

SØRLANDS-PORTEN

Nr. 2 — 1981 — 9. årgang



KONTAKTORGAN FOR
STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER



INNHold:

SØRLANDSPORTEN

*Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen*

Redaktør:

Oppsynsmann M. Krogh
Kontorfullm. J. E. Myhren

Redaksjonsutvalg:

Vedl.holdssjef K. Nylund
Sekretær Harald Kirkedam
Avd.ing. O. G. Røysland
Hovedtillitsmann P. Løvdal
Oppsynsmann H. Marcussen

Adresse:

VEGKONTORET
Postboks 173,
4801 Arendal
Tlf. (041) 25 620

Sats og trykk:

A&B
TRYKK AS

Myrene,
4800 Arendal

Opplag: 800

Sprek 90 års jublant	1
AUTOSYS — et EDB-system	6
Reduksjon i sysselsetting	7
Stridt dagsprogram	9
Internasjonal heder	12
Eget utvalg	12
Nytt system for legging av brudragere.....	13
Viktig utstyr på sykkelen	16
Vinterproblem for gang- og sykkelfolket.....	16
12 år fremover	16
Organisatoriske endringer	17
Intet nytt under solen	17
Nye håndbøker	17
Hilsen fra Ulf Andersen	18
8 tonns akseltrykk	18
335 km nye riksveger	18
Flere yrkesskader	18
1703015 nordmenn har gyldig førerkort.....	19
Biltilsynet/bilverkstedene	19
Gammelt foto fra Setesdalen	20

SPREK 90 ÅRS-JUBILANT:

Eystein Sundby minnes 28 år i Aust-Agder med stor glede

PERSONALIA:

Født 8. juni 1891, eksamen artium 1910, NTH utdannet 1915, kontrolling. i Møre og Romsdal til 1917, assist.ing. i Finnmark til 1918, assistenting. i Aust-Agder nov. 1918—1.juli 1921, avd.ing. B 1.7.1921—1.7.1937, avd.ing. A fra 1.7.1937, fungerende vegsjef i perioder under Horgen og Eggens sykdom, fra 1946—1950 overing. B i Buskerud, og fra 1950—1961 sjef for vedlikeholdsavdelingen i Vegdirektoratet.

På sin siste arbeidsdag i vegvesenet, 70 år gammel, ble sjefingeniør *Eystein Sundby* den 30. juni 1961 overrakt Kongens fortjenestemedalje i gull. Dette skjedde for temmelig nøyaktig 20 år siden — og fremdeles lever *Sundby* i aller beste velgående.

Etter 46 års stor innsats i vegvesenets tjeneste, under de forskjelligste forhold og på mange kanter av landet, fra Finnmark i nord til Aust-Agder i sør, fra Møre og Romsdal i vest til Buskerud i øst, og senest i 11 år som vedlikeholdssjef i Vegdirektoratet, kunne han og hans fru Ester nyte sitt otium i rekkehus på Ljan ved Oslo.

Over alt har *Eystein Sundby* etterlatt seg bare gode venner, og her i fylket er det mange som husker han med respekt og glede.

I forbindelse med hans 90 års dag 8. juni, var Sørlandssporten på besøk, bl.a. med hilsner fra gamle venner, og for å gjenoppfriske gamle minner fra hans 28 år i Aust-Agder.

Med medbrakte blomster som en hilsen fra vegkontoret, ble vi en deilig dag i mai mottatt som en gammel venn av huset. Medbrakte hilsner og felles kjente skapte snart en fortrolig kontakt mellom intervjuobjektet og undertegnede.

La det være sagt med det samme; — åre-



Sjefingeniør Eystein Sundby fylte 90 år den 8. juni

ne har fart meget pent frem med jubelanten. Han har en misunnelsesverdigg hukommelse, og en velsignet fri måte å legge frem tingene på.

— *For å begynne, med begynnelsen, Sundby, når og hvor er De født?*

— Jeg er født i Kristiania i 1891, og tok eksamen artium samme sted i 1910. Samme året åpnet Norges Tekniske Høyskole i Trondheim, og jeg var så heldig å komme i det første kullet på ca. 100 elever. Senere vegdirektør *T. Backer* var forøvrig i samme

kull som meg. Utdannelsen tok fem år. I en av sommerferiene var jeg med *ingeniør Korsbrekke* på stikning og nivelleringsarbeider (Korsbrekke ble forøvrig også vegdirektør senere)

Det var nok denne sommerpraksiseq som ga meg lysten på vegvesenet. Senere amtsingeniør Barth anbefalte meg da også å gå den veien.

— *Så det ble vegvesenet helt fra begynnelsen av for Dem?*

— Ja, da jeg var ferdig med høyskolen kom jeg først til Romsdals Amt (Møre & Romsdal). Min hovedbeskjeftigelse der var kontroll av stillaset på Storestrømmen bru, en hvelvbru av naturstein som var 57 meter lang.

La meg presisere at det ikke var for å kontrollere arbeidsfolkene, men for å få den riktige buen på hvelvet. Dessuten deltok jeg på en del stikningsarbeider.

— *Var det levelige vilkår for en nyutdannet ingeniør i de dagene?*

— Begynnerlønnen var 2000 kroner pr. år.

— *Senere kom De til Finnmark?*

— I Finnmark satt amtsingeniøren alene, og uten kontorhjelp. For å reise dit fikk jeg alle alderstilleggene på en gang, så det var gode tider for en ingeniør i de dagene. Det måtte være slik på grunn av ingeniørmangelen. Så etter to år i Møre og Romsdal var jeg et år i Finnmark før jeg kom til Aust-Agder Vegvesen i november 1918, samme måned som den første verdenskrigen sluttet.

— *Var forholdene bedre her enn i Finnmark?*

— Personalet på vegkontoret da var amtsingeniør Holst, en avdelingsingeniør og to yngre ingeniører samt en kontorist uten skrivemaskin. Holst hadde sin bolig ved His kirke, hvor vi også hadde kontorer den gang.

Overingeniør (vegsjef) Horgens kjøpte hus i Kolbjørnsvik, og senere flyttet vi kontorene dit. Selv kjøpte jeg et gammelt, rommelig skipperhus, Fredrik Jensens hus, hvor vi bodde i alle år senere.

— *De begynte jo som assistentingeiør i 1918, i juli 1921 ble De avd.ing. B, og fra 1.7.1937 avd.ing. A. Var det en slitsom tid?*



Vi snakker ofte om årene i Aust-Agder

— La meg si det slik at det var mange slitsomme perioder. Jeg måtte ofte fungere som vegsjef, til dels i lange perioder. Samtidig fortsatte jeg med mine vanlige plikter. Horgen var meget syk, og etter hans dødsfall i 1937 fungerte jeg som vegsjef fra slutten av april til slutten av august. Den 23. august 1937 ble jeg konstituert overingeniør. I anledning vegsjef Eggens tjenestefrihet, var jeg i perioder 1941-42 konstituert vegsjef i tilsammen 11 1/2 måned. Jeg husker at i 1946 var min lønn som overingeniør B kr. 9.000,- årlig + vanlige tillegg.

