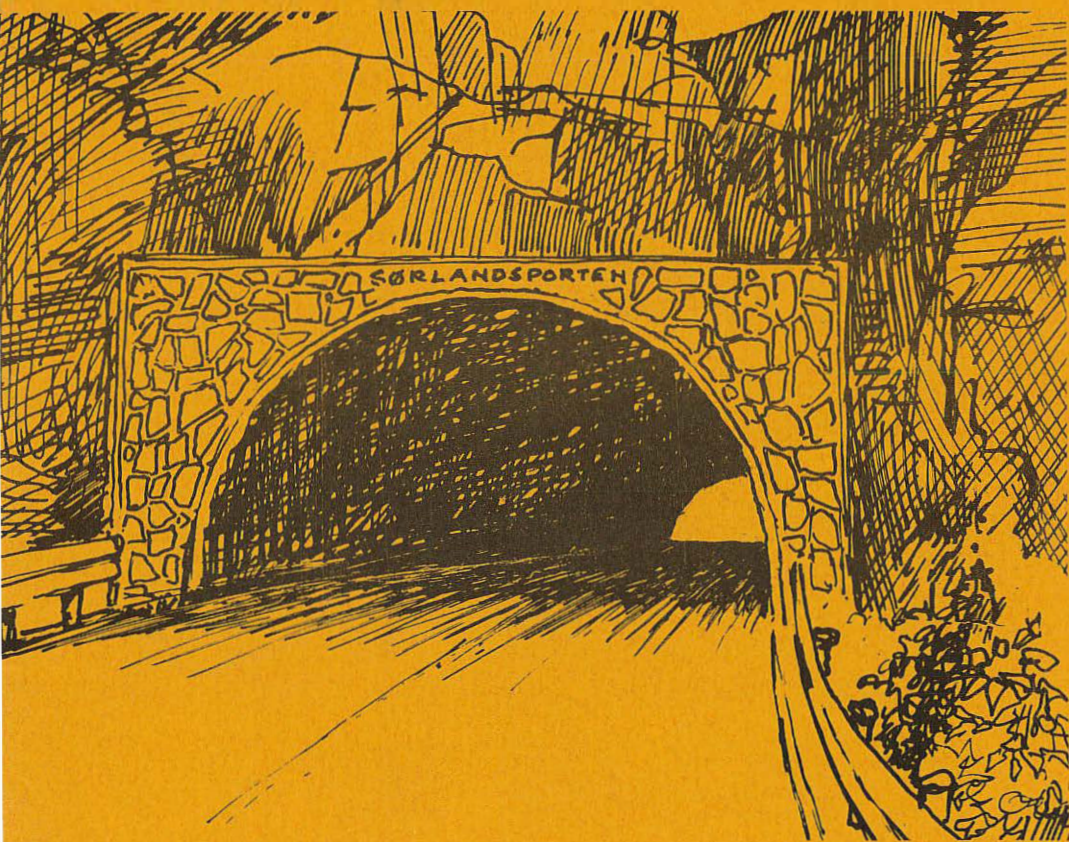


# SØRLANDS-PORTEN

nr. 1

1979

7. 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. Løvdal  
Mekaniker Lars O. Knutson

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

Trykk:  
Andersen & Bengtsons  
Trykkeri A/S  
Arendal

Opplag: 800

Så gjør vi så når vi lager avis.....	1
Langtidsplanarbeidet i Statens Vegvesen.....	5
Nå får vi «Vegen og Vi» hjem i postkassene.....	8
Travelt år med hele 22 detaljplanprosjekter.....	9
37 millioner til riksvegene i år.....	12
Over 6 mil får oljegrusdekke for 4.9 mill. ....	13
Laboratoriet ferdig i mai.....	13
Fylkesvegene får over 16,5 millioner i år.....	14
Kjenner du disse to?.....	15
Valg i oppsynsmannsföreningen.....	15
Fremmedgjöring i vegvesenet.....	16
311 ansatte undersøkt av legen i fjor.....	16
Hvorledes man ødelegger et møte.....	17
Ekspropriert hus var på flyttefot.....	18
Formannskifte i AMU.....	19
400 tonn salt skal holde E-18 isfri.....	20
Enighet om behandling av sysselsettings- og langtidsplaner.....	23
Mange av oss arbeider i for dårlig lys.....	24
Førjulsavslutning i AAV.....	26
Hele rv. 406 får nytt dekke i år.....	28
Kystvegen og E-18 utenom Grimstad største anlegg.....	30
Vi ønsker å informere om:.....	32
Nye leiepriser for feriestedene.....	33
E-18 forbi Søndeled ferdig etter rasene.....	35
Stasjonssjef Arne Holmgren har sluttet.....	38
Skremmende øking i trafikkuhell ifjor.....	41
Uendret sysselsetting av egne folk.....	43
Over en million l.m. med stripemaling i 1978... ..	44
Redaktøren har ordet.....	45
Juletreffest i teppebelagt verkstedshall.....	46
Møter vi hverandre i hjel?.....	47
Trafikken og vi.....	47
Brann på Mørlandsmoen.....	48
Ny juridisk saksbehandler.....	50
A-A-V vant stafett-KM for 5. år på rad.....	52
Kjenner du disse? Navn på pikene side 15.....	52



# SÅ GJØR VI SÅ - - - NÅR VI LAGER AVIS

Har du noen gang tenkt over at den bedriftsavisen du nå sitter og leser i ble påbegynt allerede for ca. 3 måneder siden?

Da møttes nemlig redaksjonsutvalget og redaktørene for å legge opp et arbeidsprogram frem til utgivelsen.

Utvalget skal som kjent bl.a. virke som en idébank for redaktørene, foreslå hva slags stoff som skal med, hvem som skal skrive det, og bestemme utgivelsesdato for neste nummer.

Vanligvis tar det mellom 1—2 timer å komme til enighet. Idémengden varierer

selvsagt, og det gis god plass til ting som måtte dukke opp underveis. Bidragsyterne blir kontaktet, med anmodning om å skrive om et spesielt emne utvalget er blitt enige om bør med. Tidsfrister blir satt, og så går vi løs på de forskjellige oppgaver vi er blitt tildelt.

Det er av stor viktighet at nyheter som dukker opp, kommer utvalget for øret, slik at vi kan få med aktuelle ting. Dette slurves det med, og vi må med skam bekjenne at ting går oss hus forbi som det burde ha vært en selvfølge å få med i bedriftsavisen.



*Rolf Bengtson overfører de mange manuskriptene til offsettrykk på denne maskinen.*



*8 sider av gangen blir overført til negativ film.*

Etter en tid begynner stoffet så smått å komme inn. Redaktørene går gjennom alt sammen, lager titler og

foretar en finpuss der dette måtte være nødvendig.

Det er en anseelig mengde A-4 ark som skal til for å fylle en avis på ca. 50 sider. Riktignok brukes en del spalteplass til bildemateriell, noe til illustrasjoner og vitser, men haugen av manuskripter utgjør den største prosentandelen.

Når alt stoff er kommet inn, og nødvendig bearbeiding er foretatt, konsulterer vi trykkeriet som lager avisen.

Alt materiell blir først skrevet på en fotosetter, og presenteres redaktøren i lange remser. Dette skal korrekturleses og rettes før lay-out-eksperten slipper til.

Lay-out kan vel best forklares med den person som «monterer» sidene, disse blir nemlig laget for hånd før de



*Etter at vi har lest korrektur, foretar bl.a. Svein Erik Andersen utforming av bladet (Lay-out). Dette foregår for hånd.*



går i settemaskinen. Overskrifter, tekster og bilder skal monteres artikkel for artikkel, et tidkrevende arbeid hvis resultatet skal bli godt.

Når dette er utført, nummereres sidene og innholdsfortegnelse skrives før alt går ned i trykkeriet.

Denne del av prosessen foregår ved at åtte sider trykkes av gangen, i hele opplagets størrelse, før de neste åtte settes i maskinen.

Den endelige finpuss, — å sette sidene inn i omslaget, samt stifting, — foregår manuelt.

Avhengig av trykkeriets kapasitet, kan det gå fra 2—3 uker fra vi har levert manuskriptene, — til avisen foreligger



*Ferdige aviser klar til beskjæring, falsing og stifting.*

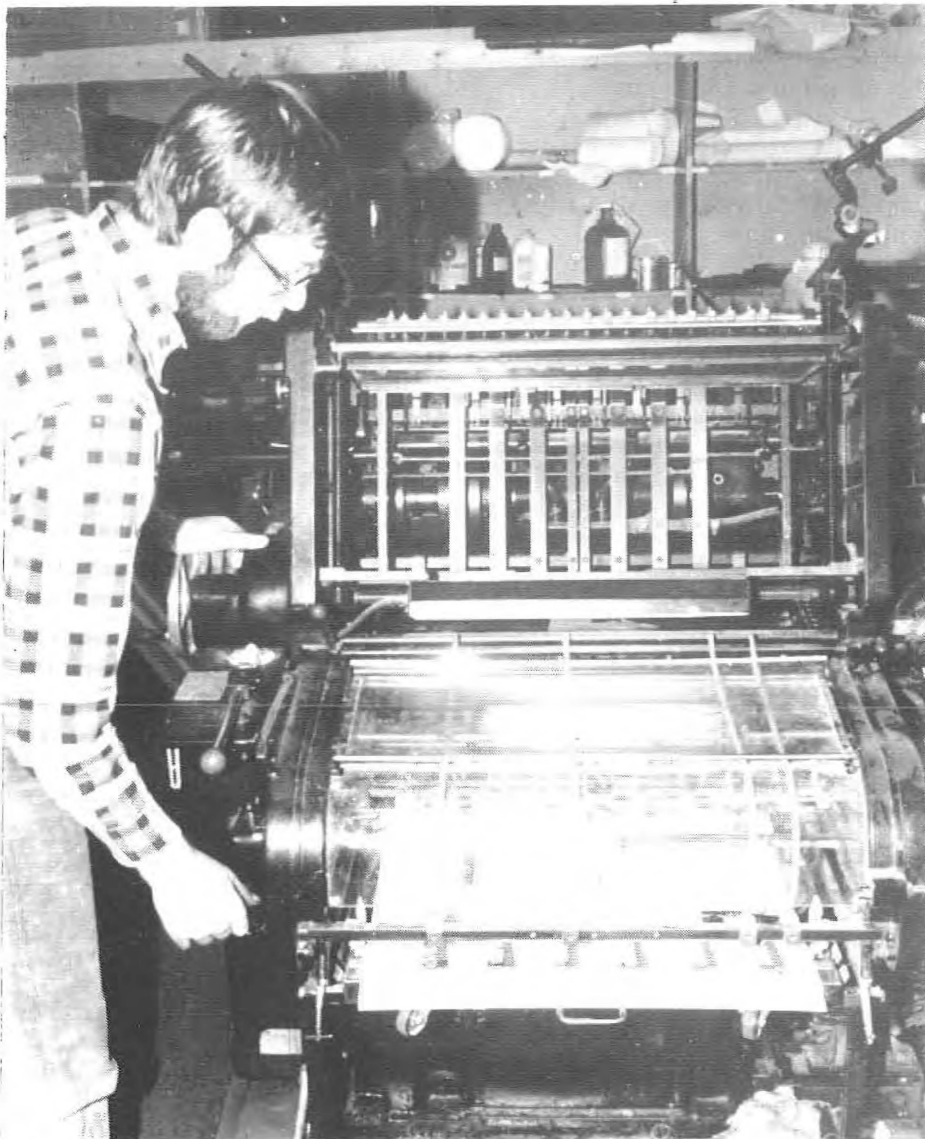
ferdig til utsendelse. Denne foregår nå som massekorsbånd, det vil si at avisen blir sendt gjennom postverket direkte hjem til hver enkelt ansatt.



