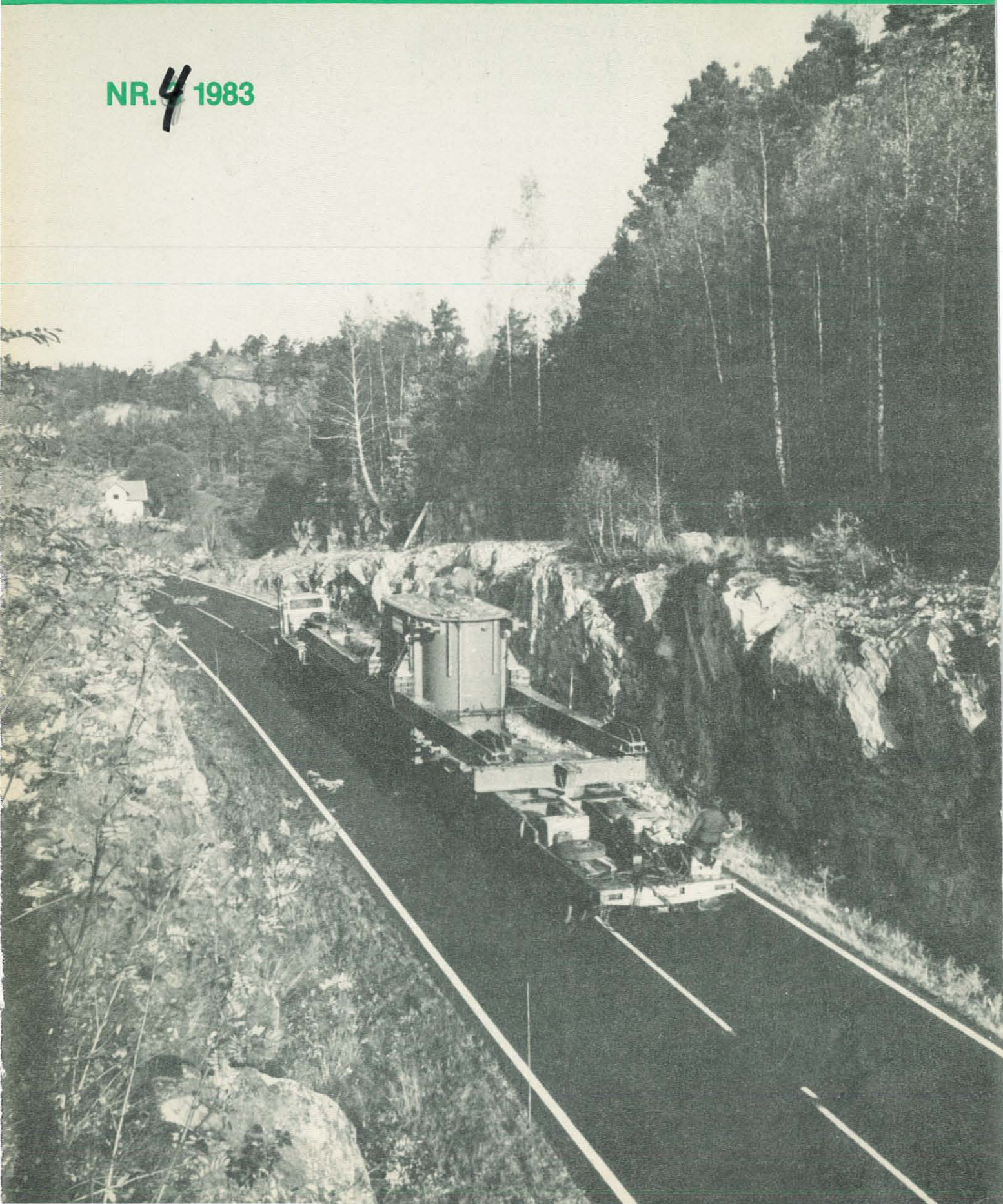


SØRLANDS-PORTEN

KONTAKTORGAN FOR STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER

NR. 4 1983





SØRLANDSPORTEN

Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen

Redaktør:
Oppsynsmann M. Krogh

Redaksjonsutvalg:
Vedl.holdssjef K. Nylund
Oppsynsmann O. Evensen
Adm.sekr. I. Wehus
Konsulent H. Kirkedam
Maskinfører O. N. Rydningen

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

Sats og trykk:

A&B
TRYKK AS
Myrene,
4800 Arendal

Opplag: 800

FORSIDEBILDET VISER:

Et 35 meter langt og 157 tonn tungt
vogntog på riksveg 39 i høst.

INNHold:

Vegsjef Bjarne Haugmoen slutter	3
Anleggsprogram for 1984	5
Lytt på	5
Pensjonistar på tur	6
Vegvesenets egen snekeggjeng	8
Ingen bevilgning til faste dekker	10
Nye maskiner	10
Vogntog på hele 157 tonn	11
Arbeidsgruppe med utredning	12
Norsk Vegplan	13
Kvalifikasjonskrav for tilsetning	14
Borgi ble gjenvalgt	14
Kr. 1,25 pr. time	14
Vellykket kurs i videoproduksjon	15
Bygging av omkjøringsbru på rv 9	16
Nå er det tøfft	16
Besparende for-merking	17
Nyttig kurs	17
Fast tilsetning av vikarer	17
Kommunene må satse mer	18
Nesten ingen stopper	18
En rekke kurs i lederutvikling!	19
Staten vil betale	19
SOFUS-prisen	20
Årets beste tips	20
Kjøring med promille	21
Forslagsordningen	21
Kurs for vegoppsynsmenn 1949	22
Kr. 3.000 i bot	22
Bedriftsidrettslagets juletreff	23

Hilsen fra vegsjefen

Det er i år siste gang jeg som vegsjef har anledning til å overbringe en hilsen i julenummeret av «Sørlandssporten».

