Nordland, men disse er ifølge Vegdirektoratet også store «anleggsfylker».

# VI ØNSKER Å INFORMERE OM

Nr. 019-Vegnormalene-Gatenormaler (limheftet i A5-format)
Vegnormalenes del — Gatenormaler — er opprinnelig utgitt i løsbladsystem og A4-format. I likhet med de andre deler av Vegnormalene utgis Gatenormalene nå også som «bok» i mindre format. Denne «boka» er ajourført som normalene forelå pr. 1. juli 1977. Ny, revidert utgave vil bli utsendt i 1978.
«I medhold av forskrifter har Vegdirektøren bestemt at normalene skal gjøres gjeldene ved utbygging av riksveger i tettbygd strøk».
Når det gjelder aktuelle revisjoner i tiden frem til neste utgave vil vi vise til eksisterende ringperm.

*Nr. 018-Vegnormalene-vegbygging* (limheftet i A5-format)
Vegnormalens del — Vegbygging — er opprinnelig utgitt i løsbladsystem og A4-format. I likhet med de andre deler av Vegnormalene utgis Vegbygging nå også som «bok» i mindre format. Denne «boka» er ajourført som normalene forelå pr. 1. mars 1977. Ny, revidert utgave skal etter planen utgis i løpet av 1977.
Håndboka er nå utdelt til alle vemestere, oppsynsmenn og assistenter i fylket, og dessuten til endel ingeniører ved kontoret.
Håndboka kan fås ved henvendelse til vegkontoret.

*Nr. 009 —Rundskriv — Oversikt over gjeldende rundskriv fra Vegdirektoratet (limheftet i A4-format)*
Det er nå utsendt endel eksemplarer av ovennevnte oversikt som omfatter alle gjeldende rundskriv frem til 1. mai 1977.
Siden forrige utgave er 44 rundskriv blitt ugyldige, og det er tilkommet 114 nye skriv. Som hittil vil bli gitt kontinuerlig oversikter i Vegen og Vi over nye rundskriv.
(Vær oppmerksom på at et løst tillegg på 7 sider skal medfølge heftet.)

«SØRLANDSPORTEN VAR DER!

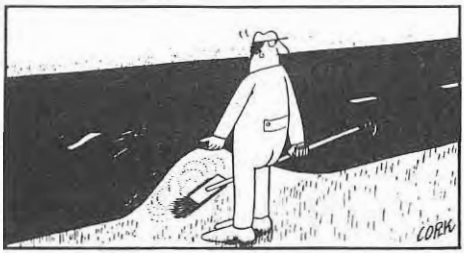
# Nå kjører også vi motorveg, men - det kan være fali, det!

At samferdselsminister Ragnar Christiansen snudde ryggen til en potensiell velgermasse under snorklippingen ved åpningen av motorveg E-18, var sikkert ikke tilsiktet.
Men det resulterte bl.a. at SP's utsendte ikke fikk tatt det tradisjonelle bildet da den nasjonalfargede snora ble klippet over med den like tradisjonsrike saksen.

Allikevel markerte dette høydepunktet en ny æra i fylkets historie. Vi har fått vår første bit med motorveg, og vi gjør samferdselsministerens ord til våre når vi håper at bilistene vil bruke den med vett og forstand.
Det hersket en noe nervøs og opprømt stemning lenge før den offisielle åpningen tok til presis klokken 12.00 tirsdag 8. november.

*Nesheim blåste om kapp med vinden*

*Det hersket en hektisk stemning før åpningen.*




Mikrofon og høttalere manglet nødvendig ledning, Øyestad hadde fire flaggstenger mer enn Moland på sin side av parsellen, den nasjonalfargede silkesnora ble med sjelvende fingre strukket over vegen, og tilbørlig kontrollert slik at f.eks. ikke en tynn wire var flettet inn i den.

Anleggsbestyrer T. O. Lid var ikke til å kjenne igjen i dress, nyfrisert og med synkronisert armbåndsur. Nesheim Skolemusikkorps tok tappert opp kampen mot den sure vinden, og blåste for livet.

Og- klokken 12.00 var alt på plass, fylkesmann, samferdselsminister, veg-

*Annleggsbestyreren kontrollerer at det ikke er wire i snora.*

*Vi lytter til vegsjefens orientering.*

*Vegsjefen forteller hva som er gjort.*

*Samferdselsministeren mante til fornuftig bruk av vegen.*

*Til den nye motorvegen? — Bare følg meg. —*

*Fylkesmann Ebba Lodden syntes vi hadde vært flinke.*

*Arendals ordfører i samtale med «Sorlandssendinga».*

*— Ingenting å gråte for, fru Lodden —*

*Fra v: Fylkesmann Ebba Lodden, vegsjef Bj. Haugmoen, samferdselsminister Ragnar Chirstiansen og fylkesordfører Kristian Sundtoft.*

direktør, ordførere, fylkesrepresentanter og alle vi andre.
Sammen med fylkesmann Ebba Lodden solte vi oss i glansen ved å kunne åpne og ta i bruk en motorvei av klasse B, — nå kjører også vi motorveg.
Og at det er blitt et nydelig stykke veg, ga de mange offisielle representanter utrykk for der de busset seg gjennom den 5,6 km. lange parsellen mellom Stølen og Stoa.
Ekskursjonsturen fortsatte videre på den midlertidige E-18 frem til Vik vegkryss, og fulgte så riksveg 420 tilbake til Arendal.
Og så var det fest etterpå.

*Er det utgiftene Arendals rådmann diskuterer ned fylkesmann, samferdselsminister og fylkesordfører, mon?*

*Noen hilste vegen med synbar glede - -*

*mens andre hadde en vond dag.*

*Kortesjen gjør stopp ved Stoa industriområde.*


*Ny veg til Larvik pakkes ut ved Bjorbekk vegkryss.*

# Fysisk miljø viktig
# Menneskelig tilpassing viktigere

I Februarnummeret —77, av Kontorteknikk er der et intervju med overlege Arne Bruusgaard om fysisk og psykisk miljø på arbeidsplassen. Han sier bla:

Selvsagt er jeg klar over at det finnes usunne arbeidsplasser. At giftgasser og feilkonstruerte stoler og bord ikke fremmer sunnhet og helse. At godt lys og frisk luft er bedre enn skitt og røyk. At lover og regler som påbyr gode fysiske arbeidsmiljøer, har sin store berettigelse — jeg har jo ikke arbeidet for annet i hele mitt liv. Men til syvende og sist, hva man enn påbyr og gjenomfører, så er det forholdet mellom menneskene i miljøet — mellom sjefen og de underordnede, mellom dem som skal ha daglig kontakt med hverandre, dem som sitter sammen på kontoret, helt avgjørende for om vi trives og har det godt eller ikke.

Det ble foretatt en undersøkelse i Stockholm for noen år siden blant mennesker som jobbet i det vi kan kalle «bakgårdsbedrifter», kontorer og småbedrifter som holder til i små, ofte trenge og lite vennlige lokaler. Undersøkelsen viste at de ansatte her stort sett var mer friske og fornøyd enn mennesker fra «moderne» miljøer hvor det var foretatt lignende undersøkelser. De mindre kompliserte forhold spiller selvsagt inn. Her sitter sjefen og de ansatte sammen med matpakken og kaffekoppen og diskuterer de nære ting.

Men hvordan skape et miljø lik dette i de større organisasjonene? Oppgaven består selvsagt i å makte å føre videre akkurat de samme prinsipper i det mer formalistisk-byråkratiske miljø som — enten man vil det eller ikke — oppstår i en større organisasjon. Det er ikke lett — og det krever personlighet og vilje hos dem som i største grad påvirker miljøet. Og hele tiden må man være klar over at menneskene reagerer svært forskjellig på forskjellige situasjoner. Skrivemaskinskuldre trenger ikkje nødvendigvis være en psysisk sykdom. Selvsagt spiller det fysiske inn. Man kan få belastningssykdommer ved feil arbeidsstilling, dårlig utstyr, knallhard belastning osv., men at det mentale spiller en vesentlig rolle i denne forbindelse, er jeg ikke et øyeblikk i tvil om. Spenninger som følge av utrygghet, redsel for ikke å strekke til, følelse av at det ikke er behov for en, at man ikke betyr noe i helhetsbildet — alt dette er like viktig som funksjonsriktige stoler, lysinnfall fra venstre osv.

