SØRLANDS-PORTEN

Nr. 1 — 1980 — 8. årgang

KONTAKTORGAN FOR
STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER

INNHOLD

SØRLANDSPORTEN

Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen

Redaktør:
Oppsynsmann M. Krogh
Kontorass. J. E. Myhren

Redaksjonsutvalg:
Overing. K. Nylund
Sekretær Harald Kirkedam
Avd.ing. O. G. Røysland
Hovedtillitsmann P. Løvdal
Oppsynsmann H. Marcussen

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

Sats og trykk:
Andersen & Bengtsons
Trykkeri A/S
Myrene,
4800 Arendal

Opplag: 800

Fagsjefene ser på 70-årene og har forventninger for dette 10-år

Alle har vi vel våre håp og ønsker for fremtiden, det være seg i privatlivet eller innenfor det arbeidsfelt vi har vårt daglige virke. Privatlivets fred er udiskutabelt, men når det gjelder arbeidsplassen mener vi det er av interesse hva de forskjellige fagsjefene venter av 1980-årene, og hva de anser som det gledeligste i 1970-årene. Hva er da mer naturlig enn å spørre dem, og det har da også Sørlandsporten gjort.

De som svarer er følgende: Vegsjef Bjarne Haugmoen (Bj.H), driftssjef O. Dukefoss (D), administrasjonssjef O. Salvesen (OS), vedlikeholdssjef O. Sørbotten (Sør), plansjef H. Colbjørnsen (HC), anleggssjef K. Birkeland (KB), konstituert biltilsynssjef K. Møller-Hanssen (KMH) og maskinavdelingens sjef H. Cappelen Aas (HCA).

Spørmålene de ble stillet var følgende:

1. — Hvilke arbeidsoppgaver anser du vil bli de viktigste i 80-årene, generelt og innenfor ditt virkeområde?

Vegsjef B. Haugmoen (Bj.H)

BjH: — Være med å legge forholdene til rette for at Aust-Agder Vegvesen skal bli en trivelig og effektiv arbeidsplass.

D: — Bevilgningene til anlegg ser ut til å minke i årene fremover. Det blir derfor stadig viktigere å nytte midlene

Driftssjef O. Dukefoss (D)

mest mulig rasjonelt. Innen driftsavdelingene må det, som i etaten forøvrig, stadig «nytenkes». Alle deler av virksomheten må granskes med det for øye å komme frem til bedre metoder og bedre ressursbruk.

Adm.sjef O. Salvesen (OS)

OS: — Ved nyttårstider hadde massemedia spørsmål blant annet til kjente politikere om hvilke problemer vi ville bli stillet overfor i det nye ti-år. Flere svar gikk ut på at 80-årene ville bli en periode med store og hyppige endringer på mange områder, med en akselererende teknologisk utvikling og en rekke endringer i samfunnslivet. Disse endringene vil vi også få i vegvesenet, blant annet under omformingen av etaten til en kombinert veg- og trafikk-etat. Vi vil få knapphet på tilgang av ny arbeidskraft, og må derfor sette vår lit til omskolering av den arbeidskraften vi har til andre og mer krevende arbeidsoppgaver.

Vedl.h.sjef
O. Sørbotten
(Sør)

Sør: — Opprettholde og eventuelt forbedre vegstandarden, herunder spesielt trafikksikkerhet og bæreevnen på våre veger.

HC: — Vi har nå fullført forslaget til Norsk Vegplan fram til 1989. Den dekker derfor 80-årene godt. Det er lagt ned en stor arbeidsinnsats i denne planen ved alle avdelingene ved kontoret. Jeg tror den er et viktig styringsmiddel for vegvesenet.

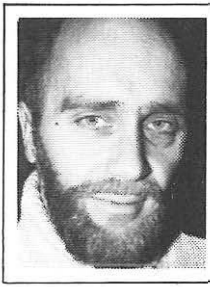
Når det gjelder planavdelingens hovedoppgaver i dette arbeidet i 80-årene, må vi arbeide for å få avklaring av linjevalg og utarbeide detaljplaner for de oppgaver som er prioritert i planen.

Viktige prosjekter i den forbindelse er: Omlegging av E-18 ved Tveitehallingene, videreføring av E-18 uten-

Plansjef
H. Colbjørnsen
(HC)

om Arendal fra Sørsvann til Nedenes og Vik. Ombygging eller omlegging av E-18 Vik—Bie, ombygging ved Reddalskanalen og Nørholmen, videreføring av utbedringsarbeidene på riksvegene 9, 12 og 39, ombygging av rv. 410 innen Arendal og bygging av en rekke gang/sykkelveger på den mest belastede del av riksvegnettet. En av de viktigste oppgavene i 80-årene blir arbeidet med å redusere trafikkulykkene på våre veger. Dette må angripes fra mange kanter: Omlegging av viktige veger for forbedring av sikkerhet og miljø på strekninger hvor trafikken er stor, og en blanding av gjennomgangstrafikk, lokaltrafikk og eneste fremkomlighet for fotgjengere og syklister til skole, forretninger m. v.

Utbedring av trafikkfarlige punkter hvor vårt ulykkesregister viser at vi har alt for mange ulykker. Begrense hastigheten på farlige strekninger ved hjelp av skilting eller andre tiltak. Effektivisering av kontrollen av hastighet, kjøretøyer og førere. Drive aktiv informasjon og kampanjer for å få alle, både store og små trafikanter til å tenke sikkerhet når de ferdes ute.



Anleggssjef
K. Birkeland
(KB)

KB: — Fullføringen av E-18 omleggingen innenfor Grimstad samt «pakkeløsningen» E-18 innenfor Arendal, Stølen—Nedenes m/tilkoplinger vil nok være blant de prosjekter som vil endre nåværende trafikkbilde mest, og ha størst betydning for trafikksikkerheten i 80-årene.

Innenfor anleggssektoren vil en stadig økende mekanisering og effektivisering av driften være et viktig arbeidsområde.

KMH: — Å legge forholdene til rette slik at vegtrafikken blir avviklet med minst mulig skade på person, eiendom og miljø.

For å oppnå dette må vi i biltilsynet

medvirke til at trafikantene blir tilført bedre kunnskaper om trafikkforhold, og at de får nødvendig forståelse for og holdning til trafikkproblemene. Dette kan vi oppnå bl. a. gjennom «styring» av trafikkskolevirksomheten.

Biltils.sjef
K. Møller-Hanssen
(KMH)

Vi må videre sørge for å drive en så utstrakt kjøretøykontroll at kjøretøyene blir holdt i trafikksikkerhetsmessig god teknisk stand. Likeledes må vi drive utstrakt kontroll med bilverkstedenes arbeid.

For vegvesenet forøvrig er det viktig at vegnettet blir bygget med en standard og vedlikeholdt på en måte som gir lavest mulig antall trafikkulykker.

Mask.avd.sjef
H. Cappelen Aas
(HCA)

HCA: — Intensivere samarbeidet mellom avdelingene, og ha forståelse for hverandres problemer.

---

2. — Hvordan ville du helst se at utviklingen på vegsektoren blir i årene fremover?

Bj.H: — Tilføring av økonomiske midler i forhold til vegsektorens plass i samfunnsholdningen.

D: — Det kunne være flere ting i vegsektoren som burde gått i en annen og bedre retning. Men et forhold bør fremheves spesielt: Planer må kunne bli godkjent på en mer tids- og ressurssparende måte enn i dag.

OS: — At vegvesenet vil være så tilpasningsdyktig at vi kan makte å inkorporere i etaten de endringer som utviklingen fører med seg, samtidig som vi bibeholder positive ting ved etaten i dag.

Sør: — At vi får tilstrekkelige hjelpemidler og økonomi for gjennomføring av det som er nevnt i mitt svar på det første spørsmålet.

HC: — Vegvesenet er en viktig sektor når det gjelder planlegging og drift av vårt samfunn. Men vi må være oppmerksomme på at vi bare er en sektor, og det er viktig for oss å samarbeide med en rekke andre parter i samfunnet for å løse våre oppgaver. Jeg kunne ønske at kommunene var mere aktive i sin planlegging, slik at løsning av vegsystemene i større grad kunne inngå i en samlet plan for alle sektorene.

KB: — I årene fremover vil jeg håpe at anleggsbevilgningene i vegsektoren holdes på et slikt nivå at det blir mulig å få løst de store miljømessige og trafikksikkerhetsmessige problemer som den stadig økende biltrafikken skaper.

KMH: — Trafikksikkerhetsarbeidet må ganske riktig vies større oppmerksomhet enn tidligere. De ressurser som er til rådighet i vegvesenet totalt må i større grad brukes til å beskytte menneskeliv og ikke til å gi større muligheter til økt kjørehastighet og bedre fremkommelighet.

HCA: — Tilstrekkelig budsjett slik at prioritering innen miljø, bygninger og maskiner ikke blir så anstrengt.

---

3. — Når du ser tilbake på 1970-årene, hva ser du da som det gledeligste som har skjedd innen vegvesenet i

Aust-Agder, generelt og innenfor ditt arbeidsområde?

Bj.H: — At vi fikk nye kontorlokaler slik at det var mulig å samle alle avdelingene i samme bygg, og at overgangen til ny administrasjonsordning i fylkene gikk så greit, sett fra vegvesenets synspunkt.

D: — Det er tatt et krafttak i Aust-Agder for å bedre trafikkforholdene i byer og tettsteder. Når den lille omkjøringsvegen i Grimstad er ferdig, går E-18 utenom våre byer. Andre riksveger i byer og tettsteder har fått en vesentlig forbedring. Det har naturlig nok gått med svimlende beløp til grunnerverv (opp til 18% av bevilgningene til riksveganlegg i ett år). Innen driftsavdelingene har vi fått en bedre samkjøring på de fleste områder, «skott» er fjernet.

OS: — Det gledeligste synes jeg er at trenden i økningen av antall trafikkulykker i Aust-Agder endelig synes å være brudt. Samtidig er også jeg glad for at byggesaken endelig er brakt vel i havn.

Sør: — Enig med vegsjefen når det gjelder samling på ett sted i trivelige omgivelser.

HC: — Første etappe i omlegging av E-18 utenom Arendal, og den forbedring av trafikkmiljø langs de strekningene som derved er blitt avlastet fra denne «harde» trafikantgruppe.

Oppstarting av omlegging av E-18 utenom Grimstad, sikkerhetstiltak — slik som oppsetting av rekkverk, fartsbegrensninger, skilting av spesielt farlige partier, oppstarting av bygging av gang/sykkelveger. Nye hjelpemidler innen planleggingen, slik som økonomiske kartverk, mere detaljerte kart i målestokk 1:1000 og tilgang til elektronisk databehandling på en rekke operasjoner. Vi må nå være enige i at de gode, gamle profilarkene som har dominert planfremstillingen fra århundreskiftet ikke er tilstrekkelige lenger med de krav som nå stilles til offentlighet omkring en plan.

KB: — Er enig med vegsjefen i at det gledeligste er nok samiingen av administrasjonen i ett bygg. På anleggssektoren synes jeg det er gledelig at forholdene i løpet av 70-årene er lagt til rette for at folk ute i driften i stadig større grad kan bo hjemme i stedet for i brakkeleire.

KMH: — At vi i 1971 kunne flytte inn i ny biltilsynsstasjon på Hisøy, etter mange år uten fast tilholdssted, og med dårlige muligheter for bl. a. å få utført en skikkelig kjøretøykontroll. Det samme gjelder den mulighet vi har fått til å drive kjøretøykontroll og førerprøveavvikling på vegstasjonene. Det er virkelig gledelig at forholdene er blitt lagt til rette på denne måten for vår virksomhet. For vegvesenet forøvrig er kanskje det gledeligste å ha fått innlemmet biltilsynet i sin organisasjon som egen fagavdeling, for på denne måten best mulig å kunne fylle oppgaven som en veg- og trafikketat.

HCA: — Jeg har på følelsen at så vel ledelse som funksjonærer og utedrift ser mer positivt på maskinavdelingen og dens problemer.

---

4. — Skulle du få oppfylt et nyttårsønske i forbindelse med ditt arbeid, hva ville du ønske deg?

Bj.H: — Godt samarbeid innad i etaten og med etater, organer og andre som kommer inn under vegvesenets kontaktområde.