*Den negative filmen blir brent inn på en syrefast aluminiumsplate. Platen monteres i offsetmaskinen, og så er det klart for mangfoldiggjørelse.*

Ofte blir tidsfristene vanskelig å holde. Noen ganger skyldes det mangel på stoff, andre ganger må vi vente på nødvendig billedmateriell osv.

Men som regel går det godt, og vi kan innkalle redaksjonsutvalget til et første møte før et nytt nummer av bedriftsavisen skal påbegynnes.



*Reidar Thorsen påser at trykk og farge er jevnt fordelt når arkene er kjørt gjennom maskinen.*

---

---

# Langtidsplanarbeidet i Statens Vegvesen

AV OVERING. K. K. NYLUND

Hensikten med langtidsplanlegging er å oppnå bedre former for ledelse av Vegvesenets virksomhet. I dette ligger blant annet at etaten skal bli bedre i stand til å forutsi og tilpasse seg nye problemstillinger og oppgaver, og at innsatsen for å løse oppgavene kan bli koordinert på en bedre måte og mot felles mål.

På det overordnede lederplan har langtidsplanarbeidet to formål. Det skal gi grunnlag for — bedre *folkevalgt styring* av Vegvesenets utadrettede og samfunnsmessige oppgaver og — bedre *administrativ ledelse* av etatens interne oppgaver.

Rent praktisk kommer Vegvesenets langtidsplanarbeid på dette nivå til uttrykk gjennom et styringssystem som består av følgende:

*Plandokumenter*, som dokumenterer målsettinger, virkemidler/ressurser og handlingsprogrammer.

*Arbeidsmåter*, som etableres for å få disse planer utarbeidet og de oppsatte mål og oppgaver realisert.

Med utgangspunkt i de 4-årige vegplanperiodene inngår følgende plandokumenter i systemet:

Grunnlag og hovedmål for Statens Vegvesen

Vegvesenets langtidsplan/Norsk Vegplan

Budsjett/langtidsbudsjett.

Disse plandokumentene utgjør en nødvendig dokumentasjon og informasjon for politisk behandling og for å målsette og koordinere arbeidet internt.

I Vegvesenets langtidsplan/Norsk Vegplan presenteres hvert 4. år de viktigste målsettinger og oppgaver Vegvesenet skal arbeide med. Dette uttrykkes i konkrete handlingsprogram for to 4-års perioder, som gir grunnlag for Vegvesenets forslag til Norsk Vegplan overfor Samferdselsdepartementet.

Norsk Vegplan revideres hvert 4. år, slik at Samferdselsdepartementet kan fremme en melding for Stortinget.

Den någjeldende plan ble utarbeidet i 1975/76, og foreligger som trykt dokument fra Vegdirektoratet i «Langtidsplan for Statens Vegvesen, Norsk Vegplan 1978-85», del I og II. Norsk Vegplan ble lagt fram for Stortinget i «St.meld. nr. 86 (1976-77) om Norsk Vegplan 1978-81», og behandlet i Stortinget i «Innst. S. nr. 427 (1976-77).

Vegvesenets langtidsplan vil i stadig større grad bygge på langtidsplaner for de enkelte vegkontorene etter hvert som disse utvides til å omfatte vegkontorenes samlede virksomhet. Ved den pågående revisjon tas det sikte på at langtidsplanen/vegplanen for det enkelte vegkontor får en mer



utvidet form, og utgjør et selvstendig plandokument for vegkontorets samlede virksomhet i fylket.

### *Revisjon av Norsk Vegplan (VP) 1982-85 og 1986-89*

Denne revisjonen er den tredje revisjonen siden vegplanen ble lagt fram første gang i 1969. For hver revisjon er planen endret noe i innhold og i arbeidsopplegg.

Norsk Vegplan skal denne gang omfatte både riks- og fylkesveger. Samtidig skal vegkontoret i større utstrekning samarbeide med fylkeskommunale og kommunale myndigheter.

Grovt sett skal planen inneholde:

Generelt om riks- og fylkespolitiske mål og forutsetninger for virksomheten —

En mer inngående drøfting av problemer for vegadministrasjonen i fylket

som det er særlig viktig å få avklart internt eller i forhold til de lokale politiske myndigheter —

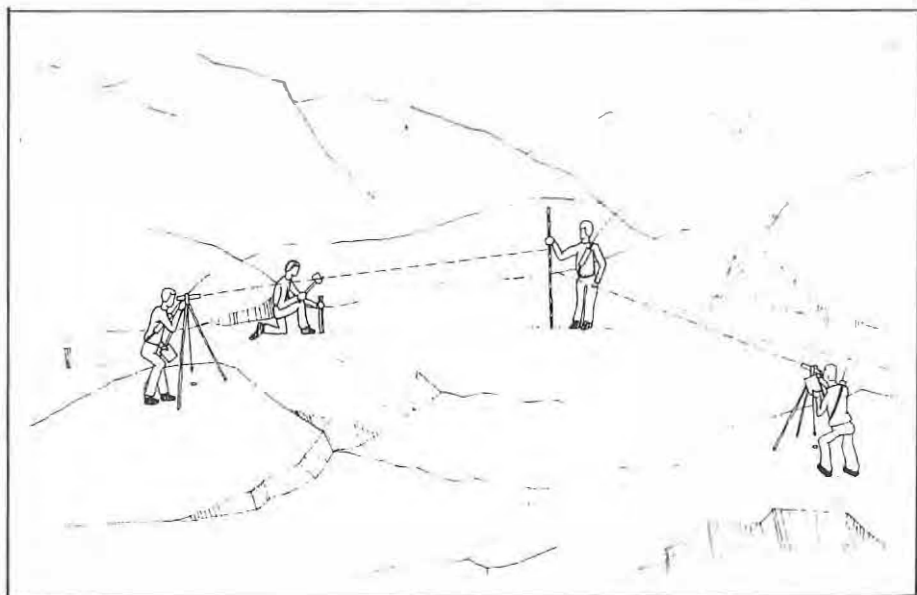
En systematisk gjennomdrøfting av de ulike oppgaveområder ved vegkontorets virksomhet i fylket —

Investeringsprogram for riks- og fylkesvegnettet —.

### *Forholdet til samferdselsplanen og fylkesplanen*

Samtidig med revisjonen av Norsk Vegplan, skal også samferdselsplanen og fylkesplanen revideres. Norsk Vegplan skal inngå som en del av samferdselsplanen, som igjen skal inngå i fylkesplanen.

Hensikten med samferdselsplanen er å vurdere de ulike transportmidlene i sammenheng for på den måten å komme fram til tiltak som er mest mulig rasjonelle.



Fylkesplanen skal behandle alle vesentlige sider med samfunnsøkonomien i fylket, og spesielt ivareta hensynet til samordning av statens, fylkeskommunens og kommunens planlegging.

Følgende saksfelt inngår i planen:

- Hovedtrekkene i en samlet utnytting av naturressursene
- Målsetting for befolkningsutviklingen og bosettingsmønsteret.
- Vurdering av arbeidssituasjonen og næringsutviklingen.
- Oversikt over de offentlige utbyggingstiltak og offentlige tiltak som må settes i verk i fylket for å gjennomføre planens målsettinger.
- Økonomisk vurdering og prioritering av de offentlige tiltakene.

### Organisering av arbeide

Vegkontorets planavdeling er sekretariat for Norsk Vegplan. Samtidig har vegkontoret blitt bedt av fylket om å være sekretariat for samferdselsplanen. Fylkets samferdselsutvalg er det politiske styreorgan for de to første planene, mens fylketsutvalget er styringsorgan for den siste.

Revisjonsarbeidet med Norsk Vegplan og Samferdselsplanen for Aust-Agder startet opp med at sekretariatet og representanter for de andre samferdselsetatene sist høst besøkte alle kommunene i fylket. Hensikten med møtene var å informere om gjeldende planer, samtidig som vi ønsket kommunenes synspunkter på aktuelle saker.

På den måten var det målet å få fram ting som kan tas med i vurderingen når planer skal utarbeides.



### Tidsrammer

Det skal legges fram et grovutkast i januar 1979. Dette utkast skal behandles i fylkestinget til våren. Samtidig er det meningen at kommunene skal få utkastet til høring. Etter denne runden skal planen redigeres ferdig for endelig behandling i fylkestinget november/desember 1979.

Når det gjelder Norsk Vegplan så skal den sendes Vegdirektoratet sammen med fylkestingets uttalelse. Det er så meningen å lage en endelig stortingsmelding.



## Nå får vi «Vegen og Vi» hjem i postkassene våre

Arbeidet med omlegging til direkte distribusjon av Vegen og Vi har pågått over lengre tid.

Bedriftsavisen er av Postverket blitt godkjent for utsendelse med bladporto, og måtte i den sammenheng foreta mindre tekniske justeringer av bladet.

Arbeidet med å bringe fullstendig adresseliste på samtlige ansatte over på EDB har vært konsentrert om å finne et funksjonsdyktig system med innebygget fleksibilitet, slik at det også kunne benyttes til andre formål. Ajourhold av adresselisten vil kunne

bli et problem, men ordningen kan trolig settes i verk i forbindelse med utgivelsen av første nummer i 1979.

Dessverre ser det ut til at pensjonistene ikke kommer med i direkteutsendelsen fra start av for ikke å forsinke igangsettelsen ytterligere. Senere vil det bli vurdert på nytt, ut fra driftserfaringene, om det lar seg gjøre å få pensjonistene med.

Men altså — fra første nr. av Vegen og Vi i år, vil den komme direkte i postkassen til alle ansatte over hele landet.



---

# Travelt år med hele 22 detaljplanprosjekter

Et omfattende planleggingsprogram for riksvegene i perioden 1979-83 foreligger i disse dager.

Programmet er koordinert ut fra rulseringen av Norsk Vegplan 1982-85 og 1986-89 og langtidsbudsjettet 1979-81.

Vi har i denne omgang konsentrert oss om tekstdelen i programmet, samt en fullstendig oversikt over prioriterte planleggingsprosjekter i 1979.

Oversikten viser at det blir et travelt år med hele 22 detaljplanprosjekter, 2 utrednings- og 4 hovedplaner.

## *Plansituasjonen*

Plansituasjonen har bedret seg siden 1978, men fortsatt kan en konstatere at plansituasjonen er anstrengt i Aust-Agder. Nedenfor er gitt en oppsummering for riksvegene.

## *E 18*

Problemet med trassévalget for videreføringen av E 18 forbi Arendal har nå løst seg. Dette gjelder strekningen Sørsvann - Rannekleiv - Nedenes. Detaljplanen for parsellen Sørsvann - Rannekleiv (anleggsstart 1981) ventes ferdig i løpet av 2. kvartal i innværende år. Detaljplanen for neste parsell, Rannekleiv - Nedenes, ventes ferdig sommeren -80. Utbyggingsperioden for disse to parsellene vil gi oss det pusterommet som trengs for å kunne gjennomføre et grundig plan-

leggingsarbeide på andre parseller av E 18.

I tillegg til planlegging av framtidig ny E-18, er det nødvendig å planlegge utbedringer av eksisterende E 18 på partier hvor det vil ta svært mange år før ny veg er bygget.

Vi vil spesielt nevne et parti hvor det i denne sammenheng har oppstått problemer, nemlig strekningen forbi Fiåne i Gjerstad. Der har vært et nært samarbeid med kommunen for å komme fram til en løsning av trafikk-sikkerhetsproblemer i dette området. Det har imidlertid vist seg å være vanskelig å komme fram til enighet, og det kan by på problemer å få ordnet grunnervervet tidsnok til at anlegget kan oppstartes i år som planlagt.