Når det gjelder kontorlandskap og storkontorer viser det seg at sykefraværet har stegt dramatisk de senere år. Undersøkelser som blir foretatt synes å tyde på at jeg har rett i at utviklingen har vært skremmende. Stort sett synes det jo som om 80—85 prosent av dem som arbeider i disse moderne lokalene er fornøyd — og det skulle da være et godt resultat. Jeg er mer interessert i de 15—20 andre prosentene — dem jeg vil kalle taperne i dette miljøet. Det er en rekke problemkomplekser, som hver for

seg kan synes bagatellmessige, men som i en sum blir viktige for de menneskene de angår. Det gjelder hva man har på seg, hva man gjør i alle dagens situasjoner, de mange ting man kan foreta seg — uten å tenke over det — når man er alene. Det kan bli et press for noen.

Nå vil jeg nok si at tendensen med storkontorene går i det jeg vil kalle riktig retning. Utviklingen fra de første kontorlandskapene, der bare noen blomstergrupper og kontormøblementer var oppdelingen mellom arbeidsplassene, til dagens kontorlandskap med skillevegger som nesten skaper cellekontorer i landskapet ser jeg som positivt. Og jeg innser jo at det kan være både mer rasjonelt og teknisk enklere å mestre forhold som har tilknytning til lys og luft i et stort rom enn i mange små.

Når det gjelder arbeidsutstyret er jeg selvsagt tilhenger av mest mulig arbeidsvennlig og funksjonsriktig utstyr. Men gjennom årene er det kommet mye «vissvass» på markedet, ting som tilsynelatende synes riktig, men som egentlig bare er bløff! Det er den ene siden av saken. En annen er at det ofte produseres nytt utstyr hvor man ikke tenker over hvordan det passer inn i miljøet. Ta f.eks. dataterminaler, TV-skjermen med intens grønn skrift mot en grå/sort flate synes å gi god kontrast, tall og tegn er lette å se, det skulle ikke være noen problemer med dette. Men hva med reflekser? Hvordan ser det ut når lyset faller inn fra forskjellige vinkler? Hva slags belysning er riktig for dette utstyret? Ingen har tenkt på det.

Hva er en riktig stol? Med god ryggstøtte — javel. Men skal ikke en stol være slik at man også skal kunne bevege seg på den — lene seg bakover og legge det ene benet over det andre, sitte og henge litt på siden, bøye seg framover. Er det riktig at en kontorstol har hjul? Armlener? Vi må være kritiske overfor postulater om hva som er riktig og prøve å finne enkelt, greit utstyr som kan tilpasses akkurat det behov hver enkelt bruker har.

# 1559 overnattinger på feriestedene

| 1977 | Bjørnevatn | | | Moisund | | | Herefoss | | | Øynahela | | | Tromøy | | | Totalt | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Måned | Barn | Voksne | Ialt | Barn | Voksne | Ialt | Barn | Voksne | Ialt | Barn | Voksne | Ialt | Barn | Voksne | Ialt | Barn | Voksne | Ialt | Innbetalt kr |
| Jan. | 1 | 2 | 3 | 6 | 8 | 14 | 2 | 2 | 4 | 9 | 18 | 27 | 13 | 24 | 37 | 31 | 54 | 85 | 193.- |
| Febr. | 15 | 30 | 45 | 20 | 26 | 46 | 0 | 0 | 0 | 12 | 8 | 20 | 0 | 0 | 0 | 47 | 64 | 111 | 239.- |
| Mars | 14 | 44 | 58 | 2 | 14 | 16 | 8 | 6 | 14 | 16 | 16 | 32 | 0 | 0 | 0 | 40 | 80 | 120 | 280.- |
| April | 8 | 69 | 77 | 22 | 38 | 60 | 0 | 0 | 0 | 23 | 16 | 39 | 10 | 14 | 24 | 63 | 137 | 200 | 474.- |
| Mai | 6 | 6 | 12 | 2 | 16 | 18 | 13 | 10 | 23 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 7 | 21 | 39 | 60 | 138.- |
| Juni | 8 | 12 | 20 | 4 | 20 | 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 6 | 7 | 35 | 42 | 19 | 73 | 92 | 238.- |
| Juli | 29 | 67 | 96 | 21 | 50 | 71 | 36 | 53 | 89 | 8 | 8 | 16 | 66 | 100 | 166 | 160 | 278 | 438 | 994.- |
| Aug. | 22 | 40 | 62 | 22 | 40 | 62 | 12 | 20 | 32 | | 12 | 12 | 23 | 75 | 98 | 79 | 187 | 266 | 640.- |
| Sept. | 22 | 26 | 48 | 10 | 14 | 24 | 1 | 16 | 17 | 4 | 8 | 12 | 6 | 6 | 12 | 43 | 70 | 113 | 253.- |
| Okt. | 10 | 8 | 18 | 22 | 19 | 41 | 0 | 0 | 0 | 9 | 6 | 15 | 0 | 0 | 0 | 41 | 33 | 74 | 140.- |
| Sum | 135 | 304 | 439 | 131 | 245 | 376 | 72 | 107 | 179 | 81 | 98 | 179 | 125 | 261 | 386 | 544 | 1015 | 1559 | 3 589.- |

Den 140 år gamle brua er i bruk den dag i dag.

# Ridder Aall på Nes Verk fikk 2400 Spd. for brua

Er Fosstvedt bru i Tvedestrand bevaringsverdig?. Om det strides «de lærde», og vi skal her og nå ikke ta standpunkt i saken. Men derimot presentere et «Regnskab over Veikassens Indtækter og Udgivter i Nedenæs og Raabygdelaugets Amt for 1837». Det vil si vi holder oss til noen av de summer som er beskrevet under posten Udgift:

FOSTVEDT BROEN

| | | | |
|---|---|---|---|
| Jernværkseier, Ridder Aall for Jernbroen | 2400 | Spd | |
| Do. for Stolper og Rækker | 110 | — | 18 |
| Thor Larsen Angelstad for Muurarbeidet accordet 690 Spd., men formedelst nogle endnu værende Mangler, kun udbetalt | 630 | — | |
| Søren Gardalen for Broens Opsætning og Murens Afpudsning accordert 400 Spd, men af samme Grund kun udbetalt | 360 | — | |
| Snedker Amund Nielsen fra Mandal for 175 Dages Opsyn med denne Broes Bygning a 1 Spd. | 175 | — | |
| Knud Ellingsen og Torjus Halvorsen for Leverede Materialer, efter Licitation af 25de Mai 1836 | 71 | — | |
| Knud Jørgensen Lien i samme Anledning | 12 | — | 101 |
| | 3758 | — | 119 |

# SAM-ARBEIDS-UTVALGET

I Samarbeidsutvalgets siste møte ble det, etter forslag fra konsulent Nils Tveiten, vedtatt å sette igang instruksjon i bruk av brannutstyr.
Det var også ytret ønske om å gjøre referatene fra SU-møter mer utfyllende, noe man ble enige om å etterkomme.
Som studieledere i forbindelse med opplæring i verne- og miljøarbeid i staten, hadde de forskjellige organisasjoner sendt inn sine forslag:
STAFO: John Einar Myhren,
varamann Olav Senum
Opps.m.f. Lars Bakken
varamann J. A. Johansen
NAF Arvid Strand
varamann Paul Løvdal
NAF Jens M. Lindland
varamann I. Bollman Pedersen
NAF Jan Ånonsen
Disse ble også valgt som kommende studieledere.