D: — Et fromt ønske: Den overhåndtagende byråkratisering må drives tilbake og mer handlekraft må få slippe til på alle plan.

OS: — Et godt arbeidsmiljø og gode kollegiale forhold for alle ansatte i vegvesenet. Den nye arbeidsmiljøloven legger stor vekt på et trivelig arbeidsmiljø. Trivsel på arbeidsplassen kom-

Pensjonistforeningen er igang

Siden våren -79 har en uslitelig gruppe eldre «vegvesener» arbeidet intenst med å skaffe oversikt over vegvesenets pensjonister og forberede oppstartingen av en pensjonistforening her i fylket, en forening for pensjonister fra alle grupper arbeidstakere i etaten.

Det var derfor en blid Tellef Rislå, formann i interimstyret, som kunne ønske de 35 fremmøtte pensjonistene samt inviterte gjester velkommen til pensjonistforeningens første ordinære årsmøte på «Furuly» kafeteria på Fevik den 25. januar 1980.

I sin åpningstale takket Rislå SU for at de hadde tatt initiativet til oppstartingen av foreningen. Videre lot han takken gå til vegsjefen og hans stab for verdifull hjelp i oppstartingsarbeidet.

Vegsjef Bj. Haugmoen uttrykte også sin glede over at pensjonistforeningen nå er en realitet. Tidligere har kontakten med vegvesenet vært brutt ved overgang til pensjonisttilværelsen. Nå vil det bli lettere for etaten å få kontakt med pensjonistene. Han lot videre takken gå til interimstyret for det arbeid som hittil var blitt utført, og han kunne love hjelp fra vegkontoret også i framtida.

De obligatoriske årsmøtesakene ble avviklet på en hurtig og grei måte og følgende styre ble valgt: Tellef Rislå (formann), Harald Lauvland (nestformann), Torgeir Bomvoll (kasserer), Trygve Lyngdal (sekretær), Arne Holmgren, Albert Nordbø og John Dahl Kristiansen (styremedlemmer).

Under middagen ble forsamlingen overrasket av en telefonbeskjed om at

Lyngdal og Tveiten underholdt med sang og musikk.

---

mer også etaten til gode ved større produktivitet.

HC: — En rask avgjørelse av linjevalget øst for Grimstad.

Sør: — At demokrati og byråkrati ikke blir drevet for langt, men at det blir tilstrekkelig tid til å utføre vårt arbeide med bygging og vedlikehold av våre veger på en forsvarlig måte.

KB: — Et brukbart nyttårsønske må være at byråkratiet ikke vokser oss helt over hodet slik at det fremdeles blir mulig å få utrettet noe i samfunnet.

KMH: — Å få utvidet biltilsynsstasjonen slik at den tilfredsstiller kravene pr idag etter det arbeid som skal utføres og den bemanning vi nå har. Plassforholdene begynner nå å bli svært vanskelige, og den midlertidige utvidelsen med Moelven-brakker har vi ikke tillatelse til å benytte oss av mer enn i 3 år.

HCA: — Bedre koordinering av maskindriften ute, slik at de maskiner vi nå har blir benyttet mer.

Det nyvalgte styret. Foran fra venstre: T. Lyngdal, T. Rislå, T. Bomvoll, H. Lauvland. Bak fra venstre: J. Dahl Kristiansen og A. Nordbø. A. Holmgren var ikke til stede. *(Foto: Agderposten)*

Norges Automobil-Forbund, avd. Aust-Agder, hadde bevilget kr. 1.000,- som «fødselsgave» til den nystartede foreningen.

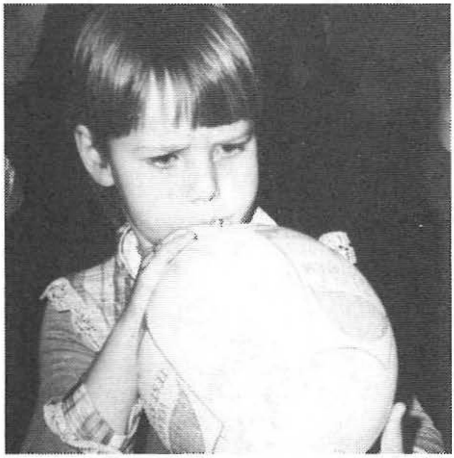
Under møtet viste oppsynsmann Bjarne Solberg en lysbildeserie fra asfaltarbeidene i fylket, og Trygve Lyngdal sang akkompagnert av Nils Tveiten som var utlånt fra vegkontoret for anledningen. Videre var det hilsningstaler fra formannen i SU, Anders Noddeland og Peder Thorsen fra fylkesavdelingen av Norges Pensjonistforbund.

Ved årsskiftet lå foreningens medlemstall på ca. 70 og vi er overbevist om at foreningen har sin berettigelse og vil komme til å bety mye for mange i årene framover.

Møtedirigentene Lauvland og Rislå, kasserer T. Bomvoll og møtesekretærene Lyngdal og Myhren.

JULETREFESTEN

Søndag 13. januar ble den tradisjonelle juletrefesten avviklet på vegsentralen, og oppslutningen var det heller ikke i år noe å si på idet ca. 360 personer med smått og stort hadde funnet vegen til Skarpnes denne søndags ettermiddagen. Og at stemningen var på topp, håper vi at våre bilder fra festen taler klart for.

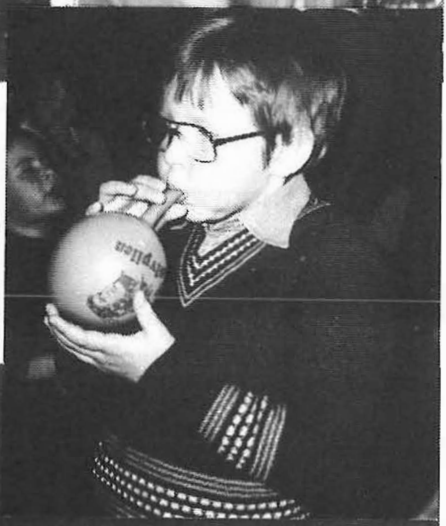


Smeller det snart, tro?

Festens yngste (?) trygt i armene på pappa, Gudmund Jansen.

Små og store rundt juletreet.

«Onkel» Harald Kirkedam avviser alle teorier om mikrofonskrekk.



Denne var hard!

Tegnefilmer er alltid populært.

Vedlikeholdsområde 6

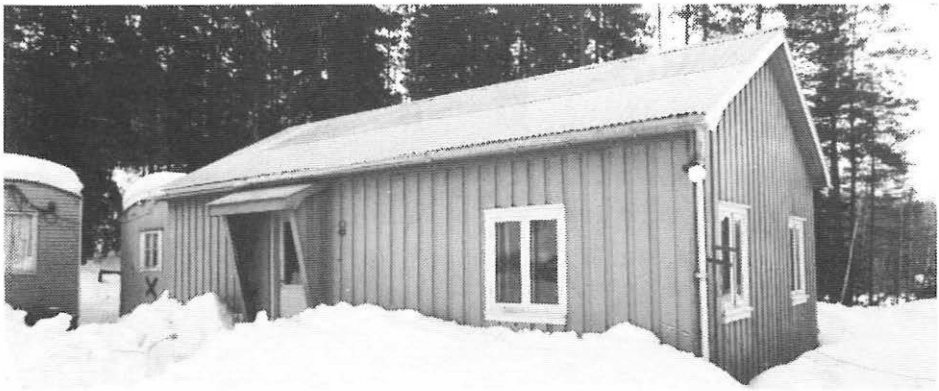
I dette og følgende nummer av bedriftsavisen, vil vi gjerne få presentere våre 6 vedlikeholdsområder. Hensikten er først og fremst å bli kjent med de arbeidsoppgaver som er pålagt hver enkelt, hvem som utfører dem og hvilke midler de har til rådighet.

I denne omgang tar vi for oss område 6, som omfatter Setesdalen fra Byglandsfjord til Telemark grense. Til å ivareta vedlikeholdet av disse i alt 177 km riksveger og 99 km fylkesveger disponerer vegmester Olav Nygård p. t. 13 mann, inklusive verksmester og reparatør.

I Bygland finner vi Eivind Attestog og Olav Andersen. Vanligvis ved hjelp av traktor og en liten lastebil har disse to ansvaret for 58 km riksveg og 43,8 km fylkesveger.

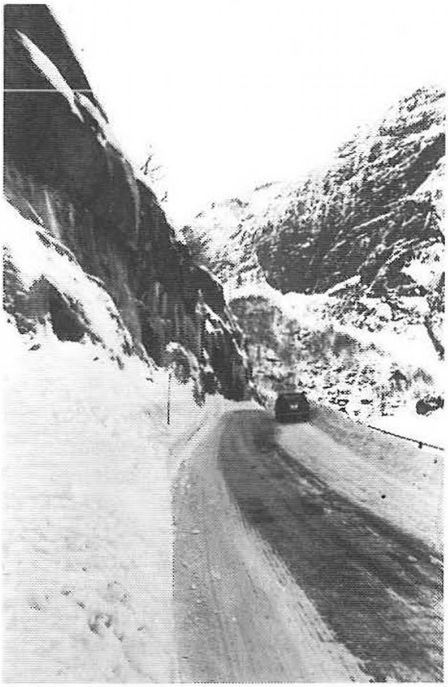
Normalt skal 6 mann sørge for vedlikeholdet av 61,3 km riksveg og 34,7 km fylkesveger i Valle. Disse er Sigbjørn O. Berdalen, Halvard Homme, Hallvard Lien, Olav H. Tveiten, Torleiv H. Åkre og Bjarne Voldseth. Disse disponerer over en motorhøvel, hjullaster, Magirius lastebil og en liten lastebil.

Eyvind Attesog og Olav Andersen forestår vedlikeholdet i Bygland. Andersen (t. venstre) er ellers en kjent skiløper, og får i år statuett etter å ha tatt skimerket i 25 år.



Nesmoen vegstasjon i Bygland, kontorbygg.

Reparatør og servicemann Torvald Homme.



Problematisk parti av Byklestigen.

Nesmoen, verksted og lagerbygg.

Endelig har vi så Bykle, hvor Olav O. Gjerden, Torleiv Haugen og Sigmund O. Løyning vedlikeholder 52,6 km riksveg og 18,8 km fylkesveger.

Område 6 har sin vegstasjon i Valle, der Gunnar Attestog er verksmester og Torvald Homme servicemann og reparatør. Vegmester Olav Nygård og oppsynsmann Svein Røysland er pålagt det fulle ansvar for oppsynstjenesten m. v.

Til disposisjon i 1980 har området fått kr. 2.400.000,— til riksvegvedlikeholdet, eller kr. 13,56 pr. kilometer. For fylkesvegenes vedkommende er tallene kr. 750.000,—, eller kr. 7,70 pr. kilometer.

Sjåfør Thorleif Haugen og vedl.h.arb. Olav O. Gjerden

Den «gamle» vegstasjonen på Valle.

— Dere har ca. 277 km veger å vedlikeholde, vegmester Nygård. Hva er de største utgiftspostene?

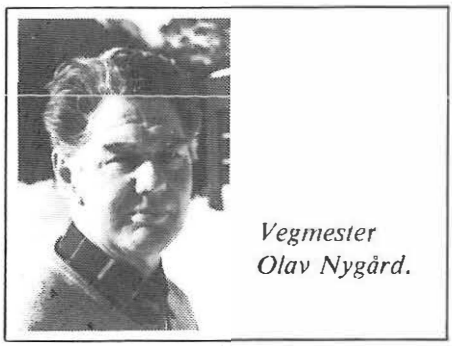
— Det er så avgjort vintervedlikeholdet, og da særlig fjellovergangene mellom Hovden—Haukeli og Flateland—Skafså.

— Brøytingen skjer vel ikke bare i egen regi?

— Å nei, for sesongen 1979/80 er det inngått 16 brøytekontrakter inklusiv reservebrøyter og vegvesenets egen bil. Strekningen Hovden—Hemla på riksveg 12 og fylkesvegen til Bjåen blir i 79/80 brøytet av Telemark vegvesen. I disse kontraktene inngår en fast beredskapsgodtgjørelse pr. bil og faste kilometerpriser, størrelsen avhengig av strekning og vegstandard.