Sundby hadde bl.a. i 1942 ledelsen av arbeidsdriften og vedlikeholdet i en større avdeling som omfattet 9 herreder i fylkets nord-vestre del. Fra 1921 var han eldste ingeniør ved kontoret nest etter overingeniøren (vegsjefen). Gjennom sin lange praksis har han ervervet seg et inngående kjennskap både til anleggsdrift, vedlikehold og administrative gjøremål.

— *Hvordan var forholdene på vegene den gang?*

— Hovedvegnettet besto nesten bare av svinger. Vi hadde utbedringsanlegg i gang bl.a. på Sørlandske Hovedveg og mellom



Vi hadde sirkus med tyskerne i Bykle

Arendal og Evje. I Gjerstad var det nyanlegg mellom Sunde bru-Egddalen med hel omlegging. Vi hadde forresten en morsom ombygging av Sunde bru også. Vi forskjøv den gamle trebrua slik at trafikken kunne holdes i gang mens vi bygde den nye brua. Og videre foregikk det arbeider på vegen ut til Risør.

Da utbyggingen av Sørlandsbanen nærmet seg Aust-Agder, fikk vi vite at jernbanen hadde planlagt å bygge Skorstøl stasjon, og at der var satt av kr. 400.000,- på jernbanens budsjett til vegforbindelse mellom Skorsøl og Akland vegkryss. Vegen ut til Risør var da uskikket til å overta noe større biltrafikk, så jeg tillot meg å foreslå av vegen fra Skorstøl ble utsatt, og at pengene (kr. 400.000,-) ble brukt til vegen ut til Risør.

Og det gikk igjennom, og 400.000 kroner var masse penger den gang. Jeg er oppmerksom på at utbygging av Skorstøl stasjon har vært aktuelt igjen, men dette er altså et gammelt problem.

— *Hva synes De om dagens veier?*

— Vi bør være mere beskjedne med vår bygging på grunn av den spredte bebyggelsen vi har i Norge, og heller bygge om etter 20—30 år.



I landlege omgivelser på Ljan



Over 30 ingeniørsoldatet dukker opp

— Fortell litt om hvordan et besøk på et veganlegg foregikk i gamle dager.

— Reismåten den gang var merkelig. Til Gjerstad tok vi Brevikbåten til Risør og lokalbåt videre til Indre Søndeled. Til Setesdal tok vi Brevikbåten til Kristiansand. Videre var det med jernbane til Evje. Opp Byglandsfjorden kjørte vi med Bjøren eller Dølen.

På Setesdalsvegen var Fånefjellet den store stengsel. Her slynget veien seg over fjellet med stigning 1:4 helt til 1924. Da drev vi en halvtunnel rundt fjellet. Dette brukte vi som vinterarbeid, slik at folkene kunne sysselsettes året rundt. Derfor tok det så lang tid å gjøre den ferdig. Halvtunnelen ble brukt helt frem til 1962, da kom tunnelen gjennom fjellet.

Setesdalsveien ble bygget i parseller, slik at vi tok de verste stykkene først. Det var vanlig å bygge med en planeringsbredde på 5,25 m med steinlag og grusdekke.

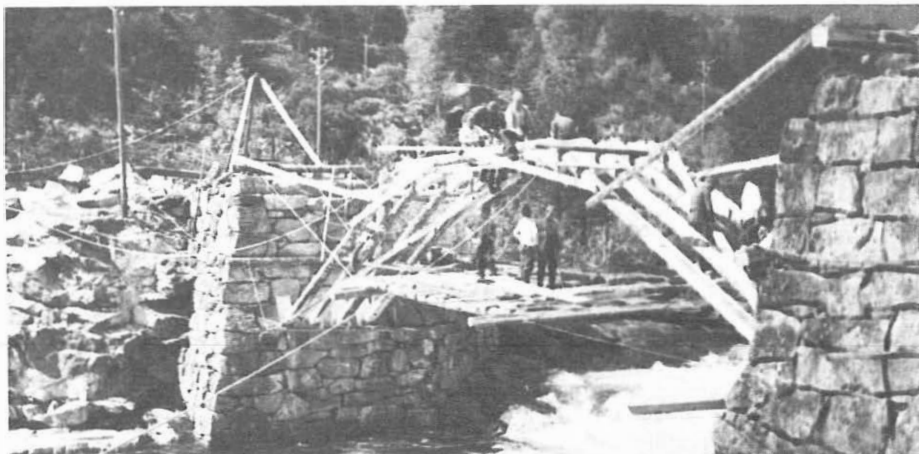
De morsomste anleggene i Setesdal var i grunn bygdeveiene opp til einbølte (enslige) heigårder. De ble bygget med 3,25 m bredde + møteplasser, og en stigning 1:10. Det var ofte en utfordring å få dette til i dalsidene. Samtidig var det meget om å gjøre at de ikke ble for kostbare, oppsitterne måtte nemlig betale 1/3 av utgiftene.

I Evje bygde vi vei til heigården Øvre Lid, hvor det den gang bodde et søskenpar. Vi ble etter hvert så gode venner at familien tilbrakte mange påskeferier der senere.

Under krigen kan jeg huske vi hadde et sirkus med tyskerne. Da de kom opp gjennom Setesdal i april dagene 1940, sprengte de norske troppene bl.a. brua over Otra straks nedenfor Kirkebygda i Bykle. Senere satte vi igang bygging av ny tømmerbru av meget grovt tømmer kan jeg huske. Før vi var kommet skikkelig i gang, dukket det imidlertid opp en tysk ingeniørtropp på ca. 30 mann og ville overta hele byggingen. Jeg torde ikke godt nekte dem det, og de fikk derfor overrakt tegningene til brua. Nå var det bare det at alle målene på tegningen var i tommer, men tyskerne skjønnte ikke det, og bygget etter centimetermål. Så etter en del diskusjon frem og tilbake, ble vi enige om å bygge den sammen, og det gikk bra.

— Etter 28 år i Aust-Agder, flyttet De til Buskerud i 1946.

