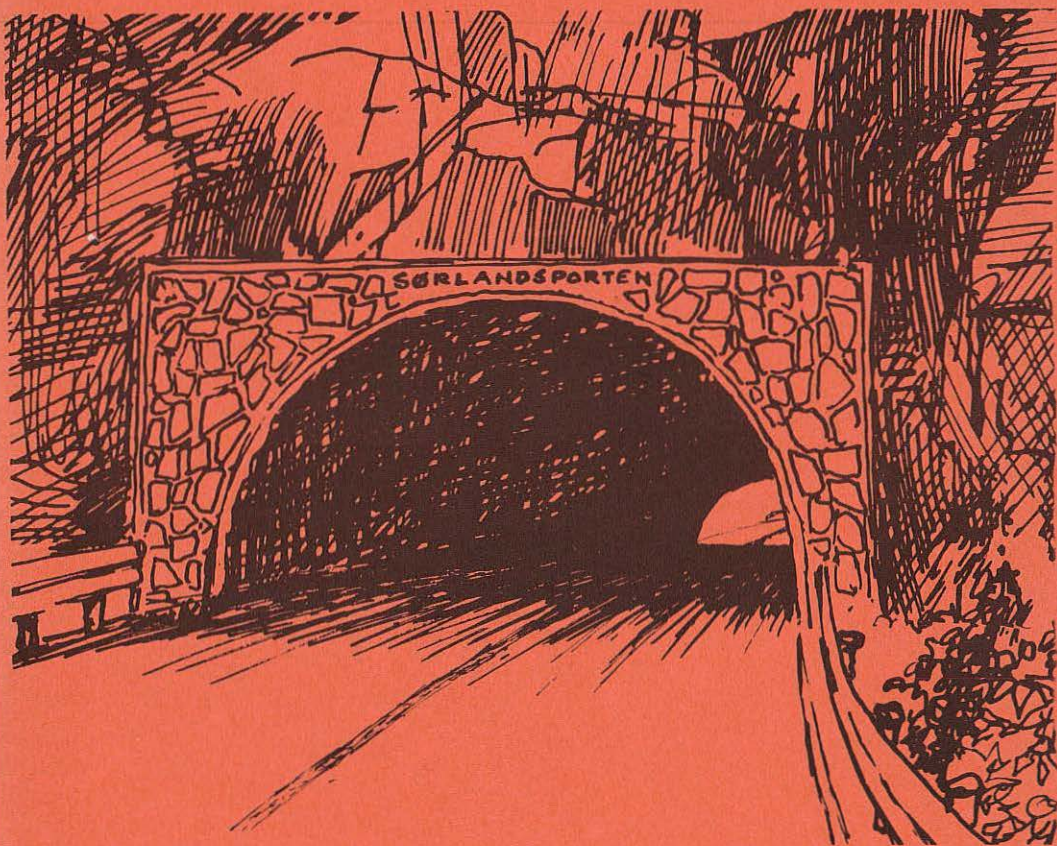


SØRLANDS-PORTEN

Nr. 3 — 1980 — 8. årgang



KONTAKTORGAN FOR
STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER



SØRLANDSPORTEN

Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen

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

Redaksjonsutvalg:
Bilt. sjef K. Nylund
Sekretær Harald Kirkedam
Avg. ing. O. G. Røysland
Hovedtillitsmann P. Løvdal
Oppsynsmann H. Marcussen

Adresse:
Vegkontoret,
postboks 173,
4801 Arendal
Tlf. (041) 25 620

Sats og trykk



Myrene,
4800 Arendal

Opplag: 800

INNHOOLD

Vegsjefens 5 minutter	1
Nytt fra biltilsynet	2
Vi presenterer: Vedlikeholdsområde 4	5
Sigarettenneren dreper	7
Spennende vegdekkeprosjekt	8
Sykefraværet i vegarb.driften	8
Vegvesenets pensjonister på tur	9
Over hundre på kurs	10
Arendalsdistriktet har fått glattkj.bane	11
Dreper klorsalsium storviltbestanden?	12
Vegdirektøren på snarvisitt	14
Klipp fra kolleger	
Omstridt veg åpnet på FN-dagen	15
Salting utenom strørutinene	16
Biltilsynet har hatt fellesmøte	17
Hovedavtale i staten vedtatt	18
Er trafikkulykker bare statistikk?	19
Ofte et problem å velge dekketype	20
Tillitsmannens spalte	21
Regulerte beløp ved påskjønnelse	22
Samordnet bestilling på verneutstyr?	23
Endringer i trafikkreglene	24
Meteorologisk institutt takker vegvesenet	
Presisjonsarbeid i Akershus	25
Mer nytt fra biltilsynet	26
Ny utgave av vegnormalene	27
Forbedret grunnboringstraktor	28
Håndboktips	29
Langsæ før — og nå	30
Ny vektstasjon på Evje	31
Sørlandet for sørlendinger	32

VEGSJEFENS 5 MINUTTER:

Aret 1980 synger på siste vers. Det kan derfor være på sin plass med et lite tilbakeblikk.

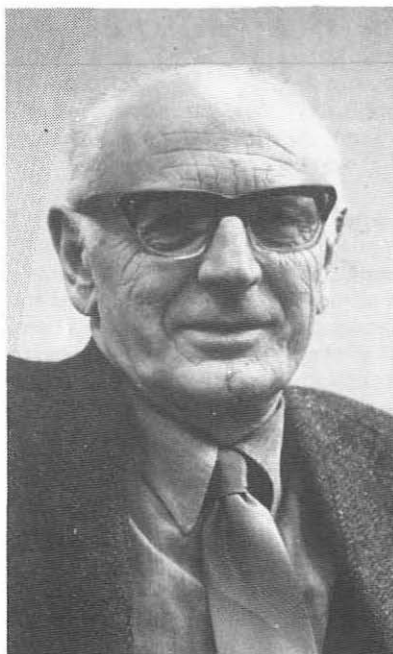
Selv om sommeren sett med feriefolks øyne ikke var mye å skryte av, var den stort sett brukbar for vegvedlikeholdet — selv om asfaltleggerne kunne ønsket seg noe mindre regn.

På grunn av passelig med snø vinterstid, kunne brøyteutgiftene holdes på et akseptabelt nivå. Salting av vegbanen — som denne vinter ble foretatt på hele E 18 gjennom fylket — har ikke forårsaket særlige klager fra trafikantene. De tidligere store problemer med fremkommeligheten — spesielt for vogntog — er stort sett falt bort. Trafikksikkerhetsmessig har saltingen vist seg å være meget effektiv. Med det lille kvantum salt som brukes på vegene i Aust-Agder, kan en ikke se at det skulle være til særlig skade for det rullende materiell.

Som et vesentlig ledd i trafikksikkerhetsarbeidet er det i år foretatt omfattende fjerning av busker og kratt langs vegene i en kombinasjon sprøyting og mekanisk bekjempelse. En regner nå med at krattbekjempelser vil komme inn i et system, som vil gjøre det mulig å holde et tilfredsstillende nivå i den del av vegvedlikeholdet.

Riksvegene i fylket har fast dekke, men der er lagt nytt slitedekke på 51 km og 14,5 km på anleggsparseller. På fylkesvegene gjenstår ennå mye før alle vegene har fått fast dekke, men grusveglengden ble redusert med 46 km og 25 km fikk nytt slitedekke.

Asfaltseksjonen i vedlikeholdet har også drevet med en del forsøk og lagt noen prøvestrekninger som vi er spent på hvordan vil oppføre seg gjennom vinter og vår.



Behovet for vegplaner er stadig stort, og på grunn av antall oppdrag og selve planprosessen har arbeidspresset på planavdelingen vært meget stort. Planlegging ved hjelp av kart og databehandling har økt ytterligere, slik at den tidligere planleggingsmetode ved hjelp av stikkingsstenger snart er en saga blott.

Det kan være av interesse å nevne at planlegging av miljøtiltak, og da spesielt støyskjerming, er blitt et stort planleggingsoppdrag, og der er satset vesentlig på dette arbeidsfelt i år.

Aktiviteten i anleggsdriften har vært meget høy — ja, så høy at det har skapt vans-

ker med å få pengene til å strekke til. Spesielt bør nevnes forbindelsesvegen E 18-Arendal, som ble åpnet for trafikk i oktober — og omkjøringsvegen ved Grimstad, hvor en håper å kunne sette trafikk på neste sommer. Dertil har vi anlegget rv. 410 Barbu—Havstad i Arendal, hvor innsatsen har vært meget stor og hvor en også vil kunne sette trafikken på i 1981. Dette vil bli en spesiell stor fordel for de myke trafikantene.

Det ville føre for langt å komme inn på alle de anlegg hvor der har vært virksomhet i løpet av året, men jeg vil likevel nevne den store forbedring vi har oppnådd på rv. 12 i Bygland, og fylkesvegen i samme kommune på vestsiden av fjorden.

I løpet av året er vi kommet et godt stykke videre med vegstasjonen på Birkeland. Tegningene er godkjent av alle instanser og anbudene er godtatt. Vi regner med at vegsentralen og vegarbeidsdriftens ansatte kan ta bygget i bruk i løpet av neste år.

I forbindelse med biltilsynets virksomhet kan det være riktig å nevne arbeidet som er

utført på vektstasjonen på Haslestad, og ikke minst den tilveksten vi har fått i fylket når det gjelder føreropplæring — glattkjøringsbanen i Froland.

Det er ansatt en fylkessekretær for Trygg Trafikk og vi har skaffet kontor plass i vegkontoret, ved nyinnredning i underetasjen. Det er i tilknytning til regnskapsavdelingen skaffet kontor til den stedlige riksrevisor, som ventes å tiltre i nær fremtid.

Det er umulig for meg her å komme inn på den aktivitet der har vært innen de mange grener av vår virksomhet, men bare slå fast at alle — hver på sin plass — har medvirket til at vi må kunne si at 1980 har vært et godt år for vegvesenet, og at etaten dermed kanskje har innfridd de forventninger som samfunnet stillet til oss.

Jeg vil takke alle ansatte i vegvesenet for helhjertet innsats i 1980.

Jeg ønsker alle ansatte, de som sluttet i år og tidligere ansatte; *en god jul og et godt nyttår.*

BjH

NYTT FRA BILTILSYNET

Av biltilsynssjef K. Nylund

Lov om Samferdsel av 4. juni 1976, nr. 63, med endringer sist ved lov av 8. juni 1979 har til formål å fremme et transporttilbud til ulike trafikantgrupper i ulike deler av landet som ledd i den allmene samfunns politikken. Loven tar sikte på en samfunnsøkonomisk og rasjonell transportavvikling med vekt på ressursøkonomi og vern om det bosettings- og produksjonsmønster som en ønsker. Loven skal også være et redskap i arbeidet med å redusere støy og miljøforurensning og skape større trafikksikkerhet.

Loven gjelder for transport med motorvogn (med eller uten tilhenger) og fartøy mellom steder i Norge, og transport med motorvogn til og fra utlandet.