Fredag den 30. mars 1984 vil etter gjeldende lov bli min siste arbeidsdag i Aust-Agder vegvesen.

Det er derfor med en blanding av vemod og glede jeg hilser dere. Vemod fordi jeg skal forlate en etat hvor jeg har følt meg hjemme. Glede fordi skuta jeg forlater er kraftig bygget og har evnen til å ri stormene av, selv om bølgene skulle gå nokså høyt.

Æren for dette har mannskapet ombord. Uten dyktig mannskap, som hver på sin plass vet hva som skal gjøres, ville vi ikke komme i havn med alt det denne skuta er lastet med.

Ser vi på dette års seilas, vil jeg si at den har gått svært bra. Veganleggsdriften har gått bedre enn forutsatt, slik at vi har fått mange kilometer nyombygget veg. Og det samme kan sies om gang- og sykkelvegene. Ved vårt største veganlegg Sørsvann — Rannekleiv på E 18 har det vært drevet godt og intenst, slik at vegen begynner å vise seg tydelig i terrenget.

Bortsett fra en snørik og vindig vinter på høyfjellet, som kostet veg-vedlikeholdet noe mer enn ønsket, har værforholdene vært vedlikeholdsvennlig. Det har gitt oss mulighet til å satse på mere varige verdier. Der er bl.a. grøftet betraktelig og fornyet faste dekker mere enn forutsatt.

Selv om det i skrivende stund ennå er noe igjen av 1983, ser det ut som det blir en vesentlig reduksjon av trafikkulykkene med dødelig utgang. For de øvrige trafikkulykkene håper vi at situasjonen ikke blir dårligere enn i 1982, trafikkmengden tatt i betraktning.

Jeg vil takke alle som arbeider i vegvesenet her i fylket, på vegkontoret, i biltilsynet, ute i driften, på vegsentralen og vegstasjonene for et godt samarbeide og helhjertet innsats i 1983.

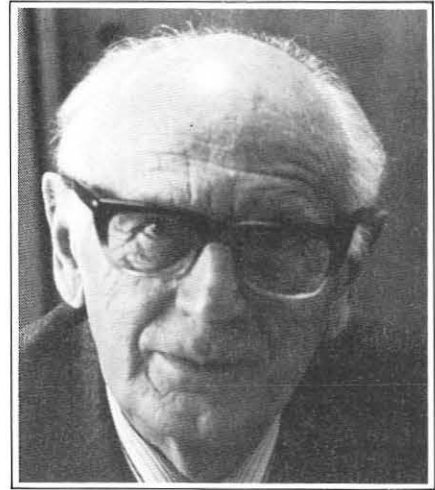
Den samme takk går også til alle private som utfører arbeid for vegvesenet enten det er innen planlegging, anlegg eller vedlikehold.

En spesiell hilsen sender jeg til vegvesenets pensjonister.

Jeg ønsker alle en gledelig jul og et godt nytt år.

Bj. H.

Vegsjef Bjarne Haugmoen slutter i mars etter 45 år i vegvesenet



Etter oppnådd aldersgrense slutter vegsjef Bjarne Haugmoen den 31.3. 1984. Bjarne Haugmoen begynte ved Aust-Agder vegvesen som ekstraingenør den 2.1. 1939 etter å ha avlagt eksamen ved NTH året før. Han ble assistenting. den 1.2.44, ing. I i 1949, avd.ing. II i 1951, avd.ing. I i 1956 og overing. fra 2.2. 1961.

Den 1.2. 1965 tiltrådte Haugmoen som vegsjef ved Troms Vegvesen, en stilling han hadde frem til 15.8.73. Etter følgende 2 år ved Vegdirektoratet, kom han tilbake til Aust-Agder vegvesen som vegsjef fra 1.12. 1975. Vegsjef Bjarne Haugmoen har i 45 år vært tilknyttet vegvesenet når han den 21. mars fyller 70 år.

— Du var hele 26 år ved vegvesenet her i Aust-Agder før du i 1965 flyttet til Troms som vegsjef der. Hva husker du best fra disse 26 årene, og er det ting du skulle ha ønsket hadde utviklet seg annerledes?

— 2. januar 1939 startet jeg mitt arbeide i vegvesenet. Vegkontoret var da i Kolbjørnsvik, men i februar 1940 flyttet vi til Nedenes Sparebanks bygg. Vi ble værende der til tyskerne forlangte oss ut, og vi fikk kontor plass i «Gard» på Langbryggen.

Da krigen var slutt, kom vi igjen tilbake til Nedenes Sparebank, og der var vi da jeg forlot Arendal og dro til Troms i februar 1965.

Det er naturlig at jeg spesielt husker de endrede kontorforhold fra Kolbjørnsvik til Nedenes Sparebank. Det var nemlig ingen liten forskjell, for å si det forsiktig. Når jeg tenker tilbake på mine første 26 år i vegvese-

net i Aust-Agder, er det så mange ting jeg minnes med glede at «Sørlandsporten» måtte utgi ekstranummer hvis jeg skulle nevne dem alle.