— Hva er de største problemene dere arbeider med?

— Fjellovergangene igjen, samtidig som parkeringsproblemene i forbindelse med påsketrafikken er en belastning. Dette gjelder spesielt parkeringsplassene på Hovden og ved Bjørnevann. Vegvesenet er behjelpelig med dagparkeringsplasser, men disse blir ofte belagt av turister med campingvogner. Ellers mener jeg personlig at



Vegmester Olav Nygård.

vegvesenet bør yte større service i denne forbindelse. Næringslivet i dalen er avhengig av de inntektene de kan få gjennom turistnæringen, og averterer sine tilbud. Da er det galt at det skal sendes bud på politi og klistres røde lapper på feilparkerte biler, all den stund mulighetene til lovlig parkering er så små.

Dalen har jo ellers en gruppert trafikk, og om sommeren merker vi rusjet i forbindelse med ferjetrafikken fra

Høvelfører Bjarne Voldseth.

Is på svafjell ved Byklestigen.

kontinentet. Særlig kan juni og juli by på de helt store problemer.

— Hvordan fungerer samarbeidet med administrasjonen?

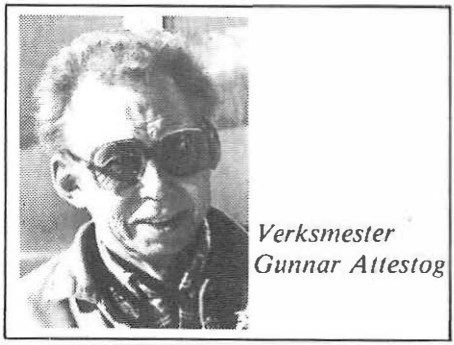
— Meget bra.

— Og med folkene, kommunene og andre instanser?

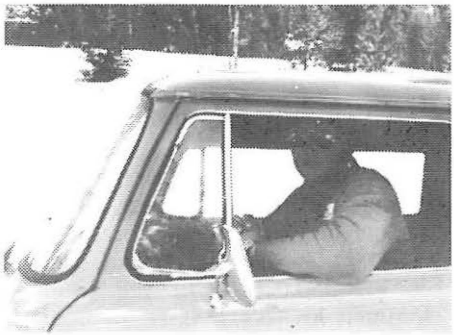
— Også det meget bra. Vi kommer godt ut av det med alle her oppe.

— Hvis du skulle få innfridd et ønske i forbindelse med ditt område for 1980-årene, hva ville du ønske deg?

— Større bevilgninger til riksveg 12, ombygging av det meget rasfarlige partiet langs Byklestigen, utbygging av parkeringsplasser på Hovden og ved Bjørnevann, større imøtekommelse overfor bilistene/turistene og bedre utbygging av våre rasteplasser. La meg også ta med ønsket om oppstarting av vegforbindelsen Brokke—Sirdal, sier vegmester Olav Nygård til slutt. — Det er vel bare de som ikke har noen interesser i dette området som så sterkt går imot denne vegen.



Verksmester Gunnar Attestog



Vedl.h.arb. Sigmund Løyning.

Vedl.holdsarbeider Olav H. Tveiten t.v. og Hallvard Lien holdt på med tining av stikkrenner.

I område 6:

Også anleggssektoren får føle sparekniven

Fylkets samferdselsutvalg har i sitt forslag til revisjon av Samferdselsplanen for Aust-Agder regnet med investeringer på 23 millioner kroner på riksveg 12 i 1982—85.

I område 6 vil riksvegen bli ferdig utbygd frem til Bygland sentrum, samtidig som det vil bli bygget ny veg utenom Ose.

Når det gjelder investeringsprogrammet for fylkesvegene 1980—83 kan nevnes at det er foreslått kr. 3.150.000,— til Ellingstjønn—Åraksbø, kr. 350.000,— til veg gjennom Homme, kr. 650.000,— til Åmli—Berg og kr. 900.000,— til Hovden—Hovden gård.

I skjæringen ved Longerak fant vi skytebasen, Jon Sandnes (i midten) sammen med Ellef Bjorland og Martin Hauge.

Annleggsarb. Søren K. Uleberg hjelper opps.m.ass. Odd Olav Tveit med å finne igjen linjen.

Pr. i dag drives det anleggsvirksomhet på riksveg 12 mellom Rakkneset—Longerak Nord. Oppsynsmann Salve Honnemyr arbeider på denne parsellen med 3—4 mann, og har hjelp av oppsynsmannsassistent Odd Olav Tveit. En ny Brøyt X21 blir godt tatt hand om av Gunnar M. Lilletveit. Jon Sandnes er sikker skytebas, og han har ellers med seg Søren K. Ule-

«Caledonien» vegstasjon i Bykle.

berg og Jan Landås. All boring utføres av privat entreprenør, og borriggen blir kjørt av Ellef Bjorland med Martin Hauge som medhjelper. I privat regi drives det anlegg på fylkesvegen Frøyrak—Storstraumen, som etter kontrakten skal være ferdig 1. november i år. Her vil fast dekke bli lagt først i 1981. På fylkesvegen til Åraksbø er det tenkt utført arbeider på 2 km veg i år. Her blir det vesentlig brukt leiemaskiner, og kun 1 fast mann fra vegvesenet.

To anleggsarbeidere er for tiden utlånt til vedlikeholdsavdelingen. Det er arbeidsformann Birger Viki og Eyvind Røysland. Disse finner vi ved knuseverket på Skomedal, travelt opptatt med produksjon av veggrus for oljegrusproduksjonen.

I samtale med noen av anleggsfolkene skinner det tydelig igjennom at de er engstelige for den utviklingen som er igang på anleggssektoren i Setesdal. Stadig nedtrapping av styrken, samtidig med reduserte anleggsbevilgninger får dem til å føle at de går en usikker fremtid i møte.

Eller som en av dem sa det: — Det

Birger Viki (t. h.) og Eyvind Røysland er utlånt fra anlegg til knuseverket på Skomedal.

er litt nifst å tenke på at anleggsstyrken på kompensasjonsvegen i begynnelsen av 60-årene var på ca. 30 mann, mens vi nå bare er en håndfull igjen. Det må være ytterst dårlig distriktspolitikk å la den private entreprenørvirksomhet overta i kommuner som er så avhengig av skatteinntektene til hver enkelt. Entreprenørene stiller stort sett med egne arbeidere som skatter til andre kommuner enn dem de arbeider i, mens bygdenes egne arbeidere må flytte ut av kommunen. Forstå det den som kan . . .

ny biltilsynssjef i fylket

Overingeniør Kjetil Nylund

Vegdirektoratets tilsettingsråd har ansatt overingeniør ved **planavdelingen,** Kjetil K. Nylund, som ny biltilsynssjef i Aust-Agder.

Den nye biltilsynssjefen har sin utdannelse fra Telemark off. landsgymnas, Schous Tekniske Institutt i Oslo og Purdue University i U.S.A. Av tidligere praksis kan nevnes ca. 2 år ved Københavns Amt Vejinspektorat, ansatt i konsulentfirmaet Dahlen og Toftenes i 1969—70, hos entreprenørfirmaet A/S Høyer-Ellefsen i 1970—71 og fra juni 1971 til april 1977 ved Vestfold Vegvesen.

Som avd.ingeniør kom han til Aust-Agder Vegkontor den 1.4. 1977, og ble overingeniør fra 1.5. samme år.

— Hva fikk deg til å søke på stillingen som biltilsynssjef?

— Trafikksikkerhetsarbeidet ved biltilsynet interesserer meg mye, og har hittil vært lite påaktet. Som sekretær for Norsk Vegplan har jeg blitt kjent med biltilsynets arbeidsområder, og dermed fått lyst til å prøve meg.

— Kan din bakgrunn fra planavdelingen hjelpe deg i din stilling?

— Ja, absolutt. Biltilsynet er nå direkte inkorporert i vegvesenet, og med de arbeidsoppgaver som nå er pålagt biltilsynet — jeg tenker her først og fremst på trafikksikkerhet generelt — er det en fordel med et nært samarbeid med planavdelingen.

— Du har en stund visst at tilsettingen var «i kommingen», har du forberedt deg til stillingen?

— Jeg har selvfølgelig tenkt igjennom hva jeg skal drive med. Og når jeg først har søkt stillingen, vil jeg også best mulig forberede meg på de arbeidsoppgaver som pålegges meg.

Spesielt viktig anser jeg det å være at vi kan oppnå et best mulig samarbeid med de jeg skal arbeide med.

— Kan du fremlegge en programerklæring?

— Tradisjonelt har førerprøvene — som går på person — og undersøkelser av kjøretøy, slik at de er i forsvarlig stand, vært viktige gjøremål i biltilsynet. En ny og like viktig tredje ting er «Vegen og vegens omgivelser». Vi må arbeide for at bilføreren oppfatter dette på best mulig måte, slik at det ikke gjøres feil. Det er også et personlig ønske at biltilsynet blir tatt med i arbeidet med trafikkulykkesetterforskning i større grad enn tidligere. Videre tror jeg trafikkopplæring i skolen er viktig, gjerne som eget fag. Biltilsynet bruker idag ellers mye tid

SLIK FOREGIKK BRØYTINGEN på riksveg 9 mellom Svenes—Evje i 1932. Sjåføren heter Gunstein Fiskvatn, men er det noen som kan gi opplysninger om de øvrige, er vi takknemlige for det.

på etterkontroll av biler. Dette bør kanskje overlates til bilverkstedene selv, la det bli et tillitsforhold mellom oss.

Med den utbygging av utekontrollstasjoner vi har i fylket, har jeg også mere tro på tilfeldige utekontroller til erstatning for de i mer faste former, f. eks. undersøkelse av bilen hvert 2. år o. l.

I skrivende stund er det ikke klart når den nye biltilsynssjefen tiltrer stillingen. Men vi ønsker ham lykke til i sitt nye arbeid.

Nye satser for skyss- og diettgodtgjørelse

Bil- og diettgodtgjørelse er fastsatt i særavtaler i staten. Disse avtalene er nå revidert med hjemmel i loven, og gjøres gjeldende fra og med 1. januar 1980.

Kostgodtgjørelsen er nå slik: For reiser 4—8 timer kr. 21,-. For reiser 8—12 timer kr. 65,-. For reiser over 12 timer kr. 150,-.

Nattillegget er nå slik: Landdistrikt

INN i 1980 årene

Reduserte bevilgninger i forhold til gitt ramme, sammen med lønns- og prisstigning har gitt som resultat at flere investeringstiltak i planperioden 1978—81 ikke vil komme til utførelse i perioden. Det er konklusjonen vi kan trekke med oss inn i 80-årene, og få oss til å lure på hva dette 10-år vil gi oss på godt og ondt.

En øket mekanisering, mer rasjonell drift og økning av faste dekker vil føre til mindre behov for arbeidskraft i driften.

Samtidig er situasjonen slik at biltilsynet, vedlikeholdsavdelingen og planavdelingen trenger mer personale, og vi er stillet i utsikt 4 nye stillinger til distriktsadministrasjonen i årene 1982—85.

Arbeidsmiljøloven medfører økende utgifter til vintervedlikeholdet og følgelig redusert innsats.

Statens Vegvesen vil føre en personalpolitikk som ivaretar både etatens og den enkelte ansattes interesser. Et viktig mål er en høy grad av medbestemmelse for de ansatte innenfor de generelle rammer som blir trukket opp for statsetater.

Noen av de tiltak som ikke er kommet til utførelse i planperioden, vil bli søkt utført i perioden 1982—85. Dette avhenger imidlertid av hvilken bevilgning som blir gitt i denne perioden.

Muligheter for ytterligere forskyvninger inn i fremtiden er tilstede. Investeringstiltak som tidligere var forutsatt i perioden 1982—85, vil måtte skyves ut i 1986—89 eller ennå senere.

Rammen for vegvesenets samlede virksomhet i fylket gis ved de ressurser som til enhver tid stilles til disposisjon.

En mener det fortsatt skal være mulig å redusere arbeidsstokken kun ved naturlig avgang.

Trafikksikkerhetsproblematikken vil få høy prioritet, men forseringen med bygging av gang/sykkelveier er avhengige av politiske beslutninger.