## *RV 9/RV 12*

Felles for rv 9 og rv 12 er lange strekninger med meget lav vegstandard. I de fleste tilfeller vil det her være tilstrekkelig med utbedringer langs eksisterende veg. Her kommer en også i liten konflikt med bebyggelse og dyrkede arealer, hvilket forenkler planprosedyren betraktelig. Som en følge av ovennevnte er plansituasjonen gunstig for disse to riksvegers vedkommende.

Det kan videre nevnes at på rv 12 har en under arbeid en komplisert hoved-

OVERSIKT OVER PRIORITERTE PLANLEGGINGSPROSJEKT

STATENS VEGVESEN

AUST-AGDER

FYLKE

PLANLEGGINGSÅR 1979

1	2	3	4	5	6	7	8	9
PRIORITET	RY	MP	PROSJEKT	PLAN-TYPE U H D	NORSK VEGPLAN			PERIODE
					1978 - 1981	1982 - 1985	ETTER 1985	
1	E 18	10A	Rannekleiv-Nedenes	D		x		
2	E 18	67	Stoa-X ny E 18	D		x		
3	9	08	Bru v/Mjåland	D	x			
4	E 18	15	Berge gangbru o/E 18	D	x			
5	E 18	15	Bru v/Øygardsdalen	D	x			
6	405	01	V.-Agder gr.-Vegusd.,bruer	D	x			
7	416	01	Myra-XE 18, div. bruer	D	x			
8	416	03	Avreid bru	D	x			
9	420	04	Natvik bru	D	x			
10	E 18	16	Molland-Agre bru	D	x			
11	E 18	14	Vik - Bie	U		x		
12	9	08	Mykland-Myklandsdalen	D		x		
13	12	07	Trydal-Bykle bru	H		x		
14	E 18	05/ 06	Lunde-Haslestad	H		x		
15	E 18	19	Dalene bru	H		x		
16	12	4	Lauvdal-Bygland	D		x		
17	E 18	14	Ugland-Bie g/s	D		x		
18	409	03	Skudereis-Kongshavn	D		x		
19	410	02	Tv.strand/Ø.Torv-Gml.Bygr.	D		x		
20	410	04B	Krøgenes-Songe	D		x		
21	416	03	Trondalen-Frydendal	D		x		
22	E 18	11	Nedenes-Vik	U			x	
23	E 18	01/ 02	Østerholt-Broklandsheia	D			x	
24	E 18	06	Haslestad-Stølen	U			x	
25	12	06	Valle-Rotemo	D			x	
26	E 18	02	Brørvann-Søndeled	D			x	
27	9	09	Vegusdal-Evje pars.	D			x	
28	415	01	Nes Verk-Lillemo	D			x	
29	420	06	Moi-Vik g/s	D			x	
30	12	04	Utenom Grendi	H			x	

U - UTREDNING  
H - HOVEDPLAN  
D - DETALJPLAN

BLANKETT 106

plan for strekningen Trydal - Bykle bru. Her står valget mellom tunnel eller utbedring langs eksisterende veg kombinert med rasoverbygg. Veglaboratoriet er koplet inn i arbeidet og hovedplanen ventes ferdig i løpet av inneværende år (anleggsstart 82/85).

#### *Rv 420.*

På rv 420 (tidligere E 18 Stølen - Vik) har en hatt problemer med gjennomføringen av gang- og sykkelvegprosjektene.

Kommunen har vanskeligheter med å ordne grunnervet og i et tilfelle (Vippa - Nedenes) startet anleggsarbeidet før grunnervet var ordnet for hele strekningen. Dette er en situasjon som bør unngås i framtiden.

Konklusjonen blir at g/s-prosjektene krever en grundig planlegging, en grundig formell behandling og et nært samarbeid med de respektive kommuner.

#### *Øvrige riksveger.*

På det øvrige riksvegnettet må plansituasjonen karakteriseres som tilfredsstillende. En er noe på etterskudd med enkelte små bruutbedringer, men her er det snakk om helt enkle prosjekter.

En kan konkludere med at avklaringen av E 18-traséen gjennom Øyestad har gjort plansituasjonen lysere sett i relasjon til fjoråret. Men reduserte investeringsrammer vil føre til at nye veglinjer blir skutt ut i tid, hvilket igjen betyr at diverse opprustninger langs eksisterende veg må planlegges som midlertidige løsninger.

Andre ting som ganske sikkert vil bety en økt planleggingsbelastning i tida framover er hensynet til støy og forurensing samt grundigere konsekvensanalyser i utrednings- og hovedplansfasen.

#### *Målsetting for framtidig planproduksjon.*

Ovenstående vurdering av plansituasjonen viser bl.a. at det må beregnes lang tid på prosjektering og formell behandling av gang- og sykkelveger. Denne planleggingsoppgaven er imidlertid velegnet som konsulentoppdrag, men erfaringen viser at en må ha et kontinuerlig samarbeid med konsulenten for å oppnå et brukbart resultat.

Videre må det innrømmes at en ikke har full oversikt over i hvilken grad støyproblematikken samt en mer omstendelig hovedplansfase vil øke planavdelingens arbeidsbelastning. Det vil derfor i forbindelse med personal- og organisasjonsutvikling i vegvesenet være spesielt nødvendig å ta planavdelingens arbeidssituasjon opp til nøye vurdering.

En vil også tilstrebe en mest mulig effektiv arbeidsfordeling innen planavdelingen bl.a. ved å følge en streng prioritering av planleggingsoppdragene.

Det skal heller ikke underslås at en i de senere år har lidd noe ved at vegkontoret har vært fordelt på 4 forskjellige lokaliteter. En har derfor et berettiget håp om at flyttingen til de nye kontorlokalene (april 1979) vil virke i positiv retning på planarbeidet.



# 37 millioner til riksvegene i år

Vedlikeholdet har fått 37 millioner Dette budsjettet har avdelingen tenkt kroner til fordeling på riksvegene i å bruke således: 1979.

Oppsyn.....	kr. 1.850.000.-
Eiendomserstatning.....	» 90.000.-
Hovedtillitsmann (40% av 150.000, EDB mld. 22/78).....	» 60.000.-
Verneleder.....	» 60.000.-
Oljegrus/asfalt.....	» 11.000.000.-
Rekkverk.....	» 1.200.000.-
Permanent trafikkregulering .....	» 2.400.000.-
Busslommer.....	» 300.000.-
Bruer.....	» 1.700.000.-
Arbeid utf. av komm.....	» 1.700.000.-
Beredskapsgodtgjørelse.....	» 925.000.-
Lager og produksjon av grus/pukk .....	» 600.000.-
Planavd. tilskudd til trafikksikring.....	» 100.000.-
Lager av oljegrus.....	» 250.000.-
	<u>kr. 22.235.000.-</u>
Til områdene.....	» 12.300.000.-
	<u>kr. 34.535.000.-</u>
Reserve.....	» 2.465.000.-
SUM .....	<u><u>kr. 37.000.000.-</u></u>

## OMRÅDENE RV 1979

	kr./km	
Område I - 1 .....	13.420	kr. 2.200.000.-
» I - 2 .....	16.160	» 2.400.000.-
» I - 3 .....	13.010	» 2.000.000.-
» I - 4 .....	13.840	» 1.700.000.-
» I - 5 .....	13.080	» 1.700.000.-
» I - 6 .....	13.000	» 2.300.000.-
Sum.....		<u><u>kr. 12.300.000.-</u></u>

## Over 6 mil får olje- grusdekke for 4,9 mill.

Følgende anlegg vil få dekke av olje-  
grus i løpet av 1979:

Rv. 09 v/Mjøland.....	700 m
Rv. 12 gjennom Grendi.....	250 m
Rv. 12 v/Staven.....	500 m
Rv. 12 v/Bjørnarå bru.....	800 m
Rv. 39 Birkeland-Herefoss.....	3500 m

Dette blir totalt 5750 meter, til en an-  
tatt pris av 510.000 kroner.

Av oljegrusarbeider ellers er det tenkt  
lagt på følgende strekninger:

Rv. 12 Lauvdal-Ose.....	25000 m
Rv. 405 V.Agder gr.- -Stemlona.....	12400 m
Rv. 406 Senumstad- -Stemlona.....	17900 m
Tilsammen.....	55300 m

som er kostnadsberegnet til 4,4 millio-  
ner kroner.

## LABORATORIET FERDIG TIL INNFLYTTING I MAI

Arbeidene med det nye laboratoriet  
på Skarpsnes skal etter planene være  
ferdig 1. mai i år. Og selv med  
problematiske vinterforhold, ser det ut  
til at tidsplanen holder.

3—4 av vegvesenets egne snekkere har  
gjort et utmerket arbeid, og som en  
vil se av bildet blir det et fint bygg.  
Det er 29,7 m langt og 11,5 m bredt,

som gir en grunnflate på 341,5 kv.m.  
Bygget vil inneholde betong- og  
asfaltlaboratorium, prøvearkiv, eget  
rom for laboratorieknuser, siktemaski-  
ner og steinsag, lager på ca. 50 kv.m  
til utstyr for grunnundersøkelser samt  
kontorplass for laborantene. Eget  
spiserom er det imidlertid ikke blitt  
plass til i det nye bygget.



# Fylkesvegene får over 16,5 millioner til fordeling i år

Av en bevilgning på i alt 16.665.000,- kroner er det for 1979 foreslått følgende fordeling på fylkesvegene:

Oppsyn .....	kr.	950.000.-
Faste dekker .....	»	1.700.000.-
Nyskilting og oppmerking .....	»	150.000.-
Bruer .....	»	800.000.-
Beredskap .....	»	400.000.-
Vedlikehold Tvedestrand, Lillesand, Risør .....	»	280.000.-
Vedlikehold, Grimstad, Risør innen gl. gr. ....	»	1.500.000.-
	kr.	5.780.000.-
Distriktene .....	»	9.600.000.-
Reserve .....	»	1.120.000.-
Sum tildeling .....	kr.	16.500.000.-
Fellesvegen .....	»	165.000.-
Sum .....	kr.	<u>16.665.000.-</u>

## OMRÅDENE FV 1979

	kr./km		
Område I - 1	6.970	.....	kr. 1.750.000.-
» I - 2	6.420	.....	» 2.150.000.-
» I - 3	7.100	.....	» 2.050.000.-
» I - 4	7.220	.....	» 1.350.000.-
» I - 5	7.210	.....	» 1.600.000.-
» I - 6	7.700	.....	» 700.000.-
Sum .....			kr. <u>9.600.000.-</u>



# Kjenner du disse to?

Ved gjennomgåelse av våre gamle arkiver kan vi støte på mye rart.

Som dette bildet fra 1924 f.eks.

Hvordan det har havnet i arkivboksen er historie, men de yndige små frøknene skulle det være mulig å dra kjensel på. Er du i tvil, kan du få løst problemet ved å lese navnene annet sted i avisen.