Det som jeg imidlertid først og fremst tenker på er den fine samhørighet og kameratslige tone som der var både inne på kontoret og med utedriften. Fortjenesten var ikke alltid så rar, verken for de i utedriften eller de inne på kontoret. Men det kom ofte i annen rekke. Det at vi trivdes så godt innen etaten og hadde en god arbeidsplass oppveiet liksom økonomien.

De fleste av de 26 årene var vegvesenets organisasjon geografisk inndelt i avdelinger. En avdelingsleder hadde å gjøre både med planlegging, anlegg og vedlikehold av vegsystemet innen sin avdeling. Det medførte at en fikk et inngående kjennskap til sitt distrikt og nær kontakt med befolkningen i distriktet. Når jeg idag tenker tilbake på den tiden, er det nesten som et eventyr, og jeg er meget takknemlig for også å ha opplevet den periode i vegvesenet.

En skulle tro at nye vegger, nye bruer, takling av vintervedlikeholdsproblemer, m.v. var av de ting en ville huske spesielt. Men slik er det ikke. Det er minnene om de medarbeidere jeg fikk være sammen med for å løse disse oppgaver. Jeg tenker derfor med glede og takk på alle mine sjefer

og ansatte på kontor og ute i driften for de verdier de har gitt meg for mitt videre virke i etaten.

Når det spørres om utviklingen er det klart at det er saker som en kanskje ikke var fremsynt nok til å se konsekvensene av. Men slik vil det alltid være i et samfunn med rask utvikling. Jeg tror imidlertid at disse saker neppe har vært av slik karakter at det har betydd noe vesentlig.

Vegvesenet har — etter mitt syn — vært flink til å følge med i den stadig akselerende utvikling i samfunnet, og det som i den forbindelse fortsatt er viktig er at det er av mennesker og for mennesker det hele egentlig gjøres.

— I nærmere 9 år var du med å sette ditt preg på aktivitetene innen Troms vegvesen. Hva synes du har vært den største forskjellen på det å være vegsjef i et av våre aller nordligste fylker, og det å være vegsjef i Aust-Agder?

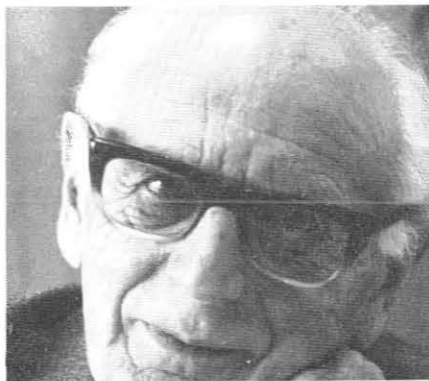
— Det er nokså innlysende at det er forskjell på å være vegsjef i et fylke som Troms og i Aust-Agder. For det første har en forskjellen i størrelsen. Troms fylke er vel så stort som Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland til sammen. Avstanden mellom byene Tromsø og Harstad er omtrent som avstanden Arendal — Stavanger. Avstandsproblemet — hvis det egentlig er noe problem — gjør at det kan væ-



re nødvendig å takle en del saker annerledes hvis det kreves reisevirksomhet.

Troms fylke har en meget vakker natur, kanskje landets fineste. Men det er vanskelig å si det samme om værlaget. Hadde det vært tilfelle, er jeg redd det hadde blitt trangt om plassen. Topografisk er fylket innskåret av lange fjordarmer og har mange øyer, flere av Norges største. Det sier seg selv at oppgavene for en vegsjef må bli noe forskjellig når det er så store topografiske og værmessige forskjeller. For bare å nevne et par ting fra Troms som vi ikke er belemret med i Aust-Agder: riksvegferjeforbindelser og veg til vegløse steder. I tillegg kommer så vintervedlikeholdet som kunne være en hard og kostbar jobb. Jeg tenker da spesielt på øyene ut mot Norskehavet og ellers de mange skredfarlige partiene.

Men der er nå allikevel mere som er ensartet enn som skiller. Og her vil jeg spesielt peke på vegvesenets hele bemanning, — den samme fine «vegvesenånd» som jeg forlot i Aust-Agder fant jeg igjen i Troms.



— Fra 9 år i Troms — til 2 år i Vegdirektoratet — kom du tilbake hit som vegsjef i 1975. Hva har gledet deg mest, og hva har skuffet deg mest i årene som er gått?

— Det som gledet meg mest da jeg kom tilbake til Aust-Agder var at jeg følte meg velkommen både på kontoret og ute i driften. Det som jeg har satt spesiell pris på i tiden siden 1975, er det gode samarbeidet med alle i vegvesenet og med de politiske myndigheter i fylket og kommuner samt brukerorganisasjonene. Jeg er også glad for de resultater vi har oppnådd når det gjelder avlastning av trafikken i byer og tettsteder ved bygging av omkjøringsveger. Utbedring eller ombygging av trafikkfarlige partier, fremkjøring av gang- og sykkelveger har vist seg å være av vesentlig betydning. Innsatsen fra biltilsynet og

vedlikeholdsavdelingen har dertil vært med på å legge forholdene til rette for en mere trafiksikker situasjon, spesielt sett på bakgrunn av den sterkt økede trafikk.