I tilknytning til loven har Samferdselsde-

partementet bl. a. utarbeidet forskrifter av 10. juni 1977 om:

- rutetransport innenlands med motorvogn eller fartøy
- godstransport med motorvogn utenfor rute
- Persontransport med motorvogn utenfor rute
- egentransport av gods med motorvogn
- transport med motorvogn til og fra utlandet.

Samferdselsdepartementet har nå også utarbeidet instruks for kontroll etter samferdselsloven når det gjelder godstransport med motorvogn. I henhold til denne instruks er det bestemt at Statens Vegvesen, Biltilsynet, skal være kontrollmyndighet.

Ved kontroll av *godstransport med motorvogn utenfor rute* deles kontrollen opp i:

Kontrollen omfatter kun motorvogn med tillatt totalvekt 3500 kg eller mer, som er lastebil, kombinert bil eller tillatt brukt på offentlig veg. Tilhenger regnes som del av motorvogn når de nyttes sammen. Ved kontroll av godstransport i rute, omfatter kontrollen enhver motorvogn uten hensyn til tillatt totalvekt.

Kontrollen skal fortrinnsvis foretas av motorvogner som fører last og i samband med annen kontroll. Ved valg av egnet kontrollplass må det tas hensyn til at kontrollen kan bli tidkrevende og plasskrevende.

Ved kontroll av *innenlands godstransport med motorvogn i rute* skal det påses at motorvognen er utstyrt med løyveskilt. Løyvedokument for godstransport i rute skal også kontrolleres. Hvis transporten skjer mellom steder utenfor den strekning eller det området som er angitt i løyvedokumentet, skal det påses at transporten skjer for maksimum 3 oppdragsgivere hvis motorvognen har tillatt totalvekt 3500 kg eller mer, med mindre transporten er hente- og bringetjeneste.

- A. Kontroll av motorvogn med tillatt totalvekt under 18 tonn og lastevolum under 40 m³.
- B. Kontroll av motorvogn/vogntog med tillatt totalvekt 18 tonn eller mer, eller lastevolum 40 m³ eller mer.
- C. Kontroll av motorvogn/vogntog med tillatt totalvekt 18 tonn eller mer, eller lastevolum 40 m³ eller mer spesielt utstyrt eller innrettet.
- D. Kontroll av transportformidlere og samlastere.

Under *pkt. A* skal det påses at motorvognen er utstyrt med løyveskilt og at transporten ikke foregår mellom steder utenfor vedkommendes løyvedistrikt. Unntatt er dog transport der det utelukkende transporteres frosne og/eller lett bedervelige varer og transport av flyttegods.

Under *pkt. B* gjelder også kontroll av løyveskilt og løyvedokument. Spesielt skal det påses at løyvedokumentet gir rett til å nytte motorvogn/vogntog med tillatt totalvekt 18 tonn eller mer, eller lastevolum 40 m³ eller mer, og om motorvognen/vognto-

get i henhold til løyvedokumentet skal være spesielt utstyrt eller innrettet. Det skal også påses at det utføres transport for kun en oppdragsgiver på den enkelte tur. Om nødvendig kontrolleres at lasten er i samsvar med fraktdokumentet. Hvis det transporteres for flere enn en oppdragsgiver, skal det framlegges særskilt tillatelse til å utføre transport for flere oppdragsgivere eller hente- og bringetjeneste. Selv om tillatelse til å utføre transport for flere oppdragsgivere forevises, påses det at transport mellom steder utenfor vedkommendes løyvedistrikt kun foregår for en oppdragsgiver på den enkelte tur. Hvis transporten utelukkende består av frosne og/eller lett bedervelige varer eller transport av flyttegods, gjelder ikke kravet om en oppdragsgiver.

Under *pkt. C* gjelder også kontroll av løyveskilt og løyvedokument. Hvis det av løyvedokumentet fremgår at det er utstedt for motorvogn/vogntog som er spesielt utstyrt eller innrettet, skal det påses at motorvognen/vogntoget er slik utstyrt eller innrettet som angitt i løyvedokumentet. Det skal her også kontrolleres at transporten ikke foregår mellom steder utenfor vedkommendes løyvedistrikt. Samtidig påses at motorvogn/vogntog med slikt løyve kun utfører transport for en oppdragsgiver når godset helt eller delvis er av et annet slag enn det motorvognen/vogntoget er spesielt innrettet eller utstyrt for.

Under *pkt. D* kontrolleres at motorvogn/vogntog i godstransport utenfor rute der det transporteres gods for mer enn en oppdragsgiver har fraktdokument, og at transportoppdraget helt eller delvis er skaffet til veie gjennom transportformidler (sentral), eller om gods har vært hentet på terminal hos samlaster.

Ved kontroll av *godstransport med norskregistrert motorvogn til og fra utlandet* skal det påses at motorvognen er utstyrt med løyveskilt og løyvedokument. Hvis motorvognen/vogntoget er utstyrt med særskilt løyve for internasjonal yrkestransport av gods, skal det påses at transporten ikke foregår mellom steder i Norge. Derimot hvis motorvogn/vogntog med løyve for innenlands godstransport i eller utenfor rute samtidig utfører transport mellom ste-

der i Norge og mellom Norge og utlandet, kontrolleres hele transporten som for inn-lands transport. Alt gods som transporter mellom Norge og utlandet regnes i denne sammenheng som en oppdragsgiver. Hvis kjøretøyet er tollplombert, foretas ingen kontroll av lasten.

Ved kontroll av *egentransport av gods* skal det påses at a.) motorvogn med tillatt totalvekt under 18 tonn og lastevolum under 40 m³ som nyttes i løyvefri egentransport av gods, ved tydelig påmaling eller merke viser hvem som er eier, og b.) motorvogn/vogntog over denne vekt eller volumgrense er utstyrt med løyveskilt.

For motorvogn med tillatt totalvekt under 18 tonn og lastevolum under 40 m³ skal egentransporterklæring fremlegges og kontrolleres. For motorvogn/vogntog over denne vekt- eller volumgrense kreves fremlagt løyvedokument for egentransport som kontrolleres.

Det skal også påses at det transporterte gods har sammenheng med den *næringsvirksomhet* som drives av den registrerte eier/leier av kjøretøyet.

REAKSJONER

Hvis det ikke kan fremvises gyldig løyvedokument av noen art ved kontrollen, skal det nedlegges bruksforbud inntil løyvedokument er fremlagt. Dette kan skje ved avskilting. Hvis bruksforbud nedlegges, skal vognkort og kjennemerker innleveres til biltilsynet. Fører/eier skal samtidig gjøres oppmerksom på at vedtak om bruksforbud kan påklages til Vegdirektoratet. Vedtak om bruksforbud iverksettes straks.

Hvis det ikke kan fremlegges egentransporterklæring ved kontroll der dette kreves, skal det dog ikke nedlegges bruksforbud hvis transporten forøvrig er i samsvar med reglene for egentransport. Fører/eier pålegges i stedet å forevise utfylt egentransporterklæring for biltilsynet innen nærmere angitt frist.

Hvis transporten helt eller delvis utøves i strid med bestemmelsen/vilkår som gjelder for vedkommende løyve, skal det påses at den videre transport skjer i lovlige former, enten ved at motorvogn/vogntog beordres avlastet i nødvendig utstrekning, eller om-

lastet til annen motorvogn/vogntog som lovlig kan viderebefordre lasten.

Hvis løyveskilt/merking mangler, er blitt beskadiget eller på annen måte ikke er i forskriftsmessig stand, skal fører/eier gis pålegg om at merking blir utført i samsvar med forskriftene, og at kjøretøyet innen en nærmere angitt frist forevises til etterkontroll hos biltilsynet.

Samferdselsadministrasjonen, som er løyveutsteder, har adgang til å kalle tilbake et løyve p.g.a. overtredelse av loven.

RAPPORTER

Hvis det ved kontroll påvises overtredelse av samferdselsloven med tilhørende forskrifter, skal det utfylles rapport i tre eksemplarer. Rapporten underskrives av kontrollør og fører. Originalen sendes samferdselsadministrasjonen i det fylke hvor løyvehaver/eier av kjøretøyet har sitt forretningssted. En gjenpart leveres fører ved kontrollen og en beholdes av kontrolløren. Hvis det påvises transport som er samlastet eller formidlet i strid med vilkårene for slik virksomhet, gjøres det anmerkning om dette i rapportens merknadsrubrikk med opplysning om hvem som er formidler/samlaster.

ANMELDELSE

Hvis fører/eier nekter å medvirke til kontroll, skal forholdet anmeldes til politiet av kontrollmyndigheten. Forøvrig foretas anmeldelse for overtredelse av samferdselsloven med tilhørende forskrifter av samferdselsmyndighetene.

IVERKSETTELSE

Det legges opp til en myk praktisering av kontrollen i den første fase, og at det skal avholdes prøvekontroller i samarbeid med de fylkeskommunale samferdselskontorer. Med dette menes at det i dette tilfellet ikke iverksettes reaksjoner på overtredelser.

Det er da meningen at disse kontrollene skal være informative overfor transportutøveren. Etter at den myke fase er avsluttet, iverksettes andre fase — der reaksjoner tas i bruk.

Vi presenterer:

Vedlikeholds- område I-4

Vedlikeholdsområde I-4 har sitt utgangspunkt fra vegstasjonen i Åmli. Mot nord er det riksveg 39 frem til Telemark grense som krever størst oppmerksomhet. Sideveger til denne parsellen er blant annet Gjøvdalsvegen og Øy—Gjerstad. I vest går grensen ved riksveg 9 i Vegusdal, og øvrige grenser er riksveg 9/39 ved Svenes, riksveg 415 til Ubergsmoen og deler av Vegårshei som fylkesvegen Seland—Rausandmoen.

Tilsammen er det i området 123,131 km riksveger og 205,557 km fylkesveger, hvorav 111,230 km av fylkesvegnettet har grusdekke.

I vår samtale med vegmester *Joleif Svendsen* fikk vi det inntrykk at av de viktigste gjøremålene var det naturlig nok det daglige vedlikehold av vegnettet. Forarbeider og deltagelse i olje-grusleggingen, småutbedringer på riks- og fylkesvegene samt vinterssysselsettingen på fylkesvegene til Flaten og Fellevegen gjorde sitt til at dagene er fullt opptatte.

Sammen med oppsynsmann *Thoralf Lunde* disponerer Svendsen over en arbeidsstøkk på 18 mann + 1 mann utlånt fra anlegg. Maskinparken består av en Magirus lastebil, veghøvel, Volvo hjullaster med slåmaskin/feiemaskin/snøfres, en traktorhøvel, en pick-up varevogn og to Mercedes varevogner.

Innenfor distriktet finnes 4



Vegmester Joleif Svendsen



Oppsynsmann Thoralf Lunde



Verkmester Kai Fjeld



Ommund Kløvfjell



Ansgar Kløvfjell



Ansgar Myhre

større grustak: Gjøvland, Øvre Ramse, Dølemo og Vrålselvmø.