— Min tid i Aust-Agder minnes jeg med stor glede. Det er riktig at jeg flyttet i 1946, og var frem til 1950 overingeniør B i Buskerud. De siste 11 årene i Vegvesenet var jeg så sjef for vedlikeholdskontoret i Vegdirektoratet. Vi var der en stab på 9 medarbeidere, og stelte først og fremst med vedlikeholdsbudsjetter, forslag på basis av vegsjeffens forslag, og forslag til fordeling av midlene. Meget arbeid gikk også med til ferjene i riksvegsambandet. Vår oppgave her var å gjennomgå forslagene til ruteordninger og takster, og forslag til bidrag som var nødvendige. Innstillingene gikk så videre til vegdirektør Backer.



Vi ble enige om å bygge brua sammen

— *Besøker De Aust-Agder noen gang?*

— Ja, så ofte vi har anledning, og bor da hos gode venner. La meg benytte denne anledningen til å sende alle mine gode venner på Sørlandet en hilsen fra meg og min kone. Vi snakker ofte om tiden i Aust-Agder, og gleder oss til hver gang vi skal nedover og hilse på . . . sier 90 åringen Eyvind Sundby til slutt.

La oss avslutte historien om jubelanten med en anbefaling, skrevet av fylkesmann

Jonas Pedersen i september 1937 i forbindelse med at Sundby søkte på stillingen som overingeniør:

Ingeniør Sundby er for sitt virke en sterkt interessert mann, i besittelse av stor arbeidskraft, arbeidsiver og arbeidsglede. Med sin rolige og beherskede opptreden og sitt behagelige vesen er det meget lett å samarbeide med ham, og han har da også vunnet seg en særlig god posisjon i fylket. (Se også gammelt bilde side 20.)



Det ferdige resultat studeres i fellesskap

AUTOSYS

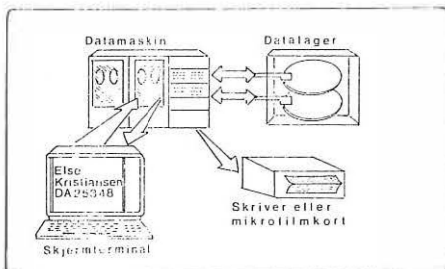
- et EDB-system for motorvogn og førerkortopplysninger

Hva er Autosys?

Autosys er navnet på et EDB-system for motorvogn- og førerkortopplysninger. Systemet kan opereres fra skjermterminaler som er plassert hos brukerne av registeropplysninger.

Systemet er bygget opp omkring en sentral EDB-maskin med et stort datalager (database) hvorfra opplysninger om alle registrerte motorvogner og førerkort i landet kan hentes ut på skjermterminaler, som er koplet til databasen via Televerkets linjennett. Pr. 1. mai 1981 var det registerført ca. 2 mill. motorvogner og 1,8 mill. førerkort på landsbasis. Databanken er således meget stor etter norske forhold.

Opplysningene i databasen blir ajourført på grunnlag av innsendte meldinger fra biltilsynet. Senere kan det komme på tale å foreta ajourføringen direkte fra Skjermterminaler i biltilsynet.



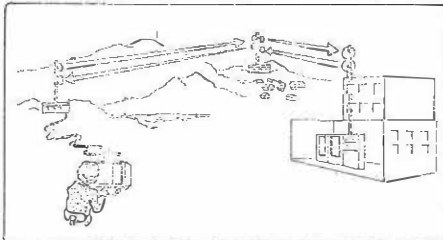
Fra mars/april 1981 er det installert skjermterminaler for uthenting av opplysninger fra Vegdirektoratets landsomfattende database ved biltilsynsstasjonene i Moss og Oslo (2 kontorsteder i Oslo) samt i Vegdirektoratet.

Erfaringene hittil fra prøvestedene er lovende, men det er ennå for tidlig å trekke endelige konklusjoner fra prøvedriften.

Både innen politiet og i Toll- og avgiftsdirektoratet arbeides det med å bli knyttet til Vegdirektoratets database fra egne

skjermterminaler. En regner med at dette vil skje i løpet av høsten 1981.

Også trafikkkforsikringsselskapene forventes gitt adgang til Vegdirektoratets database fra egne skjermterminaler. Dette vil ventelig skje i 1982.



Illustrasjon av knytting av egne skjermterminaler til Vegdirektoratets database.

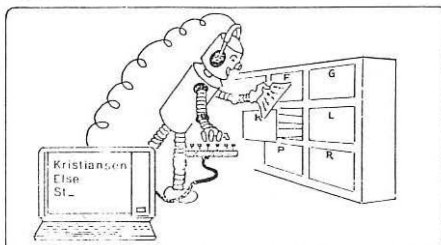
Opplæring for berørt personell og tillitsvalgte

I forbindelse med innføring av skjermterminaler ved prøvestedene er det lagt stor vekt på opplæringsspørsmålet både for berørte ansatte og de tillitsvalgte.

Opplæringen er delt i 2 faser:

- 1) Generell innføring i EDB
- 2) Opplæring ved skjermterminal

Over 70 personer ved prøvestedene har deltatt i denne opplæringen, som har bestått av brevskoleundervisning med innlagte hel-dagssamlinger og som avsluttes med opplæring av den enkelte operatør ved skjermterminal.



Illustrasjon av opplæring av operatører ved skjermterminaler.

Vegdir. på tillitsmannsmøte:

Reduksjon i sysselsetting må vi fortsatt regne å leve med

Hensikten med besøket denne gang er å få et innblikk i de store anleggene samtidig som jeg håper å få knyttet kontakter med egen etat, med de kommunene vi har arbeidet i, — og å få hilsen på så mange som mulig av dem vi arbeider sammen med i vegvesenet.

Det er vegdirektør Eskild Jensen som innledet slik i et møte med representanter for fagorganisasjonene, AMU, verneutvalg o.s.v. under sitt forslag her den 6. mai.

— Selv om mange viktige oppgaver løses fra kontoret, er det et ønske å komme mye rundt i distriktene og bli kjent i fylkene.

Vegdirektøren fortsatte med å gi en orientering om vegplanperioden 1982—85, og understreket at det var lagt ned et stort arbeid i denne.

Arbeidet med utviklingen av Autosys er skjedd under full hensynstagen til personregisterlovens bestemmelser og med underhåndskontakter til Datatilsynet. Det er derfor all mulig grunn til å regne med at konsekvensen vil bli gitt for det etablerte EDB-system.

Under arbeidet med Autosys-prosjektet er delprosjekter forsøkt satt ut til vegkontorene. Erfaringene med dette har vært gode.

Også Bedriftshelsetjenesten er blitt trukket inn i Autosys-prosjektet blant annet i forbindelse med plassering av skjermterminaler m.v. ved prøvestedene.