Det er naturligvis i tillegg mange ting som har gledet meg i vegvesenets tjeneste disse siste 8 årene. Men det vil føre for langt å komme inn på det i denne sammenheng. Jeg kan bare si at jeg ikke kan huske noe spesielt som har skuffet meg, det måtte i så fall være at årene har gått så alt for fort.



— Med den negative utviklingen vi er inne i — med reduserte bevilgninger til bygging av nye veger, — vil vi noen gang bli ferdige med utbyggingen av og bevilgningene til den Sørlandske hovedveg E 18?

— I Aust-Agder har vi ikke lengre problemer med at vi har vegløse steder. Problemet vårt er at vi har mange veger som ikke holder mål etter tidens krav. Det blir derfor snakk om forsterkninger, utbedringer og bygging av vegparseller til erstatning for gammelvegen.

Her står det en masse igjen å gjøre bl.a. for å oppnå lavere transportkostnader for næringslivet og sikrere trafikkavvikling. Jeg kan vanskelig tenke meg at vi noen gang blir ferdig med vegbygging. Så lenge det er mennesker på jorden, vil de sikkert fortsette å endre og utvikle vårt samfunn. Jeg skulle anta at det i den sammenheng fremdeles vil være behov for landverts transport og kommunikasjon.

Om Sørlandske hovedveg — E 18 — noensinne blir helt ferdig vil avhenge av hvilke krav som stilles til denne vegrute.

— Sammenliknet med våre nabo-fylker i øst og vest, er bevilgningene til fylkesvegvedlikeholdet meget lavt. Har vi ikke vært flinke nok til å fremføre og begrunne behovet på en slik måte at fylkespolitikerne forstår det, eller mener du noe annet ligger til grunn for den prosentvis lave tildelingen?

— Det er riktig at bevilgningene til

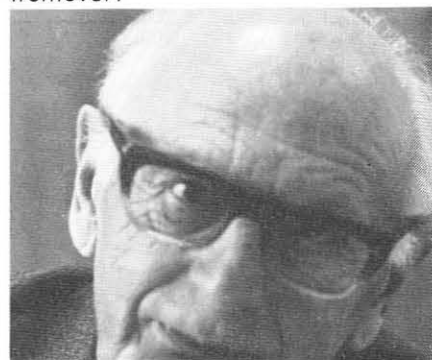
fylkesvegvedlikeholdet er svært lav slik at det vi kan bruke pr. kilometer ligger godt under landsgjennomsnittet. Men så skal vi også være klar over at antall km. fylkesveg i forhold til antall km. kommunal veg er vesentlig forskjellig fra landsgjennomsnittet. Vi har kilometervis med veger som i Aust-Agder er fylkesveg, men som i et annet fylke ville ha vært kommunal veg. Det store antall fylkesveger med minimal trafikk gjør at kilometergodtgjørelsen ikke uten videre kan sammenliknes med andre fylker.

Grunnen til at vi har så mye fylkesveger, tror jeg i stor grad henger sammen med at fylket vedlikeholdt bygdevegene den gang vi fikk vegloven av 1963. Selv med nåværende fylkesvegnett er bevilgningen for liten og det har den vel egentlig vært fra starten.

Jeg tror at fylkespolitikerne — i alle fall de fleste — idag fullt ut forstår situasjonen. Men den økonomiske situasjon for fylkeskommunen er neppe slik at vi kan vente særlig bedring før den igjen får mere å rutte med.

Det er en klar sak at vi har viktige fylkesveger som burde ha vært bedre, men det skyldes ikke vedlikeholdsinnsatsen. Vegene er nemlig av en slik standard at de vanskelig kan vedlikeholdes på en brukbar måte. Og det er beundringsverdig hvor flinke vedlikeholdsfolkene er til å takle problemene.

— Når du i mars forlater vegsjefstolen, — er det for å sitte med hendene i fanget? Eller er det spesielle interesser som vil oppta din tid i årene fremover?



— For å kunne svare på det er det nødvendig med en forutsetning, — og det er at en beholder helsa.

Hvis så blir tilfelle, antar jeg at jeg neppe blir sittende med hendene i fanget, for det har jeg aldri gjort. Det har falt seg slik at jeg opp gjennom årene er blitt engasjert i mangt og meget av det som har foregått i samfunnet. Selvsagt har jeg funnet det

Anleggsprogram for 1984 på 57,5 mill.

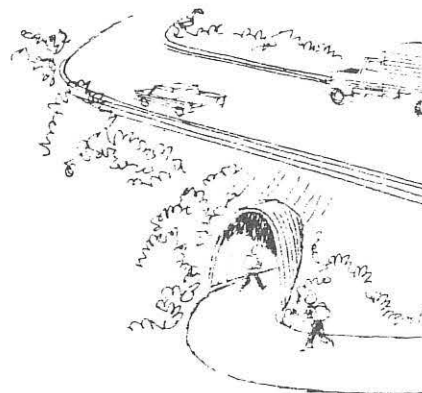
Mens anleggsavdelingen i 1983 hadde snaue 50 millioner kroner til sin disposisjon, er de tilsvarende tall for 1984 på 57,5 millioner kroner. Ut fra denne rammen har avdelingen satt opp følgende byggeprogram for neste år: (M = miljøtiltak s.s. gang/sykkelveger).