Å snakke økonomi med en vegmester, er som å åpne en kran. Det fosser ut ønsker om hva en gjerne skulle gjøre, bare bevilgningene kunne strekke til. Nesten uansett beløpenes størrelse, er de alltid for små til å iverksette alle de oppgaver som står på en vegmesters ønskeliste. For — som oss andre — har også Svendsen og Lunde ønsker for fremtiden. Høyt på listen står en skikkelig sandsilo, større bevilgninger til fylkesvegvedlikeholdet, at riksveg 39 gjøres ferdig nord for Åmli — og at det neste år kommer oljegrus på fylkesvegen Øy—Felle—Gjerstad. Det siste er mulig under forutsetning av at Telemark vegvesen legger innfor sin parsell, som i parentes bemerket vedlikeholdes av I—4.

Utbedring av særlig farlige vegpartier står også på ønskelisten. Spesielt gjelder det to plasser på riksveg 415: Hovdekleivene og Gjerustadkleivene. Av problemer Svendsen trekker frem er vintervedlikeholdet, og da i første rekke glatte veger i overgangen fra høst til vinter.

Turistvennlige fylkesveger vinterstid er Tovdals- og Gjøvdalsvegen, samtidig som trafikken til Gautefall merkes på vegene.

Til hjelp med brøytingen er det innleid 12 biler, og i tillegg kommer noen som er felles med distriktene 5 og 6.

Dessverre er det lite som tyder på større anleggsarbeider i området I—4 i 1981. Bortsett fra nevnte sysselsettingsarbeider på fylkesvegene til Flaten og Øy—Felle, har man ingen planer for anleggsvirksomhet neste år. På Tovdalsvegen skal det nord for Ø. Ramse legges Ottadekke i ca. 6 km's lengde, og ellers blir det



Toralf Bakken



John Selås



Inge Bjørbakk



Salve Jacob Sundstøl



Olav Vindholmen



Tjøstolf Alfsen



Arne Selås



Gjermund Skeimo

vesentlig oppretting av slitasje som står på programmet.

Fra Skjeggedal i vest til øverst oppe på Gjøvdalsvegen måtte vi bl. a. for å få tatt bilder av mannskapene i I-4. Dessverre var Torjus Øygarden syk da vi besøkte distriktet, men ellers skulle samtlige være representert her.



Sigmund Retterholt



Erling Haugland



Torleif Båslund



Arne Austenå



Tarald Gjerden



Ola K. Norli

Sigarettenneren dreper

Ha aldri en sigarettenner av plast i nærheten av sveising eller ved annet arbeid hvor gnister kan forekomme. Advarselen kommer fra USA der to sveisere omkom av eksploderende sigarettennere. I begge tilfeller brente gnister fra sveisingen hull i tenneren, og en sigarettenner som eksploderer har samme sprengkraft som en liten dynamittladning.

Den ene sveiseren hadde tenneren i brystlommen og ble momentant drept. Den andre hadde tenneren i bukselommen. Hans ene bein måtte amputeres. Han omkom senere av skadene.

Advarselen lyder som følger:

Ta aldri med en slik sigarettenner av plast med deg inn på en arbeidsplass hvor det

sveises, brennes eller hvor gnister fra ovner kan forekomme.



SPENNENDE VEGDEKKE- PROSJEKT SYD FOR OSE

Som et av de første fylkene i landet, ble det i Aust-Agder i høst lagt et nytt prøvedekke på riksveg 12 ved Ose i Setesdalen.

Det spesielle med dette dekke er bl. a. at hele blandings- og utleggingsprosessen skjer fra en spesialbygget bil, og at massen er iblandet 35% vann. Operasjonen skjer ved at grusen blir tippet av foran på spesialbilen. Et transportbånd viderebefordrer den til blandemaskinen, hvoretter den kommer ferdigblandet ut og blir lagt direkte fra en utlegger.

I løpet av kort tid forsvinner mye av vannet i massene. Da benyttes veivalds som vanlig ved dekkelegging. Senere legges det ut et fint lag med knust grus for å tette porene.

Da dette dekket er meget porøst, trenger vannet raskt igjennom, slik at man unngår f. eks. vannplaning.

Forsøksfeltet skal følges opp med diverse målinger og annet før man tar et endelig standpunkt til om det kan bli aktuelt å legge slike dekker på flere av vegene våre.

Allerede nå kan en konstatere at jevnhe-



Fra grusen blir tippet og til ferdig lagt dekke, skjer alt i en eneste operasjon.

ten i dekket var lite tilfredsstillende. Det arbeides derfor med et nytt utleggerutstyr som skal eliminere dette. Ett er imidlertid sikkert: Viser de forskjellige kontroller positive utslag, vil dette bli et forholdsvis rimelig dekke — sammenlignet med mye av det som brukes nå.



— Nei, nei, ikke den bilen, vi skal på sykebesøk. . . ! !

SYKEFRAVÆRET I VEGARBEIDSDRIFTEN

Aust-Agder toppe fraværstatistikken i vegvesenet for 1979. Undersøkelsen viser at ca. 10% av arbeidsstokken har vært årsaker til ca. halvparten av sykefraværet.

Dr. Jomaas kunne opplyse at det var ganske mange ansatte med medisinske diagnoser som ga grunn til fravær, diagnoser med årsaker som ikke direkte kan føres tilbake til arbeidssituasjonen.

Når det gjelder yrkesskadestatistikken for vegvesenet for 1979, ligger Aust-Agder meget gunstig an. AMU finner ingen grunn til at det bør iverksettes spesielle tiltak for å redusere antall skadetilfeller.

Vegvesenets pensjonister på fin tur

Vegvesenets pensjonistforening i Aust-Agder fylke, som ble stiftet for ca. 1 år siden, hadde den 15. og 16. september i strålende fint høstvær sin første busstur for medlemmer med start fra Arendal.

Etter å ha samlet opp flere deltakere på de mest sentrale steder, gikk turen om Evje til Eiken feriesenter. Her ble servert en bedre lunsj, og etter passe pause gikk turen videre til Knaben gruber i Vest-Agder.

I det fine været ble turen i seg selv, og oppholdet på Knaben, litt av en opplevelse. Vi returnerte tidlig på kvelden til Eiken feriesenter, hvor middag ventet oss. Hyggelkveld i salongen med taler og historier var noe alle satte pris på. Her bør nevnes verten på feriesenteret som ga en interessant orientering om Eiken kommune og hvor han bl. a. kom inn på forholdene under krigen og ordfører den gang, Pål Haugens store innsats i den forbindelse. Etter en for mange noe lang og opplevelserik dag, gikk vi til våre værelser og fikk en rolig og god natt.

Dagen derpå begynte som den foregående med nydelig vær og samtlige deltakere i fin form. Etter frokost kjørte vi så videre om Lyngdal og Mandal. I Mandal og distriktet omkring hadde vi oppsynsmann

Haugen fra Vest-Agder vegvesen som kjentmann og reiseleder, og han viste og orienterte om saker og ting på en interessant og morsom måte. Etter å ha spist middag i Mandal og takket oppsynsmann Haugen for hyggelig og god hjelp, satte vi så kursen hjemover etter noenlunde samme rute som dagen før.

Alle deltakerne var enige om at det hadde vært en hyggelig og minnerik tur, og dette

skyldes ikke minst vår forekommende og dyktige sjåfør, Åsmund Haugen, og reiseleder J. E. Myhren.

TL. (Foto: JEM)

GLIMT FRA TUREN



Over hundre på 2 dagers kurs

Over hundre av vegvesenets ansatte gjennomførte i september et 2 dagers kurs i «Arbeidsvarsling og manuell dirigering» på Evje.

Deltagerne lot skinne igjennom at «dette var matnyttige greier», og det kan SP som kursdeltager bare underskrive.

Forelesere var overingeniør H. Søndena og oppsynsmann G. Guttormsen, og til hjelp hadde de en representant fra «3M» (refleks) og politiet.

Kurset omfattet en gjennomgåelse av retningslinjene for varsling av vegarbeid på eller ved veg åpen for almen ferdsel, refleksprodukter, manuell dirigering og praktiske øvelser på riksvei 12.

I forbindelse med arbeidsvarslingen og dens omfang, fikk deltagerne lære å føre loggbokskjema, og kunne behandle ulike typer lyssignal-anlegg. En annen ting deltagerne var enige i, var at det ville bli et bemanningsproblem f. eks. på mindre anlegg langs sterkt trafikkerte veger hvis manuell dirigering skulle utføres «etter boka».

Har noen tenkt på hvordan det kan gjennomføres?



En praktisk, men kanskje noe dyr tilhenger for sperremateriell ble demonstrert.

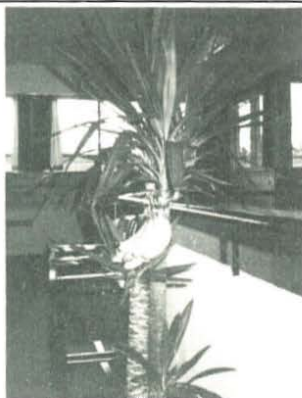


Politibetj. A Heen ser til at oppsynsmann J. Johansen utfører dirigeringen korrekt.

NYE VELFERDSTILTAK . . . ?

Etter at den nye arbeidsmiljøloven ble innført er det ikke måte på hva som blir gjort for at de ansatte skal trives på arbeidsplassen. En del av de ansatte på vegkontoret tar seg til stadighet (?) et par ukers opphold under palmene i syden, og for at overgangen og mistrivselen ikke skal bli for stor, er det nå anskaffet en nydelig palme til spiserommet. Og tro det eller ei . . . en dag hang det en stor klase gule og deilige bananer der også . . .

JEM



Arendalsdistriktet har fått sin egen glattkjøringsbane

Den 28. oktober kunne Norges Automobilforbund offisielt åpne sin femtende glattkjøringsbane.

Dette skjedde på Blakstad, og banen skal dekke biltilsynsdistriktet i Arendalsområdet, hvor det årlig utstedes ca. 2.000 førerkort i klasse B. Prosjekteringen har vært et samarbeid mellom Blakstad Yrkesskole og NAF, mens skolen har stått som hovedentreprenør.

Banen dekker et område på 30 mål som er bygget av Aust-Agder fylkeskommune. Det er bygget et rett øvelsesområde og en sving med totalt asfaltdekke på ca. 5.700 m². I tillegg til dette kommer asfalterte veier og parkeringsplass på ca. 3.300 m².

Banen er bygget så stor at den også dekker øvelseskjøring med lastebiler og busser.

For å oppnå den ønskede friksjon er øvelsesfeltenes overflate behandlet med et epoxy-produkt som under driften om sommeren overrisles med vann. Om vinteren vil feltene få et opp til 15 cm tykt isdekke.

Et velferds- og undervisningsbygg på 68 m² er gitt som gave fra brannkassene i fylket og Gjensidige Skade til NAF.

Banen er ellers utstyrt med belysning av øvelsesområder og -veier.

Kapasiteten er 2.400 nye førerkort-elever i klasse B pr. år. Den skal også dekke behovet ved skolens yrkessjåføravdeling, d.v.s.



Overrislingsanlegget i full virksomhet.



Ikke lett å ha kontroll over bilen på slikt føre.

øvelseskjøring med tyngre kjøretøy klasse C og D.

I og med åpningen av banen på Blakstad, vil 55.000 førerkort-elever få førstegangs opplæring i glattkjøring her i landet, eller vel 60 % av dem som årlig tar førerkort i klasse B.