## Valg i oppsynsmanns- foreningen



*Torbjørn Borgi gjenvalgt som formann i oppsynsmannsforeningen.*

Den lokale oppsynsmannsforeningen har avviklet sitt årsmøte, og valgt følgende tillitsmenn for 1979:

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| Formann  | : Torbjørn Borgi                      |
| Nestformann                                      | : Lars Bakken                         |
| Sekretær   | : Knut Hagelia                        |
| Kasserer   | : Sigrid Engenes                      |
| Styremedl.                                       | : Kåre Karlsen,<br>Jacob Noddeland    |
| Representanter til Arendal Fagl. Samorganisasjon | : Jacob Noddeland,<br>Harald Knutsen  |
| Hovedtillitsmannsutvalget                        | : T. Borgi, L. Bakken,<br>K. Hagelia. |

# Fremmedgjøring i vegvesenet

Jeg tar det som en anklage og ber også den øvrige ledelse merke seg dette og vi bør sammen etterstrebe å rette på det, sa vegsjef Herleiv Solberg i SU da det ble pekt på at den manglende kontakt mellom de ansatte og den administrative ledelse var en viktig årsak til at mange følte en stigende fremmedgjøring i vegvesenet. Den økende spesialisering må nok ta

hovedskylden for at kontakten ikke er som den burde være, men vi er nok også etter hvert blitt alt for formelle — alle møter og sammenkomster blir dirigert etter strengt oppsatte programmer — møtedeltakerne føler seg usikker på om hvilke problemer/spørsmål som man egentlig kan ta opp på de forskjellige møtene, også de kontaktmøtene som SU arrangerer.

«Vegstikka» Troms

## 311 ansatte undersøkt av bedriftslegen ifjor

i 1978 ble det av vegvesenet betalt kr. 54.980.- for 368 innmeldte personer til bedriftslegeordningen.

Av disse 368 ble 311 undersøkt ifjor, mens de under 30 år skal til undersøkelse bare 2. hvert år.

Nytt ifjor var at bedriftslegen også startet oppsøkende virksomhet. Det vil si at de er begynt å besøke etatens forskjellige arbeidsplasser, for på

denne måten bedre sette seg inn i den enkeltes arbeidsforhold.

I begynnelsen av februar skal den fremtidige bedriftslegeordningen drøftes i et møte arrangert av AMU, der representanter fra Norsk Folkehjelp, bedriftslegen og vegkontoret vil være til stede.

Dette skal vi komme tilbake til i et senere nummer av avisen.





# Hvorledes man ødelegger et møte

NSB har utgitt en konferanse-guide med gode råd til kursarrangører. Den inneholder også noen «gode» råd om hvordan et møte eller kurs kan ødelegges på en perfekt måte:

## »Gode råd til møtelederen

- Innkall til møtet uten å varsle på forhånd. Da vil kanskje ikke alle komme og deltakerne møter uforberedt.
- Gjør innledningen lang og les høyt fra notater og dokumenter som alle kjenner. Les lavt og monotont så ingen oppfattet hva som blir sagt.
- La de som er uenige få lov til å diskutere saken til bunns seg i mellom. Om de skulle begynne å moderere seg, kan møtelederen gi dem noen stikkord så får man diskusjonen i gang igjen. Dette blir ofte en god underholdning.
- Om diskusjonen skulle gå litt tregt, begynn da bare å diskutere skattetrykket i Norge eller den nye bilen som Jensen har kjøpt.
- Sørg for at andre utenfra kan komme inn og forstyrre, og at telefonen kan bli satt inn. Da får man vist hvor betydningsfull man er.
- Vær nøye med å få utdypet alle uvesentlige detaljer, gjerne så lenge at man ikke kommer fram til hovedsaken. Da slipper man kanskje å trekke konklusjonene også.
- Møtelederen er ansvarlig for møtet og han bør derfor bruke det meste av tiden selv og ikke kaste bort tiden med å høre på andre.
- Sørg for å utdype de litt naive spørsmålene slik at man får noe å le av. Skadefryd er den beste glede. Dette letter stemningen på møtet.

## Gode råd til møtedeltakerne

Møtedeltakerne har nok ikke fullt så gode muligheter til å ødelegge et møte som møtelederen har, men det finnes mange muligheter. Den oppfinnsomme deltaker kan sikkert finne flere enn de som er nevnt her.

- Sørg for å være dårlig forberedt og be møtelederen utdype bakgrunnsmateriellet.
- Det er viktig å få med alle detaljer og få disse grundig belyst selv om de ikke betyr noe for hovedsaken.
- Ikke hør etter hva andre sier, bruk heller tiden til å planlegge motargumenter.
- Vær uenig i formålet med møtet, foreslå endringer og be om en annen dagsorden slik at det hele forsinkes unødvendig.
- Avbryt de som snakker og kom med dine egne synspunkter.
- Får man ikke de andre til å godta ditt forslag, er det viktig å gjenta det så ofte som mulig slik at de andre går trett.
- Om noen kommer med forslag som man er uenig i, bør man vri på det, misforstå det og få igang en diskusjon om at det ikke hører til dagsorden. Bruk alle midler for å få rett.
- Ta stadig opp igjen spørsmål som er behandlet tidligere og reis tvil om riktigheten av tidligere konklusjoner.
- Prat hyggelig med sidemannen under de innleggene som ikke interesserer, eller når møtelederen forsøker å komme videre.
- Diskuter grundig hvert punkt i referatet og glem ikke å få med riktig valg av ord, setningsoppbygging og plasseringen av tegn o. l. Det er mange muligheter på dette området også.»

(Vennligst glem det du nettopp leste!  
Vennlig hilsen kursavdelingen)

# EKSPPROPRIERT HUS VAR PÅ FLYTTEFOT

Vanligvis er det å flytte fra et hus til et annet en kurant sak. Men når også huset blir med på flyttelaset, er det av straks mer komplisert.

Som ved tunnelprosjektet gjennom Bieheia ved Grimstad, der det av vegvesenet eksproprieterte hus tilhørende Trygve Røysland ble flyttet forleden.

Vegvesenet eksproprieterte hele eienmålte fjernes innen 15. januar.

Etter søknad til vegsjefen fikk imidlertid Signe Fossdal kjøpt huset og godkjent flytting av samme til 30 meters byggegrensen.

Det betyd at huset måtte flyttes ca. 25 meter østover fra sin opprinnelige plass.

Huset ble kjøpt for kr. 15.000.- så selv med ny grunnmur og transportutgifter vil det vel bli et meget rimelig hus.



▲ *Huset er løftet ned fra sin opprinnelige grunnmur og på veg østover.*

*Her venter den nye grunnmuren på at huset kommer på plass.*



## Formann- skifte i Arbeids- miljø- utvalget



*Ny formann i AMU:  
Fagarbeider Arvid Strand*

Det ble formannskifte i det lokale Arbeidsmiljøutvalget i deres siste møte før jul. Et enstemmig utvalg valgte fagarbeider Arvid Strand som ny formann etter driftssjef O. Dukefoss. Hovedtillitsmann Paul Løvdal ble utvalgets nestformann for 1979.

Utvalget har i løpet av 1978 behandlet 27 saker.

De fattet følgende handlingsprogram for 1979:

1. Opplæring og etteropplæring av verneombud
2. Registrering av arbeidsforhold for egne og fremmede maskiner.
3. Bedriftslegeordningen (Bl.a. redogjørelse fra bedriftslegen om evt. nyordning i 1979).

4. AMU bør komme med i POU (Personal- og organisasjonsutvikling)-undersøkelsene.

AMU ber om å komme med på innføringskurset som SU skal arrangere.

5. Arbeidsplassundersøkelser.

Det startes opp med arbeidsplassundersøkelse ved biltilsynet, og andre plasser kommer med etter hvert.

Det er bebudet endringer i bedriftshelsetjenesten, noe som kan medføre økte utgifter til dette formålet. Det er muligheter for at det blir foretatt selektive undersøkelser som vil beløpe seg til ca. kr. 280-300,- pr. innmeldt arbeidstaker.

# 400 tonn salt skal holde E-18 isfri fra Telemark til Grimstad

Behandlingen av vegbanen med rent salt nyttes nå på en del av de sterkest trafikkerte veiene i landet.

Den totale veglengde som f.eks. vinteren 1974/75 ble behandlet var 880 km eksklusive byene. Dette tilsvarte 3,7% av riksvegnettet, eller 25% av riksvegene med rundt 2000

kjøretøyer. Det vil si 1/4 av de veger hvor saltbehandling er aktuelt.

Dette lave tall skyldes dels klimatiske forhold, og dels den praksis som følges, nemlig at en ikke vil bruke salt så lenge en klarer en tilfredsstillende trafikkavvikling ved å benytte andre friksjonsforbedrende tiltak.

Når en nå har valgt å satse på bruk av salt på E-18 fra fylkesgrensen mot Telemark-Grimstad, på tross av enkelte ulemper, er det fordi salt er det eneste middel en kjenner som effektivt og hurtig skaffer bar vegbane. Ulempene er funnet å være mindre vesentlige i den sammenheng.

Av spesielle fordeler ved bruk av salt kan nevnes:

Mulighet for bedre trafikkavvikling, reduksjon av vipperbetingede ulykker, raskere strøing (et saltlass rekker 6 ganger så langt som et sandlass), vårrrengjøring blir meget mer kostbar og omfattende hvis store sandmengder ligger igjen, og at man under saltstrøing under bestemte forutsetninger preventivt kan forhindre at vegen blir glatt.

Ved uriktig bruk av salt dannes slaps i vegbanen, som trafiksikkerhetsmessig er til stor ulempe ved at det legger seg på bilers frontruter og lyskastere, saltet forårsaker rustskader, men det er stor uenighet om i hvilken utstrekning øket korrosjon er forårsaket av strøsalt, videre en viss avskalling på betong, skader på enkelte planteslag, og bruk av for



*Spredeskiven monteres ca. 30—45 cm over vegbanen. Omdreiningstallet, som bestemmer spredbredden, fjernbetjenes via en mengereguleringsventil og reguleringsmotor på styrepulten i førerhuset.*

mye salt forlenger fuktighetsperioden på asfaltdekker.

2 stk. EPOKE tallerkenspredere er innkjøpt, og brukes nå i distrikt I og II. Til saltstrøing mellom Telemark grense og Grimstad regner man med å bruke ca. 400 tonn til en pris av ca. kr. 200.000.- vinteren 78/79. Lagere er opprettet på Skarpnes og ved Akland vegstasjon, med tilsammen 300 tonn på lager pr. idag.

Videre er det innkjøpt 2 stk. slapseplog med gummiskjær for fjerning av slaps i vegbanen. Disse er montert foran på bilene, mens tallerkensprederne er festet bak.

---

*Vegvesenets kjøretøy klart for saltstrøing. På lasteplanet ses beholderen med pressening.*

### NÅR SKAL DET STRØS?

Det er aktuelt å strø når temperaturen er mellom +2 og  $\pm 6$  grader Celsius, og mengden varierer fra 8 gr/kv.m til 15 gr/kv.m avhengig av temperaturforholdene. Strøhastigheten skal være på 25—30 km/t, og veglengden for hver strøhet bør helst ikke overskride 50 km.

### HVORFOR SALTE, OG NÅR?

1 cm is/hard snø på 1 km veg veier ca. 40 tonn. For å smelte dette på 1 time ved  $\pm 3$  grader C trengs 10 tonn salt.

Dette er ca. 2 fulle lass. Salt koster ca. kr. 500 pr. tonn inkl. frakt. Dette blir altså ca. 500 kroner for 1 km veg. (Ved lavere temperatur vil det gå med mer.)

For å unngå at snø og is fester seg til vegen trenger en et tynt saltmellom-







*En av vegvesenets  
faste sjåfører,  
Magnfred Nygård,  
klar til salting på  
E-18.*

lag. Dette betyr at det bør saltes *FØR* for mye snø er falt. På 1 km veg vil 70—80 kg være nok til å hindre at snøen fester seg.

*Dette koster bare kr. 40.- (salt alene) for 1 km veg.*

Selv om preventiv salting er foretatt, vil det være nødvendig å bruke salt også etter at brøyting er foretatt for å smelte bort rester av snø og is som pløgen ikke har fått med seg.