Videreføring av Autosys i Biltilsynet

I løpet av sommeren 1981 er det planlagt en nærmere undersøkelse av resultatene fra prøvedriften. Denne undersøkelsen vil danne en viktig del av grunnlaget for beslutning om den videre utvikling av Autosys i biltilsynet. De rent foreløpige erfaringer hittil kan tyde på at de aller største bilt-

— Den økonomiske side er basert på oppsatte rammer, planen ble lagt frem for Stortinget i april, — og skal behandles raskt, senest 12. juni. Det ville være fint om det gikk slik, da det kun er 1/2 år igjen til vegplanen trer i kraft. Med en eventuell utsettelse kan det by på problemer for etaten.

Skal jeg kort si noe om innholdet, må det være at det er skjedd en utflating i forholdet til veksten frem til nå. Administrativt er stillingsrammen kuttet ned fra ca. 65 stillinger til ca. 25 pr. år for hele etaten. Dette vil resultere i at det ikke blir noen økning ved Vegdirektoratet, mens fylkene kan regne med 1—2 stillinger pr. år. Derimot vil det bli satset på vedlikeholdssektoren, og ifølge planen vil det bli en økning på 3 % vekst hvert år, og det anser jeg som positivt.

MOTORVOGREGISTERET	
Kjennemerke: AA 10000.	Kjøreløysnr.: LASTENDL
Eier: KENNETH MARINE	Ar/årsk: 1972 FORD (ENGL.)
Adresse: TINDVILL	Type: :
Poststed: 1750 KALDEN	Farge: :
Fødselsnr.: :	Undersøkt: 3002K9K115
Fylke: 01.	Kjøring: E250K9K152
Distrikt: BILDEN	Egens/Forv.: 4785/0703
Fødselsnr.: :	Agg/ftgr.: 351
Forr. eidr.: HJØRN LARS	Reg. dato: 03.02.80
	Gjeld. dato: 01.10.80
	Avskiltet: 09.02.81

Mr	Kjærske	Havn/Adresse	Bl Kgr	År	Merke	Regdato
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						

Utskrift av skjermbildet for motorvognregisteret

FORERKORTREGISTERET	
Fødselsnr.: 127856.7851	Gjldig til: 22.07.82
Navn: AS PETER	Formyrt: :
Adresse: SOLLAVN 25	Utskert: 11.08.55
Poststed: 5000 BERGEN	Utskert av: KRISTIAN SAND
Klasse: BE	Duplikater: 1
Vilkår: BEVILLER	Status: :
Merkesid: MILITBUS	

Mr	Fødselsnr	Havn/Adresse	Klasse	Gjldig til	Status
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					

Utskrift av skjermbildet for førerkortregisteret

synsstasjonene vil bli prioritert ved eventuell videreføring av Autosys i biltilsynet.

Anleggssiden derimot må tåle en nedgang på ca. 1 % i landsmålestokk hvert år, for Aust-Agders del noe over gjennomsnittet.

Sysselsettingen har de siste årene blitt redusert ved naturlig avgang, og den tendensen må vi fortsette å leve med også i de nærmeste årene. Reduserte bevilgninger må nødvendigvis føre til reduksjon av nyinntak. Men la det være sagt: Dette skal ikke bare ramme egne folk, men også entreprenører og leiemaskiner. Når det gjelder Samarbeidsavtalen har den vært i kraft i ca. 5 måneder, og er foreløpig i en innledningsfase. Avtalen inneholder mye nytt, bl.a. en forsterket medbestemmelsesrett for de ansatte. Det er mitt håp og personlige ønske å kunne opprettholde det gode samarbeid som er mellom ledelse og de ansatte fra tidligere, — at vi kan bevare det som er gjort og utvikle det videre.

Arvid Strand ønsket å vite om den videre planlegging av gang- og sykkelveger. Vegdir: — Vi kan si at innenfor bevilgningsprogrammet for hvert enkelt fylke har denne byggingen vært en suksess hittil. Det er vel først de fire siste årene vi er kommet skikkelig i gang, og har allerede bygget 1000

km. gang- og sykkelveger her i landet. Et problem frem til nå har vært den lokale godkjenning av grunn og planer. Innenfor planprogrammet 1982-85 er det imidlertid langt større beløp og flere planer enn opprinnelig tenkt gjennomført på grunn av lettere forhold mellom kommune og vegvesenet.

En kortere spørreunde ble gjennomført før vegdirektøren avsluttet med følgende:

— Det er altså en kjensgjerning at hele arbeidsstokken i landsmålestokk må noe ned. Det skyldes bl.a. reduserte bevilgninger som skjerper kravet til oss om å være ennå mere rasjonelle. Samtidig skyldes det at det går mer penger ut uten at det gir flere arbeidsplasser. Vegvesenet må også basere seg på å bekoste mere av belysningen i tettstrøk, betale mer av grunn til gang- og sykkelveger, da spesielt langs større anlegg o.s.v.

Arvid Strand takket for at tillitsmennene fikk anledning til å møte vegdirektøren og representanter fra direktoratet.

Vegdirektøren på sin side takket for fremmøte og sa bl.a. at det er slike møter han setter pris på.



En stopp på Frivoll bru med et parti av E-18 Bie-Øygardsdalen i bakgrunnen. Fra v.: Vegsjef Haugmoen, vegdir. Thamb-Lycke, Norman Johansen og ordfører Reidar Akselsen.

Stridt dagsprogram under vegdirektørens befaring

Først og fremst med det for øye å gjøre seg kjent med fylkene, har vegdirektør Eskild Jensen også besøkt Aust-Agder igjen. Det skjedde onsdag 6. mai, hvor han tidlig om morgenen ble tatt i mot på fylkesgrensen mot Vest-Agder av vegsjef Haugmoen, driftssjef Dukefoss og plansjef Colbjørnsen. Med fra Vegdirektoratet var også avdelingsdirektørene Thumbs Lycke og Tor Norman Johansen.

Et stramt program var lagt opp for dagen, og startet naturlig nok med omvisning på Birkeland vegstasjon som nå er under bygging. Ordfører i Birkenes kommune, Kristen Flå, var tilstede og orienterte den interesserte forsamling om den tidligere jord- og skogbrukskommunen som nå var i ferd med å bli industrikommune. Og i den forbindelse uttrykte han sin glede over at den nye vegstasjonen ble plassert i Birke-land.

Reisen videre fortsatte på rv. 402 til Lille-sand og E-18 østover. Underveis ble vegdi-rektøren orientert om omleggingen ved Nørholmen som tar til neste år (2,7 mill), og det var stopp ved Ågre bru. Denne skal som tidligere nevnt være ferdig i høst. Her sluttet Grimstads ordfører, Reidar Aksel-sen, og teknisk sjef Arne Gunnerud seg til forsamlingen sammen med anleggsledelsen i fylket.