NAF har gjennom låneopptak finansiert byggingen av banen, og har også ansvaret for den daglige drift og vedlikehold, teknisk og økonomisk.

— Dette blir ikke en perfektjonering av en motor-interessert elite. Det dreier seg om er etter hvert å få alle — særlig nye, men også eldre bilførere — til uten risiko å lære seg disse to fundamentale nødvendigheter i all bilkjøring, sa NAF's president Leif Kristensen blant annet i sin tale ved åpningen.

Og med de to fundamentale nødvendigheter mente han for det første å mestre bilen i ulike situasjoner, for det annet å tilpasse hastigheten etter forholdene.



Et ganske imponerende anlegg er bygget i Froland.

DREPER KLORKALSIMUM VÅR STORVILTBESTAND?

«Prosjekt Veisalt» igang i Aust-Agder



Forsker Torbjørn Hovland

Høsten 1979 ble forsker *Torbjørn Hovland* ved Viltfarmen i Bygland av Skogeiernelagets Viltutvalg i Vest-Agder anmodet om å undersøke gjennomføringen av et forsøk angående klorkalsiums virkning på storfugl. Hovland sa seg interessert, forutsatt at forsøket ikke ville belaste Viltfarmens anstrengte budsjett. Samtidig var det ønskelig å bygge en egen innhengning til forsøksfuglene, adskilt fra farmens øvrige fugler.

Av tidligere forskning angående skogs-fugl og klorkalsium, finner man kun et 40 år gammelt svensk prosjekt som konkluderer med at forsøksfuglene overlevde, og at det ikke kunne påvises indre forgiftninger.

Ellers har konsulent Hagen, Statens Viltundersøkelser, en uttalelse i 1972 hvor han konkluderer med at klorkalsium og vanlig salt er for løst og for bløtt til at storfuglen vil ta det.

Hovland selv mener at forskerne i Nor-

den hittil ikke har tillagt vegsaltet noen betydning i forurensningssammenheng.

For å få registrert eventuelle langsiktige virkninger av klorkalsium, sier Hovland at det er nødvendig med et prosjekt over ca. 3 år. I løpet av denne tiden vil man få registrert både overlevelsesevne, befruktning, klekkeprosent, kyllingenes utvikling o.s.v.

Det er en kjennsgjerning at jegere og viltinteresserte i store deler av landet er meget opptatt av vegsaltets virkning, spesielt på storfugl, og at de ikke er beroliget av de ekspertuttalelser og forsøk som tidligere er utført.

Vegdirektoratet har ansett dette forsøksprosjektet så viktig at de vil delta i gjennomføringen med kr. 15.000,- (1/3 av kostnadene) pr. år i 3 år — tilsammen kr. 45.000,-.

Aust- og Vest-Agder Vegvesen deltar med de øvrige 2/3 med samme fordeling over 3 års-perioden.

Sørlandssporten besøkte Viltfarmen på Bygland tidlig i høst, og kunne bl. a. konstatere at det allerede var bygget en skogs-fuglvolier på ca. 185 m².



To av «innbyggerne» som er med i prosjektet.



Røkter Erling Hægland.

Røkter Erling Hægland kunne fortelle at bygget er delt i 2 avdelinger + luftegård. I hver avdeling plasseres 10—15 tiur, røy og en orrhane. Det ene kullet får ½ kg klorkalsium pr. m², som er vanlig for strøing på grusveger. Den andre gruppen får fri adgang til salt, alt tilrettelagt så naturtro som om det skulle være en vanlig grusveg.

★

— Først litt mer om bakgrunnen for Viltfarmen her på Bygland, Hægland:

— Vi startet i 1974, og det må være lov til å si at vi har hatt en meget god trivsel og sunnhetstilstand i våre skogsfuglanlegg. Jeg kan nevne at skogsfuglene stiller helt spesielle krav til sine omgivelser før den fungerer normalt i en farm. Ganske små forflytninger av fugl og ominnredninger inne i burene kan forandre fuglenes adferd og spisevaner i lang tid. Dette er derfor ting en må være spesielt oppmerksom på i forbindelse med et forsøk, slik at det ikke blir trukket feilaktige slutninger.

— Selv om det ikke finnes særlig forskning fra tidligere, påstås det at veisalt er skadelig på skogsfugl. Hva tror du kan være årsaken til det?

— Alle våre fugler går på et underlag av grus og sand, og i det materialet finner de også all den kråsstein de har bruk for. På ettersommeren og høsten går storfuglene langs grusvegene og plukker småstein (kråsstein). Disse er like nødvendige som tennene på et menneske, idet maten her blir malt. En middels stor røy, 1,8—2,0 kg — tar inn 500—700 slike kråsstein. Det som forsøket forhåpentligvis vil gi oss svaret på,

er om veisalt som kan følge med når fuglene plukker disse steinene, er skadelig — og kanskje kan ha dødelig utgang.

— Forsøksfuglene må vel innta annen næring enn veisalt?

— De vil selvfølgelig få vanlig mat: havre, blåbær, vie, furukvister med kortvokst bar o. l. I det hele tatt vil vi anstrenge oss for å gjøre alt så naturtro som mulig. Grusen i de to avdelingene vil f. eks. bli fuktet og behandlet som vanlig for grusveier, veisalt vil bli fordelt når det ellers er aktuelt på fylkets grusveier o.s.v.

— Foruten Torbjørn Hovland er vi to røktere. Fra i høst vil vi få en student med kjemi og biologi som hovedfag på universitetet. Han skal følge prosjektet som en del av utdannelsen, og vil derfor være ulønnet.

— Et litt personlig spørsmål til slutt. Hva tror du resultatet av dette vil bli?

— Jeg er redd noen av forsøksfuglene vil stryke med, men håper selvsagt det motsatte. Vi som steller med alle disse fuglene og følger hver enkelts utvikling, opparbeider et spesielt forhold til dem, og synes derfor det er ekstra trist når noen av dem dør.

Vi synes det kan være hyggelig å avslutte med å nevne at forsøksvoliærene og gjenværende fugler tilfaller viltfarmen etter forsøket. Det er den ærlig verd.

MK.



VILTBOLIÆR



En av hybelboerne

Vegdirektøren på snarvisitt

I forbindelse med åpningen av Langsæveien 24. oktober, fant vegdirektør *Eskild Jensen* tid til å avlegge en snarvisitt på vegkontoret. Før han hadde en runde for å hilse på de ansatte ved kontoret, var det satt av tid til et uformelt møte med kontorets ledelse og tillitsmennene for de ansatte.

Vegdirektøren ble ønsket velkommen til fylket og vegkontoret av vegsjef Haugmoen, som samtidig uttrykte sin glede over å kunne ta imot vegdirektøren i våre forholdsvise nye og trivelige kontorer.

Eskild Jensen takket for velkomsten og var glad for å kunne hilse på, selv om det var utenom den planlagte besøksrunden. Kombinasjonen med besøket og vegåpningen ga han imidlertid mulighet til å bli litt kjent med vegkontoret og folkene her. Han uttalte at jobben hans forutsetter at hele etaten trekker lasset sammen. Det er ute i distriktene det skjer noe, og han ønsker å legge opp til en styringsform slik at arbeidet går så godt som mulig.

Han lovte at han skal komme tilbake til Aust-Agder, for da å bli bedre kjent med virksomheten ute i distriktene og biltilsynet, og vi ønsker ham hjertelig velkommen tilbake.



Vegdirektør Eskild Jensen lytter interessant under det uformelle møtet på vegkontoret.

Klipp fra kolleger:

Ledelsen hevder at møteaktiviteten ved vegkontoret for mange arbeidstakere går ut over produktivt arbeid. For å rette på forholdet, ligger det snublende nær å foreslå en nedleggelse av SU. Jeg tror nemlig at dette kommer av den utvikling SU har hatt. Organisasjonene har etter min mening liten eller ingen medinnflytelse på de viktige sakene som behandles i SU. Jeg vil nærmest betrakte SU som et «sandpåstrøingsapparat».

Det er da nærliggende å spørre hvorfor et organ, som burde ha vært et viktig forum der ledelsen og organisasjonene kunne drøfte felles problemer, har utviklet seg slik. Organisasjonene må nok påta seg en vesentlig del av skylden for dette. Men samtidig har jeg inntrykk av at uansett hvor godt organisasjonene har gjort sitt arbeid, så ville det ikke ha fått nevneverdige konsekvenser for utfallet av sakene som behandles.

Veg i Vest (Hordaland).

Redaktørens dilemma

Å gi ut et tidsskrift er ingen dans på roser. Hvis vi trykker vitser, sier folk at vi er dumme — hvis vi ikke gjør det, synes de vi er for alvorlige. Sitter vi på kontoret dagen lang, så burde vi være ute på jakt etter aktuelt stoff. Er vi ute på sporet etter nyheter, burde vi heller passe jobben på kontoret.

Hvis vi ikke trykker innsendte bidrag, forstår vi ikke å verdsette begavelsen der den finnes og hvis vi trykker alt vi får sendt, heter det straks at vi fyller bladet med uinteressante ting.

Hvis vi retter på andres innsendte bidrag, er vi for kritiske og hvis vi ikke retter, så heter det at vi sover. Sakser vi stykker fra andre blad, er vi for dovnne til å skrive selv — men sakser vi ikke, så er vi for opprikt med vårt eget stoff.

Nå vil sannsynligvis noen påstå at vi kvartet denne oppsatsen fra et annet tidsskrift, og det har vi selvfølgelig også gjort!

Omstridt veg åpnet på selveste FN-dagen



Eskild Jensen foretar sin første vegåpning som ny vegdirektør.

Så skjedde det da: Åpningen av den gjennom mange år omstridte vegen over Langsævannet. På selveste FN-dagen, 24. oktober, foretok vår nye vegdirektør Eskild Jensen sin første vegåpning.

Og la det være sagt — når vegen tross innbitt motstand likevel er bygget, ligger den i dag som en av de fineste innkjørselsveger i landet. Arbeidene ble da også berømmet av fylkesmann Ebba Lodden, som på fylkets vegne takket for tilveksten til riksevegnettet.

Vegsjef Bjarne Haugmoen orienterte om de tekniske data, og la oss derfor ta dem med det samme:

Lengder:

Harebakken—Langsæ	1170 meter
Veg til Råna gård	220 meter
Veg til Stensås	300 meter
Veg til Myra	400 meter
(over bru v/Harebakken)	

Byggverk:

Råna kjørekulvert
Odden kulvert
Langsæ bru
Kjørestranda bru
+ diverse murer

Masser:

Sprenging ca. 60 000 m³
Fylling, inkl. fortrenning ca. 80 000 m³

Medgåtte midler:

Fra 1974—1980	ca. kr. 13.750.000
+ reetabl.tiltak	» 1.000.000
Totalt medgått	<u>kr. 14.750.000</u>

I sin tale sa vegdirektøren bl. a.: — Den nye vegen avlaster tettstedsbebyggelsen, den gjør det mulig for lokalsamfunnet langs gamlevegen å bruke denne tryggere som lokal veg, skoleveg og handleveg. Lokaltrafikken blir fridd fra fjerntrafikken.