Det en bør huske er at: 10 g/kv.m forebyggende er bedre enn 100 g/kv.m etter.

Vedlikeholdsavdelingen vil gjerne presisere at saltstrøing ikke skal brukes som et snøsmeltingsmiddel, slik som i f.eks. Oslo by, men det skal strøs når

det ventes snø, slik at denne ikke skal få anledning til å fryse fast til asfalten.

Montering av tallerkenspreder er for distrikt I's vedkommende påført privat kjøretøy, mens i distrikt II er sprederen påmontert vegvesenets egen bil.

Av tekniske data kan nevnes at beholderomfanget er mellom 5—6 kubikkmeter, vekten ca. 1480 kg, spredebredde er fra 3—10 m, og spredermengde fra 3—200 gr/kv.m. Matesystemet er EPOKE valseprinsipp med ubelastet transportbånd, veiavhengighet og trekraft er hjul på vegbanen.

Start, stopp, mengde og bredde er elektrisk-fjernbetjent fra førerhuset. All kraft til spreders funksjoner kommer fra drivhjulene. Dette bevirker 100% veiavhengighet, og oppnås ved et fjærsystem som holder hjulet konstant mot vegbanen. Et transportbånd transporterer det utdoserede materiale frem til spredeskiven. Denne drives av en hydraulisk motor. Nevnes bør også at strøingen i vinter er satt opp som beredskap, det vil si med bemanning døgnet rundt.

# Enighet om behandling av sysselsettings- og langtidsplaner

Med bakgrunn i et brev fra Agder Arbeidsmannsforening av 9.11.78 om «Tillitmenss forhandlingsrett i Aust-Agder fylke», ble det den 27. samme måned avholdt et møte på vegkontoret.

Tilstede var representanter fra Agder Arbeidsmannsforening og vegadministrasjonen i Aust-Agder.

Agder Arbeidsmannsforening hadde i sitt brev til vegsjefen anført at vegadministrasjonen ikke overholdt gjeldende avtaler med hensyn til behandling av sysselsettingsplaner m.v.

Under debatten gikk det fram at de tilstedeværende ønsket å løse saken gjennom samarbeid og i samsvar med gjeldende bestemmelser.

Det var enighet om å nytte følgende saksgang ved behandling av *den årlige sysselsettingsplan*:

1. Vegkontoret innkaller hovedtillitsmannen sammen med vegmestre/ oppsynsmenn til møte på vegkontoret, eventuelt ute i distriktet, i forbindelse med sysselsettingsplanen for det kommende år.
2. Den planen vi kommer fram til drøftes mellom vegmester/ oppsynsmann og de stedlige tillitsmenn. Anleggsbestyreren, eventuelt distriktslederen, skal være tilstede under disse drøftinger.  
Planen sendes vegkontoret med eventuelle merknader.

3. Planen med eventuelle merknader oversendes hovedtillitsmannen, samtidig som vegkontoret ber om et uformelt møte.

Dette må skje i god tid før eventuelle frister, slik at saken kan få en forsvarlig behandling.

Senere møter berammes etter behov.

4. Det var enighet om at innleie av maskiner er en del av sysselsettingsplanen.

Forutsetningen er at vegvesenets egne maskiner nyttes i størst mulig utstrekning.

Forholdet mellom egne maskiner og fremmedmaskiner drøftes under langtidsplanleggingen.

5. En maskin må sees på som en arbeidsplass. Salg/ anskaffelse av maskiner vil ofte føre til endringer på arbeidsplassen, og det var derfor enighet om at vedkommende maskinfører og tillitsmann gis anledning til å uttale seg før salg, eventuelt kjøp. (For verneombud, jfr. arbeidsmiljølovens prgf. 26.)

6. Ved avgang av tjenestemenn utover de fastsatte rammer drøftes dette nærmere.

## Sak 2.

Hovedtillitsmannutvalget fikk utlevert forslag til bemanningsplan fra vedlikehold- og maskinavdelingen (anleggsavdelingens forslag er tidligere oversendt), og neste møte i saken ble berammet.

Det var enighet om å nytte samme arbeidsrutine ved behandling av langtidsplanleggingen som bestemt ved behandling av den årlige sysselsettingsplan, med de tilpassinger som måtte bli nødvendige.



## Mange av oss arbeider i alt for dårlig lys

*Oppsynsmann  
Hans H. Markussen,  
vår nye verneleder.*

Engasjementstillingen som verneleder trådte i kraft 1. september i fjor.

Av en rekke kvalifiserte søkere ble oppsynsmann Hans H. Markussen den som i de nærmeste 3 årene skal ta seg av denne viktige del av arbeidet i vegvesenet.

Og etter å ha vært i full jobb i 4—5 måneder er det naturlig å spørre hvilke hjertesaker han driver med for tiden?

— Til det er å si at Arbeids- og miljøutvalget har vedtatt et handlingsprogram for 1979. Viktige deler av dette er bl.a.:

Opplæring og etteropplæring av verneombud

Registrering av arbeidsforhold for fremmede og egne maskiner

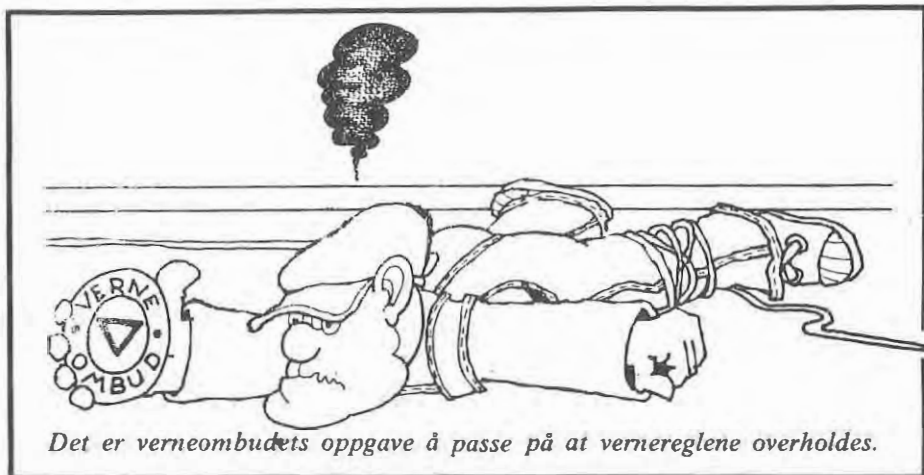
Arbeidsplassundersøkelse. —

— Foreligger det noen spesiell instruks for stillingen din —

— Nei, ikke foreløpig, — men den kommer nok. Jeg har allerede deltatt i et vernelederkurs i Bergen. Videre kan nevnes at jeg har tatt initiativ til verning av siloer og knuseverk. Jeg tenker her på nødvendig antall stiger, rekkverk o.l.

Så har jeg vært rundt på en rekke arbeidsplasser og foretatt lysmålinger, kontorer, kaldlager, vegstasjoner osv.

— Noen foreløpig konklusjon på dette arbeidet —



— Det må være at mange av oss arbeider i et alt for dårlig lys, det er for lite lux på kontorene. —

— Og hva er så lux —

— Når f.eks. en flate på 1 kv.m belyses jevnt av en lysytelse på 1 lumen, vil belysningsstyrken være 1 lux.

Belysningsstyrken er også avhengig av avstanden til lyskilden. —

— Kan du gi et eksempel —

— Hvis du setter et måleapparat 1 meter fra et talglys og måler lysstyrken på dete, så skal det gi 1 lux —

Å, ja —

— Noe annet du steller med —

— Ja, det er allerede gjennomført et brannslukningskurs for hovedverneombudene. Videre driver jeg med en undersøkelse over hva slags maskiner som skal ha brannslukningsapparat, og hvilke typer apparater som egner seg best. Jeg har også foretatt støymålinger ved 2 knuseverk. Disse viste et måleresultat på 90—95 Db, mens tillatt Db er 85 uten bruk av hørselvern.

Sist, men ikke minst er jeg opptatt av støvplager, som har vært et problem. Vi må prøve å få disse betydelig ned. Så det er tydelig at vernelederen ikke blir arbeidsledig med det aller første.

**MK**

**Du må arbeide aktivt for å  
skape et godt arbeidsmiljø!**

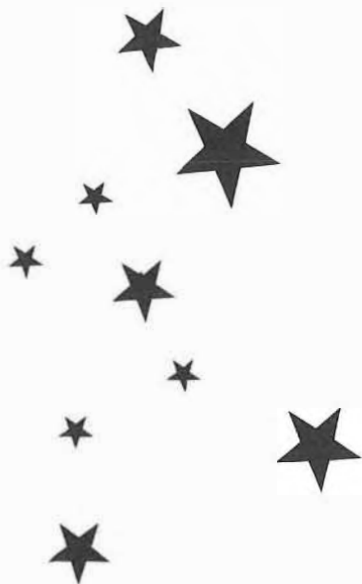
---

Hyggelig er det å konstatere at Samarbeidsutvalget nå har fått nødvendige midler å avse til en liten hyggelig førjulsavslutning for oss ansatte.

Og etter rapportene å dømme, har det vært stor oppslutning både på våre vegstasjoner og ved vegsentralen og kontoret.

For en pris av ca. kr. 20.- pr. ansatt har vi kunnet kose oss med smørbrød, kaker og kaffe som en forsmak på julens utskeielser.

Bildene er fra Håndverkerens lokale i Arendal, der vegkontoret hadde samlet sine tropper til god mat i hyggelige omgivelser, ikke minst takket være kontorets damer som virkelig hadde gjort seg flid.









## HELE RIKSVEG 406 FÅR NYTT DEKKE I ÅR

*Asfaltkontroll er en viktig del av vedlikeholdets ansvarsområde i sommersesongen. Til å ta seg av dette benyttes bl.a. en av etatens ytterst få kvinnelige ansatte i utedriften, Lisbeth Sætra. Hun måler asfalttemperatur og masseforbruk og foretar oppmåling av utført arbeid.*

*Vinterstid finner vi henne på laboratoriet.* (Foto: Agderposten)

Av de 11 millionene som er satt av til oljegrus/asfaltarbeider i 1979, er det i egen regi foreslått lagt dekke av AGD 100 på følgende strekninger:

### *Vedlikehold*

- RV. 12 Lauvdal—Ose
- » 406 V.Agder gr.—Stemlona
- » 406 Senumstad—Stemlona

### *Anlegg*

- RV. 09 v/Mjåland
- » 12 Gjennom Grendi
- » 12 v/Staven
- » 12 v/Bjørnå bru
- » 39 Birkeland—Herefoss