I et lokalt personalforvaltningskurs for Aust-Agder, skal følgende delta fra vegvesenet: T. O. Lid, Leif Seiersnes og Olav Senum. Møtet avvikles på hotell Norge i Lillesand i tiden 10.-13. oktober.
Det var enighet om å prøve å få til et fellesmøte med samarbeidsutvalgene i Vest-Agder og Rogaland, med Aust-som arrangører.
Fra Vegdirektoratet forelå det melding om at fylket var tilgodesett med ytterligere kr. 16000,- i velferdsmidler for 1977. Etter forslag fra Bjarne Solberg, ble pengene fordelt således:
Bedriftsidrettslaget kr. 2000,00
Juletrefestkomiteen kr. 2000,00
Funksjonærforeningen kr. 4000,00
Oppsynsmannsforeningen kr. 1500,00
NAF kr. 8280,00
Feriestedene, utstyr kr. 3500,00
Dette beløp inkluderer gjenstående midler fra tidligere.

# Armering mot telesprekker

En publikasjon om forsøkene for å redusere telesprekker i asfaltdekker, er under utarbeidelse av Veglaboratoriet. Det er i de siste år gjort forsøk med enkle og billige tiltak mot telesprekker, og armering av asfaltdekker har vist seg å være vellykket. Armering med stålnett har vært det vanlige, men nett av syntetiske fibre er også prøvet. Flere forsøk med syntetiske nett vil bli gjort i 1977.
Langsgående sprekker forårsaket av ujevn telehivning kan oppstå selv om vegen har tilstrekkelig bæreevne. Slike sprekker innebærer en raskere nedbryting av overbygningen og krever hyppigere fornyelse av dekket. Men et nytt dekke lagt oppå det gamle, er en kortvarig forbedring, en permanent reparasjon er meget kostbar, og det er her armering kommer inn.

# Et omfattende registrerings-arbeid på riksvegnettet er ferdig i høst

Nærmere 18000 nedbøyningsmålinger

Den landsomfattende bæreevneregeistrering av landets riksvegnett er nå ferdig for Aust-Agders vedkommende. I løpet av 1976/77 er tilsammen ca. 883 km. riksveger registrert her i fylket. Dette vil igjen si at det er tatt opp bærelagsprøver i ca. 1760 hull, og fortatt nedbøyningsmålinger ca. 17600 ganger.

Samtidig er det foretatt forskjellige vegdataobservasjoner, som måling av dekke- og skulderbredde, krakkelering, lapping/hull, langs- og tversgående telesprekker, grunnforhold langs veglinjen og dreneringsforhold (drens-eller åpne grøfter).

Disse omfattende registreringsarbeidene skal danne grunnlaget for et bæreevneregister av riksvegnettet på oversiktsnivå, som skal tilfredsstille det administrative behov i vegetaten.

Sammen med andre aktuelle registre som finnes i en vegdatabank, skal bæreevneregisteret i første omgang benyttes for vurdering av riksvegnettes tilrådelige aksellast, fastsettelse av nødvendige restriktive aksellastreduksjoner i teleløysingen, samt planlegging av investeringer og prioriteringer innen vedlikeholdet og utbyggingen av vegnettet forøvrig.

I neste omgang er det så meningen at

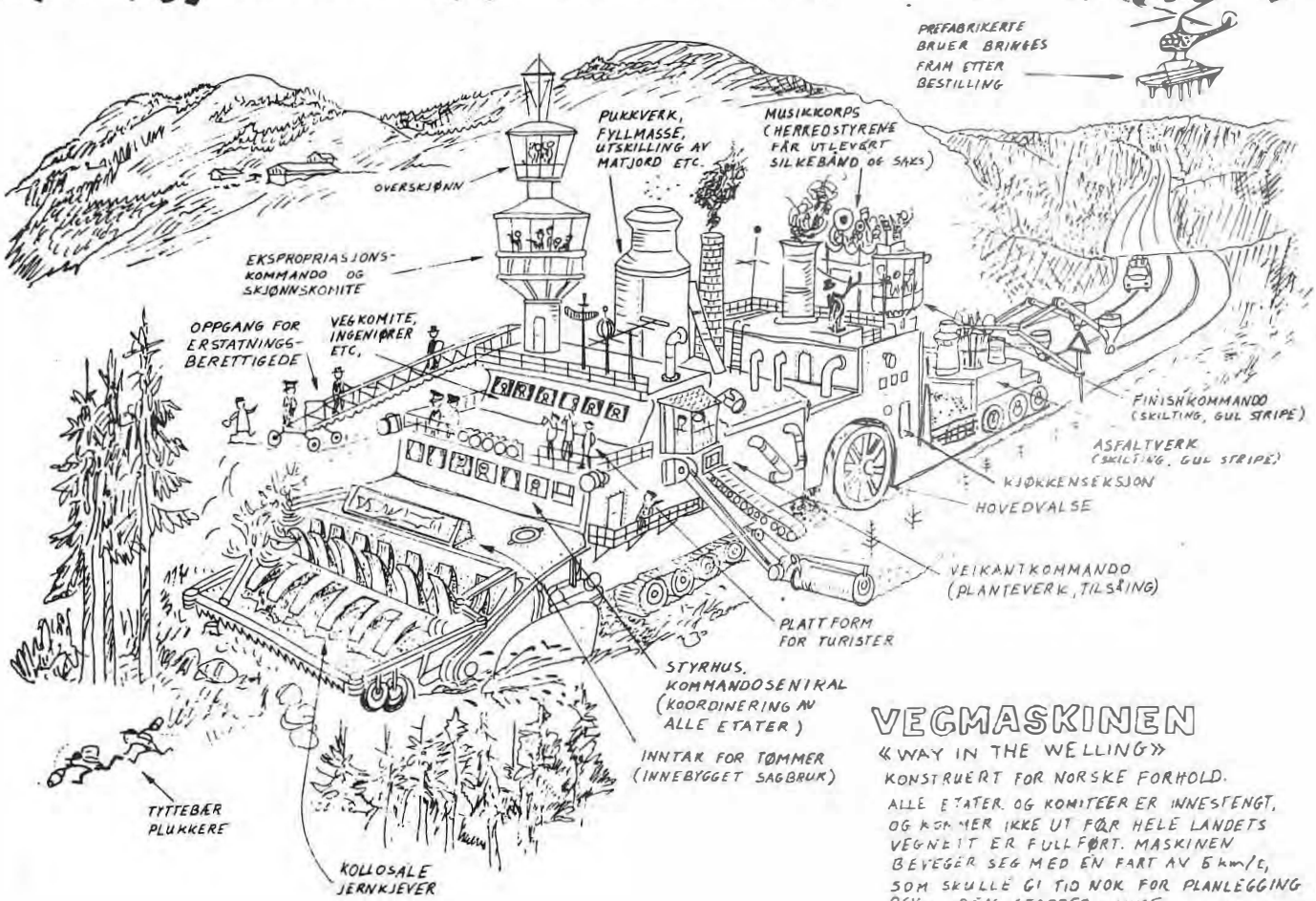
*Målelaget i sving på motorveg E-18*

*Vegbredde og skuldre måles for hver 50 meter*

bæreevneregisteret skal utvides fra oversiktsnivå til detaljnivå, som vil tilfredstille det rent tekniske behov for vurdering av nødvendige forsterk ninger,utbedring etc.
Opprettelsen av et register ved hjelp av en registrering i det omfang som det her er lagt opp til, vil bli et svært omfattende og kostbart arbeid.
For Aust-Agders vedkommende vil det beløpe seg til ca. kr. 700 000,- I tillegg vil det bli nødvendig med et ajourhold av bæreevne-registeret. Dersom dette skal være et effektivt hjelpemiddel, så må det til enhver tid gi et riktig bilde av forholdene på vegnettet. Ved større anlegg skal nødvendig registrering til bæreevne-registeret foretas så snart som mulig etter at anlegget er overlevert til vedlikehold og ny kilometrering foretatt.