Det er dette vi nå markerer. Det er dette som er et nytt trekk i utviklingen av vegnettet.

Jeg er kjent med at det har stått strid om vegtracén i kommunen. Det er neppe mulig å føre frem en ny vegtracé nær de større byer uten at det oppstår slike konflikter.

Det er mange og tildels motstridende interesser. I de senere år har vi skjerpet vår sans for verdien av uberørt natur. Dessuten er det utviklet en sterk interesse hos lokalbefolkningen i retning av å engasjere seg i samfunnsdebatten omkring disse spørsmål. Dette er et nytt, og i hovedsak positivt, trekk i vårt demokrati.

Men dette trekk må nødvendigvis bli fulgt opp med respekt for de beslutninger som de folkevalgte organer må treffe. Jeg håper at befolkningen i Arendal nå etter at striden er over, og vegen står ferdig, i det lange løp vil bli tilfreds med denne vegen og de fordeler den gir dere.

— Jeg har den ære å erklære vegen for åpnet.



Utkjørselen på E 18 ved Harebakken.



Har Arendal fått den fineste innkjøringsvegen i landet?



Oversiktsbilde med »langsælinsen» t. v. og vegen til Steinsås t. høyre.

SALTING UTENOM STRØRUTINENE

I en periode ved overgangen fra høst til vinter, samt tidlig på våren oppstår det ofte glatt vegbane som kan ha trafikksikkerhetsmessige konsekvenser.

På veger hvor det brukes salt, kan dette bekjempes gjennom de ordinære strørutiner. Storparten av våre veger faller utenfor de kriterier hvor bruk av salt anbefales. Også for slike veger kan salt være et godt hjelpemiddel til å holde vegbanen isfri i over-

gangen høst/vinter og i kritiske perioder tidlig på våren.

Vegdirektoratet foreslår at vegsjefene overveier å ta i bruk salt for å bekjempe glatt føre i den kritiske perioden om høsten og eventuelt om våren. Strøingen kan utføres med ordinært strøtstyr som er godkjent for både salt- og sandstrøing.

Bortsett fra eventuell bruk av salt i overgangperiodene høst og vår, vil Vegdirektoratet innskjerpe at salt ikke skal brukes på veger med lavere trafikk enn det retningslinjene angir.

BILTILSYNETS FELLESMØTE PÅ FYRESDAL TURISTHOTELL

Tradisjonen tro, arrangerte biltilsynet sin årlige «driftskonferanse» for alle ansatte i biltilsynet i Telemark, Aust- og Vest-Agder. I år var det Aust-Agder som var arrangør.

Konferansen samlet i alt 120 personer, medregnet de ansattes ektefeller som også hadde anledning til å være med. Blant deltakerne var våre 3 vegsjefer, representanter fra vegkontorene, biltilsynets pensjonister og 4 representanter fra Vegdirektoratet.

Fra klokka 09.00 til 18.00 var det foredrag om aktuelle emner:

- Norsk vegplan.
- Nytt fra Vegdirektoratet.
- Automatiske EDB-systemer (Autosys).
- Medbestemmelse.
- Føreropplæring i 2 faser.
- POU (personal- og organisasjonsutvikling).

Om kvelden var det festmiddag med etterfølgende festlig samvær i hyggelige omgivelser på det nye turisthotellet, som for anledningen sto helt til biltilsynets disposisjon.

I forbindelse med fellesmøtet ble nytt Kontaktutvalg for regionen konstituert med følgende sammensetning:

Formann: Stasj.sjef *Sigbjørn Eggebø*,

Mandal. Nestform.: Stasj.sjef *Oddvar Flystveit*, Flekkefjord. Sekretær: Kontorass. *Ola Senum*, Arendal. Biltils.sjef *Egil Feby*, Telemark. Stasj.sjef *Lars Kobro*, Rjukan. Kjøretøykontr. *Sveinung Moen*, Notodden. Adm.sekr. *Hilde Tveraaen*, Skien. Biltils.sjef *Per Gløersen*, V.-Agder. Førstesekr. *Tarald Ose*, Kristiansand. Biltils.sjef *Kjetil Nylund*, A.-Agder. Stasj.sjef *Kåre Møller-Hanssen*, Arendal. Kjøretøykontr. *Harald Solberg-Jacobsen*, Arendal.

Dersom noen skulle ønske et fullstendig referat fra møtet, kan de henvende seg til Biltilsynet.



På bildet sees i midten kveldens toastmaster Møller-Hanssen med frue. T.h. driftssjef Skaare Bothner med frue, V.-Agder. T.v. vegsjef Thorsdal med frue og biltilsynssjef Feby med frue, alle fra Telemark.



En del av Arendalsdelegasjonen før avreise.

Hovedavtale i staten vedtatt

Kontaktutvalget for biltilsynet i Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder arrangerte i september et fellesmøte med diverse foredrag om spesielle emner. Et av disse omfattet bl. a. «Hovedavtale for arbeidstakere i Staten», og foredragsholder var førstekon-sulent i Vegdirektoratet A. Solhaug:

— Det har vært snakket mye om dette stoffet tidligere. Det som nå er nytt er at det er vedtatt 21.08.80 HOVEDAVTALE FOR ARBEIDSTAKERE I STATEN. Denne avtalen har en egen del, del 2, som omhandler medbestemmelse. Denne avta-len gjelder for Statens vegvesen. Formålet med avtalen er å gi arbeidsta-kerne virkelig innflytelse på sin egen ar-beidssituasjon.

I tillegg til HOVEDAVTALEN skal det inngås SÆRAVTALER om praktiserin-gen av bestemmelsene i den enkelte virk-somhet, altså blant annet i Statens vegve-sen. Slik særavtale tar en i Statens vegve-sen sikte på å ha ferdig til årsskiftet 1980/81.

I HOVEDAVTALEN skiller en sakene i 3 grupper:

- Forhandlingssaker.
- Drøftingssaker.
- Informasjonssaker.

De forskjellige sakstyper skal behandles på forskjellig måte, slik som navnet til-sier.

På hvilken måte skal så de ansatte i Sta-tens vegvesen praktisere sin medbestem-melsesrett?

Alternativ 1:

— Delvis ved forhandlinger og delvis ved et utvalg sammensatt med like mange fra de ansatte som fra ledelsen, og der alle de ansattes hovedsammenslutninger er re-

presentert i forhold til sitt medlemstall blant de ansatte. Slikt utvalg overtar også Arbeidsmiljøutvalgets oppgaver.

Alternativ 2:

— Bare ved et utvalg som nevnt i alterna-tiv 1.

Alternativ 3:

— Bare ved forhandlinger. Arbeidsmiljø-utvalget må da bestå som før.

Hvilket alternativ som skal velges, må ganske snart avgjøres, og det er vesentlig at den enkelte gjør seg opp sin mening om dette og formidler denne til den delega-sjon som skal forhandle med Vegdirekto-ratet.



*Kontordøren står åpen
og en ivrig herre kom-
mer inn.*

*— Unnskyld, men kan
jeg få være med? spør
han.*

— Være med på hva?

— Leke gjemsel, vel.

*— Leke gjemsel? Her
er det da ingen som
leker gjemsel.*

*— Ikke det? Det står
jo Finn Pedersen på
døren.*

Redaktøren har ordet:

Er trafikkulykker bare statistikk?

Det tas livet av tre folkeskoleklasser hvert år i trafikken her i landet, og mange flere lemlestes. Disse skremmende tallene presenterer presse og kringkasting en gang i måneden, som statistikk fra Trygg Trafikk — og lar det som oftest bli med det.

Barnemishandling er derimot gjenstand for store avisoverskrifter, ofte med uttalelser fra leger, psykologer og andre forståespåere. Bilistenes opptreden i trafikken er ofte barnemishandling på det groveste, og dessverre med døden som resultat i alt for mange av tilfellene.

Det finnes ikke unnskyldninger for å ta liv i trafikken. Men som regel heter det at . . . «*Plutselig sprang han ut i veien*» . . . «*Jeg så han ikke før det var for sent*» . . . «*Det var så glatt på veien at jeg klarte ikke å bremse opp*», og lignende kommentarer.

Vi må ikke glemme at barn reagerer spontant. Ved ballspill, aking og annen lek reagerer de momentant, og da kan ulykken være ute. De kan vanskelig bedømme avstander og fart, og glemmer trafikkreglene — om de i det hele tatt har lært noen.

Barna kommer med andre ord til kort i den kompliserte trafikken som omgir dem. Og hva kan gjøres for å bedre statistikkene?

Den trafikken som omgir barn i lekesituasjoner må gjøres så enkel som mulig. Men vi aksepterer en helt meningsløs trafikk, en menneskefiendtlig trafikk som vi

har lettere for å akseptere enn mye annet i vårt moderne velferdssamfunn.

Her i Aust-Agder topper 1977 trafikkulykkesstatistikken. Nedenforstående oversikt viser tallene for 1977—1980 (til og med august).

Ikke alle trafikkdrepte er barn, men tallene er **før høye**. Vegkontoret arbeider derfor kontinuerlig og ut fra tilgjengelige midler, for å utbedre spesielt trafikkfarlige punkter langs våre riks- og fylkesveger.

Siden 1978 er det f. eks. langs E-18 — hvor en naturlig nok finner de høyeste skadetallene — utbedret en rekke steder hvor ulykkesfrekvensen har vært stor: Ved Akland, Fiane vegkryss i Holt og ombygging av Svennevik bru er noen. E-18 utenom Arendal og rv. 407 Bjorbekk—Vik har videre resultert i færre ulykker langs gamle E-18 Stølen—Arendal—Vik.

Bilene er kommet for å bli, men det er også våre barn. Vegkontorets hastighetsmålinger viser skremmende tall. Det er målt opp til 136 km/t i 60 km-sone. Kanskje er fartssynderen selv far med barn i trafikken?

	<i>Drept:</i>	<i>Meget alvorlig skadet:</i>	<i>Alvorlig skadet:</i>	<i>Lettere skadet:</i>	<i>Drept og skadet:</i>
1977:	12	8	73	281	374
1978:	14	5	62	291	372
1979:	11	10	54	227	302
1980:	9	8	32	166	215

Ofte problem å velge dekketype



Underdirektør T. Thurmann-Moe,
Veglaboratoriet.

Norsk Asfaltforening arrangerte 30. september et «Sørlandsmøte» på Fylkeshuset i Arendal. De ca. 80 innbudte representerte kommuner, vegkontorer, vegdirektorat, distriktshøyskolen, asfaltfirmaer o.s.v. i Aust-Agder, Vest-Agder og Telemark.

Teknisk arrangør var vegkontoret, og på deres vegne ønsket vegsjef Haugmoen den tallrike forsamlingen vel møtt.

NA's formann, vegsjef Per Helge Ulstad, orienterte om foreningens virkeområder, som bl.a. innebærer at de koordinerer asfaltforskningen i Norge, og er en rent faglig forening hvor medlemmene blir hentet blant ingeniører og spesielt andre asfaltinteresserte. Da det legges asfalt for milliardebøp her i landet hvert år, var det av spesiell interesse å bedre asfaltkunnskapene rundt om i kommunene, da asfalt som kjent er så mange ting. Det å velge riktig dekketype er en stor oppgave, og utgjør også store verdier. Ulstad nevnte også at piggdekk-problemet er asfaltens største fiende, og det nedlegges et intenst forsøks-

arbeide for å komme frem til en så piggdekk-slitasjesterk asfalt som mulig.