*Kontraktarbeider vedlikehold:*

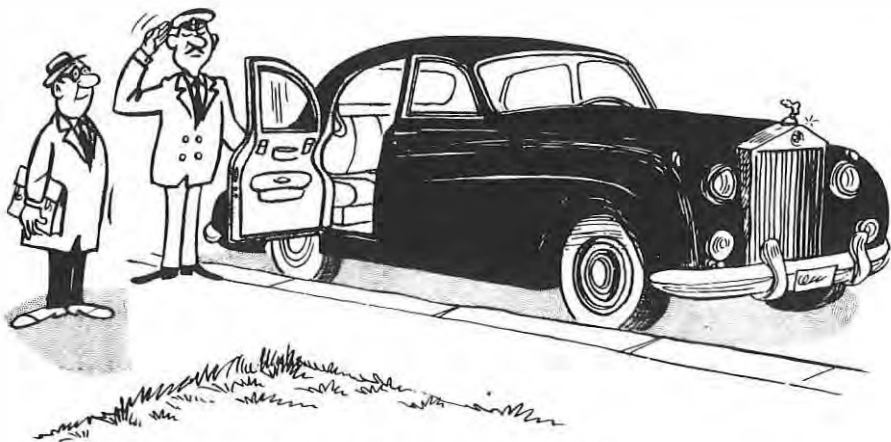
	Dekketype og kg/kv.m
RV. E18 Amtm.sv.-Fiane.....	AB16t/90
» E18 Kaldvell-Vatne vegkr.....	Ab22t/70
» 09 Blakstadkleiva.....	Agb16/90
» 09 Uvassbu-Vassenden.....	Agb16/90
» 09 v/Mjåvatn .....	Agb16/90
» 39 Mollestad-Birkeland.....	Agb16/70
» 351 Øysang-Telem.gr.....	Agb12/-
» 404 Skiftenes S.-N. ....	Agb16/90
» 404 Skiftenes-Sør Herefoss.....	Ag12/80
» 411 Eidbo-Råknes.....	Ag/12/80
» 414 Vegerstøl-Myre.....	Agb12/80
» 416 Trondalen-Risør.....	Agb12/90
» 417 Håvardshøl-Takserås.....	Ag12/50
» 417 Takserås-Bråten.....	Ag12/80
» 420 Stølen-Arendal g.øst.....	Ag16t/90

*Kontraktarbeider anlegg:*

	Dekketype og kg/kv.m
RV. E18 02/03 Sønedeled-Spiremyr....	Agb16/90
» E18 17 v/Svennevik bru.....	Agb16/90
» 09 02A Amerikakleiva .....	Agb16/90
» 09 02B Bråstad-Libru .....	Agb16/90
» 414 02 Vegerstøl-Moland .....	AOG/100
» 416 03 Vinterkjær-Risør.....	Agb16/90
» 420 10 Strømmen-Nedenes....	Agb16/90
» 420 — Strømmen-Nedenes....	Gang og sykkelveg Ag12/80

*Også i år vil nok asfaltverkene rundt i fylket svive jevnt og trutt.*





*Morgendagens anleggsingeniør?*

**1979:**

## Kystvegen og E-18 utenom Grimstad største anlegg

Anleggsavdelingen har for 1979 satt opp en disposisjonsplan med et forbruk på ca. 46 millioner kroner. I tillegg kommer arbeider på enkelte anlegg, hvor disponible midler ikke

var klarlagt i det dette skrives. Vi presenterer her forslaget til bemanningsplan, og gjør samtidig oppmerksomme på at det kan skje endringer underveis:

Anlegg	Disp. midler i mill. kr.	Oppsynsmann/assistent	Anl. Bestyrer	Tjenestemenn
Fv Egdalen-Telemark gr 416 Vinterkjær-Risør	1,6 4,0	P. Færnsnes/ M. Ellefsen	Lid	E. Nilsen, P. Gundersdal, I. Opstad, H. Torjussen, H. Valle, S. Liane, J. Heiland, (K. Kvernvik, J. Gryting).

Anlegg	Disp. midler i mill. kr.	Oppsynsmann/ assistent	Anl. Bestyrer	Tjenestemenn
Rv. 411 Laget-Bergendal E-18 Akland-Spiremyr	0,6 3,4	O. Evensen L. Bakken	Fremmerlid	O. Evensen, S. Songe, H. Markseth, (Kurt Gundersen og Aslak Aslaksen).
Rv. 410 Kystvegen	5,0	T. Borgi/ D. Ødegård	Fremmerlid	J. Andersen P. Rønningen, D. Kristiansen
E-18 - Langsælinjen Fv Myra-Gunhildsbo	3,9 1,2	J. Noddeland/ Lien	Lid	K. Vassenden, J. Halvorsen, J. Johnsen, T. Øygarden, J. Berås
Fv. Stoa-Bjorbekk g/s Vippra-Nedenes E-18 v/Kaldvell	2,3 1,3 3,2	W. Ånonsen/ K.A. Knutsen	E. Johansen	G. Flateland (A. Aanonsen, O.M. Andersen fra vedl.holdet)
Rv. 39 Birkeland-Senumstad	3,5	O.G. Lia/ S. Kløvfjell	E. Johansen	T. Hodne, A. Ribe, H. Bjellerås, (T. Uldal, E. Heien fra vedl.holdet)
Rv. 9 Amerikakleiva Rv. 9 v/Libru Rv. 9 v/Øygarden	1,1 1,1 0,2	E. Setekleiv/ H. Knutsen Asdal	J. Baasland	G. Gjømle, Bj. Knutsen, (O. Helland fra vedl.holdet)
E-18 v/Grimstad	9,0	J. Haugsjå/ Smeland	Baasland	E. Hushovd, O. Lindbekk, O. Liane, H. Nygård
Fv. Strengereid-Godderstad	2,1	H. Langemyr	Lid	O. Tveite, O. Tveiterød, T. Dalen R. Birkenes
Fv. Vatnstraum-Ivedal Rv. 12 Rakkenes-Longerak Fv. Dåsavnnsdalen	1,4 1,0	S. Honnemyr/ Ny	Høyesen	J. Sandnes, H. Engesland, J. Landås
Fv. Åraksbø-Ellingstjønn Rv. 12 Bjørnarå bru Rv. 12 v/Staven Rv. 9 v/Mjåland		H. Knutsen/ V. Hansen	Høyesen	H. Lund, B. Viki, E. Røysland, K. Trydal (3 stk. fra vedl.holdet).
Til disposisjon Trafikk & Miljø Ekstraord. sysselsetting	1,1 3,3 1,0			



VI ØNSKER Å INFORMERE OM:

---

NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET

Nr. 009 — RUNDSKRIV — Oversikt over gjeldende rundskriv fra Vegdirektoratet (limhefte i A4-format)  
4. utgave — 1978

I denne reviderte utgaven av rundskrivoversikten er det tatt med gjeldende rundskriv utgitt før 15. juli 1978. 40 rundskriv er blitt ugyldige siden 1.1.77.

Håndboka kan fås ved henvendelse til biblioteket på vegkontoret.

---

Nr. 041 — VHF-RADIOSAMBAND Mobile radioanlegg  
(Ryggstiftet i A4-format)

Denne håndbok med monteringsanvisninger er blitt utarbeidet for i noen grad å møte oppståtte behov og ønsker fra montører og brukere om klarere retningslinjer for plassering av vegvesenets mobile radioanlegg i kjøretøyene.

Selv om boka bare omfatter nåværende aktuelle kjøretøytyper antas at monteringsanvisningene kan overføres til andre kjøretøyer som ikke er gjennomgått og til nye typer som blir anskaffet i etterfølgende år.

Håndboka kan fås ved henvendelse til biblioteket på vegkontoret.

---

Nr. 045 — SPRENGNING  
(Limheftet i A5-format)

Den nye loven om eksplosiver og de nye forskriftene om lagring, transport og behandling av sprengstoffet stiller krav til opplæring av sprengningsarbeidere og sprengningsbaser.

For å dekke denne opplæringen for skytebaser har Vegdirektoratet, Statens teknologiske institutt og Institutt for fjellsprenningsteknikk i fellesskap utarbeidet et kursopplegg.

Kursmateriellet består blant annet av denne håndboka og heftet «Fjellsprenningsarbeid» som omhandler masseberegning og stikking, geologi, maskiner og utstyr, fjellbolting samt arbeidsmiljø og sikkerhetstiltak.

Håndboka inngår i en serie håndbøker som er utarbeidet for bruk i Vegvesenets interne opplæringsvirksomhet.

Håndboka kan fås ved henvendelse til vegkontoret.

---

# Nye leiepriser for feriestedene

Hyttestyret har foreslått øking av leieprisene for vegvesenets feriesteder. Samarbeidsutvalget har enstemmig vedtatt de foreslåtte satser, som heretter vil bli således:

	Voksne kr.	Barn kr.
Øynaheia .....	5,-	2,-
Herefoss .....	» » 5,-	» » 2,-
Tromøy.....	» » 10,-	» » 5,-
Moisund .....	» » 10,-	» » 5,-
Bjørnvassbu.....	» » 10,-	» » 5,-
K. Karlsens hytte .....	» » 10,-	» » 5,-

*Det kan ofte være folksomt på Moisund.*





---

# E-18 FORBI SØNDELED FERDIG UTBEDRET ETTER DE 2 RASENE

Som om ikke raset på E-18 i Søndeled i desember 1977 skulle være mere enn nok å bryne seg på, fikk vi et nytt ras den 12. september ifjor. Dette skjedde et stykke lenger vest, og ble heldigvis ikke så omfattende som det første.

Raset skjedde under oppfylling på utsiden av gammel veg, der det skal legges gang- og sykkelsti frem til Søndeles sentrum.

Som ellers i området viste det seg at fjellet «stupte» nesten loddrett ned i vannet.

Grunnundersøkelsene fortalte at det var masser med en del humusinnhold ned til 2—3 m under sjøbunn. Under dette fantes et 2—3 m tykt sand/gruslag mens de siste ca. 4,5—5 m var bløt leire. Konklusjonen ble at massene måtte fortrenkes ved sprengning. En var her redd for ukontrollerte utglidninger mellom sprengningene, slik at det måtte vises stor forsiktighet med mannskap/maskiner og den øvrige trafikk. En spesiell fare medførte

de bløte lagene relativt faste lag, da disse kunne bli vanskelige å fortrenge. Til oppfyllingen ble benyttet rørsprengning med ladninger plassert



---

◀ Slik så det ut i rasgropa, løsmasser på «stupbratt» fjell.

---

Maskinfører Ivar Heiland og Einar Opstad hadde en sur jobb med å få rørene ned under fyllinga, i issørpe og sno. ▶

---

under fylling, og dette ble utført uten spesielle overraskelser.

Under sprengning ble trafikken på E-18 holdt tilbake ved trafikklysene,

og måtte vente ca. 1/2 time etter sprengning før de kunne passere. Til utbedring- og omleggingsarbeidene i forbindelse med de to rasene ved Sønedeled, har vegvesenet fått en

---

*Sett vestover så rasstedet slik ut.*

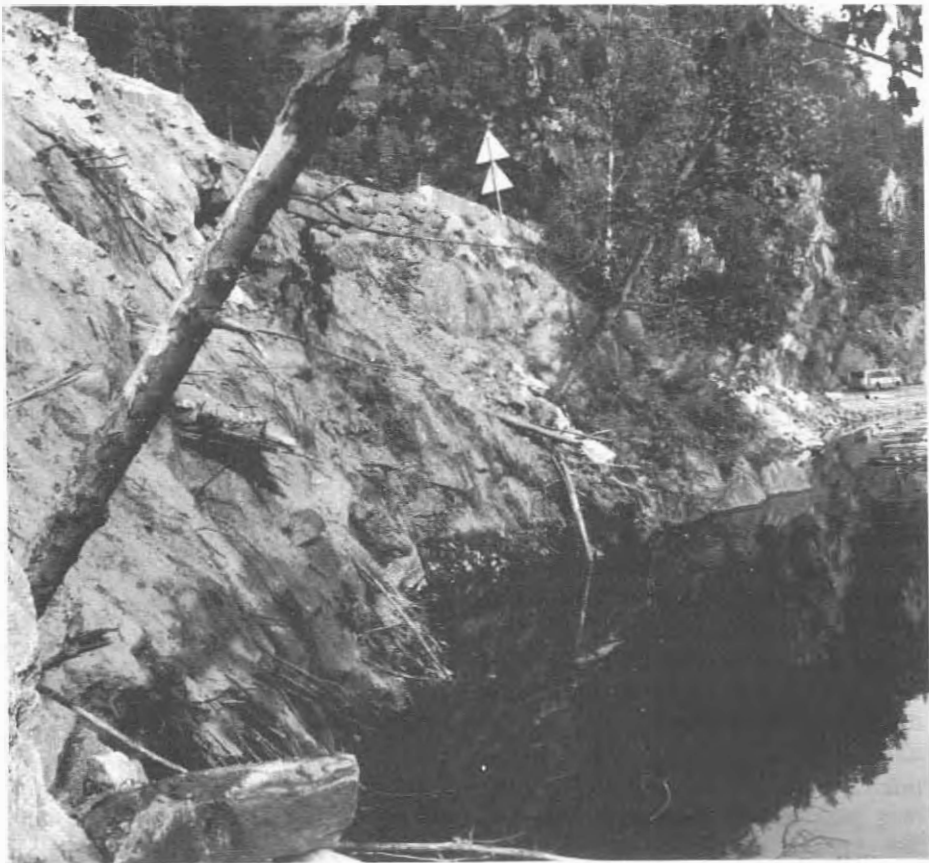


tilleggsbevilgning på 2,1 mill. kr. Resten av utgiftene måtte tas fra ordinære bevilgninger.