Noe mer komplisert vil det bli å holde seg ajour med alle småendringer som skjer på vegnettet, forsterkninger, dekkelegging, grøfting, breddeutvidelse etc.
Denne registrering, av de fysiske endringer på vegnettet, blir tillagt vegmesteren i hvert vedlikeholdsområde.
En slik ajourholdsprosedyre vil i prinsippet kunne foregå kontinuerlig over året, men av praktiske grunner vil registeret bli kjørt ut en gang i året i ajourført stand, fortrinnsvis pr. 1. januar.

# Epokegjörende oppfinnelse for norsk vegbygging




## VEGMASKINEN

«WAY IN THE WELLING»

KONSTRUERT FOR NORSKE FORHOLD.

ALLE ETATER OG KOMITEER ER INNESTENGT, OG KOMMER IKKE UT FØR HELE LANDETS VEGNETT ER FULLFØRT. MASKINEN BEVEGER SEG MED EN FART AV 5 km/t, SOM SKULLE GI TID NOK FOR PLANLEGGING OSV DEN STOPPER IKKE.

# Musealt arbeid i Vegvesenet

Av sekr. A. Holt

*Parti fra vegen over Fånefjell*

*Ikke stolper for vegbelysning, men skjemmende når vegen restaureres.*

Arbeidet med registrering av gamle og bevaringsverdige gjenstander, maskiner og utstyr som har antikvarisk verdi, er nå godt i gang ute i fylkene.
Vegkontoret har i sommer hatt besøk av tidligere vegsjef Irgens, som er formann i museumsutvalget, og førstekonservator Thorsen fra teknisk museum.
De har instruert i hvorledes vi skal samle inn, registrere og bevare gamle minner fra vegvesenets historie i Aust-Agder.
I tillegg til Byklestigen, som er ferdig restaurert, er vedlikeholdsavdelingen nå i gang med å restaurere den gamle vegen *over* Fånefjell-tunnelen. Denne vegen tar av syd for tunnelen, og går i krappe slyng opp over Fånefjell. Noen hundre meter nord for tunnelen kommer den ned på riksvegen igjen.
Det er ikke tvil om at vegen, når den er ryddet og utbedret, kan bli en turistatraksjon, da den delvis ligger i vakkert terreng med utsikt over Byglandsfjorden.
Vi har også fått samlet og registrert en del gamle gjenstander, bl.a. en regnemaskin fra begynnelsen av århundret, som var i bruk på kassererkontoret helt fram til 60-årene.
Videre har vi tatt vare på gammelt niveller-og kikkertutstyr, samt en god del gamle anleggsmaskiner og utstyr.
Det ligger sikkert enda mange gamle, bevaringsverdige minner gjemt rundt om i fylket, og alle som kommer over slike ting langs vegene, i lagerbuer, arkiver eller andre steder, bes undersøke om dette ikke bør registreres og bevares for ettertiden.

# Bilen i nr. 1/77 er identifisert

I Sp nr. 1/77 gjenga vi bl.a. et bilde av en gammel kjøredoning og ønsket opplysninger om denne eller de personene som var avbildet.
Fra tidligere vegsjef Johannes B. Irgens har vi mottatt følgende:
— Jeg tror bildet viser en F.W.D. og mener at denne bil ble anskaffet i 1930 eller -31.
Bakaksene kunne vris i forhold til hverandre, og det var en sensasjon i de dager. Jeg var mange ganger med å legge plank under bakhjulene så de i utakt kjørte over plankene, så skuelystne kunne se miraklet.
Personene på bildet er fra venstre: Harbo Ljøstad, formodentlig verksmesteren hos Belland, ingeniør, oppsynsmann eller bilsakkyndig, Nils Belland (rutebileier m.m.) og Tellef Tommassen.
Jeg tror ikke det er Gramm. Jeg mener Grammen var kjøpt tidligere enn denne. Jeg ble gift 8.2 1930 i Grimstad. Da vi kjørte fra kirken til min kones hjem sto Grammen på torvet, med tre storøyde herrer: Otterbech, Ljøstad og Tommasen. Blandt telegrammene var også dette:
*Hell for fyr og flammen*
*Det ønsker besetningen på Grammen.*

# BILTILSYNET-VEGVESENET

Av biltilsynssjef
P. Rasmussen, Oppland.

Mange har vel registrert at det har vært mye diskusjon om biltilsynet og organisering den siste tid i og utenfor etaten.

Diskusjonsfeltet er omfattende — og mønstrene er fortsatt ikke avklart på alle områder. I vår omskiftelige verden er vel dette noe som vi kan måtte akseptere som mer normalt enn hittil.

En del av bakgrunnen og konsekvensene av nyorganiseringen er:

A økning av kjøretøyer av ulike typer har fortsatt i sterk tempo — og noenlunde i samsvar med prognosene. Dette gjør at flere og flere innbyggere får kontakt med kjøretøyer på ulike måter — hvilket igjen medfører at offentlige og private etater/bedrifter som har med kjøretøyer å gjøre får øket kontaktbehov i alle distrikter i landet.

B økning av trafikken av ulike kategorier og skjerping av miljøkrav, samt lovverkets økning innen disse områder under veitrafikkloven har gjort det nødvendig med spesialisering av arbeidsoppgavene innen Biltilsynet og etablering av nye yrkesgrupper, da Biltilsynets oppgaver bl.a. er å overvåke disse regelverk.

C Samfunnet har blitt stadig mer oppmerksom på at det er et nøye samspill mellom veg — kjøretøy — trafikkant, hvilket gjør det nødvendig og ønskelig å se vegvesenets og biltilsynets oppgaver i større sammenheng.

D De ressurser både personalmessig og økonomisk som stilles til rådighet på samferdsselsektoren er begrensede, og det er nødvendig å samordne resurssene for å få mest mulig igjen totalt.

E Publikum krever mest mulig lik behandling, rask behandling og be-

handling så nær hjemstedet som mulig, og at de kan løse flere oppgaver samtidig på samme sted, og dette er også totalt det mest rasjonelle. Hva gjør vi for å forsøke å løse noen av disse forholdene? Vi kan bl.a. nevne: 1 Vi søker å lage flere selvstendige stasjoner, hvor publikum kan ta både førerkort, vise sin bil til kontroll, avlesning av km-tellere osv.

2 Vi overfører førerkortutstedelse fra politi til biltilsynet slik at førerkortene kan fås helt ferdige på ett sted.

3 Vi spesialiserer biltilsynet på tre ulike avdelinger — eller seksjoner — den trafikkale — den kjøretøytekniske — og den kontormessige, på tilsvarende måte som er skjedd innen vegadministrasjonen.

4 Det forutsettes delegert en rekke oppgaver fra Vegdirektoratet til fylkene — også i samsvar med politiske intensjoner, for å bygge opp fagekspertisen i fylkene. Grunnet de mange nye selvstendige stasjonene vil kontaktmengden fra Vegdirektoratet bli for stor og de nye grensene for biltilsynet vil derfor følge fylkesgrensene.

5 Det settes i gang undersøkelse om oppgaver som kan samordnes — Vegdirektorat — Vegvesen — Biltilsyn — hvilke oppgaver som kan overføres begge veier, rutiner for raskere og mer ensartet praksis og samarbeide på oppgaver som har kontaktpunkter.

6 De nye EDB — messige og tekniske hjelpemidler tas i bruk for å effektivisere kontrollarbeidet i etaten.

Dette er en slags opplisting av generelle forhold — vi vil etter hvert komme tilbake til konkrete forhold innen disse og andre områder.