Under møtet var det innlegg bl.a. av underdirektør *Torkild Thurmann-Moe*, Vegdirektoratet/Veglaboratoriet og ingeniør *Anders Noddeland*, vegkontoret.

Noddeland orienterte om forholdene i Aust-Agder, plasseringen av knuseverk, egne og andres grustak, hvor man legger de ulike typer «svartdekke», fordeling av midler på riks- og fylkesvegene o.s.v.

Thurmann-Moe kom inn på hvilke krav som settes til dekketyper, hva som er til rådighet og hvilke materialer man har, og ut fra dette hvilke valgmuligheter som finnes, og hvorfor man velger de forskjellige løsninger. Videre tok han for seg valg av dekketyper under de forskjellige forhold. Da det finnes 10 forskjellige dekketyper — og innenfor disse mange varianter igjen — kan det by på problemer, spesielt med de variable forhold man har her på Sørlandet. En må også ta hensyn til de materialer en har innen fylket. Han sa videre at det viktigste når det gjelder spørsmål om kvalitet er:

- Gradering, kornfordeling
- mekaniske egenskaper
- dekkeegenskaper
- holdbarhet
- trafikksikkerhet.

Av den 80-talls store forsamlingen, var det hele 15 som representerte vegvesenet her i fylket.



En del av vegkontorets representanter

Tillitsmannens spalte:

Hovedtillitsmanns- konferansen en av de beste som er holdt

Først vil jeg få gi honnør til redaktøren av «SØRLANDSPORTEN» for det arbeid han legger ned for å frambringe en så god bedriftsavis.

Som tillitsmann for den største gruppen må jeg bare bekjenne at jeg ikke har vært flink nok til å skaffe stoff til avisa. Det å skrive er ikke det som ligger vegarbeidere nærmest, men jeg vet at mange av mine arbeidskamerater kan skrive — og ikke minst har noe å skrive om.

«VEIFOLK», skriv til avisa vår! Skriv om noe av det dere har vært med på, mange av dere har vært i vegvesenets tjeneste siden trillebårets dager.

Det som jeg hadde tenkt å skrive om denne gang, er noen av de inntrykk jeg sitter igjen med fra *Hovedtillitsmannskonferansen*, som ble holdt i Førde i tiden 3.—8. august i år. Alle som var med på konferansen var enig om at denne var en av de beste som har vært holdt. For det første var den godt planlagt og godt ledet, for det andre at så mange av toppledelsen i vegvesenet deltok — både fra Vegdirektoratet, fra fylkene og fra Samferdselsdepartementet. Spesielt var det av stor betydning at avtroppende vegdirektør K. Olsen, den nye direktør E. Jensen, personalsjef Båstad og samferdselsminister R. Bye hadde satt av tid for å være til stede.

Selsvagt kan jeg ikke bruke plass til å komme inn på alle de emner vi drøftet, men bare berøre noen av de viktigste — *eksempelvis:*

INNLEIE AV MASKINER:

Det var enighet om at innleie av maskiner må komme inn under bedre planlegging enn tilfellet er i dag, og at dette må sees som

en del av den totale sysselsetting. Videre at bindende tariff og avtaler inngått mellom ledelsen og ansatte ikke skal få virke negativt for ansatte angående lønnsomhet egne/kontra innleide.

Det ble sterkt presisert av statsråd Bye at miljøvernloven under ingen omstendighet må komme til å bli et minus for fast ansatte i forhold til innleid arbeidskraft, men at de innleide må innordnes det system som legges opp til for faste arbeidere.

HVEM SKAL BYGGE OG VEDLIKE- HOLDE VEGNETTET VÅRT?

Det ble gitt klart uttrykk fra toppledelsen at vegvesenet først og fremst skal sikre arbeid til sine egne ansatte, og at dette bør være en moderne arbeidsleders prinsipp at man først og fremst sikrer sine egne arbeidere, og i samarbeid med dem legger opp til å gjøre en så god jobb som mulig. Vi kan ikke lenger trappe ned den faste arbeidsstyrken og erstatte dette med tilfeldig leid arbeidskraft.

FUNKSJONSDELING:

At vi må bort fra den sterke oppbåsing vi i dag har mellom forskjellige avdelinger, er det ingen tvil om. Vi må over på en arbeidsform som løser dette mønster, over på geografiske arbeidsområder med vegstasjonene som administrative enheter for driften i området — både for anlegg og vedlikehold. Her ligger mye og hente når det gjelder bruk av arbeidskraft og maskiner. Det er mitt inntrykk at vårt fylke er kommet et stykke på vei sammenlignet med andre fylker. Jeg tenker her på det som er gjort i denne sammenheng på Skarpnæs,

Akland og det som er planen på Evje. Birkeland kommer også om ikke så alt for lenge.

SAMARBEID I DAGLIG ARBEID:

At dette er et felt som må få stor oppmerksomhet, var alle enig om. Når vi nå om ikke lenge skal komme igang med faste, reelle formenn ute i driften, kan dette — dersom vi får et godt opplegg — bli et viktig ledd i arbeidet med å styrke samarbeidet i den daglige drift.

En forutsetning her er at vi oppnår et godt og nært samarbeid mellom oppsyn og formann og mellom formann og det laget han skal være formann for.

MASKINPARKENS UTNYTTELSE:

At maskinparkens utnyttelsesgrad blir så stor som mulig, er viktig. Men det var full enighet om at det er like viktig at den enkelte maskin får oppdrag som passer, og ikke går i arbeid som den ikke er tiltenkt og har kapasitet til. I den forbindelse er det betenkelig at vårt fylke er det eneste som ikke har ansatt maskininstruktør.

Da dette med utnyttelse og virkeområde i tillegg til opplæring er et så viktig moment for effektivitet og lønnsomhet for våre maskiner, håper jeg også Aust-Agder i likhet med alle andre fylker får instruktør som kan gå inn i dette viktige arbeid.

Konklusjonen må bli at vi kunne slå fast at det mellom sentralledelsen og tillitsmennene hersker stor enighet om målsettingen for vår drift og på måten vi best skal nå denne.

At vi på fylkesplan ligger etter i dette spørsmål, er det ingen tvil om. Men at vi også på dette plan skal greie å arbeide oss fram i fellesskap, har jeg stor tro på. I utgangspunktet burde vi stå sterkt. Vi har felles mål, vi har gjennom arbeidet omkring driftsformer i vegvesenet fått mulighet for praktisk planlegging av vegarbeidsdriften. Videre har vi fått en ny hovedavtale for arbeidstakere i staten som skal gi grunnlag for best mulig samarbeid mellom arbeidstakere og arbeidsledere.

Fra vårt plan som vegarbeidere har vi en viktig oppgave med å bestrebe oss for å bli så effektive som mulig. Det beste bidrag vi

fra vår side kan komme med, er et omfattende og ekte engasjement i vår egen bedrifts konkurransevne. Dette kan vi bare gjøre på én måte — nemlig med vår egen dyktighet som vegarbeidere.

* * *

Da dette er det siste nr. av SP i år, vil jeg benytte anledningen til ønske alle ansatte i Aust-Agder Vegvesen

EN RIKTIG GOD JUL!

Paul Løvdal

Regulerte beløp ved påskjønnelse

Forbruker- og administrasjonsdepartementet har, i samråd med Finansdepartementet, besluttet å øke maksimumsbeløpene i Personelhåndboken 257.52 og 257.52-1.

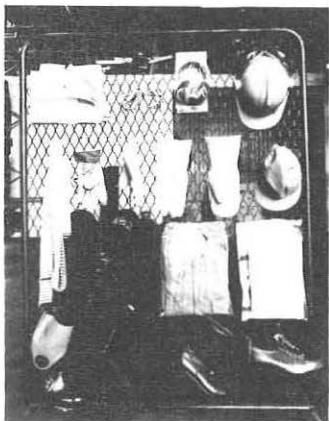
Tilsatte som slutter etter å ha gjort tjeneste i staten i tilsammen minst 30 år, kan på fratredelsesdagen gis honnørgave til en verdi av inntil kr. 600,—. I forbindelse med overrekkelsen kan det holdes tilstelning for inntil kr. 250,—. Tilsatte med mindre enn 30 års tjeneste, som slutter for å gå over på pensjoniststatus, kan på fratredelsesdagen gis en enkel tilstelning inkludert blomster e.l. for inntil kr. 300,—.

De forskjellige administrasjonsgrener kan vise oppmerksomhet i form av blomsterbukett e.l. til tilsatte som fyller 50 og/eller 60 år. Blomsterbuketten e.l. bør gjennomsnittlig ikke koste mer enn ca. kr. 150,—.

Beløpene gjelder fra 1. september 1980.



Samordnet bestilling på alt verneutstyr?



Vegvesenet har etter hvert gått til anskaffelse av en del verdifullt verneutstyr. Dette er selvfølgelig ment å brukes, og vi vil derfor presentere det utstyr som pr. i dag kan rekvireres gjennom Vegsentralen. For over-

siktens skyld er dette hengt opp — og avfotografert, som bildet viser.

Nederst fra venstre finner vi følgende: Gummistøvel, thermostøvel, støvlett, arbeidssko, refleksbelte, loslue, arbeidstøy, gummitøy, skinnhansker, rågummihansker med kort og lang mansjett, rågummivotter, arbeidslue sommer, vernevest, vernebriller, støvmaske, hørselvern og hjelm med hørselvern, klokke.

Da utstyret på lager utgjør «død kapital», er det et ønske at vegmestere og oppsynsmenn vil finne frer til en ordning med f. eks. bestilling av utstyr 2 ganger pr. år, eksempelvis rundt 1. mars og 1. september.

Dette vil, foruten å spare vegsentralens administrasjon for ekstraarbeid, resultere i at man ikke sitter inne på lager med stort mer enn det driften forbruker pr. år. En slik avtale kan ordnes ved å kontakte vernelederen.

APROPOS HVERDAGSEFFEKTIVITET:

Si fra hvor du går!!

Hvis du kommer igjen, må du si fra hvor du går.

Hvis du kommer igjen, må du si fra når du er kommet.

Hvis du går uten å si fra, så kom likevel igjen.

Hvis du sier fra, men bestemmer deg til ikke å gå, må du si fra når du har bestemt deg til å være.

Gå ikke for langt. Beregn at du skal ha krefter igjen til resten av arbeidsdagen.

Hvis du beregner å være tilbake før lunch, kan du la matpakken ligge på kontoret.

Husk at det er ingen skam å snu hvis du angrer på at du har gått. Du kan sitte trygt her til du hadde beregnet å være tilbake.

Hvis du går før du kommer om morgenen, kan du likevel komme før du går om ettermiddagen.

Hvis du kommer og går i ett sett, er det ingen vits å si fra, — du regnes da for å være gått.

Nytt fra administrasjonen:

ENDRINGER I TRAFIKKREGLENE

Med virkning fra 26. september 1980 er det gjort endring i trafikkreglene som angår fører av kjøretøy som nyttes til vegarbeid eller liknende arbeid på eller ved veg.