Neste stopp var på omkjøringsvegen utenom Grimstad. Denne er 3,0 km lang, og vil føre til en forkortelse av E-18 på 1,0 km når den blir ferdig i høst. Etter lunsj med påfølgende møte med tillitsmenn m.v. (se eget referat) fortsatte turen videre øst- over langs E-18. Her ble følget orientert om planene for E-18 BieTemse med bl.a. ny veg bak Seveliåsen, Temse-Nedenes, Nede-nes-Rannekleiv (1986-89), Rannekleiv-Sørsvann (ferdig 1985) og tilkøpling rv. 9/ E-18 ved Stoa (1986-89).

På vegsentralen tok følget seg god tid, hilste på de ansatte både her og ved labora- toriet før turen gikk videre til Biltilsynets lokaler.

Etter en kortere kaffepause, fortsatte tu- ren videre østover, og det ble her orientert om arbeidene som pågår eller er under planlegging øst for Arendal: Rv. 410 Arendal-Havstad (ferdig i år), Havstad- Songe (1982), Songe-Krøgenes (1986-89). E-18 Stølen-Haslestad med utbedring Dalen-Brekka for 6 mill.kroner, gang- og sykkelveier Longum-Dalen, Skjulestad- Brekka og Holt skole-Fiane, parsellen Haslestad-Lunde med parsellvis utbygging Amtmannsvingen (12 mill. i 1982-85), og Tveitehallingene-Lunde (24 mill. i 1986-89). Lengst øst i fylket er parsellen Aklad- Brokelandsheia fastlagt, men ikke priori- tert, det foregår utbedringer langs nåvæ- rende veg mellom Fiane-Tellefsdal (3,8 mill., ferdig i år), og linjen mellom Brokelandsheia-Sunde bru—Østerholt er fastlagt, og hvor parsellen ved Sunde bru skal tas først.

Dermed var også arbeidsdagen forlengt brukt opp, og gjestene kunne ønskes god tur tilbake til direktoratet, forhåpentligvis med positive inntrykk fra besøket.

(Bildetekster på for de neste to sidene.)

1. Vegdirektøren hilser på ordføreren i Birkenes og sjåfør Kristoffer Alfsen.
2. Ordføreren orienterer
3. Johanna Andreassen får besøk
4. Cappelen Aas forteller om nybygget
5. T.N. Johansen hilser på
6. Ordfører Akselsen ønsker velkommen til kommunen
7. Å. Bakken neves med sjefen
8. Det samme gjør J. Baasland og
9. Jonskås
10. Birkeland forteller om arbeidene med Ågre bru
11. og tilskuerne følger godt med
12. Fra besøket på vegstasjonen
13. Så er det Haugsjås tur
14. Diskusjonen går
15. Fra besøket på Birkeland
16. — og K.L. Ommundsens tur
17. — og Arne Thygesens tur





19. Foran laboratoriet, fra v.: Dukefoss, Thumbs Lycke, Eskild Jensen, Nor-

man Johansen, vegsjeff Haugmoen og H. Colbjørnsen



20. Fra verkstedhallen på Skarpnes
21. Så var det biltilsynsjefens tur

22. — og personalets
23. — og endelig Trygve Knudsens tur.

Internasjonal heder til trafikksikkerhetsarbeid

Samferselsminister Ronald Bye mottok nylig den høyeste utmerkelse til den internasjonale trafikksikkerhetsorganisasjonen, La Prevention Routiere Internationale (PRI). Bye fikk utmerkelsen for den positive ulykkesnedgangen vi har hatt i Norge de senere år. PRI hadde også merket seg statsrådens utsagn om at det er nødvendig å sette konkrete mål for reduksjon av trafikkulykkene.

Samferdselministerens uttalelse om at trafikksikkerhet skal gå foran framkommelighet hadde også vakt oppmerksomhet i den internasjonale trafikksikkerhetsorganisasjonen. Ronald Bye slo i sin takketale også fast at trafikksikkerhetsarbeid utøves ikke bare av staten, men også av frivillige organisasjoner som for eksempel Trygg Trafikk.

Trygg Trafikk fikk også den samme høye utmerkelsen for sin innsats i norsk og internasjonalt trafikksikkerhetsarbeid. Det er en kjensgjerning at Trygg Trafikk står bak



Samferdselsminister Ronald Bye og direktør Leif A. Ellevset med PRI's høyeste utmerkelse.

de tiltak som har størst utbredelse i PRI's medlemsland, nemlig Barnas Trafikkklubb, emnemappesystemet i skolene og refleksbrikkene.

Presidenten i PRI, Leon Nilles, var imponert over bredden og det samarbeidet som er mellom den offentlige og frivillige sektor i Norge i trafikksikkerhetsarbeidet.

Godt forslag:

EGET UTVALG SKAL ARBEIDE MED BARN OG TRAFIKK

Trygghet er et nøkkelbegrep for alle som ferdes i trafikken. Tiltak som kommer barn og eldre til gode må prioriteres. Statsråd Ronald Bye slo til lyd for at det opprettes et utvalg som spesielt skal arbeide med emnet: BARN OG TRAFIKK.

Arbeidet skal i første rekke være en oppsummering av tilgjengelig kunnskap og det skal munne ut i et politisk handlingsprogram. I ulike deler av administrasjonen, forvaltningen, politisk miljø og organisasjoner finnes det omfattende innsikt og viten. Det som egentlig trengs er: Samordning og politisk oppfølging, sier Ronald Bye.

Statsråden understreker at trafikksikkerhetsarbeidet er et høyt prioritert politisk område. I Stortingsmeldingen om Norsk vegplan er trafikksikkerhets- og miljøtiltak prioritert.

Trafikken er en del av vår hverdag. Gatearealet brukes i første rekke som ferdssårer, men det er også en del av vårt utendørs oppholdsareal. Vi må tilstrebe trygghet for alle dem som oppholder seg i dette miljøet. Det er ikke til å komme forbi at mange i dag har problemer med den stadig økende biltrafikken. Vi skal ikke akseptere en politikk som medfører at de eldre og bevegelseshemmede holder seg inne av frykt for

Nytt system for legging av brudragere prøvd med hell

Et nytt system for utlegging av brudragere ble med hell benyttet for aller første gang ved Ågre bru på E-18.

Systemet er utviklet ved vegdirektoratets brukontor, og avd.ing. Gunnar Haugen ledet monteringsarbeidene gjennom en spennende, første fase. Bakgrunnen for at systemet ble utarbeidet var at ingen — eller få — av spennbetongfabrikkene ville legge inn anbud på montering av dragerne, kun levering av samme.

De anbud en mottok var så vidt kostbare at vegvesenet ville prøve å finne en rimeligere måte å gjøre det på.