Vi viser ellers til intervjuet med vegsjefen og fagsjefene på annet sted i dette nummer av Sørlandsporten.

---

kr. 86,-. Byer kr. 120. Mot legitimasjon kr. 363,-.

Skyssgodtgjørelsen: Inntil 9.000 km kr. 1,65 pr. km. Over 9.000 km kr. 1,40 pr. km.

Diettgodtgjørelsen for vegoppsynet: Over 12 timer kr. 126,60 pr. døgn. Nattillegg, land, kr. 67,75 pr. natt. Nattillegg, by kr. 102,80 pr. natt.

Tenk på helsa når du jobber med epoksy

«Hovedutvalget for verne- og miljøarbeid i Statens Vegvesen» har bedt om at alle som skal arbeide med epoksy orienteres om arbeidshygiene ved bruk av dette stoffet. De flytende komponentene i stoffet — epoksyhardpikser og herdere — kan ha skadelige virkninger, bl. a. kan det oppstå eksem eller allergi.

Epoksy — som er et plastprodukt — er imidlertid uskadelig i utherdet tilstand. Dersom anvisningene for arbeidshygiene følges, kan en også unngå skader av de flytende komponentene.

1. Transport og lagring.

Epoksymaterialer skal transporteres og oppbevares i godt lukkede beholdere for å unngå enhver forurensning.

Eventuelt spill av materialene renses opp med sagmugg, høvelflis, pussegarn, klut e. l. som bare må benyttes en gang og deretter kastes.

Epoksyprodukter må ikke komme i berøring med matvarer eller beholder for matvarer.

2. Hygiene på arbeidsplassen.

Sørg for god ventilasjon og pinlig renslighet.

Søl av epoksymaterialer fjernes øyeblikkelig.

Ikke-herdede epoksyharpiks/herderrester kan fjernes med løsningsmidler (Trikloretan, Trikloretylen etc.) Unngå å puste inn dampen fra løsningsmidlene. Bruk gummihansker, gummiforkle og briller.

Bruk engangsemballasje — engangsutstyr i størst mulig grad.

Overhold oppgitte blandingsforhold nøyaktig.

3. Arbeidstøy.

Benytt spesielle arbeidsklær til epoksyarbeider. Skift arbeidstøy minst en gang i uken.

Ved tilsøling må arbeidstøyet skiftes øyeblikkelig.

Bruk hansker av gummi eller plast. Det kan være gunstig å bruke rene bomullshansker, som kan skiftes ofte og er lette å vaske, inne i arbeidshanskene.

Pass på at hanskene ikke blir tilsmusset på innsiden.

4. Beskyttelse av øynene.

Øynene beskyttes mot sprut ved hjelp av briller.

Med bruk av visir vil hele ansiktet være beskyttet. →

Bedriftshelsetjenesten i Aust-Agder Vegvesen

Av bedr.lege H. Jomaas

Vegvesenet har i flere år vært tilknyttet Bedriftshelsetjenesten, Norsk Folkehjelp, Arendal. I tidligere år bestod dette arbeid vesentlig av årlige helseundersøkelser av de ansatte — en ordning de fleste ansatte har vært tilfreds med.

I medisinske fagkretser har innholdet i bedriftshelsearbeidet vært diskutert i flere år. Nytten av rutineundersøkelser som ledd i forebyggende helsearbeid har vist seg å være mindre enn tidligere antatt. Sjansen for å oppdage sykdommer på ikke-symptomgivende stadier er begrenset. Bare ganske få sykdommer vil tidlig kunne oppdages ved hjelp av rutinemessige legeundersøkelser kombinert med enklere laboratorieprøver — så som blodprosentmåling, senkningsreaksjon i blod (S.R.) og urinundersøkelser. Konsekvensen av denne nyere viten er blitt at man anbefaler noe sjeldnere helsekontroll enn tidligere.

Senere års forskning har gitt mye kunnskap om miljøbetingede sykdommer, ikke minst innen arbeidsmiljøet. Forebyggende helsearbeid innen arbeidsmiljø bør derfor prioriteres høyt.

Skulle sprut likevel treffe øynene, vaskes øynene øyeblikkelig i rennende vann i minst 15 minutter. Deretter konsulteres lege (øyenlege).

5. Pleie av huden.

Før arbeidet begynner bør hendene og underarmene smøres med en beskyttelseskrem («Kerodox 51», Kobro & Co. Oslo).

Til vask av hender og armer benyttes alkaliefri såpe («Dusj», De-No-Fa) og papirhåndklær.

Sprut og søl av epoksy på huden fjernes straks med papir ved lett berøring uten gnidning. Rester fjernes med vann og såpe, eller med rensekrem («Kerocleanse nr. 22», Kobro & Co. Oslo). Bruk *ikke* løsningsmidler, pussekluter eller sandsåpe.

Smidig, myk hud forminsker muligheten for hudirritasjon. Bruk hudkrem etter vasking.

6. Hudirritasjoner.

Direkte kontakt med epoksyharpikser og herdere eller damper fra dem kan føre til irritasjon av huden.

Typiske tegn på hudirritasjon er rødhet og blemmer, særlig på hender, underarmer, i ansiktet og på øyelokkene.

Bruk av løsningsmidler (som angriper hudens naturlige beskyttende fettlag) forsterker den irritasjon som kan komme fra epoksymaterialer.

Personer som en gang er blitt utsatt for slike hudirritasjoner, blir siden lettere angrepet. Derfor må enhver direkte kontakt med epoksymaterialer unngås.

Virkningen av hudirritasjonene er ubehagelige, men de etterlater neppe varige skader. Skulle det likevel oppstå symptomer som kan tyde på et angrep på sunnheten, må lege oppsøkes.

7. Andre forskrifter.

I tillegg til det som er nevnt her, må også generelle regler for arbeidshygiene følges.

Lov av 10. juni 1977 om planlegging, organisering og gjennomføring av helsetjenester ved bedrifter samt forskrifter til denne lov er nå vedtatt med virkning fra 1. november 1979. Bedriftshelsetjenesten pålegges i sterkere grad enn tidligere å bruke tid på kartlegging og undersøkelser av arbeidsmiljøet. Rutineundersøkelser av arbeidstakere er anbefalt redusert.

Ved Bedriftshelsetjenesten, Norsk Folkehjelp, har vi siden 1. april -79 prøvd å praktisere de nye retningslinjer. Dette ble mulig p.g.a. økt bemanning på legesiden, idet dr. Trond Smedsaas ble ansatt som bedriftslege på heltid i Norsk Folkehjelp. Arbeidstakerne har forhåpentligvis registrert denne omlegging av arbeidet. Leger og sykepleiere har besøkt diverse arbeidsplasser, både i anleggsdriften og i administrasjonen, har deltatt i AMU osv. Kontakten med arbeiderne på arbeidsplassen har etter vår vurdering vært nyttig for alle.

Erfaring om yrkeslivet og arbeidsmiljøet er nødvendig for forståelsen av arbeidstakernes funksjon og trivsel i arbeid — eller manglende sådan. Sammenhengen mellom sykdomssymptomer og forhold i selve arbeidsmiljøet vil med økende erfaring og kunnskap føre til raskere løsning på yrkesmedisinske problemstillinger.

Fra 1.1. -80 har dr. Harald Jomaas ansvaret for bedriftshelsetjenesten i Aust-Agder vegvesen. Dr. Dalholt og dr. Smedsaas har ansvar for arbeidet blant de andre medlemsbedriftene i Norsk Folkehjelp. Dr. Jomaas har kontordag hver fredag. I hovedsak vil de ansatte bli innkalt etter flg. regel:

Personer over 45 år undersøkes årlig.
Personer i alderen 18—45 år undersøkes hvert 3. år.
Personer under 18 år undersøkes årlig.
Alle skal undersøkes ett år etter ansettelse.

Omfattende program på årets driftskonferanse

Vegvesenets driftskonferanse 1980 ble avviklet på Byglandsfjord i dagene 12. og 13. mars. Her deltok nær samtlige tekniske funksjonærer og oppsynsmenn/assistenter fra driftsavdelingene. Vider representanter fra arbeids- →

Dette gjelder antatt friske personer som ikke er utsatt for spesiell helsefare på arbeidsplassen. Personer med sykdommer som krever kontroll, personer som har gått lenge sykmeldt eller har hyppige sykefravær vil kunne innkalles oftere. I tillegg vil det bli satt av tid til konsultasjoner, da fortrinnsvis forhold som har relasjon til vedkommendes arbeidssituasjon.

Det er ikke meningen å drive utstrakt behandling ved kontoret. Dukker det opp medisinske problemer som man mener kan ha sammenheng med arbeidet, vil det være naturlig å kontakte bedriftslegen. Omplassering, attføringsproblematikk, spørsmål om gradert eller hel uføretrygd er områder hvor bedriftshelsetjenesten kan rådspørres. Timebestilling er nødvendig: Tlf. 21957 og 24299. Kontoret er åpent mandag til fredag 9—15. P.g.a. bedriftsbesøk vil kontoret enkelte dager være stengt. Dessverre har kontoret ennå ikke anskaffet automatisk telefonsvarer.

Så får vi håpe at samarbeidet mellom arbeidstakere og bedriftshelsetjenesten kan tjene målsettingen:

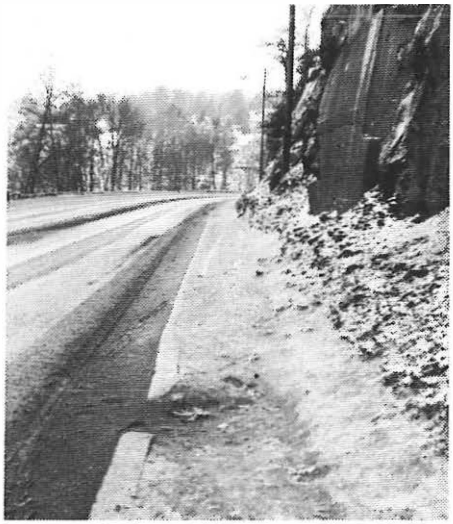
1) å beskytte arbeiderne mot miljøbetingede helsefarer
2) å medvirke til best mulig fysisk og psykisk arbeidstilpasning
3) å medvirke til å skape og bevare helse og trivsel blant arbeidstakerne.

«Aksjon skoleveg»

Det påstås med krav på pålitelighet at nærmere 1 million mennesker har deltatt i «aksjon skoleveg». Den 6. juni i fjor gikk startskuddet, og senere har 375 000 skolebarn sammen med sine foresatte deltatt på landsbasis. Disse har i månedenes løp registrert problemer langs skolevegene, og utformet forslag til trafikksikkerhetstiltak på de farlige stedene. På sentralt hold blir det hevdet at kortsiktige tiltak skal kunne gjennomføres i løpet av 1980—81, f. eks. hastighetsbegrensninger. Tiltak som bygging av gang/sykkelveger er imidlertid mere langsiktig, noe som bl. a. skyldes grunnerverv o. l.

Meningen er at den kortsiktige tiltaksplanen skal behandles i fylket mellom 1. april—1. juni i år. Gjennomføring av kortsiktige tiltak skal skje i perioden juni 1980—1981. Et kommunalt teknisk utvalg skal i samarbeid med andre instanser i kommunen og vegsjefen i fylket lage forslag til langsiktig tiltaksplan. Vedtatt langsiktig tiltaksplan for fylkes- og riksveger skal oversendes vegsjefen innen 1. oktober 1980.

Stortinget har bevilget 20 millioner kroner som ekstramidler for tiltak på kommunale veger og fylkesveger i forbindelse med aksjonen. I tillegg forutsettes tiltak på riksveger gjennomført ved omdisponering av riksvegmidlene samt midler fra driftsbudsjettposten «Andre trafikksikringstiltak», som også omfatter anlegg av gang/sykkelveger.



Hellende fortau med is og snø som tvinger skolebarn ut i kjørebanen

---

driften og de øvrige avdelinger i vegvesenet. Konferansen var lagt opp med korte foredrag og påfølgende diskusjoner innenfor de valgte emner.