Disse førerne kan nå fravike §29 om *oppmerking på veg* når det er nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten og det vises særlig aktsomhet. Derimot kan førerne — nå som før *ikke* fravike bestemmelsene i trafikkreglene om kjørefart, fartsgrenser, signal med fast eller blinkende lys og politimanns tegn. Endringen er tatt inn i § 2 nr. 4 i trafikkreglene.

Når det gjelder fartsgrenser i trafikkreglenes § 23 er det foretatt endringer, som får virkning for motorvogn med tillatt totalvekt 3500 kg eller mer og motorvogn med tilhenger. Også på vegstrekning med særskilt fartsgrense høyere enn 80 km i timen, må de nevnte kjøretøyene ikke kjøres med større hastighet enn 80 km i timen. Og motorvogn med tilhenger som *ikke har brems*er og med tillatt totalvekt 300 kg eller mer, må ikke kjøres med høyere hastighet enn 60 km i timen.

METEOROLOGISK INSTITUTT TAKKER VEGVESENET

Meteorologisk institutt vil gjerne takke vegvesenet for samarbeidet i sesongen 1979/80.

Vi vil rette en spesiell takk til mannskapene på vegstasjonene som har sendt oss observasjoner. Disse observasjonene er helt avgjørende for Meteorologisk institutt når det gjelder varsling av glatte veier, da de er den eneste direkte informasjon vi har om vegbanens tilstand.

I tillegg er observasjonene fra vegvesenet et meget kjærkomment tilskudd til de data vi får fra våre egne værstasjoner. I vinter har vi i mange tilfelle fått flere observasjoner fra vegvesenet enn fra våre egne stasjoner. Denne nye tilgang på informasjon gjør at vi kan yde bedre service både overfor vegvesenet — med etatens spesielle behov — og i våre vanlige farsler til publikum.

Det arbeides stadig med å utvikle samarbeidet mellom Meteorologisk institutt og vegvesenet. Vi håper da at bl. a. for kom-

mende vintersesong skal bli mulig å få til en bedre tjeneste med vær-radar både når det gjelder selve dekningsområdet og tiden når radaren er i drift.

Meteorologisk institutt er fortsatt interessert i forslag til forbedring av værtjenesten og vi håper at det gode samarbeidet kan fortsette også i fremtiden.



— Har du bestilt en miljøvennlig gressklipper?

PRESISJONSARBEID I AKERSHUS FYLKE

Et presisjonsarbeid i moderne, norsk vei-bygging er utført i regi av Akershus vegvesen.

En kulvert med dimensjonene: L = 14,25 m, utv. bredde = 17,25 m og utv. høyde = 9,50 m er ved gjennompressing ført gjennom Fagerli jernbaneundergang på ny riksveg 160.

Forberedelsene til gjennompressingen startet i januar. Da ble det spuntet mot jernbanefyllingen og foretatt masseutskifting av ca. 12.000 m³ bløt leire. Området ble planert før arbeidene med byggingen av kulverten startet opp. Til denne ble brukt 110 tonn armering, og ferdig støpt veide den ca. 1800 t. Kulverten ble så skjøvet frem ved hjelp av fire hydrauliske presser på hver side, med total skyvekraft på ca. 2400 tonn.

Presselengden var hele 27 meter, med en gjennomsnittshastighet på 0,4 m/time. Massene i jernbanefyllingen ble gravd ut etter hvert som kulverten ble bresset fremover, og ca. 4.000 m³ masse ble gravd ut. Snaue 4 døgn tok det før kulverten lå på plass under jernbanen.

Det hører med til historien at tog passerte anlegget mellom 150—170 ganger i døgnet. Videre lå veien i 45% fall og jernbanen i 300 meter kurve med dossering.

Ca. 30 entreprenører og underentreprenører har, sammen med konsulenter, veglaboratoriet, NSB og andre, vært engasjert. Totalkostnad, alt inklusive, var ca. 6,5 mill. kroner.

(Tekst/Foto: MK)



Kulverten på plass under jernbanen.



Tog passerte 150—170 ganger i døgnet.

Vi ønsker å informere om:

NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET

006 — VEGSTIKKING

Lærebok. 132 s. A5.

Håndbok i Vegstikking er ment å gi en oversikt over det målestyr og de målemetoder som for tiden er i bruk.

038 — MASKINFORVALTNINGEN
Veiledning. 124 s. A5.

065 — STØYSKJERMER
Veiledning. 82 s. A4.

009 — RUNDSKRIV — Oversikt over gjeldende rundskriv fra Vegdirektoratet (limhefte i A4-format).
6. utgave — 1980.

Nytt fra biltilsynet:

Etterkontroll ved godkjent verksted og føreropplæring i 2 faser

AV BILTILSYNSSJEF KJETIL NYLUND

Biltilsynet er tillagt myndighet til å kontrollere og godkjenne kjøretøy. Som ledd i en effektivisering av kontrollvirksomheten, og som et tilbud til kjøretøy-eierne, er det nå etablert en ordning der de godkjente bilverkstedene medvirker ved godkjenning av enkelte etterkontroller.

I de tilfeller der det påvises mangler, og biltilsynet aksepterer kvittering av godkjent verksted, krysses det av for etterkontroll «v/godkjent kjøretøyverksted eller biltilsynet» på den kontrollseddelen som brukes i forbindelse med kjøretøykontroll.

Bileieren vil da kunne velge om han vil anmode et godkjent verksted om å foreta etterkontrollen, eller om han vil vise bilen for biltilsynet. I det første tilfellet må vi anta at verkstedet vil forlange å utføre den aktuelle reparasjon. Det er verkstedets tekniske leder, eller i hans fravær en fast stedfortreder som er oppnevnt av verkstedets ledelse, som skal undertegne ved godkjenning av etterkontrollen. Vedkommende verksted er da ansvarlig overfor biltilsynet for at samtlige anførte mangler er rettet. Ved en del mangler vil likevel biltilsynet kreve at etterkontrollen skjer hos biltilsynet. I disse tilfeller vil det bli krysset av for etterkontroll «v/biltilsynet» på kontrollseddelen.

Det vil fortsatt være kjøretøyeierens ansvar at kjøretøyet ellers er i forskriftsmessig stand og at den kvitterte kontrollseddelen sendes biltilsynet innen den fastsatte frist.

Biltilsynet vil utføre stikkprøvekontroll. Hvis et verksted ikke overholder de retningslinjer som er trukket opp, vil verkste-

det kunne bli fratatt retten til å delta i ordningen.

FØREROPPLÆRING I 2 FASER

Ordningen med føreropplæring i 2 faser ble iverksatt for førerkort klasse B, person/varebil, 15. september 1979. Alle som har fått slikt førerkort etter denne dato har bare 2 års gyldig førerkort. For å få ordinært førerkort, må disse gjennomgå en videreopplæring som kalles fase 2. Dette forutsetter at tilbud om slik opplæring kan gis etter 15. september 1980.

Fase 2-opplæringen består av et 4 timers teorikurs, et glattkjøringskurs på 4 timer og et mørkekjøringskurs på 4 timer. Teorikurset og glattkjøringskurset er obligatorisk for alle i fase 2, mens mørkekjøringskurset kreves gjennomgått i en av fasene. Man må således legge en av fasene til den mørke årstid.

Glattkjøringstilbudet skal i vårt fylke gjennomføres på den nye øvingsbanen ved Blakstad.

Kravet til øvingsområde for mørkekjøring er en ca. 300 meter lang rettstrekning med to kjørebane. I de fleste tilfellene vil det være aktuelt å benytte en vegstrekning, og denne skal da ikke være forkjøringsveg. Vegen skal ikke ha lys, og være utenfor tettbygd strøk. Det arbeides for tiden med å finne frem til en del områder som er egnet til dette bruk.

Målet er at kjøreskolene skal ha et slikt område ikke alt for langt fra sitt stasjonssted.

Undervisningspersonellet ni fase 2 skal ha godkjenning etter trafikkopplæringsforskriftene. Det kreves også gjennomgått

Normalene for «Vegbygging» i ny utgave 1980

AV OVERING, R. SÆTERSDAL
Veglaboratoriet

I de to siste årene har normalene «Vegbygging» gjennomgått en omfattende utvidelse og revisjon.

«Vegbygging» er blitt utvidet med fire nye kapitler:

- Snøsikring
- Vinterbygging
- Gang- & sykkelveg
- Forsterkning

Dessuten vil et nytt kapittel om «støyskjerming» bli utgitt separat, i første omgang som en veiledningshåndbok. De opprinnelige kapitlene er blitt revidert, enkelte kapitler ganske omfattende. Et utvalg har ledet og koordinert revisjonsarbeidet. Skrivning av selve normalstoffet er blitt utført av fjorten arbeidsgrupper, en gruppe for hvert kapittel.

«Vegbygging» kan nå bestilles av vegkontorets håndbokkontakt (fru Bertelsen), som igjen får boken fra Vegdirektoratet. Boken er på ca. 500 sider, og utdeles gratis til ansatte i Statens Vegvesen.

Vegbyggingsnormalene består nå av følgende kapitler:

spesialkurs ved trafikk lærerskolen eller tilsvarende godkjente lokale kurs.

I fase 2-undervisningen skal det fortrinnsvis brukes egen bil. For glattkjøringskursene foregår øvelsene uten at instruktøren følger med i bilen, men har plass ute på banen. For mørkekjøringen er det meningen at både demonstrasjoner og øvelser ellers skal skje med instruktør og elever i bilen.

Ved gjennomgått fase 2-kurs skal vedkommende kursarrangør utstede kursbevis til hver kursdeltager. Beviset skal tjene som dokumentasjon ved utstedelse av ordinært førerkort.

1. Berg- & jordarter (Lite omarbeidet)
2. Frostsikring (Fullstendig omarbeidet)
3. Underbygning (Noe omarbeidet)
4. Overbygning (Betydelig omarbeidet)
5. Drenering (Betydelig omarbeidet)
6. Forsterkning (Nytt kapittel)
7. Vegdekker (Betydelig omarbeidet)
8. Vegskråning (Betydelig omarbeidet)
9. Vegrekkverk (Nytt kapittel)
10. Tunneler (Noe omarbeidet)
11. Gang- & sykkelveg (Nytt kapittel)
12. Snøsikring (Nytt kapittel)
13. Vinterbygging (Nytt kapittel)

Støyskjerming (Nytt kapittel, utgis som veiledningshåndbok).

FOR 25 ÅR SIDEN

Motesak å ta sertifikat

— Det er kolossalt mye sertifikatkjøring i Arendal nå, forteller bilsakkyndig Michael Lie i en samtale med avisen TIDEN. Hver dag kjører jeg med 6—7 elever, og en dag var det hele 12. Ute i distriktet er det daglig 15—20.