Et Bailey fagverk på ca. 65 l.m. ble bygget på vestre landkarside og lagt ut til nærmeste pillar ved hjelp av kranbil. En Baileyvogn ble montert på toppen av denne, og på landkar og pillar ble det bygget opp opplegg for sideveis rulling. Hele riggen ble så jekket på plass over brulagrene før transport av dragerne tok til. Dette foregikk ved hjelp av to løpekatter som rullet på toppen av Baileyvognen, med en jekk på hver side av denne.

Det ble lagt ut to bjelker av gangen, en på hver side av vognen. Disse ble dratt over og senket på plass ved bruk av jekker. En enkelt bjelke ble flyttet sideveis, og hang under midten av Baileyvognen.

Da det som nevnt var første gang systemet ble brukt, og bygd med kort planleggingstid, ble det en del barnesykdommer. Blant annet riggtiden ble lengre en planlagt, noe som førte til større kostnader enn forutsatt, — selv om totalkostnadene ble mindre enn anbudsprisene.

I prinsippet virket det tilfredsstillende når en først var kommet igang, samtidig som en sysselsatte egne folk under monteringsarbeidene. I gjennomsnitt ble det lagt

trafikken. Vi skal heller ikke akseptere at barns ulykkesrisiko reduseres ved at ungene holdes mer innendørs enn tidligere, sa statsråden.



Fagverket ble lagt ut ved hjelp av kranbil

ut 2 bjelker hver dag, 27 meter lange og med en vekt på ca. 17,5 tonn pr.stk.

Vegkontoret vil selv stå for montering av de øvrige 3 spenn med ialt 18 bjelker.

Etter forslag fra vegsjefen ble det i en kommentar til bruforslagene ytret ønske om at brua gis slitelag i betong med mulighet for å kaldfresne bort ujevnheter og sporslitasje, og at overdekningen til armeringen blir så stor at operasjonen kan utføres minst 2 ganger.

Vegdirektoratets brukontor innarbeidet vegsjefens forslag i arbeidstegningene, og av viktige detaljer kan følgende nevnes:

1. Dekkets overkantarmring gis en overdekning på ialt 100mm. Dette tillater en total nedsliting og betongfresing for å jevne ut sporslitasje på ialt 75 mm, fordelt på 2 eller 3 omganger før nytt slite-



To løpekatter rullet på toppen av vognen

lag legges, for eksempel asfaltslitelag med membran eller i betong.

2. Hvis dreneringsrørene utføres i stål må toppen plasseres 80—90 mm under ok. ferdig dekke. For dreneringsrør i plast er dette mindre viktig.
3. Brua er prosjektert «fugeløs», dvs. at brudekket går ut over landkarenes bakvegg.
Tilstøtende vegs asfalt blir lagt inntil dekket uten noen form for fugekon-



Dragerne jekkes ned på plass

struksjon. brua er såpass lang (110 m) at det nok vil føre til en 10—20 mm sprekk i asfalten inntil brudekket ved lavere temperaturer. Skader i asfalten er dog enkle og rimelige å utføre. Fugen kan eventuelt freses opp i 10—20 mm bredde og etterfylles med fugemasse. Denne løsning ble valgt for å unngå kostbare justeringer av fugekonstruksjonen for hver nedfresing av betongen.

Brukantoret presiserer at den løsning som her er valgt m.h.t. slitedekke, såvidt vites ikke er utført tidligere. Det samme gjelder for valg av fugekonstruksjoner i forhold til brulengde.

De ber derfor om at utførelse og det senere vedlikehold gis nøye oppfølging, både teknisk og økonomisk med innrapportering til bruavdelingen.

Når det gjelder brudekkets slitestyrke anbefaler de vacuumbehandling. Men hvis denne sløyfes, bør en være meget omhyggelig med proporsjoneringen av betongen ved tilslag.



Dragerne ble dratt over ved hjelp av jekker



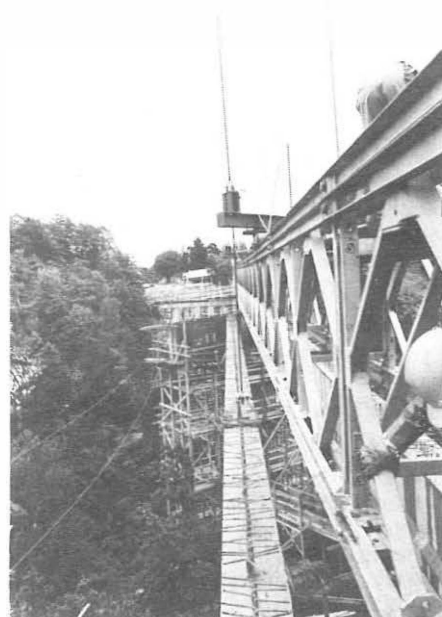
Opplegg for sideveis rulling



Avd. ing. Gunnar Haugen kontrollerer nedjekkningen av dragerne



Baileyvognen og de første dragerne på plass



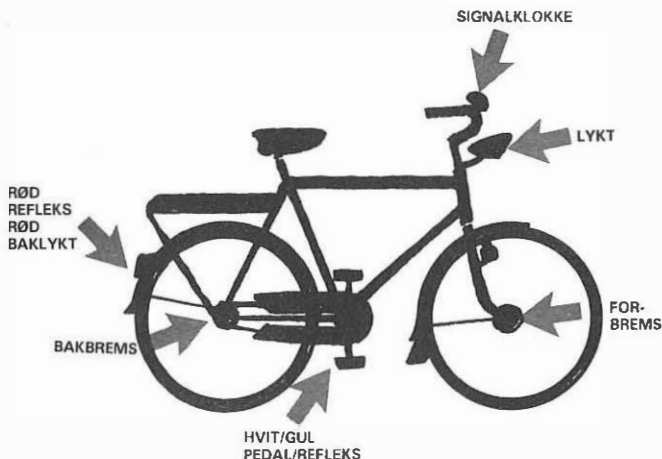
Den første drageren er på plass



Justering i lengderetningen foretas

De anbefaler derfor at det gjøres en prøveblending ved Veglaboratoriet i Oslo, og at utstøpningsmetoden inntil da må være avklart.

— Oscar, jeg hørte en mus pipe et sted i huset!
 — Ja, og hva så? Skal jeg kanskje stå opp og smøre den. . . ?



Viktig utstyr på sykkelen

Tegningen viser det utstyret sykkelen skal være utstyrt med etter kjøretøysforskriftene.

Sykkelen skal, etter kjøretøysforskriftene, være utstyrt med:

Signalklokke, for- og bakkrems, rød refleks bakover og hvit eller gul refleks på pedale.