# Vedlikeholdet disponerer 50 000 000 kr. i 1978

Vedlikeholdsavdelingen har satt opp sitt budsjettforslag for 1978. Av talenes tale fremgår det at de for riksvegenes vedkommende kalkulerer med å bruke i alt 34.900 000 kroner. Av disse er 10.450 000 kroner satt av til distriktene som følger:

| | |
|---|---|
| I-1: | 1.900 000,- |
| I-2: | 2.100 000,- |
| I-3: | 1.800 000,- |
| I-4: | 1.400 000,- |
| I-5: | 1.400 000,- |
| I-6: | 1.850 000,- |

Budsjettforslaget for fylkesvegene operer med i alt 15.400 000,- kroner, og av disse er det satt av følgende til distriktene:

| | |
|---|---|
| I-1: | 1.600 000,- |
| I-2: | 1.950 000,- |
| I-3: | 1.800 000,- |
| I-4: | 1.250 000,- |
| I-5: | 1.400 000,- |
| I-6: | 750 000,- |
| | 8.750 000,- |

# 25 år gammel plan ble fullført i år

Fullføringen av den ca. 11 km. lange strekningen mellom Nesvatn dam øverst i Gjøvdal og Berge i Fyresdal, ble høytidlig markert onsdag 19. oktober.

Samtidig med at Aust-Agder fylke hadde berammet mottagelsesforretning for sin del av vegstrekningen, fant Arendal Vassdrags Brukseierforening det riktig å invitere til et enkelt arrangement.

Ønsket om en gjennomgående veg opp Gjøvdal via Birtedalen til Fyresdal er av gammel dato. Vegen ble detaljstukket allerede i 1952-53. Når prosjektet nå er gjennomført, skyldes dette i alt vesentlig den reguleringen av Nesvatn som Brukseierforeningen har forestått.

Til stede ved åningen var foruten representantene fra de to fylkene og kommuner, grunneierne langs vegen, entreprenør Olav Bondal, representanter fra Arendals Vassdrags Brukseierforening og representanter for de ansatte, vegvesenet m.fl.

På grensa mellom de to fylkene var det spent opp to snorer som varafylkesordføreren i Aust-Agder, Egil Bjørk Knudsen og fylkesrådmannen i Telemark, Olav Haukvik klippet over på hver sin side av fylkesgrensen.

Etter åpningen ble det foretatt en befaring pr. bil av hele den nye strekningen, d.v.s. fra fylkesgrensen opp til Berge, tilbake til grensen og videre ned til dammen. Vegen har kostet ca. 2,3 millioner å bygge.

*«Ta i mot en utstrakt hånd» kunne kanskje stå som motto for dette bildet der vegsjef Bjarne Haugmoen hilser på rådmannen i Telemark, Olav Haukvik.*

*Det hotidelige øyeblikk da varafylkesordfører Eigil B. Knudsen og fylkesrådmann Olav Haukvik klipper snorene.*

# Faremomenter ved bruk av elektriske tennere

Av verneleder
H. Cappelen Aas

Det snakkes stadig om faren ved bruk av radiosender nær sprengningsområder og under transport av elektriske tennere.
Nylon arbeidstøy har også vært nevnt i samme forbindelse, senest under driftskonferansen på Revsnes i begynnelsen av mai.
Fra brev til Sprengstoffinspeksjonen av 20.5.77 hitsettes derfor:
«Aust-Agder vegvesen har i lengre tid praktisert forbud mot bruk av radiosender i sine sprengningsområder og under transport av elektriske tennere.
Det er nå framsatt mening om at en viss fare også kan foreligge ved bruk av nylon arbeidstøy og statisk elektrisitet.
På grunn av den usikkerhet det råder omkring disse spørsmål tillater vi oss å be om å få utredet følgende:
Kan statisk elektristet fra tøy utløse el. tennere, og kan bruk av radiosendere innebære samme risiko?»
Det er kjent at den energi som utstråles fra radiosendere under visse forhold kan føre til utidig antennelse av elektriske tennere. Radiosendere er i dag i utstrakt bruk ikke bare i stasjonære anlegg, men også i skip, fly og biler. Det er i første rekke de større stasjonære sendere som representerer en fare, men man bør alltid undersøke hvilken utstrålt effekt sendere nær sprengningsstedet opererer med.
Man kan ved enkle forholdsregler unngå utidig antennelse på grunn av radioenergi, og det vises til det som er angitt nedenfor. Dersom man kommer meget nær sendere vil ingen tiltak kunne gi tilstrekkelig beskyttelse, og man må da bruke andre tenningssystemer for sprengningen. sikkerhetsavstanden er gitt i tabellen.
*Sikkerhetsavstandene gjelder ikke for radaranlegg.*

1. I nærheten av radiosendere bør ikke ledningssystemet på noe punkt komme i ledende kontakt med jord. Ledningsender må derfor isoleres godt, og det må utvises forsiktighet under ladearbeidet slik at isolasjonen på tennerledningen ikke blir skadet.
2. Ledningsopplegget må legges på eller i jevn høyde over og helst nær bakken. Man må unngå at deler av ledningssløyfen legges høyere enn sløyfen for øvrig.
3. Det må bare brukes tennere med originale ledningslengder (ledningene får ikke kappes). Tennerledninger som er for lange, foldes forsiktig sammen og stikkes løst ned i borhullet.
4. Sikkerhetsavstandene som er gitt i tabell 1 regnes som den korteste horisontale projiserte avstand mellom senderanlegg og tennerkrets.
5. Det anbefales i størst mulig utstrekning å bruke trege tennere (HU-tennere eller tilsvarende..9 ved sprengning nær faste radiosendere.

*Tabel 1.*

Minste tillatte avstand ved sprengning med vanlig elektriske tennere ) nær radiosendere.

| Utstrålt effekt i watt | Avstand i meter | Utstrålt effekt i kilowatt | Avstand i meter |
|---|---|---|---|
| 0,5 | 0,2 | 1 | 40 |
| 1 | 0,5 | 2 | 55 |
| 2 | 1,25 | 3 | 65 |
| 3 | 2 | 5 | 75 |
| 5 | 4 | 10 | 95 |
| 10 | 10 | 20 | 120 |
| 20 | 12 | 50 | 160 |
| 30 | 14 | 100 | 200 |
| 50 | 15 | 200 | 250 |
| 100 | 20 | 300 | 290 |
| 200 | 25 | 500 | 350 |
| 300 | 30 | 750 | 400 |
| 500 | 35 | | |

Ved bruk av trege tennere (HU-tennere eller tilsvarende) kan avstandenene reduseres inntil det halve av det angitte.

Elektromagnetisk energi fra radiosendere kan som nevnt under visse forhold føre til utidig antennelse av elektriske tennere.

Faren skyldes mulighetene for induksjon av strøm i tennerkretsen og vi regner ikke med at slik fare er tilstede under transport av tennere slik de i dag leveres fra forhandler (buntet og med isolerte ender som ikke er kortsluttet).

Når det gjelder fare for utidig initiering som følge av gnist fra statisk oppladet arbeidstøy skal nevnes at for å sette av en elektrisk tenner, kan man regne at det kreves ca 20 000 volt ved kapasitet 300x10 farad og så høy oppladning kan man vel neppe regne med å oppnå gniding av et klesplagg av kunstfiberstoff som nylon el. lign. Dette i tillegg til at disse stoffene ikke lar seg utlade over hele overflaten i en gnist, gjør at man kan anta at elektrisitetsmengdene oppnådd ved statisk oppladning ikke er store nok til å representere noen reell fare for utidig initiering av elektriske tennere. Dessuten finnes det i handelen forskjellige midler for antistatbehandling av kunstfiberstoffer.

På nevnte grunnlag finner Sprengstoffinspeksjonen at det ikke er tilstrekkelige grunner til å fraråde bruk av nylonkjeledresser og lagerfrakker under bruk av sprengstoffer, fenghetter, elektriske tennere el.lign. Vi pleier allikevel å anbefale at plaggene regelmessig antistatsbehandles i forbindelse med vask i de tilfelle man håndterer elektriske tennere.