Anlegg:	mill.kr.:
E 18	
Vesterled	3,0
Lia-Vik g/s-veg	0,3 M
Sørsvann-Rannekleiv	11,0
Våje-Dalen	0,3

Homme-Søndeled	5,3 + 0,5 M
Borkedalen-Sangereid	2,7 M
Tveitehall.-Rømyr	4,5
Stoa-E18	2,8
Rv. 9	
Fortau Strømsbusletta	0,3 M
Mykland-Myklandsdalen	
Loneheia-Evje	2,5
Stoa-Bråstad g/s	1,0 M
Rv. 12	
Lauvdal-Bygland	2,0
Trydal-Bykle bru	4,0 + komm.
Rv. 39	
Bjorevja bru	1,0



Gang/sykkelveg E-18 v/Temse



Senumstad-Hynnekleiv	1,5
Rv. 404	
Kryssen-Frivold	0,5 M
Rv. 407	
E18 Bjorbekk-Rykene	1,8 M
Rv. 415 Stornes-Lillemo	3,2
Rv. 416 Trondalen-Frydendal	4,5
Rv. 420 Ormetjern-Strømmen	1,0 M
Fevik-Moy-Vik	1,0 M
Venteskur, rekkv. bussl., støy, belysn., rasteplasser	1,3 M
Til disp.	1,0



Gang/sykkelveg E-18 Fiane—Holt skole

riktig å trappe ned etterhvert. Men jeg antar at jeg fortsatt — som de fleste pensjonister — får mere enn nok å stille med. Når en har hus og hage blir en ikke så lett arbeidsløs. Og ellers er jeg medlem av endel klubber og synger i et kor, så ukekveldene går fort.

En sak som jeg gjerne vil ofre en god tid på, er en høyst påkrevd utvidelse av Barbu menighetshus. Jeg er formann i plankomiteen, men håper det ikke bare blir med det, men at midler kan skaffes slik at arbeidet kan startes i marken.

Min hobby nr. 1 er snekring og treskjæring. Der har jeg nok å gjøre slik at mine andre hobbyer kommer en del i skyggen. Jeg håper også at jeg vil få anledning til noe fritid som pensjonist.

— Når man skal trekke seg tilbake og nyte sitt otium, er det vanlig å få

lov til å ønske seg noe. Har du et spesielt ønske for vegvesenet i Aust-Agder i årene fremover, og for etaten generelt?

— Ja, det har jeg! Mitt ønske er at alle som har sin arbeidsplass i Aust-Agder vegvesen vil trives i etaten like godt som jeg har gjort gjennom de 45 år jeg har arbeidet i den.

Statens vegvesen, eller om en vil, hele landets vegetat, er en meget gammel etat av år. Men den har visst å fornye seg slik at den alltid har vært på høyde med samfunnsutviklingen, ja, på enkelte områder foran.

Mitt ønske er at forholdene også i fremtiden må bli slik at vegetaten får anledning til å vise hva den duger til, og det til beste for det samfunn den er satt til å tjene.

Intervju/foto: MK)

Lytt på radioen!

Som tidligere nevnt har Kjell Hegdalstrand, Hedmark vegkontor, reist land og strand rundt og intervjuet gamle vegfolk. I samarbeid med Lodin Aukland fra Sørlandssendinga, vil Hegdalstrand presentere en del av disse intervjuene i radioen på nyåret.

Foreløpig er det avsatt tid til fire programmer, alle fra kl. 22.30 om kvelden. Det første kommer allerede 13. januar, videre 10. februar, 24. februar og 9. mars.

Av spesiell interesse for oss er programmet den 24. februar, der vi bl.a. kan høre vegvokter Tjøstolv Bratteland fortelle om sitt virke i gamle dager. Så — lytt på radioen!

Aust-Agder Vegvesens pensjonistar på tur

Store innhogg
i kaffi og nistepakka
ved «Korketrekkeren».



Fredag 19. august starta ein stor buss og to personbilar frå Arendal. Turen gjekk vestover, og endepunktet var Stavanger, for å møte vegpensjonistane i Rogaland. Turen var ein «gjenvisitt», avdi Rogalendingane før har hatt tur til Aust-Agder.

Turkomiteen hadde gjort eit framifrå grundig arbeid med opplegget for turen. Det same kan seiast om turane tidlegare år.

Med på turen var også overingeniør Nielsen, nå tilsett ved Aust-Agder vegkontor. Han var med som kjentmann avdi han før har vore tilsett som ingeniør i dei fylka me skulle køyre igjennom. Det er ei oppleving å få høyre litt historie om dei ymse ting ein kan sjå frå vegen.

Alle hadde niste med seg for turen



«Sverd i fjell» til minne om vikingene, ligger i Hafsråfjorden og ble besøkt lørdag formiddag.

mot vest. Fyrste stopp var «Korketrekkeren» eller «Sløyfa» som den og er kalla. Den står som eit minnesmerke på den gamle vegen vest av Søgne.

Mange av pensjonistane hadde reist heimanfrå tidleg om morgonen, og gjorde store innhogg i nista og kaffien sin.

Etter ein høvelig rast gjekk turen vidare gjennom småvakkert landskap, gjennom Mandal, framom Vigeland, gjennom Lyngdal over Kvinesheia til «Utsikten», også der måtte nista og kaffien fram.