Like før jul var ettersprengningen

ferdig, vegen rettet opp og asfaltert, slik at trafikken nå går normalt forbi rasstedene. I år er det meningen å gjøre ferdig hele parsellen fra Akland til Søndeled.

*Og østover så det slik ut, hvor vi kan skimte en del av tidligere utfylt veg til h. på bildet.*



---

# Stasjonssjef Arne Holmgren har sluttet etter 32 år ved bilkontrollen

Stasjonssjef ved Biltilsynet i Aust-Agder, Arne Holmgren, gikk av for aldersgrensen ved årsskiftet.

Holmgren har sin utdannelse fra TTS' elektro- og maskinlinje i 34/35, og har senere en rekke kurs ved STI.

Fra 1936-1945 var han ansatt ved et bil- og karosseriverksted, og ble fra 1. januar 1946 ansatt ved bilkontrollen i Sør-Trøndelag som bilsakkyndig-assistent. 9 måneder senere ble han bilsakkyndig II.

Fra 1.5.57—1.7.61 tjenestegjorde Holmgren som bilsakkyndig I ved bilkontrollen i Nordmøre, for så å overta rattet for bilkontrollen i Aust-Agder.

— Du kom inn i bilkontrollen så tidlig som i 1945, det vil vel si helt fra oppbyggingen startet? —

— Ja, jeg har vært heldig som kom med fra starten av. De første årene lå vi ute i gata under kontrollene, men forholdene er jo heldigvis blitt bedre etter hvert. —

— De første årene her i fylket ble vel ikke så mye bedre enn de forholdene du forlot i Nordmøre —

— Skal jeg være ærlig, håpet jeg at tiden ute på gata var over da jeg søkte meg hit i 1961. I Nordmøre hadde vi fått nye kontorlokaler, så — hadde

jeg visst den gang at vi skulle være på Tyholmen i ca. 10 år hadde jeg muligens returnert. —

— Men så fikk du gleden av å være med på byggearbeidene ved den nye biltilsynsstasjonen på His, etter å ha tilbrakt mange kummerlige år på Tyholmen og i Barbu —

Ja, det var en givende tid, selv om vi hadde mye strev med de bevilgende myndigheter den gang. —

— Du har hatt din lengste tjenestetid her i Aust-Agder, har du trivdes? —

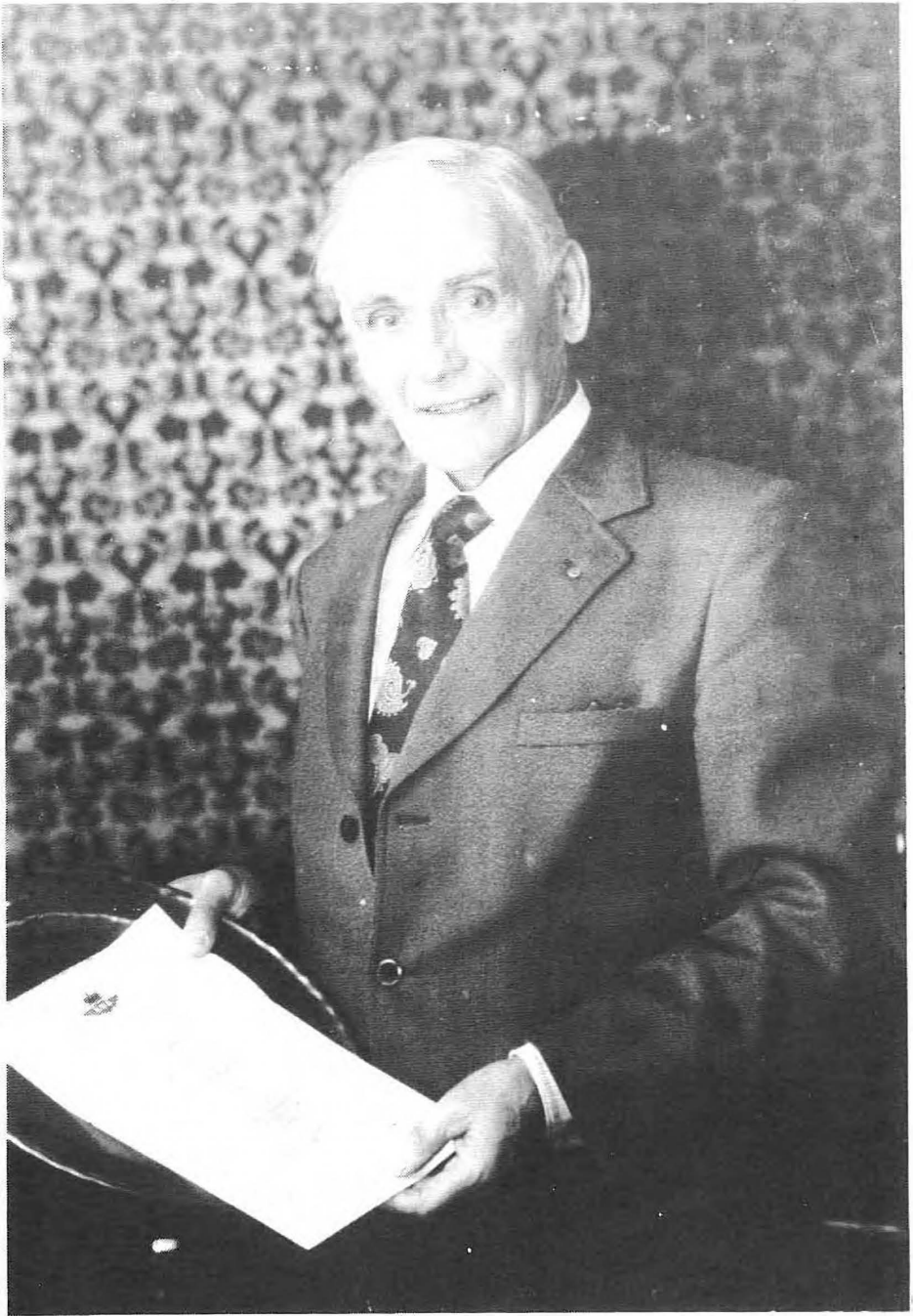
— Jeg er vel blitt innbitt sørlending, og en vesentlig grunn til at jeg har trives så godt er det gode samarbeidet med vegvesenet. Jeg ble mottatt på en for meg ukjent måte, og oppnådde straks en god kontakt bilkontrollen/vegvesenet. Den gang var det noe enestående at jeg som representant for bilsakkyndigeetaten ble observatør i Samarbeidsutvalget. Og jeg ble faktisk medlem av samme før det generelt var godkjent offentlig. —

— Du var også mannen bak forslaget om å bruke våre vegstasjoner som

---

*Stasjonssjef Arne Holmgren med tinnfat og diplom takker for godt samarbeid.*





bilkontrollens forlengede arm innen fylket. Møtte du motstand den gang? — Det er riktig at jeg foreslo å bruke vegstasjonene som kontrollstasjoner, men møtte store hindringer i oppstartingsfasen. Men daværende vegsjef Irgens var forutseende da han en gang sa: Reis ut og bruk vegstasjonene som du vil. —

Holmgren berømmer også samarbeidet med vegsentralen, som alltid har hjulpet når det er blitt rettet henvendelser dit.

— Så du har lite å sette fingeren på — Jeg har bare gode minner, og vil gjerne benytte anledningen til å takke for samarbeidet som har vært på alle

plan, og ønske etaten lykke til videre. Samarbeidsutvalget benytter anledningen til å takke stasjonssjef Holmgren i forbindelse med sitt siste møte før jul. Foruten SU's egne medlemmer, møtte representanter fra biltilsynet og vegsentralen.

Vegsjef Haugmoen overrakte etatens gave, tinnfat og diplom, det var taler av vegsjefen, Holmgren og overing. Cappelen Aas rundt kaffebordet i en meget hyggelig atmosfære.

Midt i desember ble det avviklet et liknende arrangement ved biltilsynet på His, også her var Holmgren det naturlige midtpunkt.

---

*Vegsjefen takker Holmgren for godt utført jobb, mens den nye biltilsynsjefen Helge Pedersen lytter oppmerksomt.*

*(ps. Damene i bakgrunnen var ikke med på avslutningen d.s.)*





*Utforkjøringer som dette er blant de innmeldte uhell.*

foto: MK

## SKREMMENDE ØKING I TRAFIKKUHELL IFJOR

Antall innmeldte trafikkuhell i 1978, i forhold til året før, viser dessverre en økning for Aust-Agders vedkommende.

Når vi ser bort fra desember, som det ikke foreligger sikre tall for foreløpig, var det i 1977 meldt inn 281 trafikkuhell. I 1978 var det en økning til 309, eller ca. 10%.

Ser vi bare på månedene juli, august

og september, hadde vi i 1978 en økning i forholdet til året før på hele 30%.

Dette er en skremmende utvikling, som en kanskje nærmere burde analysere årsaken til.

En fordeling av de forskjellige typer trafikkuhell foreligger ikke, men det er et spørsmål om ikke dette bør registreres i fremtiden.



◁ Det vil bli problemer med å opprettholde en rasjonell anleggsdrift.

## Uendret syssel- setting av egne folk, tross nedskjæring

---

---

---

I forbindelse med beskjæringen av bevilgningene til vegformål, har vi bedt driftssjef O. Dukefoss om en kommentar. Og han sier som følger:



— Etter at stats- og fylkesvegbudsjettene nå er behandlet, kan det slås fast at det blir nedgang i bevilgningene til vegformål.



Vedlikeholdet av riks- og fylkesveger har første prioritet, og reduksjonen har derfor særlig gått ut over anleggsbevilgningene. Store utgifter til snørydding de 2 siste vintrene førte til at vedlikeholdsavdelingen måtte utsette viktige oppgaver.



Vi må nå håpe på lave brøyteutgifter vinteren 1978-79, slik at vedlikeholdet kan komme «på fote» igjen.



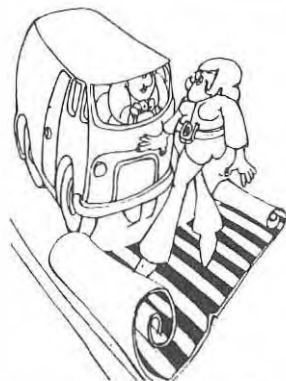
Den betydelige reduksjon av anleggsbevilgningene vil føre til problemer med å opprettholde en rasjonell anleggsdrift.



Sysselsettingen av vegvesenets ansatte blir uendret, mens det blir reduksjon i innleie av fremmedmaskiner og nedgang i entreprenørandel. —

O.D.