Av ting som ble gjennomgått i år kan nevnes:

- POU-arbeidet
- Velferds- og omsorgspermisjoner
- Vegbelysning, plassering og vedlikehold
- Vernearbeid/bedriftshelsetjenesten
- Den nye delingsloven — grensemerking
- Arbeidsskilting, plassering, vedlikehold — juridisk ansvar
- Egenmaskinparken
- Økonomi/avregningspriser på egne maskiner
- Forvaltningsloven
- Massetransport
- Hovedtillitsmannens «time»
- Aksjon skoleveg
- Forskyvning av arb.tiden i vinterhalvåret
- Sidehindre langs veg og driftskonferansens fremtidige form.

Konklusjonen må bli at driftskonferansen hadde et «matnyttig» innhold, samtidig som alle fikk et innblikk i hverandres arbeidsfelt og problemer innenfor disse.

VEDTEKTER

for feriestedene i Aust-Agder vegvesen gjeldende fra 1.1 1980

1. Feriestedene ved Bjørnevatn, Moisund, Øynaheia, Herefossfjorden og Botne kan brukes av vegvesenets faste arbeidere og funksjonærer med familier (herunder bilkontrollen) i den utstrekning stedene ikke er opptatt av mannskaper fra arbeidsdriften.

   Det er forutsetning at vedkommende arbeidstaker i vegvesenet personlig skal nytte feriestedet til rekreasjon under weekender og ferier. Et påbegynt leieforhold kan fortsettes av ektefellen med familie, selv om vedkommende leieberettigede ikke kan være til stede i resten av det innleide tidsrom.

2. Samarbeidsutvalget oppnevner et hyttestyre, som består av 5 medlemmer med varamenn, hvorav 2 kontaktmenn, som skal sørge for drift og vedlikehold av feriestedene, samt motta bestilling på og formidle leie av feriestedene.

   Formannen og varaformannen utpekes av samarbeidsutvalget. Hyttestyret avgjør ellers selv hvilke tillitsmenn og arbeidsordning utvalget skal ha.

   Funksjonstiden for medlemmene av hyttestyret er 2 år, og nye velges med henholdsvis 2 og 3 medlemmer annet hvert år.

3. Hyttestyret kan nytte innkomne leieinntekter til vedlikehold og drift av feriestedene. Ved større uttellinger må samarbeidsutvalgets samtykke innhentes. Det føres særskilt regnskap for de midler hyttestyret forvalter.

   Etter utgangen av kalenderåret gir hyttestyret innberetning med regnskap til samarbeidsutvalget over driften av feriestedene i det forløpne år.

4. Reglene for leie av feriestedene har som siktemål at flest mulig av de faste arbeidstakere i vegvesenet skal få anledning til å leie ett av feriestedene i minst 1 uke i kalenderåret. Dette søkes oppnådd ved følgende leieregler:

   a. Påmelding om leie må skje senest 14 dager før vedkommende leieuke tar til (fristen utløper fredag kl. 14.00).

   b. Det foretas loddtrekning hvis flere likeberettigede har meldt seg innen utløpet av sperrefristen.

   c. Familier med skolebarn i grunnskolen gis fortrinnsrett ved utleie i vinterferien.

   d. For å delta i loddtrekning om feriestedene må en ha vært beskjeftiget i vegvesenet i minst 2 år.

   e. Den som har nyttet et feriested etter loddtrekning, er i samme kalenderår avskåret fra å delta i ytterligere *loddtrekning* om tildeling av samme feriested.

KLIPP UT!

f. Loddtrekning faller bort når sperrefristen på 14 dager er ute. Når ingen har meldt seg innen sperrefristen, har den som først melder seg rett til leie.

5. Samarbeidsutvalget, vegadministrasjonen og hyttestyret kan forbeholde seg leieuker eller weekender til fellesarrangementer. Kontaktmennene gis melding om dette senest 14 dager før arrangementet skal finne sted.

6. For påsken gjelder særskilte leieregler:

   Påsken regnes i denne forbindelse fra lørdag før palmesøndag kl. 17.00 til og med 2. påskedag. Leieukene før og etter påsken forlenges og avkortes tilsvarende:

   a. De som ønsker feriestedene i påsken, må melde fra til kontaktmannen senest 2 måneder før palmesøndag.

   b. Tildeling av feriestedene i påsken foregår ved loddtrekning.

   c. For å kunne delta i loddtrekning om feriestedene i påsken, må en ha vært beskjeftiget i vegvesenet i minst 2 år.

   d. Personer som ved loddtrekning tidligere har vunnet et feriested i påsken, har ikke anledning til å være med på ny loddtrekning på samme feriested.

7. Utleien skjer vanligvis for maksimum en uke, og påbegynnes og avsluttes fredag kl. 17.00, dersom ikke annet er avtalt mellom leietagerne.

8. Utleien koster kr. 10,— for voksne pr. døgn. Barn gratis.
   Det betales også for gjester som følger den leieberettigede.

   Feriestedene kan også leies ut til lag/organisasjoner som består av ansatte i Aust-Agder vegvesen.

   Slik utleie settes til kr. 20,— pr. døgn.

Hyttestyret består i dag av følgende:

Formann Halvdan Marcussen	— varamedlem G. Bakken
Nestformann A. Franksson	— varamedlem E. Berthelsen
Styremedlem Inger Jørgensen	— varamedlem H. Jensen
Kontaktmann Odd B. Rørendal	— varamedlem John E. Myhren

Påmelding til Moisund, Øynaheia og Herefoss sendes:
Kontaktmann Vidar S. Jacobsen, Vegsentralen, 4800 Arendal.

Påmelding til Bjørnevatn og Botne sendes:
kontaktmann Odd B. Rørendal, Vegkontoret, 4800 Arendal.

Ja-visst nei!

»Fjellgrunnen rundt den gamle jernbanetunnel består av grå båndete gneiser som bærer preg av tektonisk påvirkning fra den instrusive Grimstad-granitten.

Gneisens foliasjon og retningen av sprekkene har en gunstig beliggenhet i forhold til tunneltrace'en, slik at utstrossingen ikke vil by på stabilitetsmessige problemer».

(Utdrag fra en geologisk rapport vedr. utstrossing av jernbanetunnel i Grimstad.)

Arbeidsmiljøutvalget 1980-81

Ledelsen og de ansattes organisasjoner har nå oppnevnt/valgt nye representanter til AMU, som har fått følgende sammensetning for perioden 1980—81:

Fra ledelsen:

1. Driftssjef O. Dukefoss — Varam.: Vegsjef Bj. Haugmoen
2. Overing. O. Sørbotten — —»— Overing. H. Cappelen Aas
3. Plansjef H. Colbjørnsen — —»— Stasj.sj. K. Møller-Hanssen
4. Overing. K. Birkeland — —»— Overing. T. O. Lid

Fra de ansatte:

1. Hovedv.ombud/Fagarb. A. Strand (NAF) — Varam.: Ing. Kai Jørgensen (NITO)
2. Hovedtill.m. P. Løvdal (NAF) — —»— Avd.ing. S. H. Søndenaa (MIF)
3. Mask.fører R. Lislevand (NAF) — —»— Avd.ing. P. Y. Knutsen (SBF)
4. Ktr.ass. Å. Haugen (ELF) — —»— Mask.fører J. O. Aanonsen (NAF)

Fagarbeider A. Strand, vegsentralen, er valgt til nytt hovedverneombud med maskinfører E. T. Halvorsen, Akland vegstasjon, som varamann.

Plansjef H. Colbjørnsen ny formann i SU 80-81

I Samarbeidsutvalget har det foregått konstituering av nytt utvalg for 1980-1981.

For perioden har ledelsen oppnevnt følgende:

Representanter:

Vegsjef Bj. Haugmoen, plansjef H. Colbjørnsen, overing. K. Birkeland og stasjonssjef K. Møller-Hanssen.

Vararepresentanter:

Driftssjef O. Dukefoss, adm.sjef O. Salvesen, overing. O. Sørbotten og overing. H. Cappelen Aas.

Organisasjonene har valgt følgende:

Representanter:

Servicemann I. Bollmann Pedersen, NAF, Hovedtillitsmann P. Løvdal, NAF, oppsynsmann Bj. Solberg, NFATF, avd.ing. G. Lien, NIF/SBF og ing. L. Espeland, NITO.

Vararepresentanter:

Mask.fører O. Dahlen, NAF, mask.fører B. Viki, NAF, oppsynsmann T. Borgi, NFATF, avd.ing. P. Y. Knudsen, NIF/SBF og avd.ing. J. E. Andersen, NITO.

Observatør:

Konsulent N. Tveiten, ELF.

Vararepresentant:

Kontorass. O. Senum, ELF.

H. Colbjørnsen ble valgt til formann og avd.ing. G. Lien til nestformann.

En frolandskatt var en sommer i England, der den overhørte en samtale mellom en hann- og hokatt.
Han: — Møy ai-i-i-i-i ?
Hun: — Mei-bi-i-i-i-i !
Hvoretter frolandskatten med et hungrig ønske utbrøt:
— Må-e'-au-u-u-u-u ?

Personal- og organisasjons-utvikling i A-A Vegvesen

Mange spør:
— hva betyr POU?
— hva er hensikten med det, har vi bruk for det?
— er det ikke bare et nytt navn på noe gammelt?
— skal vi ha enda en slik spesialfunksjon, er ikke dette sløsing med arbeidskraft i disse «trange tider?

Jeg synes spørsmålene er berettigede, og jeg synes det er viktig at de ansatte stiller seg skeptiske til nye ting framfor å «sluke alt rått».

Dersom det kan være til noen nytte, vil jeg gjerne komme med en aldri så liten orientering omkring begrepet POU.

HVA ER POU?

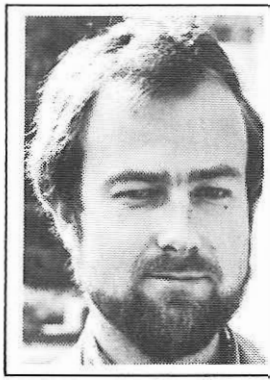
POU (personal- og organisasjonsutvikling) er en del av vår langtidsplanlegging (NVP/LTP). Det er den delen av vår langtidsplanlegging som spesielt omhandler
— organisasjon
— samarbeidsformene og
— personellet.

Ønsket er å få til en kontinuerlig utvikling og tilpasning av disse tre forhold ut fra de mål som er satt for vår virksomhet og ut fra de oppgaver som vegvesenet er satt til å utføre.

Vi kan utdype dette litt nærmere ved å se på de tre hovedområdene som POU skal omfatte:

Organisasjon
— Det skal utvikles organisasjonsformer som sikrer en effektiv utføring av vegvesenets arbeidsoppgaver.

Samarbeidsformer.
— Det skal foregå en systematisk personalplanlegging med hensyn til antall ansatte, de ansattes kvalifikasjoner, opplæring og med hensyn til rekruttering av nytt personell.



POU-sekretær Ola Senum

Personell
— Det skal sørges for at de ansatte får en viss utvikling og vekst med hensyn til meningsfylt arbeid og ved påvirkning av sin egen arbeidssituasjon.

HVORFOR STARTE POU-ARBEIDET AKKURAT NÅ?

— På grunn av sterk utvikling og vekst i senere tid, er vegvesenet blitt for lite oversiktlig.

— Det har ikke vært noen samlet vurdering av vegvesenets organisasjon siden funksjonsdelinga.

— Den knappe tilgang på personell krever at vi prioriterer riktig når det gjelder fordeling av stillinger og at vi øker opplæringen for det personell vi allerede har.

— Mekaniseringen som vi har hatt, har kanskje gitt noen et mindre meningsfylt arbeid.

— Vi har fått nye strenge krav til arbeidsmiljø og medvirkning.

— Langtidsplanarbeidet vårt krever at

vi får et bedre system for personell og organisasjonsplanlegging.

— Biltilsynets sterkere tilknytning til vegvesenet har skapt endring i organisasjonsmønsteret vårt.

— Vegdirektoratet har anmodet vegkontorene om å starte opp arbeidet med personal- og organisasjonsutvikling (selv om dette ikke er noe godt argument i seg selv).

HVORDAN ER POU-ARBEIDET LAGT OPP I AUST-AGDER?