Statens Sprengstoffinspeksjon

# Riksveganlegg for nær 47 millioner i 1978

Fra januar til og med oktober måned i år er det registrert hele 1559 overnattinger på våre feriesteder. Fordelingen er som følger:

Det planlagte byggeprogrammet for anleggsavdelingen i 1978 vil i følge en oversikt datert oktober måned, — se slik ut:

*(Beløpene i 1000 kr.)*

| ANLEGG: | Til disp. |
|---|---|
| E-18: | |
| Spiremyr-Akland | 3200 |
| Våje-Dalen | 2200 |
| Feviktoppen | 4000 |
| Bie-Øygardsdalen | 5000 |
| Svennevik bru m/veg | 1500 |
| Sørsvann-Rannekleiv | o |
| Stølen-Vik (Undergang v/Vik) | 300 |
| Råna-Lansæ | 1400 |
| Rep. Lundevann bru | 500 |
| | 18100 |
| Rv. 9 Sum | 4000 |
| Bråstad-Libru | 1000 |
| Svenes-Myklandsdalen | 2000 |
| Myklandsdalen-Vegusdal | 1000 |
| Rv 12 Sum | 2400 |
| Byglandsfjord-Bygland | 0 |
| Skomedal-Ose | 1000 |
| Harstadberget-Valle | 200 |
| Bjørnarå bru | 1200 |
| Rv. 39 Sum | 2400 |
| Birkeland-Herefoss | 700 |
| Herefoss-Hynnekleiv | 0 |
| Åmli-Telemark gr. | 1700 |
| Rv. 410 Sum | 4200 |
| Tvedestrand-Løvøya | 400 |
| Løvøya-Neskil bru | 400 |
| Krøgenes-Arendal | 4200 |
| Rv. 411 Sum | 2400 |
| Laget-Dypvåg | 2050 |
| Tangen-Tvedestrand | 350 |
| Rv. 416 Vinterkjær-Risør | 3100 |
| Rv. 418 Sundebru-Egdalen | 2500 |
| Total bevilgning 1978 | 45800 |
| Antatt overført fra 77 | 945 |
| Til disposisjon i 1978 | 46745 |
| Disponert ifl g byggeprogram oktober 77 | 43600 |
| Udisponert i 78 | 3145 |
| «Spesielle trafikksikkerhets- og miljøtiltak» | |
| E 18 | |
| Gjennom Søndeled | 200 |
| Fiane Vegkryss | 200 |
| Fiane-Holt skole | 600 |
| Kittelsbukt-Ormetjern | 500 |
| Vippa-Nedenes | 2200 |
| Siktsone v/Trøe | 400 |
| Rv. 12 | |
| Undergang-Evje | 100 |
| Rv. 409 | |
| Færevig-Skilsø | 300 |
| Spes. traf.- og miljøtiltak Sum | 4500 |

# Fleksibel arbeidstid et spørsmål om lederfilosofi

Fleksibel arbeidstid er ikkje lenger et nytt og ukjent begrep i Norge. Det har vært praktisert enkelte steder i flere år, og en rekke undersøkelser har vært foretatt for å vurdere fordeler og ulemper med et system hvor arbeidstakeren i noen grad selv kan bestemme når han vil begynne eller slutte arbeidsdagen. En rekke fordeler har en kunnet kvantifisere. Det er f.eks. mange steder registrert klare produktivitetsøkninger. Dette kommer bl.a. til uttrykk gjennom redusert bruk av overtid og mindre fravær og skoft. Men det vil også være andre produktivitetsøkninger som ikke så lett lar seg måle. En ordning med fleksibel arbeidstid vil oppleves som en kvalitativ bedring av arbeidsmiljøet. Fra å være en gitt størrelse både m.h.t. mengde og plassering på dagen, er arbeidstiden blitt en variabel den enkelte selv kan påvirke. Spørsmålet om fleksibel arbeidstid berører med andre ord produktivitet i vid forstand.

Men i diskusjonen av mulighetene for innføring av fleksibel arbeidstid har en i for stor grad vært opptatt av å veie konkrete fordeler og ulemper mot hverandre og ikke tatt for seg de mer fundamentale forutsetninger for at en slik arbeidstidsordning skal fungere godt. Boken «Flexible working hours» av Heinz Allenspach utgitt av ILO (Interntional Labour Office, Geneve) i 1975, har bl.a. berørt dette.

Allenspachs hovedpoeng er at skal en slik endring i arbeidstidsordning som fleksibel arbeidstid er, være reell for de ansatte, så krever det radikale endringer i bedriftens lederfilosofi i forhold til tidligere tradisjonell bedriftsledelse.

En del av Allenspachs momenter kan synes selvfølgelige, men vi skal likevel sitere litt fra denne boka.

Allenspach sier at systemet med fleksibel arbeidstid krever vel definerte holdninger. Arbeidsgiveren må ved siden av å ha en positiv holdning til de ansattes deltakelse i driften, erkjenne deres selvstendighet og «frie vilje».

Fra den ansattes side kreves det vilje til samarbeid, lojalitet og klar ansvarsfølelse overfor bedriften som et hele, slik at deres uavhengighet m.h.t. arbeidstiden og den tilsvarende innskrenkning i lederens autotitet, ikke fører til konflikter og kaos.

Et system med fleksibel arbeidstid forutsetter derfor en samarbeidsholdning. Hvis derimot de underordnede ikke påtar seg det større ansvaret som en skikkelig drift av foretaket krever, vil fordelene med fleksibel arbeidstid til slutt vise seg illusorisk både for de ansatte og for ledelsen.

Allenspach hevder at det ny systemet vanligvis forutsetter et sammenbrudd for fast etablerte strukturer og gjør det nødvendig, om bare midlertidig, å finne substitutter med delegert makt for å institusjonalisere ordningen mellom medlemmer av samme gruppe og for å øke antall uformelle kontakter mellom grupper av ansatte. Dette innebærer en videre spredning av informasjon og generell desentralisering av beslutninger slik at relativt små grupper av ansatte som arbeider uavhengig, skal være i

stand til å fungere normalt i lederens fravær og bidra med sin andel av arbeidet i bedriften i samsvar med den felles målsettning.

Et system med fleksibel arbeidstid krever videre at ledere på alle plan forbereder og planlegger arbeidet på en slik måte at hver gruppe i god tid vet hva de skal gjøre og hvorledes. Disse momentene skulle vise at innføring av fleksibel arbeidstid ikke bare er et spørsmål om hvordan det teknisk skal gjennomføres, men kanskje i endå større grad et spørsmål om organisasjonsutvikling.

Boka representerer forøvrig en meget god oversikt over problemkomplekset fleksibel arbeidstid. Den har et bredere utgangspunkt enn diskusjonen i Norge vanligvis har. Fleksitid behøver ikke være noe som bare enkelte arbeidsgrupper kan nyte godt av. Det bør kunne gjennomføres i prosessindustri så vel som i en kontorbedrift. Her er det bare å bruke fantasien. Boka beskriver eksempler som viser bredden og mulighetene. Hvis en bare aksepterer de grunnleggende forutsetninger som er nevnt ovenfor, vil kanskje den praktiske gjennomføring ikke bli så vanskelig som en til nå har forestilt seg det i mange næringer.

**(NPI-nytt)**

# «Kranselag» for nye E-18

*Det er samarbeid som har skapt vegen»* sa anleggssjef Kjell Birkeland i sin hilsningstale til de ca. 50 tjenestemennene som var samlet til fest på «Furuly», Fevik mandag 14.11. for å sette punktum etter ca. 3 års slit med den nye E-18, motorvegen utenom Arendal.

Vegsjef Haugmoen var i sin tale inne på viktigheten av at vi står samlet innad i etaten, — at det ikke spriker hverken i administrasjonen eller ute i driften. «La oss ha ren luft i etaten. Da vil vi stå sterkt rustet til å gå på nye oppgaver i fremtiden».

Han syntes videre at det var hyggelig å kunne samle folk fra forskjellige sektorer innen vegvesenet til en slik fest. Det har ikke vært mulig tidligere, men det var å ønske at det kunne skje oftere.