Einskilde tok seg nok ein tur innom kafeterian der dei truleg også kunne ha andre ærende. Då turen gjekk vidare, var me ein snartur innom Saronns Dal og såg det ytre av bygningane der. Sidan bar det gjennom Liknes og ut Øyesletta gjennom fleire tunnellar framom Feda. E 18 går utanom Flekkefjord så me køyrde bare vidare vestover.

Den fyrste «handlestopp» denne dagen var Aleksander Skinnvarefabrikk på Moy, der mange fekk seg ei billig skinnkåpe. Deretter gjekk turen strake vegen til Stavanger.

Alle skulle bu på Alstor Hotell og dit kom me tidleg på kvelden. Her fekk me mat som var tinga føreåt, deretter hadde me hyggelegt samvær.

Neste dag, laurdags føremiddag, var avsett til småhandel i Stavanger by, samt Figgjo og Polaris. Den fyrste stopp me skulle ha var på Figgjo. Her var sett ut ymse varer, som var sers billige. Så Marianne frå Froland og Johan frå Landvik sikra seg kvar sitt halve dusin med fløtemugger til ei krone stk. Sikkert den beste handel som vart gjort på heile turen. Mange gjorde og handel inn i fabrikkutsalet. Deretter gjekk turen til Polaris. Dit kom me etter ei lang omkøyring. Og så her var utsalet oppe, og mange gjorde ein grei handel.

Etter handelen gjekk turen attende



Overing. Nielsen var med som kjentmann. Her sammen med Sørbotten og frue.

til hotellet, og kl. 1200 var det fellesmøte med Pensjonistforeningen i Rogaland. Her veksla det med taler, gåver, song og musikk og morsomme stubbar frå dei som var med. Deretter var det lunsj saman med Rogalendingane. Mange av desse var langvegsfrå og måtte take på heimveg, og det vart take avskjed med desse. Men formannen i Pensjonistforeningen ba oss med på sightseeing med buss gjennom Stavanger og omland. Turen var ei oppleving. Oljebyen og landet omkring har mykje å syne fram.

Sundag morgen starta me på heimturen. Då skulle me køyre ytre veg over Jæren. Overingeniør Nielsen overtok som kjentmann. På rundturen over Jæren fekk me god kjennskap til Slettelandet. Me var ein tur til Knudaheio, der Nils Nersten, ætta er frå Øyestad, orienterte om diktarstova og Arne Garborg.

På turen kom me også framom «Opstad» utan at me fekk høve til å bli der og prøve den grønne hjulbåra.

Etter denne fine rundturen skulle me til Brusand å få middag. Menyen var benløse fugler. Fleire som var ukjende med kva dette var for noko vart meir enn glade. Det me fekk, smaka som heimelaga kjøttkaker med kremsaus, masse grønnsaker og gode poteter til.

Så gjekk turen heimover om Eigersund—Helleland, inn på E 18. Mange var nok litt reisetrøtte, men der var også dei som hadde krefter nok til å fortelje nokre småstubbar.

I Kristiansand sa nokre takk for turen og skilde lag. På Birkeland også endel. Bussen for så vidare mot Lillestrand—Grimstad og Arendal.

Takk til alle for ein gild og minnerik tur.

Dersom helsa varer: Vel møtt til neste år.

(Foto: IW)

Ragnhild Beisland

ØVERST:

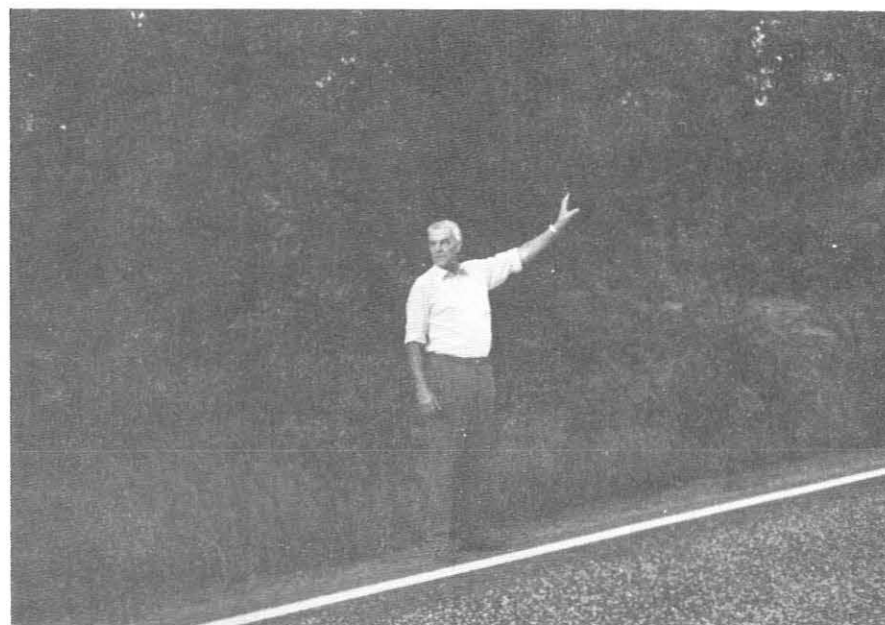
På Alstor Hotell var det mat å få første kvelden.

I MIDTEN:

Gåveoverrekking på hotellet lørdag formiddag.

NEDERST:

Tom for diesel, og trafikkdirigering på hjemvegen.