Først må en si at det formelle og organiserte POU-arbeidet i Aust-Agder vegvesen er i sin aller spedeste begynnelse. En kan imidlertid merke seg følgende realiteter:

— Samarbeidsutvalget (SU) er såkalt styringsorgan, det vil si det er samarbeidsutvalget som skal vurdere hvor omfattende POU-arbeidet til enhver tid skal være, og hvilke områder arbeidet skal konsentreres omkring. Vegsjefen har imidlertid den endelige avgjørelsesmyndighet.

— Det er opprettet stilling som POU-sekretær, som skal være tilknyttet vegkontorets personalseksjon.

— Samarbeidsutvalget har nedsatt en arbeidsgruppe som har vurdert hva som først skal gjøres i POU-sammenheng.

— Samarbeidsutvalget har gitt sin tilslutning til arbeidsgruppens prioritering.

På denne bakgrunn er forholdene lagt til rette for at et egentlig POU-arbeid kan starte.

FRAMTIDEN VIL VISE OM POU-ARBEIDET HAR NOE FOR SEG

Det som kan sies nå er at POU-arbeidet ikke er noe som skal «tres nedover hodene» på de ansatte, slik at det skal bli noen belastning på noen måte. Dette er tvert i mot noe som skal være til hjelp og nytte i arbeidssituasjonen i den grad ledelsen og den ansatte ønsker det. POU-arbeidet som funksjon og POU-sekretæren som ansatt står til disposisjon som et tilbud.

At dette arbeidet fra flere hold ansees som meget viktig, er en kjennsgjerning. Og erfaringene fra de fylker som har hatt POU-arbeid en tid allerede, er overveiende positive.

Det som nå er viktig i vårt videre arbeid framover, er at alle reagerer på det som videre skjer, slik at den enkeltes reaksjoner (positive og negative like viktige) kan være med på å styre og utvikle vår etat til en enda bedre etat.

Til slutt:

Vær ikke på forhånd innstilt på at POU-arbeid er enten nyttig eller unyttig uten først å ha forstått hva det innebærer og prøvd hvordan det fungerer. Alle skal få anledning til å si det de mener når tiden er inne for det, vær sikker.

Med ønske om nyttig framtidig samarbeid og utvikling.

Ola Senum
POU-sekretær.

Stønad til brevkurs

Fra Forbruker- og administrasjonsdepartementet (FAD) har vi mottatt rundskriv P — 19/79 av 12. oktober d. å. Rundskrivet refererer regler for stønad til brevkurs, og det står bl. a. følgende:

«Kirke- og undervisningsdepartementets refusjonsordning for brevkurs gjelder *ikke* for statstilsatte når arbeidsgiver dekker kursutgiftene. Statstilsatte har naturligvis full anledning til å søke brevkurs i privat regi. Utgiftene kan da ikke, verken helt eller delvis, refunderes eller forskutteres av arbeidsgiver. Disse bestemmelsene er fastsatt i «Regler for statstilskott til brevundervisning» som trådte i kraft 1. januar 1979».

nytt FRA N.V.F.

Landsmøtet i Norges Veioppsynsmannsforening har vedtatt at navnet skal forandres til *Norsk Vegteknisk Forening*. Navnet beholder sine bokstaver N.V.F.

Fra 1. januar i år vil N.V.F. avd. Aust-Agder ha fast kontortid for tillitsmannen. Denne blir hver onsdag fra kl. 12.00—15.30 på Skarpnes Vegsentral, tlf. 041 - 20566.

Formannen, T. Borgi vil da ta imot henvendelser i forbindelse med foreningssaker. Dersom han er forhindret fra å møte, vil en av de andre tillitsmenn være til stede.

På foreningens årsmøte ble følgende styre valgt for 1 år:

Formann: Torbjørn Borgi, Granittv. 16, 4800 Arendal. Tlf. priv. 94575, kontor 20566 el. 21075.

Nestform.: Lars Bakken, 4930 Vegårshei. Priv. 60190, kont. 55092.

Sekretær: Knut Hagelia, 4993 Sundebru. Priv. 58034, kont. 20566.

Kasserer: Kjell Asbj. Knutsen, Stuenes, 4815 Saltrød, priv. 30260, kont. 25620.

Styremedl.: Sigrid Engenes, Lerkevn. 2, 4800 Arendal. Tlf. kont. 25620.

—»— Kåre Karlsen, Skibberheivn. 11, 4883 Bjorbekk. Tlf. priv. 20197, kont. 20566 el. 29030.

Varamenn: Harald Knutsen, Libru, 4800 Arendal. Tlf. priv. 38459, kont. 39160.

—»— Lars Knutsen, 4994 Akland. Tlf. priv. 60167, kont. 55092.

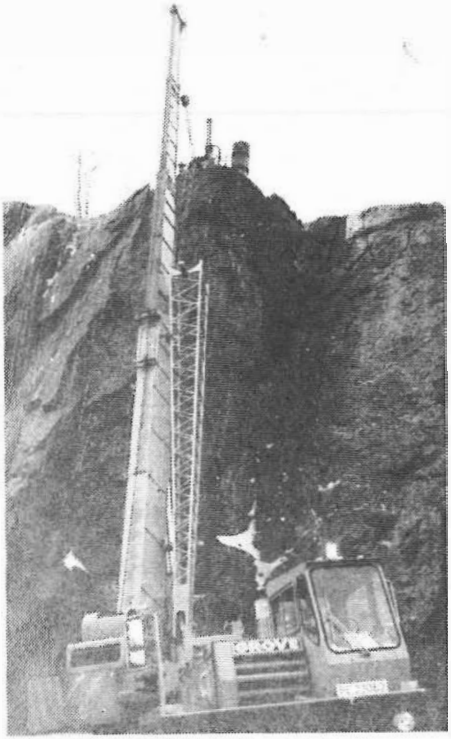
Blindes trafikksikkerhet

Norges Blindeforbund har sendt ut et informasjonshefte kalt «TRAFIKK-BLIND eller blind i trafikken». Det henvender seg til de blindes medtrafikanter, både kjørende, syklende og gående, og forteller hvordan vi kan hjelpe de blinde til å komme sikrest mulig frem i vårt kompliserte trafikkmiljø. Heftet forteller hvordan vi bør oppfatte den hvite stokken, hvordan vi skal kjøre på flerfeltsvei for at en blind eller svaksynt skal komme over, hvordan vi skal parkere, hvordan vi best kan ledsage en blind o.s.v.

Heftet er produsert av TRYGG TRAFIKK, som også sørger for distribusjon.

Luftig arbeidsplass på Skydebaneveien

Ca. 4000 kub.meter fjell må fjernes for å bedre siktforholdene i avkjørselen fra rv. 410 til fylkesvegen til Skydebanen i Arendal. Dette er første ledd i ombyggingsplanene for den 190



meter lange strekningen, og ble påbegynt for noen uker siden.

Ansvaret for boring og sprenging av dette vanskelige partiet har Odd Dahlen, og la det være sagt at da er det i de beste hender. I alt skal nærmere 12000 kub.m fjell tas bort. En del av dette går til veg over Langsæ, og en del er tenkt nyttet på Kystveien.

Den utbedrede veien vil få en stigning på 100 ‰ eller 1/10, anleggskostnadene er beregnet til kr. 900.000 og vegbredde med skuldre og fortau blir tilsammen 8,0 meter.

Bildene viser problemene med å få borriggen på plass, og basen selv, Odd Dahlen.

VI ØNSKER Å INFORMERE OM:

Nr. 005 - SEMENTSTABILISERING AV VEGER

Gir en innføring i emnet sementstabilisering, samtidig som det vil være til nytte ved planlegging av sementstabilisering i fylkene.

Nr. 039 - DRIFTSPLANLEGGING

Tar for seg en begrenset del av emnet bedriftsplanlegging og oppfølging, med hovedvekt på det som skjer innenfor hvert enkelt arbeidssted.

Nr. 066 - ANBUDSGRUNNLAG-BYGG OG ANLEGGSMASKINER

Retningslinjer for å lette og standardisere utarbeidelsen av anbud for bygg- og anleggsarbeid.

Nr. 067 - EDB PROGRAM - LINJE- OG UTSETTINGSBEREGNING

Tilbyr planleggere et effektivt hjelpemiddel til å fastlegge horisontaltracéen for veger etc.

Boken er rettet mot brukere av utsettingsdata.

Interesserte kan henvende seg til fru E. Bertelsen, Vegkontoret, tlf. 041 — 25620, linje 224.

UFO-grupper

i distrikt I-1 og I-5

Et utvalg på tre medlemmer har overfor Samarbeidsutvalget fremmet et forslag om å danne to UFO-grupper, (Uformelle kontaktgrupper) i distriktene I—1 og I—5.

SU vedtok at antall medlemmer i slike grupper skal være 6, d.v.s. 2 representanter fra vedlikeholdsdriften, 2 fra anleggsdriften, 1 oppsynsmann fra anlegg og 1 fra vedlikeholdet.

Uformelle samarbeidsgrupper skal være et supplement til samarbeidsutvalget og kan opprettes i hvert vegmesterområde, ved biltilsynet og ved vegkontoret.

UFO-gruppene er et lokalt samarbeidsutvalg i vedkommende distrikt der arbeidere og ledelsen er representert. Det området gruppen skal arbeide i er avgrenset av vedkommende vegmesterområde/vegkontoret/biltilsynet.

Formålet med UFO-grupper

er at de skal være et bindeledd mellom SU og de ansatte. Gruppen skal arbeide for å supplere og effektivisere det arbeidet SU gjør. Gruppen er et hjelpemiddel til å føre beslutningsprosess og problemløsning ut i lokalmiljøet. Den skal i størst mulig grad arbeide for å få avgjort alle saker som tas opp lokalt. Bare når tvister oppstår, eller når saken har betydning for hele fylket, bringes den videre til SU.

UFO-gruppen skal være et organ som skal søke å knytte tjenestemenn og deres foresatte nærmere hverandre i samarbeid. Den skal arbeide for å øke forståelsen for og kjennskapet til hverandres arbeidsfelt og de avgjørelser som fattes.

Samarbeid må til...

Gruppen kan behandle spørsmål som angår bl. a.:

- Drift, driftsplaner og økonomisk status
- Planer på kortere og lengre sikt
- Rasjonaliseringstiltak
- Anskaffelse av teknisk utstyr
- Foreslåtte og planlagte endringer
- Verne- og helsetiltak
- Velferdstiltak
- Yrkesopplæring og etterutdanning
- Orientering av nyansatte
- Forslagsvirksomheten
- Arbeidere med nedsatt arbeidsevne
- Personal- og organisasjonsutvikling.

Gruppene skal virke i to år om gangen.

Pensjonsgivende arbeidstid

Det er flere som har undret seg på hvor mye de vil få i pensjon når de slutter. Spesielt de som har vært medlem av KLP, og som senere er gått over i Statens Pensjonskasse, er usikre på hva de får.

Utregning av pensjonen

Utregningen av pensjonen er individuell og kan ikke besvares generelt. Vi tilrår derfor at de som er interessert, henvender seg til vegadministrasjonen for å få en foreløpig beregning av pensjonen. Pensjonsgrunnlaget reguleres i takt med lønnsavtalene.

Aldersgrense

Som kjent er aldersgrensen for arbeidstakere i driften nå 65 år med rett til å fortsette i arbeid til fylte 68 år. Arbeidstakeren kan søke om å få fortsette i arbeid inntil han fyller 70. Det er adgang til å gå av med pensjon ved fylte 62 år når alder og tjenestetid utgjør minst 85 år. Dette gjelder for medlemmer i Statens Pensjonskasse, også for de som er gått over *fra* KLP *til* Statens Pensjonskasse.

For å oppnå full pensjon må en ha en tjenestetid på 30 år. Kortere tjenestetid blir utregnet i 30-deler.

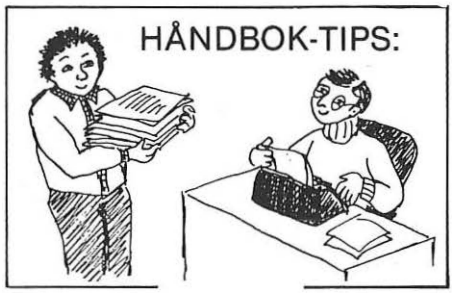
KLP og Statens Pensjonskasse

Kommunal Landspensjonskasse (KLP) og Statens Pensjonskasse har en gjensidig avtale som går ut på at arbeidstaker som har vært omfattet av begge ordninger får pensjonsrettigheter som om den samlede pensjonsopptjening hadde foregått i den siste ordningen, og *etter de regler som gjelder for den.*

Hvem skal vi spørre?