Når sykkelen brukes i mørke, regn og tåke skal den være utstyrt med lys. Foranlykt som viser hvitt eller gult lys. Bak-lykt som gir rødt lys. Lyktene skal være festet til sykkelen. I praksis vil det si at alle sykler må

være utstyrt med lykter foran og bak. Det er ingen som lar være å sykle hjem fra skolen eller butikken fordi om det er blitt tåke i mellomtiden. Varselpinnen er et utmerket sikkerhetsutstyr. Den gir ypperlig virkning overfor forbikjørende bilister og motorsyklister. Eikerefleks som monteres på hjuleikene er best dersom vi bruker minst tre reflekser pr. hjul. Det vil gi en sirkelbevegelse når vi sykler. Hensikten med det er at sykkelen skal kunne gjenkjennes som nettopp sykkel. Ekstra batterilykt foran og bak er god investering for den som ferdes endel langs veier og gater i mørke. Særlig på steder det er aktuelt å leie sykkelen endel — eller stå stille ofte, for eksempel for å vente på grønt i lyskryss. Batterilykten gjør at man synes også når dynamoen står stille eller bare går langsomt rundt og gir lite strøm.

Vinterproblemer for gang- og sykkelfolket

I vintersesongen er det stadig påfallende at fortau og sykkel- og gangveger kommer sist i snøryddingsarbeidet, slik at syklende og gående blir tvunget ut i vegbanen, til selskap med biler, busser, lastebiler og vogntog. En trafiksikkerhetsvurdering tilsier at dette må unngås.

Det er direktør Leif Agnar Ellevset i Trygg Trafikk som uttalte dette på en konferanse der representanter fra fagmynighetene og brukere var tilstede.

Han pekte videre på problemene med spordannelser i vegbanen, med reduserte muligheter for styring og oppbremsing.

Tilgrising av vegskilt var også et typisk vinterfenomen som reduserte nytten av skiltene i denne årstiden, sa Ellevset, som understreket at redusert vegvedlikehold var en farlig måte å spare penger på, og de innsparte kronene kunne bli kostbare.

I 2 ÅR FREMOVER skal en gammel kjenning, vegsjef i Vestfold Gunnar Eigeland, ha sin arbeidsdag som sekretær i Stortingets samferdselskomite. Mange vil huske Eigeland fra hans tid i Aust-Agder, fra han i 1959 kom som kontrollingeniør, til han i 1967 reiste på stipendium fra Vegdirektoratet til USA. Fra 1970 var han overingeniør og leder av kontoret for generell planlegging i Vegdirektoratet, flyttet i 1974 som nyutnevnt driftssjef til Troms, og er fra 1976 vegsjef i Vestfold fylke.

Vi ønsker vår gamle kollega lykke til med den viktige oppgaven.

Organisatoriske endringer i vegdirektoratet

Det vil være kjent for noen at Samferdselsdepartementet har gått inn for organisatoriske endringer i Vegdirektoratet. Dette medfører en tredelt hovedstruktur under vegdirektøren i Vegdirektoratets øverste ledd med tre direktører som skal ha hovedansvar for de tre hovedfunksjoner:

Økonomi og administrasjon
(Administrasjonsdirektør)

Bygging og vedlikehold av veier
(Teknisk direktør)

Vegtrafikk og vegtransport
(Trafikkdirrektør)

Den første er nå besatt av avdelingsdirektør Tor Norman Johansen, stillingen som tek-

nisk direktør innehas av Arne Grotterød, og som trafikkdirrektør er ansatt tidligere veksjef Olav Søfteland. Teknisk direktør Arne Grotterød vil fortsatt være vegdirektørens stedfortreder.

Administrasjonsdirektøren vil få det overordnede ansvar for Personal- og administrasjonsseksjonen, og Juridisk seksjon. Teknisk direktør får overordnet ansvar for Driftsavdelingen, Bruavdelingen og Veglaboratoriet. Trafikkdirktøren får overordnet ansvar for Planavdelingen og Vegtrafikkavdelingen. Han har ansvaret for å koordinere Vegdirektoratets arbeid med trafikksikkerhetsspørsmål.

Intet nytt under solen

Hvis noen skulle gå rundt og tro at bygging av gang- og sykkelstier er noe som er blitt aktuelt bare i de senere år, skal vi hermed ile til med å demtere dette.

Saken er nemlig at allerede før den 2. verdenskrig foreslo daværende Vegdirektør å avsette midler til slike arbeider. Bekreftelse på dette finner vi i Det norske vegvesens historie i tidsrommet 1820 — 30/6 1940, bind 3.

I vegbudsjettproposisjonen 1939—40, kan man lese følgende:

4. Anlegg av sykkelstier.

Spørsmålet om anlegg av sykkelstier langs de sterkeste trafikerte veier er omhandlet av vegdirektøren i vegbudsjettproposisjonene 1937, 1938 og 1939. Etter en foretatt undersøkelse av trafikforholdene hadde vegdirektøren funnet, at både trafikken og vegene mange steder var en direkte fare for syklistene, hvis antall var stadig økende. Særlig på grunn av de løse vegkanter, åpne grøfter og den tiltagende biltrafikk er syklistene stadig utsatt for trafikulykker. Vegdirektøren foreslo derfor at det for budsjettåret 1939—40 skulle brukes

1 mill.kroner til anlegg av sykkelveger. Herav forutsattes kr. 700.000 dekket ved en avgift stor kr. 3.00 pr. kg. sykkelgummi og resten kr. 300.000 av staten. Arbeidsdepartementet fant imidlertid ikke å kunne slutte seg til dette forslag, jfr. vegbudsjettproposisjonen 1939, side 27 og 32.

NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

- Nr. 009 RUNDSKRIV - Oversikt over gjeldene rundskriv fra Vegdirektoratet 7. utgave 1981.
Veiledning. 180s. A4
- 056 DRIFTSREGNSKAP - DRIFTSSTATISTIKK s 80
Vegdata. 292s. A4
- 059 DRIFTSSTATISTIKK FOR EGENMASKINER '80
Vegdata. 144. A4
- 060 TRAFIKKREGLENE (ny utgave)
Veiledning. 96s. A5
- 080 VEGTRAFIKKLOVEN
Veiledning. 128s. A5



Til alle jeg kjenner

Arendal i mai 1981

I nærmeste fremtid slutter jeg som Samferdselsjef i Aust-Agder.

Det er ikke helsa som svikter — heller ikke er døgen kommet for at jeg må gå p. g. a. alderen. I disse årene har jeg i min bestreben på å gjøre arbeidet best mulig ikke kunnet nå frem uten et nært og godt samarbeide til alle kanter.

Det går ikke an å nevne noen spesielt, men jeg kan allikevel ikke forbigå mine kolleger — departementets folk — etatsjefer og organisasjoner — og også de jeg har samarbeidet med på kontoret.

Takk til alle og enhver jeg har vært i kontakt med.