# OVER EN MILLION LØPEMETER MED STRIPEMALING I 1978



De forskjellige former for oppmerking av kjørebanelen er stadig stigende her i Aust-Agder.

De tørre tall viser at det i 1978 ble lagt 1.712.272 løpemeter stripemaling. Til dette gikk det med 49.100 liter maling og 52.400 kg. perler til en samlet sum av 520.400,- kroner. Med arbeidslønn, reiseutgifter, leiemaskiner osv. kom man opp i en totalsum på kr. 1.077.200,- eller kr. 0,63 pr. l.m.

For plastoppmerkings vedkommende er de totale utgiftene ifjor kr. 482.400,- hvorav kr. 292.700,- var satt bort på entrepriser.

Plastoppmerking brukes som kjent i gangfelter, vikelinjer, piler, stopp- og delelinjer i vegkryss på riks- og fylkesvegene. I de førstnevnte tall er det tatt med maling for kommuner, anlegg, oppmerking av vegkryss og trafikkøyer på riks- og fylkesvegene.

*Formerking for stripemaling er en viktig del av arbeidet.*





## Fastlagte retningslinjer for bedriftsavisene våre

Det har lenge vært arbeidet etter «Midlertidige retningslinjer for bedriftsavisene i Statens Vegvesen».

Ifjor ble disse sendt ut til høring i fylkene og Hovedsamarbeidsutvalget. De innkomne merknader har vært drøftet med kontaktutvalget for bedriftsavisere i Statens vegvesen, og i Fagsjefinøtet.

På bakgrunn av dette har Vegdirektoratet nå fastsatt følgende retningslinjer for bedriftsavisene i vegvesenet:

1. Bedriftsavisenes formål er å informere de ansatte om det som skjer i etaten.  
Bedriftsavisene skal være et forum for fri meningsutveksling.  
Bedriftsavisene skal gi et tverrsnitt av det som skjer i etaten.
2. Bedriftsavisen er administrativt direkte underlagt vegsjefen — eller den han bemyndiger til dette.
3. Bedriftsavisen ledes av en ansvarlig redaktør/redaksjonsutvalg som må gis reelle forutsetninger arbeidsmessig innenfor ordinær arbeidstid til å oppfylle det formål som er uttrykt under punkt 1.
4. Bedriftsavisens redaktør/redaksjonsutvalg oppnevnes av vegsjefen etter innstilling fra Samarbeidsutvalget.
5. Bedriftsavisen bør ha et redaksjonsråd på minst 5 medlemmer.  
Følgende bør være representert i rådet:
  - Ledelsen ved vegkontoret
  - Personalet ved Biltilsynets stasjoner
  - Tjenestemennene i driften
  - Oppsynsmennene/oppsynsmanns-assistentene
  - Personalet ved vegkontoret
6. Redaksjonsrådet oppnevnes av Samarbeidsutvalget etter innstilling fra redaktør/redaksjonsutvalg.  
Funksjonstiden er 2 år med mulighet til gjenvalg.
7. Bedriftsavisens budsjett og drift settes opp og utføres etter nærmere retningslinjer fastsatt av Vegdirektoratet.
8. Bedriftsavisen skal ikke inneholde betalte annonser.
9. Honorarer kan gis til etatens pensjonister og bidragsytere utenfra i spesielle tilfelle.





## JULETREFEST I TEPPEBELAGT VERKSTEDHALL

Søndag den 7. januar var den store verkstedhallen på vegsentralen igjen gjort om til festsal og åpnet sine dører for ca. 350 forventningsfulle barn og voksne til den årlige juletrefesten.

Festkomiteen, med H. Cappelen Aas i spissen, hadde også denne gang lagt ned et grundig forarbeid, og til glede for de aller minste var gulvet i år dekket med «vegg-til-vegg-teppe». Teppet, som for anledningen var utlånt fra anleggsavdelingen, bestod av fiberduker som vanligvis legges over dårlige partier i veggrunnen for bl.a. å hindre f.eks. leirmasser i å trenge opp. Teppet som var i bruk på festen ligger nå i veggrunnen på E-18 ved Bie på den nye omkjøringsvegen utenfor Grimstad. Så her er det ikke snakk om noen «bruk og kast»-mentalitet.

Festen ble innledet med andakt av

forstander Lønskog, og deretter var det bevertning bestående av masse hjemmebakke kaker, brus og kaffe.

Gang rundt juletreet er en selvfølgelig programpost på en juletrefest, og akkompagnert av Borge Tørå på orgel var det ikke få runder som ble tilbakelagt rundt treet. Harald Kirke-dam sørget som vanlig for å aktivisere barna med lek og konkurranser.

Årets gjestearartist var den «gamle» vegvesenmannen Kåre Skyttermyr. Han gjorde stor lykke i forsamlingen med sine dukker og sin buktaler-kunst.

Nissene fra Åmli (?) var også i år i rute, og de forventningsfulle barna ble heller ikke denne gang skuffet over innholdet i posene.

Vi takker arrangørene for innsatsen og sier vel blåst for årets arrangement.

## Møter vi hverandre i hjel?



Er den ulike møtevirksomheten i etaten ved å ta fullstendig overhånd. Går det en eneste virkedag uten at en eller flere innen administrasjonen/tekniske avdelinger sitter i «viktig» møte, og bare kan forstyrres i helt spesielle tilfeller.

Kan ikke noen og en hver stoppe opp, se seg tilbake og konstatere at de i ukens løp har sittet i møter nesten hver dag, enkelte ganger i to møter samme dag.

Er det riktig at jo høyere opp i byråkratiet man er, jo mere belastet blir man med møtevirksomhet.

Kan vi med hånden på hjertet oppriktig påstå at vi til fulle får

resultater av disse — ofte timelange — diskusjonene, eller blir det ofte møter bare for møtenes egen skyld.

Er det et faktum at saker som er viktige for vårt publikum, hopper seg opp i arkiver og på skrivebordspultene. At det kan ta år å avgjøre såkalte fillesaker, som ved en smidige saksbehandling — og bedre tid, kunne avgjøres på få dager.

Skjer det ikke av og til at hele ledelsen innen en enkelt avdeling sitter i møte, slik at besøkende må gå/vente/ringe/komme igjen en annen gang.

Er vi utsatt for et møtetyranni som bare utarter med årene?

# TRAFIKKEN OG VI

Informasjonssjef i Vegdirektoratet, og ansvarlig redaktør av Vegene og Vi, Leif Agnar Ellevset tiltrer fra 1. mai som ny direktør i Trygg Trafikk.

Han startet som informasjonsmedarbeider i Vegdirektoratet i 1972. Tidligere har han bl.a. vært stortingsmedarbeider i Venstres Pressekontor, redaktør av Teledølen i Notodden og medarbeider i Ingeniør-Nytt.

Leif Agnar Ellevset avløser Aage Borgen, som har vært direktør siden Trygg Trafikk åpnet sitt kontor i Vegdirektoratets brakke i Schwensensgt. 6.

Ellevset vil vel ellers være kjent som Vegdirektoratets «faste» mann i radioprogrammet Trafikk og Musikk.

---

**BRANN  
PÅ  
MØRLANDSMOEN**





I forrige nr. av SP kunne vi fortelle om brannøvelse på Mørlandsmoen. Denne gang forteller vi om BRANN på Mørlandsmoen.

Om kvelden den 13.12.78 brant anleggsavdelingens verksted på Mørlandsmoen i Moland ned til grunnen. Da SP kom til stede morgenen etter, var det bare en varm askehaug igjen. Verdier til ca. 700.000 kr. gikk tapt

under brannen. Det var bl.a. lagret en del utstyr i bygningen, så som borhammere, palmatere, knematere, slipeapparater for borestål, boruttrekere, motorborhammere m.v.

Etter det vi får opplyst vil ikke verkstedet bli bygget opp igjen, men virksomheten vil bli overført til vegsentralen på Skarpnes.

Brannårsaken skyldes sannsynligvis overslag i det elektriske anlegget.

## Ny juridisk saksbehandler med interesse for erstatnings- og ekspropriasjonsrett

*Wenche Høie* begynte ved årsskiftet som juridisk saksbehandler ved vegkontoret. Etter at hun er begynt å bli litt «varm i trøya» har vi bedt henne å fortelle litt om seg selv og hennes møte med vegvesenet:

— Etter å ha bodd 25 år i Oslo flyttet jeg i 1976 til Arendal. Da hadde jeg jobbet 1/2 år i Prisdirektoratet som konsulent med prisrådssaker.

— *Trafikksikring må prioriteres i langt større grad.* —



Det var selvfølgelig en stor overgang på flere måter å komme hit.

Jeg tror at jeg nå, 3 år seinere, kan si at jeg har tilpasset meg noe, selv om jeg vel aldri kommer til å føle meg som sørlending.

Jeg skal ikke her komme inn på de fordeler jeg nå ser Oslo har framfor Arendal. Det må likevel være tillatt å peke på den forskjell det syntes å være i toleransen hos østlendinger og sørlendinger. Hovedinntrykket er at toleransegrensene er vesentlig videre i Oslo enn her. Jeg har selv måtte finne meg i meget p.g.a. kjønn og utdanning/yrke, opplevelser som burde være unødvendige i vår tid.

Sørlandets fortreffelighet vis a vis Østlandet kan andre redegjøre for, bedre enn jeg.

De tre første år her nede arbeidet jeg for en både dyktig og forståelsesfull sjef. Det var en meget lærerik tid i fylkesskolestyrets sekretariat som det bare knytter seg gode minner til.

Den interesse jeg fikk for utdannings-spørsmål/ungdom vil oppta meg også i framtida.

Stillinga her hos vegsjefen søkte jeg fordi både erstatningsrett og ekspropriasjonsrett er fagområder jeg allerede i studietida var interessert i.

Dessuten seg jeg trafikksikring som et av de områder man må prioritere i langt større grad enn det gjøres i dag. Våre holdninger til trafikk og planlegging i videste forstand må preges av omsorg for de svakeste grupper, de eldre, de små og de funksjonshemmede.



Jeg kan ikke si at jeg *fikk* denne stillinga. Etter forbausende mye kamp ble jeg til slutt tilsatt, av sentrale myndigheter. Jeg tok imot stillinga fordi jeg trodde dette ville være en hyggelig jobb å begynne i for meg. Det viser seg at det likevel ble en positiv opplevelse å begynne her. Det er mange fine kolleger og jeg tror det skal bli en verdifull tid.

Jeg tror på samarbeid på tvers av

— *Det ble en positiv opplevelse å begynne her.* —

---

faglige båser og på at meget i samfunnet kan gjøres bedre enn vi gjør i dag. Det er opp til oss selv hvor trivelig arbeidsplass vi får. Og med de store oppgaver etaten står overfor, må vi alle bidra til løsninger av disse.



*På bildet ser vi fra venstre: Kåre Karlsen, Finn Ole Jørgensen og Nils Kjell Messel.*

## A-A-V vant stafett-KM for 5. år på rad

De av oss som er interesserte, vil sannsynligvis ha registrert at en del av vegvesenets ansatte har herjet stygt på premielistene denne vinteren.

Ekteparet Borgny og Kåre Karlsen, sammen med Nils Kjell Messel og Finn Ole Jørgensen, har forsynt seg grådig med topp-plasseringer.

Lørdag 17. februar sikret trio

en god prestasjon, når vi vet at nivået innen bedriftslangrenn er knallhardt, og at alt må lykkes i en stafett.

Det er en meget god prestasjon, når vi vet at nivået innen bedriftslangrenn er knallhardt, og at alt må lykkes i en stafett.

Vi gratulerer kretsmestrene med innsatsen.

---

---

*De to pikene på side 15 er prinsesse Ragnhild og Astrid.*