Personalseksjonen er saksbehandler for pensjonssøknadene. Har du noen spørsmål, kan du henvende deg til: Fru E. Amdal, Vegkontoret, tlf. (041)25260.

— Hvordan var det i ferien?
— Regn hver dag.
— Men du er da solbrent.
— Det er ikke solbrent — det er rust.



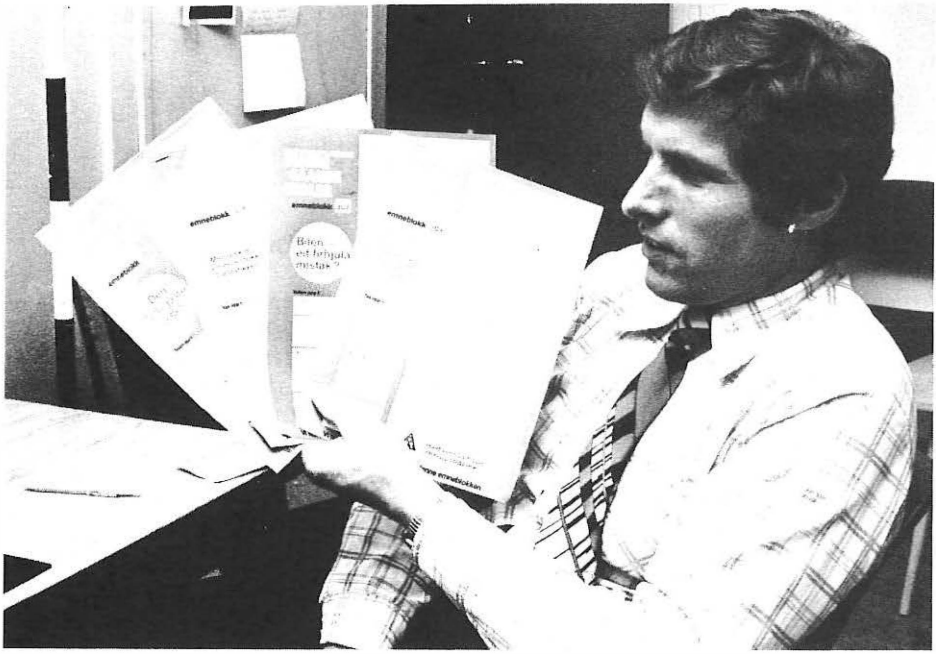
Skriv så kort som mulig!

Informasjon som vi pakker inn mellom to permer i en bok må gjøres så lesevennlig og lystbetont som mulig. Ofte er de personene som *vi* ønsker skal få *vår informasjon* på den ene siden folk som stadig blir «overøst» med informasjon — og folk som i sin stilling er pålagt å holde seg orientert.

På den annen side henvender vi oss i mange tilfeller til grupper som er lite vant med å lese. For begge kategorier vil lesing av sider tettpakket med tekst ofte være et ork å komme igjennom. Korte tekster med endel illustrasjoner kan gjøre det mer lettfattelig.

Mye av den informasjon vi ellers får i det daglige skjer nettopp i form av bilder og tegninger (symboler). I mange tilfeller vil det være riktig å formidle også vår egen informasjon på denne måten.

TT satser på opplæring i skolene



Ungdomsalderen er den farligste i trafikken. Omkring en fjerdedel av alle trafikkdrepte finnes i aldersgruppen 16—24 år. Hva kan en gjøre for disse i trafikksikkerhetssammenheng? Både Kirke- og undervisningsdepartementet og TRYGG TRAFIKK har gjort forsøk på å nå disse gruppene gjennom skoleverket. Men det å lage materiell og planer for disse skolene er ingen lett oppgave. Videregående skoler omfatter 8 studieretninger. Innenfor de fleste studieretninger er det flere linjer. TRYGG TRAFIKKs oppgave blir derfor å lage noe som flest mulig kan dra nytte av — et slags kafeteriasystem der skolene plukker ut «det som passer for oss».

TRYGG TRAFIKKs mål er ikke primært å utvikle elevenes ferdigheter i rollen bak rattet, men gjennom riktig påvirkning å søke å bygge inn en «ballast» som gjør rollen mindre farlig. Gjennom emneblokkene vil TRYGG TRAFIKK lage supplerende stoff til lærebøkene. TRYGG TRAFIKK tenker seg at emneblokkene bør brukes i de fag som allerede er på timeplanen.

Pr. i dag har TRYGG TRAFIKK laget ferdig 4 emneblokker for den videregående skole. Den siste av dem har fått navnet «Den farligste alderen». En emneblokk består av ett læreark, 5 tegninger med tekst og 30 elev-ark. Alle emneblokker gis ut på begge målformer. Materiellet er gratis.

— Tror du det er sant at sauene er de dummeste av alle skapninger, Ivar? — Ja, lammet mitt.

ARMBÅNDSUR
funnet på Skarpnes Vegsentral. Kan fås tilbake hos Halvor Boye samme sted.

Hvem lærer hva i Aust-Agder vegvesen i 1980?

Lederkurs for anleggsbestyrere og distriktsledere

I januar måned var 13 av vegvesenets ingeniører på 1-ukes kurs på Vrådal Turisthotell i Telemark. Dette kurset er av Vegdirektoratet betegnet som noe nytt i opplæringssammenheng i vegvesenet.

Kursets innhold var ikke så mye preget av tradisjonell faglig opplæring. Av innholdet kan en nevne emner som samarbeidsforhold, organisasjon, ledelse, motivasjon, informasjon, kommunikasjon og arbeid i grupper. Kursets hovedforeleser var psykolog Annie Birkeland og foredragsholdere ellers var ansatte i Vegdirektoratet og ved vegkontor.

Deltakerne kom fra Rogaland, Vest-Agder, Aust-Agder, Telemark, Vestfold og Buskerud.

Kurset ble godt mottatt av deltakerne og høyt verdsatt. Det var tydelig at de var opptatt av å kunne fungere bedre i arbeidssituasjonen både i forhold til overordnede og underordnede og andre, spesielt med tanke på de «mellom-menneskelige forhold».

Kurset ansees som et ledd i fylkenes POU-arbeid.

«De nyutlærte» iakttas muligens lett av andre på grunn av sin nye positive væremåte . . .

De kan likevel nevnes:

Alfred Høyesen, Åvald Bakken, Tore Kjell Fløystad, Magne Rike, Anders Noddeland, Eivind Johansen, John Baasland, Tormod Frøysnes, Odd Rønnestad, Oddbjørn Bakken, Tor O. Lid, Rolf Tiedemann, Ragnar Fremmerlid.

Samarbeidsopplæring for teknisk og merkantilt personell

Dette er et omfattende opplæringstiltak som tar til i slutten av februar og varer til ut i juni. Det består av 5 internatsamlinger, ukentlig gruppearbeid og selvstudier på fritiden.

Opplæringen er generell og er et tilbud til alle nåværende og eventuelt framtidige saksbehandlere på vegkontoret og i biltilsynet.

Opplæringen går i regional regi av fylkene Rogaland, Vest- og Aust-Agder.

Våre deltakere er: Kjell Backe-Hansen, Kjell M. Nilssen, Åsmund Haugen, Øystein Tobiassen, Lars Espeland, Ingeborg Wehus og Oddbjørn B. Rørendal.

Ansatte i biltilsynet «lærer» å kjøre bil

Ti inspektører og kjøretøykontrollører har i januar måned gjennomgått opplæring i kjøring og rygging av vogntog. De ansatte har lenge savnet en grundig opplæring og praktisk opplæring i dette. Dette ble ordnet ved at seksjonsleder for trafikkseksjonen, Kjell Backe-Hansen — som har fått slik opplæring sentralt — videreførte sin lærdom. Vogntog ble lånt, og opplæringen gikk over fire dager fordelt på to grupper. En god og nyttig perfeksjonering.

Bruk av motorsag: VIKTIG MED RIKTIG VERNEUTSTYR

Vegvesenet er ingen skogbruksetat, men likevel innebærer vår virksomhet en utstrakt bruk av motorsager fra tid til annen. Det har tidligere ikke vært noen spesiell opplæring for de tjenestemenn som blir satt til å håndtere disse farlige redskapene, og i samarbeid med JO-BU er verneleder H. Markussen nå i ferd med å gjennomføre kurs i bruk av motorsag og tilhørende personlig verneutstyr på følgende steder: Akland, Skarpnes, Birkeland, Åmli og Evje. Til sammen ca. 40 mann vil delta på kursene. Instruktør er distriktskonsulent Knut Aslaksen fra JO-BU.

Fra Statens arbeidstilsyns publikasjon «Kontroll av arbeidsmiljøet i skogen» har vi sakset følgende:

Motorsager solgt før forskriftene om typegodkjenning trer i kraft bør ha:

— vernebøyle med kjedebrems,
— avvibrerte håndtak som er utformet slik at det er plass til å bruke vernehansker og votter,
— sperre for gasspedal,
— kjedebruddsvern under bakre håndtak og kjedefanger i framkant av saga,
— sagkjede med vernelenker,
— automatisk utkopling av kjedet når saga går på tomgang,
— transportdeksel for sagsverdet.

Personlig verneutstyr for hogst:

— *hjelm.* B-hjelm bør brukes. Gamle hjelmer (5 år) kontrolleres og eventuelt skiftes. Vinterlue under hjelm brukes om vinteren,
— *hørselvern.* (Klokker.) Kontrollér tetningsringene,

Distriktskonsulent Knut Aslaksen foran noen av kursdeltagerne på Skarpnes.

Lokalisering, utforming og utstyr av

RASTEPLASSER

Rapport fra en studietur i Europa 1978

Nordisk Vegteknisk Forbund's stipend ble i 1978 tildelt en gruppe ansatte i Vegdirektoratet og Troms og Hedmark vegkontor for studium av rasteplasser. Rapporten fra arbeidet foreligger nå, og den er vel verdt et studium for personer med tilknytning til rasteplasser både på planleggings- og driftssiden.

Rapporten, som er på 34 sider, inneholder mange illustrerende bilder av rasteplasser med utstyr fra flere européiske land. Disse bildene utgjør en viktig del av rapporten og kan tjene som idébank og som grunnlag for skapende fantasi. I tillegg inneholder også rapporten oppsummeringer av erfaringene fra européiske land når det gjelder rasteplasser, deres lokalisering, utforming, utstyr, vedlikehold samt et forsøk på en overføring av dette til norske forhold.

Rapporten kan lånes ved biblioteket i Vegdirektoratet. Den finnes også ved alle vegkontorene i tillegg til at et begrenset opplag er tilgjengelig fra Nordisk Vegteknisk Forbund.

— *øyevern.* (Visir.) Kontrollér at vernet er helt fritt for kvae, flis o.l.
— *vernehansker* med innlegg,
— *vernestøvler* med stålta, åpent mønster, myk såle og polstring foran,
— *bukse* med verneinnlegg som beskytter beinet fra lysken og ned til støvlens polstring,
— signalfarget jakke/bukse

Hvorfor blir det tatt sjanser i arbeids-varslingen på veiene?

Det lar seg ikke statistisk belyse hvor mange som er blitt skadet eller som har forulykket ved at arbeidsvarslingen har vært for dårlig når det arbeides på veiene her i landet.

Men enhver som bruker veiene har notert seg flere ganger at det ofte er et under at det ikke går verre. Veiarbeiderne jobber ofte i en ufattelig stor fare — bilistene på sin side kan få det ene sjokket etter det andre.

Nå finnes det omhyggelige retningslinjer for varsling av arbeid på eller ved vei. Hensikten med disse retningslinjene er å beskytte både arbeidere og trafikanter. Videre skal retningslinjene sørge for at trafikken får gå mest mulig uhindret forbi stedet, og det skal ikke oppstå fare eller voldes skade.

Retningslinjene er sikkert utmerkede, det er en betryggende fagkomité bak. Men det hjelper lite når det ikke følges!