Hilsen Ulf Andersen

335 km nye riksveger bygget i 1980

Landets vegnett vokser. I fjor ble landets riksvegnett forlenget med 335 km nybygd veg. Samtidig ble 200 km eldre veg av dårlig standard nedklassifisert til fylkesveg, slik at netto tilvekst på riksvegnettet var 141 km.

I Aust-Agder har vi pr. 1.1.1981 877,1 km riksveg med fast dekke, som er 99,3 % av totallengden. Det gjenstår 6,2 km grusveg før hele riksvegnettet har fått svart dekke.

Når det gjelder fylkesveger har vi ialt 1391,5 km, hvorav 644,7 km har faste dekker, dvs. 46,3 %.

8 tonns akseltrykk på hele riksvegnettet

Praktisk talt hele riksvegnettet har nå en bæreevne utenfor telelønningstida som tillater 8 tonns akseltrykk, viser meldingen for Statens vegvesens virksomhet i 1980. 15,5 prosent av riksvegnettet tåler også 10 tonns akseltrykk. Dette omfatter 3 908 km riksveg. Denne andelen vil bli vesentlig utvidet i årene som kommer. I dag er det fylkene Vestfold, Østfold, Buskerud og Akershus som har størst andel av sine riksveger tillatt for 10 tonns akseltrykk. Nesten halvparten av riksvegene i disse fylkene tåler denne aksellasten, viser årsmeldingen. Enkelte fylker er klart dårligere stilt enn de andre med hensyn til bæreevne på vegene.

I Aust-Agder er 152,4 km. tillatt for 10 tonn, 13,8 km for 9 tonn, mens 717,1 km har en bæreevne på 8 tonn.

Flere yrkesskader i vegarbeidsdriften

Vegvesenets yrkesskadestatistikk viser at etaten i sin vegarbeidsdrift hadde noe større skadehyppighet og noe lenger sykefravær i 1980 enn i foregående år. Skadestatistikken omfatter alle skader blant vegvesenets egne arbeidstakere når skaden har inntruffet i arbeidstiden og har ført til sykemelding. Statistikken omfatter også antall fraværsdager forbundet med hver inntruffet skade.

Tallene viser at det inntraff 318 skader i 1980, 15 mer enn året før. Det førte til at skadehyppigheten ble på fire skader pr. 100 ansatte. Fraværsraten kom opp i 87,5 dager pr. 100 ansatte, noe som er en del høyere enn året før. Det er særlig høye fraværstater i tre av fylkene som trekker dette gjennomsnittet over tidligere års fraværstater.

Andelen av kortvarige skader gikk ned, mens andelen av mer langvarige skader økte tilsvarende. De fleste skader inntraff ved boringsarbeid, lasting, lossing, graving, reparasjon, montering og klargjøring av maskiner, og ved manuell løfting og bæring.

Aust-Agder er nr. 6 på denne statistikken, med en fraværstater på 84,7 (fraværstater pr. 100 ansatte).

1 703 015 nordmenn har gyldig førerkort

Det sentrale førerkortregister, som er plassert i Vegdirektoratet, kom i full drift i 1980. Biltilsynsstasjonene får regelmessig utskrifter på mikrofilmkort som kan avleses på dataskjerm. Også elleve politikamre fikk i løpet av 1980 dataskjermer og kom inn på ordningen med å få tilsendt mikrofilmkort fra det sentrale førerkortregisteret. Ved utgangen av 1980 hadde 1 703 015 nordmenn gyldig førerkort, mens det fantes 49 300 førerkort med overskredet utløpsdato. 16 559 førerkort var inndratt, 5 006 førerkort var det tatt beslag i, og 4 335 var sperret.

I 1980 kom det til 80 078 nye innehavere av førerkort for personbil (klasse B). For alle kjøretøygrupper ble det i alt avlagt 144 721 førerprøver hos Biltilsynet, noe som er en svak økning fra året før, går det

Biltilsynet samarbeider med bilverkstedene

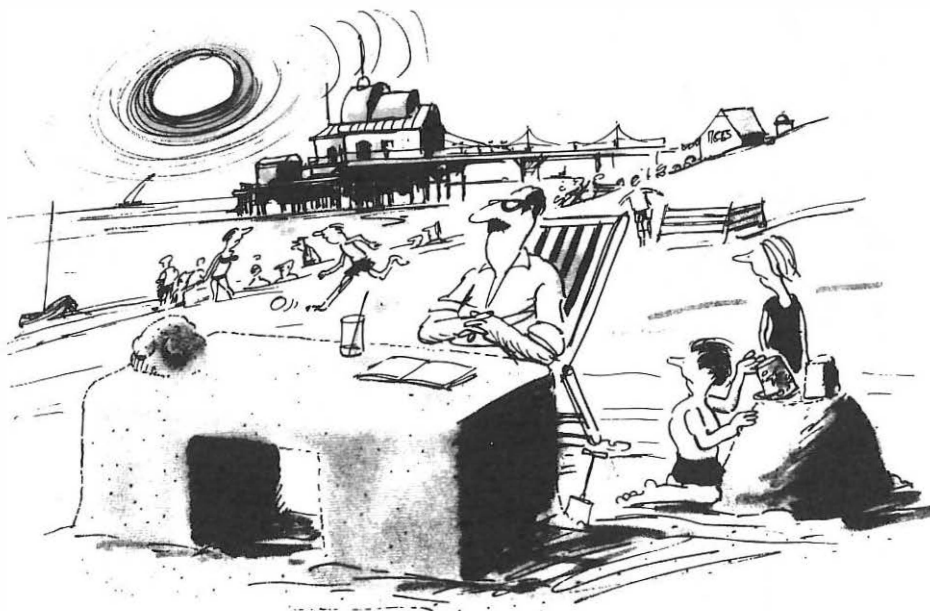
Biltilsynet har i flere fylker innledet et samarbeid med bilverkstedene for å få i gang en praksis med at bileiere som er pålagt å utbedre mangler ved kjøretøyet, skal slippe å fremstille bilen til etterkontroll dersom det foreligger bekreftelse fra autorisert verksted om at mangelen er utbedret. Ordningen er vel mottatt av bilverksteder og publikum, og har frigjort kapasitet ved Biltilsynet til andre oppgaver.

Ordningen er også tatt i bruk her i Aust-Agder.

fram av meldingen for virksomheten i Statens vegvesen i 1980.

For Aust-Agders vedkommende viser oppgaven over antall førerprøver for førerkort i 1980 at ialt 3100 har gått gjennom skjærsilden, hvorav 199 i klasse A, 2482 i kl. B, 166 i kl. CD (E), 64 i BE, 131 i CE og 58 i T.66 har avlagt prøve for minipuss.

God sommer ønskes alle våre lesere



Setesdalsveien på ingeniør Sundbys tid



MASSEKORSBAND