Oppsynsmann Jørgen Hushovd



Opps.m.ass. Dag Ødegård



Gudmund Jansen

VEGVESENETS EGEN SNEKKERGJENG GJØR EN SOLID ARBEIDSINNSATS!



Trøndermur monteres ved riksveg 415

Ukjent for noen vil det kanskje være at vi i vegvesenet har en egen «snekkergjeng», og at denne for tiden består av ti forskalings snekkere. Disse utgjør en svært mobil gruppe, og er stadig på flyttefot der det måtte være bruk for dem. At de også gjør en meget solid og fin jobb, er de mange resultatene det beste bevis på.

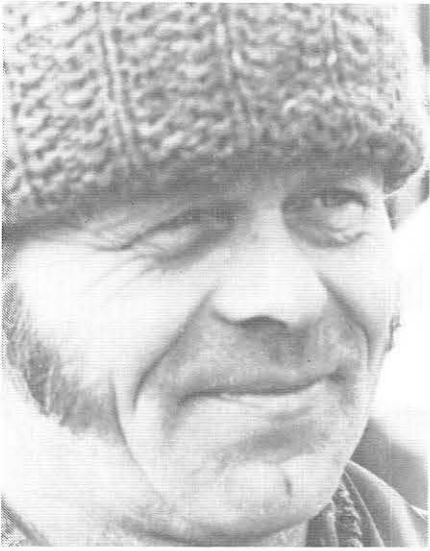
Den absolutt største og mest utfordrende jobben de har hatt til nå, er forskaling og støp av Aagre bru på E-18 i 1981. I år er vel byggingen av ny Tresnes bru på

fv. til Reiersøl den største med sine 33 meter.

Av oppgaver ellers i år kan bl. a. nevnes den store kulverten over Løddesølvegen i forbindelse med E-18



Det nye lagerbygget på Skarpnes tar form



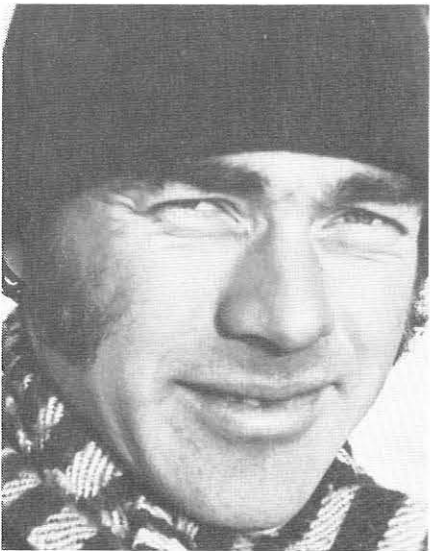
Børulf Håkedal



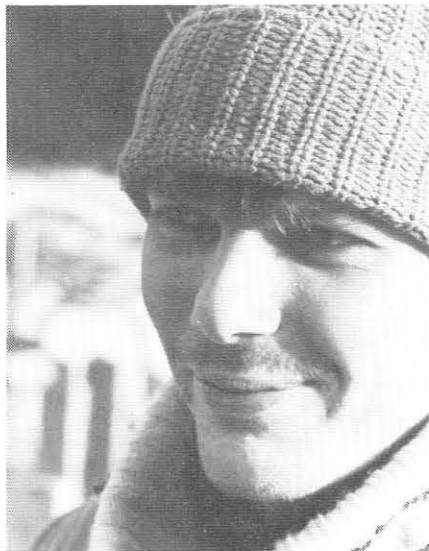
Arne Halvorsen



Johan Åsheim



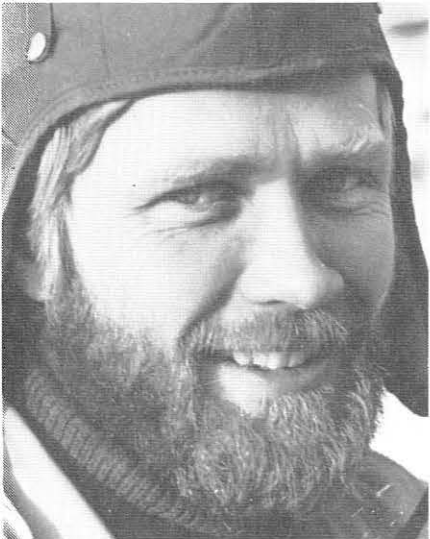
Halvor Abusland



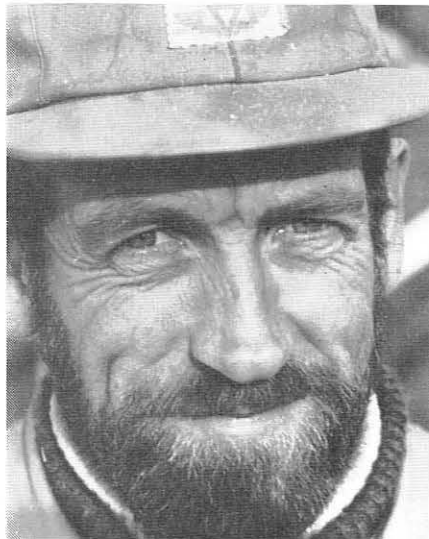
Georg Sziraki



Knut Øia



Jan Sandberg



Edvin Kristiansen



Leon Lorentsen

utenom Arendal, platebru på Hovden, Helland bru på rv. 404, gang- og sykkelvegbruer ved Grimstad gymnas og Osedalen, mon-

tering av 1617 meter støyskjermer på E-18 utenom Grimstad, en rekke Trønderblokkmurer og et garasjebygg på Skarpnes på

7,50 m x 36,45 m. Daglig leder er oppsynsmann Jørgen Hushovd og oppsynsmannsassistent Dag Ødegård.