Fortsetter det slik resten av året, vil det bli stor rekord. I fjor ble det utstedt 1458 sertifikater i Aust-Agder, og hittil i år har vi allerede utstedt 1150. Det er blitt en motesak å ta sertifikat, bare halvparten har i virkeligheten bruk for det. Personlig mener jeg det er altfor lett og billig å ta sertifikat. Det burde henge mye høyere. Avgiften til Staten burde være 100 kroner, og ikke 25 som nå. En mann skulle kjøre minst 15 timer, og en dame minst 30. Er en dame eldre, burde hun kjøre like mange timer som hun er gammel i år, før hun fikk sertifikat. En mann klarer seg med mindre på grunn av sin tekniske innstilling.

— — —
Har f. eks. damene noe å bemerke til ovenstående?

FORBEDRET UTGAVE AV GRUNNBORINGSTRAKTOR

Et ønske fra fylkene om å få en noe kraftigere og lettere manøvrerbar grunnboringstraktor, har nå ført til en ny modell av denne.

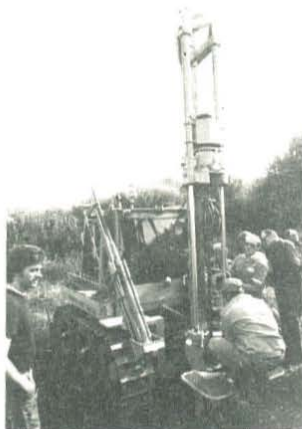
Som følge av meget stor interesse og oppfinnsomhet fra førerne av borrhigene i de forskjellige fylker, har en på den nye modellen fått en rekke smarte påbygginger. Det kan bl. a. nevnes frontskjær, plassering av diverse håndtak, skriver, redskapskasser o.s.v.

Påbyggingene har imidlertid ført til en ikke ubetydelig vektøkning av borrhigen. Dette har i noen grad betydning for terengkjøringsegenskaper og for valg av transportbil for forflytting av oppdrag til oppdrag.

Den nye bortraktoren er bygget på Owens beltetraktor, Variotrac 912 som har større motor — 54 HK dieselmotor. Den tar seg lettere frem i terrenget, og er lettere manøvrerbar.

Mens vår traktor AB 1 med vanlig borutrustning veier ca. 3.300 kg, er samme tallene for AB 2 4.360 kg, frontskjær inklusive.

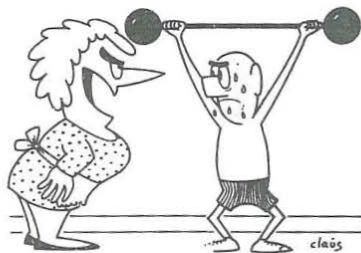
Prisen for den nye traktoren er pr. i dag ca. 335.000,- + MVA = kr. 400.000,-. Foreløpig har Akershus og Telemark gått til innkjøp av den nye borrhigen.



Traktoren i arbeid med opptak av prøver



Den nye grunnboringstraktoren AB 2 fotografert av MK ved Årungen.



— Tør jeg spørre om hva du skal bruke alle disse musklene til?

«MINIAVIS» MED FERSK INFORMASJON

Vegkontoret i Hordaland har bestemt seg for å bedre sin informasjonsvirksomhet overfor egne ansatte. Vegkontoret utgir fra før av bedriftsavisen «Veg i vest», og vil nå som supplement få igang «Driftsnytt» i enklere utførelse og hyppigere utgivelse. Bladet er beregnet for personellet i driftsetaten, mens funksjonærene allerede har sitt «Kontornytt».

Hvilken skrift skal vi velge?

Håndbok
HANDBOK

Handbok

HÅNDBOK

Handbok

Har du noen gang tenkt på hvilken betydning bokstavens utforming har?

Fra gammelt av ble hver bokstav tegnet og skåret til for hånd. De bokstavtypene som var på mote på Gutenbergs tid (1400-tallet) — boktrykk-kunstens far — var bokstaver som lignet på håndskriften (gotisk). Etterhvert dukket det opp flere skriftkunstnere — og de klassiske skrifter, som også anvendes mye i dag, ble til. De hører alle til den store hovedgruppen av skrifter fra 1500-tallet og utover — nemlig *Antikva*. I

forbindelse med den tekniske utvikling kom så kravet til en mer forenklet skrift — *grotesk* på 1800-tallet. Gotisk skrift forsvant etterhvert ved overgangen til vårt århundre — og hovedtyngden av brødskriften (den løpende teksten) er i dag satt med en eller annen variant av antikva eller grotesk. Den skriften som er mest lesevennlig ved større skriftmengder — f. eks. i en bok — er en eller annen form for antikva.

Skal vi bruke skriften mer bevisst til forskjellige typer informasjon, er det viktig at vi finner en skrift som hører sammen med innholdet. Skrift kan f. eks. uttrykke følsomhet, brutalitet, renhet o.s.v.



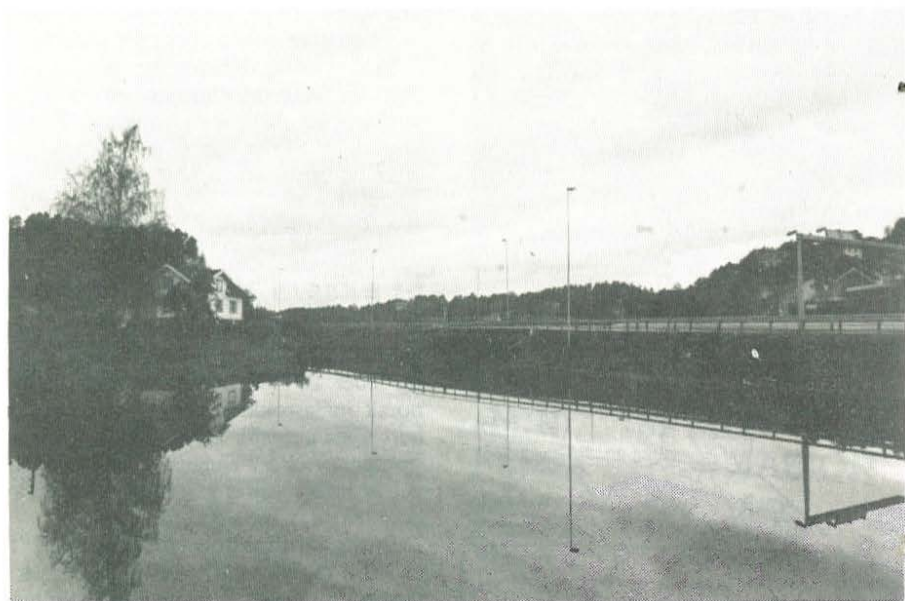
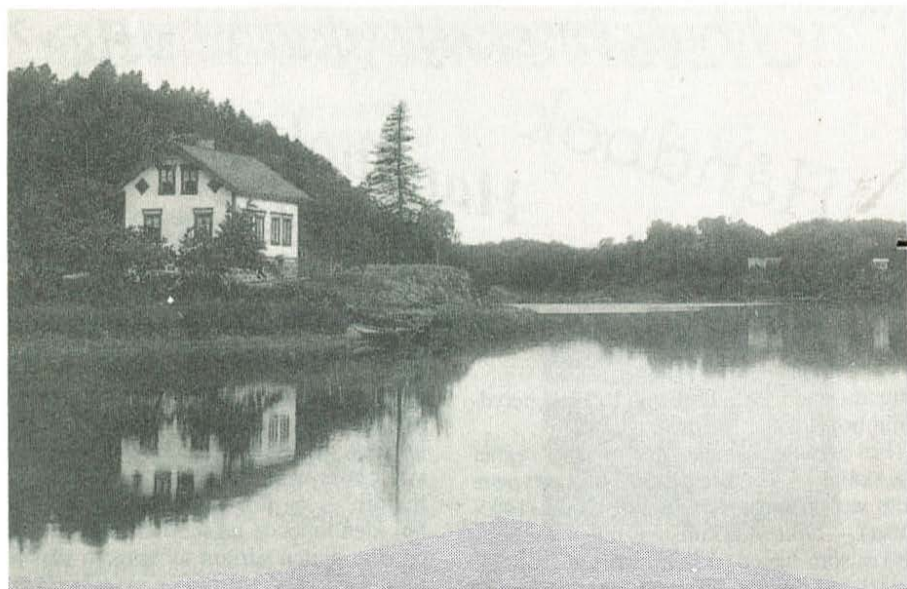
Et eksempel til å lære av

En sivilingeniør klekkes ut på NTH og går gradene til han blir anleggsleder i et fylke og leder av 200 mann, en stor bedrift i norsk målestokk. Hvor på veien har han lært å lede en slik arbeidsstokk for å sikre optimale ytelser? Få eller ingen steder. Han vet at informasjon er viktig, men vet ofte ikke hvordan han skal få dette til.

Dårlig informasjonsvirksomhet i driften er lett å få øye på. Og dette gjelder på alle lederhold. Fordi lederen ingen opplæring har fått i personellbehandling, vil han også la andre hensyn veie tyngre.

(Vegen og Vi —
hovedtillitsmann Jens Tveit Aga).

FØR OG NÅ!



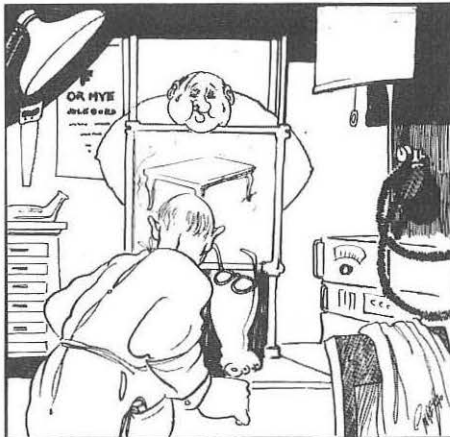
Ikke alle har vært like begeisret for vegen over Langstøv. Det kan være lettere å forstå motstanden ved å sammenligne ovenstående bilder. Øverst fra Langstøv i «gamle dager», og under ser vi hvordan tilstanden er i dag.



Nok så ubemerket for de fleste, skulle vi tro, er det bygget en ny vektstasjon ved Evje vegstasjon. Selve vekten har tidligere vært plassert i nærheten av Vennesla, men på grunn av forskjellige omstendigheter måtte den flyttes. Aust-Agder Vegvesen har bekostet byggingen med tilskudd fra Vest-Agder, og som kjent er det vektkontrollørene ved Biltilsynet i Aust-Agder som betjener begge Agderfylkene.

Anlegget glir pent inn i omgivelsene rundt vegstasjonen med inn- og utkjøring til vekta uavhengig av hverandre.

Foran en farlig tid



Husk, julebord kan være farlig for magen!

SØRLANDET FOR SØRLENDINGER



Ovenstående tegning er tatt med bare for å minne om at vi går lysere tider i møte. Det er bare seks måneder igjen før turistene flommer inn over landsdelen vår.

Selvfølgelig er ikke alle like uønsket som østlendingen ovenfor, men mens den samlede handelsstand gleder seg over ønsket omsetning, er det et uomtvistelig faktum at veg-etat og kommuner merker innrykket på en annen måte. Spesielt gjelder det forsøplingen langs veiene, og overfylte dunker på rasteplassene.

Men — skitt au, — vi lar selv Østlendingen slippe gjennom Sørlandsporten også til sommeren igjen.



Redaksjonen ønsker leserne

**GOD JUL
OG
GODT NYTT ÅR!**