Etter at dette forholdet begynte å interessere, har vi lagt merke til stor slendrian med arbeidsvarsling. Forvarslingen som skal gjøre bilisten oppmerksom på arbeidsstedet og lede ham utenfor området er ofte mangelfull, og det benyttes for få skilt. Det er jo disse som skal informere trafikanten. Det kan synes som om kontrollen med merkingen er altfor tilfeldig.

I det amerikanske tidsskriftet «Better Road» blir det påpekt at en forskriftsmessig arbeidsvarsling også kan være veimyndighetenes forsikring mot erstatningskrav både fra arbeidere og trafikanter.

Hva er så «god nok» skilting? Et svar er god informasjon og trafikkledning både om dagen og i mørket. Det siste er meget viktig, da man ikke kan orientere seg i omgivelsene, men er helt avhengig av skiltene. Retningslinjene er omhyggelige med både bokstavhøyde og skilt-utforming, men det kreves ikke mer enn reflekterende materiale, såkalt Engineer Grade (70 CDL). Stadig flere land har funnet dette for lite virksomt, og veimyndighetene går inn for høyreflekterende materiale, såkalt High Intensity (250 CDL) som altså er mer enn tre ganger så effektivt.

I USA har høyreflekterende materiale vært i bruk i over ti år, og veimyndighetene har funnet det langt mer

betryggende enn det vanlige refleksmaterialet. I Norge med lange, mørke dager og netter store deler av året, skulle man tro at «god nok» varsling var nettopp det nye materialet.

Ved Uppsala universitetet har professor Kåre Rumar undersøkt høyreflekssystemet. Resultatene foreligger i rapporten «Några studier betr. reflex-material på vegskyltar från förarens uppmerksamhetssynspunkt».

En av konklusjonene der er at:

«Uppmärksamhetsvärdet för märken belagda med högreflekterande material är nattetid överlägset värdet för märken belagda med reflexmaterial av standardtyp. Detta innebär att högreflekterande märken löper mindre risk att inte observeras av förarna».

I Sverige har man tatt konsekvensen av dette, og man har innført regler om at avstemningsskjermer, skjermvogn og trafikk-koner skal ha High Intensity.

Norske bilister oppfordres til å ta en tur på E6 gjennom Sverige og se selv. Man vil utvilsomt komme tilbake til gamlelandet med dette spørsmålet: Er vanlig refleks god nok merking? Vil veimyndighetene kunne tape en sak der skiltene ikke er effektive nok — så effektive som den moderne teknologi tillater i dag?

(Fra «Våre Veger»)

Av cand.jur. Daniel Liseth

Røyking og arbeidsmiljø

Statens arbeidstilsyn, Direktoratet, har nå opplyst til Statens tobakksråd at spørsmål om røyking vil bli holdt utenfor de forskriftene til arbeidsmiljøloven som skal dreie seg om den bygningsmessige innredning av arbeidsrom, spiserom og hvilerom. Tidlig i år avga rådet en uttalelse om utkastet til disse forskriftene og foreslo ganske omfattende bestemmelser om røyking. Dette bygger på den fortolkning av paragraf 8d i arbeidsmiljøloven som Arbeidstilsynet har gitt. En antar at denne stiller krav om at arbeidstakere skal vernes mot helsefarlig eller sjenerende tobakksrøyk.

Arbeidstilsynet har opplyst at forskrifter om bruk av arbeidsrom m. v. er under planlegging, og at en er innstilt på å ta med bestemmelser om røyking her. Når utkastet foreligger vil Statens tobakkskaderåd motta det til høring. Når dette kan skje, er ikke opplyst.

Arbeidstilsynet har sendt et rundskriv til sine distriktskontorer om behandling av saker angående passiv røyking og arbeidsmiljøloven. I rundskrivet sies det bl. a.: «Arbeidstilsynet bør vurdere problemet med passiv røyking der hvor flere arbeider i samme rom og i spise/hvile-rom. I enkelte tilfeller vil arbeidstilsynet kunne gi pålegg om røykerestriksjoner av forskjellig grad, eventuelt fullstendig forbud. Slike pålegg kan f. eks. gå ut på spising på to skift (ikke-røykere først), røykfri sone osv.

Det er imidlertid neppe mulig å sette opp generelle krav om eget røykerom, røykeforbud osv. på arbeidsplassen. Arbeidsmiljøloven kan ikke forstås slik at røyking som sådan kan forbys.

Passiv røyking er et noe atypisk arbeidsmiljøproblem, idet det ofte kan bli motsetninger mellom grupper av arbeidstakere. Av den grunn bør problemet søkes løst på den enkelte arbeidsplass».

«Feltarbeideren» nr. 3 -79.

ELGEN

Arne Skouen i Dagbladet.

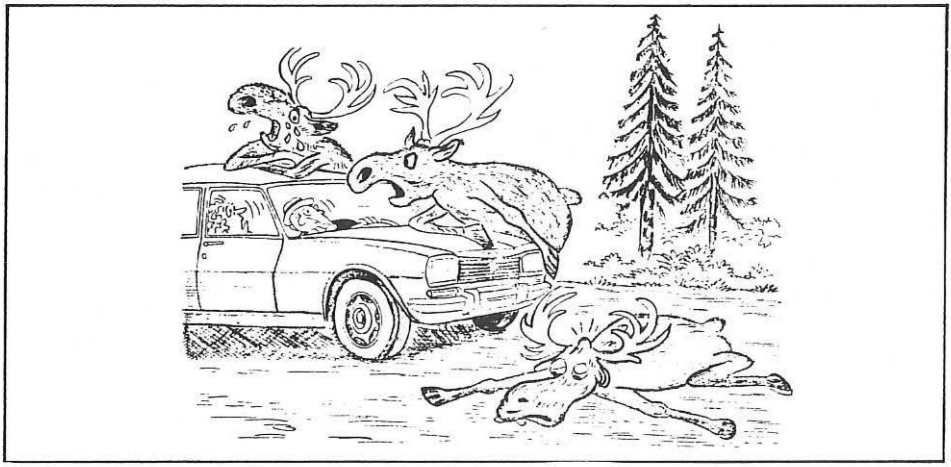
Elgen er vårt lands høyest prioriterte dyr, høyere enn bikkjer. Dessuten fins muligheter for ytterligere avansement, med status høyere enn norske barn. Dette kommer jeg tilbake til.

Klart vi alle er glad i skogens konge, og ønsker den alt godt — unntatt når den vil inn i stuene våre på Eiksmarka. Derfor leser jeg en reportasje i Aftenposten med positivt sinnelag, og med sorg over at hele 62 dyr ble drept i trafikken bare i Akershus fylke ifjor. Det meldes også at tallet på kollisjoner mellom elg og bil har økt faretruende de siste årene med 452 dødsulykker for hele landet i 1979. Årsaken turde det ikke herske tvil om: det er blitt mer elg og flere biler.

Når vi ferdes bak ratt, er vi blitt vant til viltspeilene langs veistrekninger der det er elgtråkk. Selv tar jeg dem alvorlig, og tenner frontlysene som foreskrevet, fordi jeg har opplevd kollisjon en gang, ikke med elg, men med dådyr en mørk høstkveld i Stange. Da skjønner du hvor sant det er at vilt ikke skremmes vekk fra bilen med lyskjeglen sopende foran seg — tvertimot. Dådyret sprang rett inn i lyset, og for meg var det bare å tenke etterpå: godt at det ikke var en elg, med elgens tyngde over panser og frontglass. Da går det ille med både dyr og mennesker.

Hjalp ikke viltspeilene? Nei. Tvil om nytten er blitt hevdet før, nå bekreftes den av overingeniør Per Engeset i Vegdirektoratet, ifølge Aftenposten. Han vet det meste om elg og vei.

Det viser seg at elgen trosser alle hindringer — og skremsler — om veianlegg krysser gamle beitetråkk, arvet som instinkt fra kolle til kalv. Selv brede motorveier lar den seg ikke stoppe av. Derfor har Vegdirektoratet valgt en annen løsning et par steder i Nittedal og Østerdal: blinkende gule varsellys foran farlige elgtråkk hen-



Også myke trafikanter bør følge trafikkreglene

Vi får etter hvert en del gang- og sykkelveger her til lands. Myndighetene fortjener ros for disse veganleggene, som krever store pengebeløp, ser dagens lys som ledd i å bedre trafikksikkerheten. Så langt er alt vel og bra.

Men hva skjer? I meget stor utstrekning blir ikke disse gang- og sykkelveger benyttet. Faktum er at både voksne og skoleungdom — ikke minst de sistnevnte — fortsatt benytter bilkjørebanen istedenfor gang- og sykkelvegen. Man har iblant inntrykk av at en del syklister og forgjengere demonstrativt benytter bilkjørebanen istedenfor paralleltgående gang- og sykkelveg. En god del fotgjengere og syklister er tydeligvis ikke klar over den fare de derved utsetter seg selv for. At disse med sin uansvarlige opptreden også setter andres liv i fare, er forhåpentlig noe denne typen myke trafikanter er lite opptatt av.

Det er på det rene at det ifølge trafikkloven er forbudt for fotgjengere og syklister å benytte bilkjørebanen når det er gang- og sykkelveg ved siden av bilvegen. Politiet slår raskt til når en bilist bryter lovreglene, og det gjør politiet rett i. Men så vidt vi har brakt i erfaring, er inntil idag ikke en eneste fotgjenger eller syklist bøtelagt for å ha brutt loven på det punkt som her omtales. Begrunnelsen er at det «jo dreier seg om myke trafikanter».

Det er på tide at politiet begynner å nære interesse for de myke trafikanter som på denne måten utsetter seg selv og andre for stor fare. Vi tenker ikke da minst på den typen myke trafikanter som går eller sykler *flere* i bredden i bilvegen. →

---

vender seg til bilistene i stedet. Så er kjøringen blitt varsommere, og ulykkestallene lavere på strekninger med stygg statistikk. Nå skal vi få flere varsellys, selv om det koster mange penger å montere dem.

Dyrest blir den ytterste utveien: planunderganger for elgen. Den forserer alt som fins av stengsler, forteller Engeset og fortsetter:

Vi har planer om å lede dyrene ned i underganger under motorveien. Det har vært gjort i utlandet, og dyrene har da fulgt høye gjerder og passert gjennom spesielle ganger under veien.

Da er jeg fremme ved barna og veiene. Jeg innrømmer straks at overingeniør Engesets konklusjon lyder slik: vi må «ikke overprioritere elgen i trafikksammenheng». Han understreker at i Nittedal er problemene større med å få barna trygt over veien.

Og allikevel. Mye penger er satset på ubrukelige viltspeil. Mye penger skal satses på varsellys. Tanker om planunderganger ligger i frø. Ikke fordi *elgen* er vår første bekymring, tro ikke det, men bilistenes sikkerhet.

Derfor er det best å være føre var og spørre: så lenge bilen dreper barn langs veiene, bør ikke da *hvert eneste øre* brukes til varselsspeil og varselslys og planunderganger for barn, ikke for elg? Er det for beskt å si at barnet er sideprioritert, fordi svære elger er dødsrisiko for bilisten, det er ikke små barn. De er ufarlige, fordi de er så lette som dådyr.

Hvor ingen særskilt bane er forbeholdt for dem, skal sykkel og annet kjøretøy som ikke er motorvogn, kjøres på vegens høyre skulder når det kan skje uten ulempe.

Det lages stadig vekk aksjoner for å forebygge trafikkuhell, og det bevilges etter hvert adskillige kroner både til opplysningstiltak og veganlegg med sikte på å forhindre ulykker. At man midt oppe i disse positive fremstøt ser gjennom fingrene med at myke trafikanter unødvendig — og iblant nærmest provoserende — utsetter seg selv og andre for fare i trafikken, er like paradoksalt som nedstemmende. Organisasjoner som steller med trafikk og trafikksikkerhet bør vie dette spørsmålet betydelig oppmerksomhet. De bør kunne bidra til at slik uforsvarlig adferd i trafikken forsvinner.

Leif Løhren i «Våre Veger».

(Gående skal krysse i gangfelt dersom slikt finnes i nærheten. Er der gangbru eller gangtunnel i nærheten skal brua eller tunnelen nyttes dersom det er mulig).
- Det der er ingen gangtunnel, det er ei stikkrenne!

MASSEKORSBÅND