Han gjorde seg til slutt til talsmann for samtlige fremmøtte, og takket for en god bevertning.
Programmet for resten av kvelden bestod av hyggeprat i underetasjen, hvor det også ble servert kaffe og mineralvann. Granerevyens Knut Olsen sørget for underholdningen med sang og opplesning, og han høstet stor applaus. Ellers viser vi til bildene som i stor grad taler for seg selv.

# Verksmester Olaf M. Olsen sluttet etter 31 gode år

*Olaf M. Olsen med etatens gave: Et nydelig tinnfat med inskripsjon og emblem.*

—At Aust-Agder Vegvesen tør gå til det skritt å kutte ut to kapasiteter som oss to i en og samme måned, det forstår jeg ikke at de våger—, sa T. Lyngdal til Olaf M. Olsen i forbindelse med den sistes fratredelse mitt i november.

Verksmesteren på Skarpnes vegsentral kan se tilbake på 31 års virke i etaten. Den 1.11. 1946 begynte han som verkstedsformann og hadde da kr. 1,77 pr. time.

I juni 1954 fikk han stilling som maskinkyndig oppsynsmann, og har arbeidet som verksmester siden 1962.

Vi kan underskrive at Olsen har vært en dyktig og avholdt fagmann. Det var da også mange som kunne vedkjenne seg denne påstand under den hyggelige avslutningsfesten på Skarpnes. Eller som overing. H. Cappelen Aas bl.a. uttrykte det:

—Du har tjent oss i mange år, du har vært en sentral skikkelse iblandt oss, og du har på din stillferdige måte markert deg. Du har vært fagmannen, din lange erfaring har kommet oss alle til gode, vi kommer til å savne deg.— Oppsynsmann Rolf E. Larsen hilste fra arbeidskameratene og kunne overreke en nydelig, gravert tinnvase. Arvid Strand hilste fra arbeidsplassen, og takket for de mange, gode årene de hadde hatt sammen. Også Helle Iuell og Emil A. Halvorsen ga i humørfylte vendinger uttrykk for den tid de hadde vært under Olsens kyndige ledelse.

*Tusen hjertelig takk, - sier Olsen som får gaven overrekt fra vegsjefens hånd.*

T. K. Fløystad sluttet seg til det øvrige talekor, og i sin takk til etaten og arbeidskameratene sa Olsen bl.a:

—Det er ufattelig hvor disse 31 årene er blitt av. Det må være et tegn på at en har trives. Riktinok kan en av og til bli gørr lei av arbeidet, men det er vel det som holder liv i oss.—

Og så vanket det selvsagt en masse, gode historier etterpå.

# Også SU tok avskjed med verksmester Olsen

I forbindelse med møtet i SU fredag den 25. november ble det arrangert en enkel sammenkomst for oppsynsmann Olaf M. Olsen. Bjarne Solberg kunne på utvalgets vegne uttrykke sin glede over at SU nå var tilgodesett med så mange midler at slike sammenkomster lot seg arrangere. Han ønsket alle velkommen til veldekket bord.

Vegsjefen sa bl.a. i sin takketale til Olsen at vegvesenet aldri hadde hatt grunn til å angre at de lot Olsen begynne i 1946, og håpet at heller ikke Olsen noen gang hadde angret, — etter at han før han hadde vært 18 år i privat verkstedvirksomhet. — Du har hatt et stort arbeidsfelt innen vår virksomhet med økende mekanisering. Du er en dyktig fagmann og en meget behagelig mann å samarbeide med —, sa vegsjefen, som takket for alt Olsen hadde utført i disse 31 årene, og for måten det er blitt utført på.

T. K. Fløystad hilste fra vegsentralen, og kunne bl.a. meddele at det var blitt et tomrom etter Olsen allerede.

Stemningen sto høyt i taket da Olsen mintes «gamle dager» i Parkveien, det fine miljøet og de mange, mange muntre episodene han kunne berette om fra denne arbeidsplassen. Mere om dette håper vi å komme tilbake til en annen gang.

Samferdselsdepartementet har lagt fram en stortingsmelding om Norsk vegplan for perioden 1978-81 og 1981-85. Følgende tabell viser investeringsprogrammet fordelt på programmer:

Mill.kr. 1977-priser

| | | Invest.program | |
|---|---|---|---|
| | | 1978-81 | 1982-85 |
| 1. | *Nye veg- og ferjesamband* | | |
| 1.1. | Veg- og ferjesamband til vegløse strøk | — | — |
| 1.2. | Sambindingsveger og nye ledd i vegsamband | — | 20,0 |
| 2. | *Bedring av eksisterende veg- og ferjesambands transportstandard* | | |
| 2.1. | Utbedring av veg | 26,8 | 25,1 |
| 2.2. | Ombygging av veg til vegnormalstandard | 52,1 | 76,7 |
| 2.3. | Innkorting og avløsing av ferjesamband | — | — |
| 2.4. | Helårsveger | — | |
| 3. | *Bedring av miljø, trafikksikkerhet og trafikkavvikling i tettbygde områder* | | |
| 3.1. | Omkjørings-, fjern-/hovedveger i tettbygde områder | 87,2 | 52,0 |
| 3.2. | Gang- og sykkelveger | 11,4 | 1,2 |
| 3.3. | Trafikksikring og trafikkregulering | 1,9 | — |
| 3.4. | Spesielle service- og miljøtiltak | 0,6 | |
| 4. | *Refusjoner* | — | — |
| sum (1+2+3+4) | | 180,0 | 175,0 |
| Ufordelt | | | 5,0 |

# 12,6 millioner til gang- og sykkelveger

Neste tabell viser samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for perioden 1978-81 og Vegdirektoratets forløbige program for perioden 1982-85:

Mill. kr. 1977-priser

| RV. nr. | Strekning | Norsk Vegplan St.meld. nr. 89 (1973-74) 1974-77 | Norsk Vegplan St.meld. nr. 89 (1973-74) 1978-81 | Opp-følging 1974-77 | Kostn.-oversl. 1/1-78 | Invest.program Samf.-departementets forslag 1978-81 | Invest.program Veg-direkt. forel. program 1982-85 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| EV 018 | Telemark. gr.-Vest-Agder gr. | 89,8 | 79,6 | 72,5 | | 97,6 | 93,2 |
| RV 009 | Arendal xE18-Vest-Agder gr. | 9,3 | 12,4 | 10,2 | | 14,2 | 12,9 |
| RV 012 | Vest-Agder gr.-Telemark gr. | 10,8 | 15,5 | 12,9 | | 16,5 | 18,0 |
| RV 039 | Vest-Agder gr.-Telemark gr. | 9,3 | 13,9 | 9,0 | | 12,5 | 10,5 |
| RV 045 | Rotemo x12-Telemark gr. | | | | | 0,6 | |
| RV 351 | Søndeled xE18-Telemark gr. | | | | | | |
| RV 401 | V.Vallesverd-Vest-Agder gr. | | | | | | |
| RV 402 | Lillesand-Birkeland x39 | | | | | | |
| RV 403 | Vest-Agder gr.-Hornesuns x12 | 0,8 | | 0,7 | | | |
| RV 404 | Grimstad xE18-S. Herefoss x39 | 6,2 | 2,3 | 5,9 | | 1,8 | |
| RV 405 | Vesy-Agder gr.-Vegusdal x9 | | | 0,8 | | 0,4 | |
| RV 406 | Senumstad x39-Stemlona x405 | | | | | 0,1 | 1,8 |
| RV 407 | Strømmen xE18-Vik xE18 | | | 0,9 | | 1,5 | 0,6 |
| RV 408 | Rykene x407-Blakstad x9 | | | | | | |
| RV 409 | Krøgenes x410-Kongshavn med arm Holtet - Skilsøy | 1,2 | 4,6 | 1,3 | | 5,9 | 2,9 |
| RV 410 | Amtmannsvn.-Arendal xE18 | 10,2 | 4,6 | 10,4 | | 13,0 | 6,6 |
| RV 411 | Bosvik x416-Tvedestrand | 4,6 | 13,0 | 6,0 | | 3,4 | 2,5 |
| RV 412 | Hovde bru-Nelaug stn. | | | | | | |
| RV 413 | Myklandsdalen-Dølemo x39 | | | | | | 1,8 |
| RV 414 | Ubergsmo x415-Høl | | | | | 1,2 | |
| RV 415 | Fiane xE18-Rislandsf. x39 | 5,4 | 3,1 | 4,6 | | 2,4 | 2,4 |
| RV 416 | Myra-Risør | 10,8 | 4,6 | 10,4 | | 5,9 | 1,2 |
| RV 417 | Renestøl xE18-Bråten x416 | 1,5 | | 1,8 | | 0,6 | 0,6 |
| RV 418 | Sunde bru x18-Egddalen | 8,8 | | 8,8 | | 2,4 | |
| RV 419 | Hannåsmoen x12-Klepp | | | | | | |
| RA 1900 | Brokke-Vest-Agder gr. | | | | 20,0 | | 20,0 |
| | Refusjoner | 1,1 | | 1,1 | | | |
| | Ufordelt | 5,1 | 21,0 | 6,8 | | | 5,0 |
| | Investeringer totalt | 174,9 | 174,6 | 163,9 | | 180,0 | 180,0 |

Sørlandsportens lesere vil kanskje ha interesse av å studere disse tall som gjelder Aust-Agder fylke.

# NYTT FRA nvf

Etter anmodning fra Den norske avdeling av Nordiska Vegteknisk Forbund, vil vi under denne overskriften i tiden fremover forsøke å informere om noe av det som skjer i NVF både på norsk og nordisk plan.

Spalten vil bli bygd opp av korte notiser om aktuelle saker og hendelser. Den vil følgelig bare gi et overblikk over hva som rører seg i NVF. Vi håper imidlertid å komme tilbake til de mest interessante saker etter hvert.

NVF's styre består av: Vegdirektør Karl Olsen, formann, Vegsjef P. H. Ulstad, viseformann, Sekretariat: Kaare Flaate, avd. sekr., J. M. Johansen, sekr.

Den 12. juni i år ble det holdt forbundsstyremøte i Helsingfors. Av sakene som var oppe til behandling kan nevnes følgende:

Omorganisering av utvalgene.

Det har i sin tid pågått arbeid i NVF med omorganisering av utvalgene.

Utvalgene er nå plassert i 6 hovedområder:

10 administrasjon og økonomi.
20 planering og prosjektering
30 byggande.
40 drift.
50 trafik och trafiksäkerhet.
60 tekniska spesialfråger.

Det er meningen at denne nye organiseringen skal gjelde fra nyttår -78. Foreløpig er alle hovedområdene untatt 30-gruppen klar. For 30-gruppen vil det høsten 77 bli foretatt ytterligere vurdering av utvalgsinndelingen.

*Lastebilers vekt*

Utvalg 11, vegtrafikkøkonomi, har utarbeidet et forslag til nordisk samordning av enkelte av kjøretøyforskriftenes bestemmelser som har særlig betydning for den internordiske lastebiltrafikk.

Utvalget anbefaler en felles minsteverdi for tillatt totalvekt ved en aktuell største akselavstand for et 18 m vogntog. Forslaget for 10-tonns vegnett er en totalvekt på minst 43 tonn ved en akselavstand på 15,5 m.

Forslaget innebærer ingen forandring for Sveriges vedkommende. For Finland og Norge må forslaget oppfattes som en praktisk justering, mens det for Danmark betyr en vesentlig økning av tillatt totalvekt.

Forbundsstyret vedtok å legge forslaget fram for samferdselsmyndighetene i Sverige, Finland og Norge. (Danmark untas p.g.a. deres EF-medlemskap)

*Felles nordis vegforskningsprosjekt.*

Sluttrapporten fra STINA-prosjektet synes å ha fått en god mottagelse i de nordiske land. Det er derfor satt igang arbeid med å finne passende prosjekter som kan etterfølge STINA. Disse prosjektene er tenkt gjennomført i samarbeid av NVF og Nordiska Embetsmannakommiten før Transportfråger (NAT).

Forbundsstyret i NVF ser positivt på samnordisk arbeid av denne typen og foreslo følgende prosjekter for den videre diskusjon:

Mätning av akseltryck på tunge lastefordon.

Vägtekniska åtgärders effekter på trafiksäkerheten.

Utforming av däack och däckdubbar før att minimera beläggningsslitaget.

Konstruktion och underhåll av brobeläggingear.

Åtgärder før att minska energiåtgången inom väghållningen.

Nordisk väg- och trafikteknisk ordbok.

# Avholdt konsulent har fyllt 70 år

Lørdag 26.11.1977 fylte konsulent Trygve Lyngdal 70 år. Sørlandsporten vil gjerne gratulere jubilanten, som nå har tatt farvel med vegkontoret.
Vi vil senere komme tilbake til Lyngdals fratredelse, og nøyer oss i denne omgang med å vise til noen bilder fra festen på Arendal Rådhus den 18.11. Det var funksjonærene ved vegkontoret som arrangerte denne festen for sin avholdte kollega.
På bildet nr. 1 finner vi Lyngdal med frue fullesset med gaver og blomster.
Vegsjef Haugmoen overrekker gaven fra etaten (2) og administrasjonssjef Salvesen overrekker blomster til fru Lyngdal (3).

1

2

3

# GOD JUL OG GODT NYTT ÅR

Dette nummeret av «Sørlandsporten» gir meg en kjærkommen anledning til nå mot slutten av året å sende en hilsen til alle avisas lesere.

Gjennom «Sørlandsporten» søkes gitt fortløpende informasjon og orientering om det som skjer innen etaten og som forventes å skje innen rimelig tid. Det skulle derfor på en grei måte være mulig for avisas lesere å få en forståelse av den tildels ekspansive utvikling som foregår innen vår virksomhet, og likeledes hvilket stort administrativt apparat det etter hvert er blitt nødvendig å etablere for å makte å løse de økende oppgaver som er tillagt vår etat.

Den totale samfunnsplanlegging setter store krav til samarbeide over etatsgrenser ved utarbeidelse av fylkesplaner, generalplaner, reguleringsplaner, samferdselsplan, vegplaner mv. Vegvesenets kontaktflate i plansammenheng er derfor meget stor og arbeidskrevende.

Driftsmessig spiller koordineringsspørsmålet en ganske betydelig rolle for å oppnå et godt resultat.

Den økende trafikkøkning stiller vesentlige krav til skilting og oppmerking, og trafikksikkerhetsspørsmål vies stadig større oppmerksomhet.

Erverv av grunn og rettigheter for å anlegge ny veg eller utbedre en eldre vegstrekning krever idag en helt spesiell innsats og kjennskap til lover og regler.

Nye lover og bestemmelser som settes ut i livet krever at nye sider ved vår virksomhet tas opp til vurdering, det gjelder f.eks støyproblem, forurensing, arbeidsmiljø mv.

De her nevnte ting er bare spredte glimt for å illustrere den del av den mere og mere innviklede samfunnsutvikling som faller på vår etat.

Takket være en helhjertet innsats og et fruktbringende samarbeide av alle som er knyttet til vegvesenet i Aust-Agder, det være seg på kontorer, i verksteder, ute på veganleggene og i vedlikeholdet av vegnettet, tror jeg vi stort sett har maktet vår del av oppgaven, som vel egentlig går ut på å gjøre forholdene bedre for alle som bygger og bor i dette fylket.

Årsoversikten som vil foreligge i neste nummer av «Sørlandsporten», vil utvilsomt fortelle at 1977 har vært et år med høy aktivitet innen vår virksomhet, og jeg takker alle for det gode resultat.

Jeg ønsker dere alle, aktive og pensjonister, samt deres familier en god jul og et godt og framgangsrikt nytt år.

*BJ. Haugmoen*