Ingen bevilgning til faste dekker på fylkesvegene i 1984

I skrivende stund er den totale bevilgningsoversikten for 1984 ikke kommet, men når det gjelder statens investeringer og forslag for 1984 til riksveg-anlegg, er tallene som tabellen viser:

ALLE BELØP I 1984-KRONER

Rv.nr.	Strekning	Investerings-program NVP Mill. kr	Bevilget hittil Mill. kr	Forslag 1984 1 000 kr
E 18	Telemark grense—Vest-Agder grense	116,9	55,2	26 900
9	Arendal—Vest-Agder grense	13,5	4,9	3 000
12	Vest-Agder grense—Telemark grense	25,6	12,6	6 000
39	Vest-Agder grense—Telemark grense	9,1	4,1	2 500
415	Fiane—Rislandsfeta	6,0	3,0	3 200
	Myra—Risør	6,7	2,2	4 500
—	Til disposisjon	—	1,4	1 000
—	Spesielle trafikksikkerhets- og miljøtiltak	26,7	19,5	10 400
—	Øvrige strekninger	28,8	14,2	—
	Sum	233,3	117,1	57 500

Vegdirektørens ramme til budsjettforslag for riksvegvedlikeholdet er på ca. 63, 2 millioner kroner. Til administrasjon er gitt følgende bevilgninger:

Vikarer, overtid, ekstrahjelp og rengjøringspersonell kr. 780.000,—. Varer og tjenester kr. 4.900.000,— (til sammenlikning kan nevnes at vi for 1983 hadde kr. 5.080.000,—).

Fylkesvegbudsjettet skal opp i fylket til behandling i løpet av desember. Men det reviderte forslaget ser slik ut: Vedlikehold fylkesveger . . . 23,4 mill
Utbedring fylkesveger 2,8 mill
Trafikk- og miljøtiltak 1,0 mill
Bevilgning til legging av faste dekker må utgå av budsjettet.

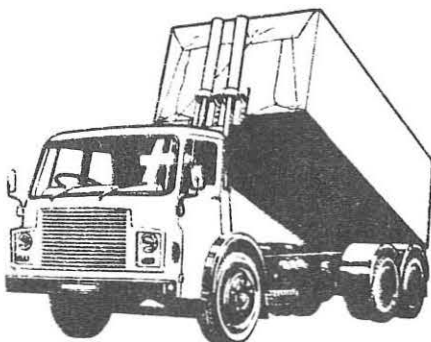
Følgende anlegg er foreslått gitt bevilgning i 1984:

Viadukten—Ingeborgdalen, Arendal	1,0 mill
Risdal—Landvik krk, Grimstad	0,5 mill
Kvernvollen—Smalsund, Moland	0,8 mill
Blakstad—Bøylefoss, Froland	1,0 mill
Vatnestraum—Iveland, Iveland	0,8 mill
Dåsnes—Ø. Dåsnes, Evje & Hornnes	0,2 mill
Ellingstjønn—Åraksbø, Bygland	1,2 mill
Til sammen	5,5 mill



Denne — eller andre utleggermaskiner vil ikke bli å se på fylkesvegene neste år.

NYE MASKINER FOR 7 MILLIONER KRONER



Fra maskinavdelingen har vi fått en oversikt over nyinnkjøp i 1984. I alt skal det kjøpes maskiner for 7 millioner kroner, og av disse nevner vi:

- Gruppe 510 — store lastebiler: 1 stk. Volvo F 7
- Gruppe 512 — små lastebiler: 3 stk. Volvo F 408
- Gruppe 514 — småbiler: 3 Volkswagen
1 Mercedes

- Gruppe 520 — veggheveler: 1 stk. Cat 140 G
- Gruppe 636 — små hjullastere: 2 stk. Volvo 4300

I tillegg skal det bl.a. kjøpes 2 varmesiloer for strøsand, henholdsvis til Bygland og Vegusdalområdet, samt brakker, ploger, blandemaskiner, pumper osv.

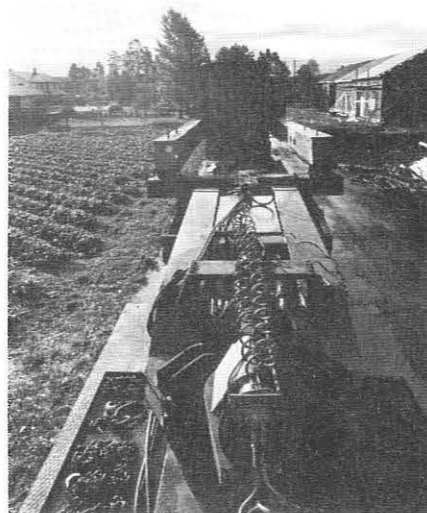
Vogntog på hele 157 tonn er «rekord» på riksvegene våre

Noe ubemerket for de fleste foregikk den absolutt tyngste transport noen gang på en del av riksveg 415 og 39 en av de første dagene i oktober.

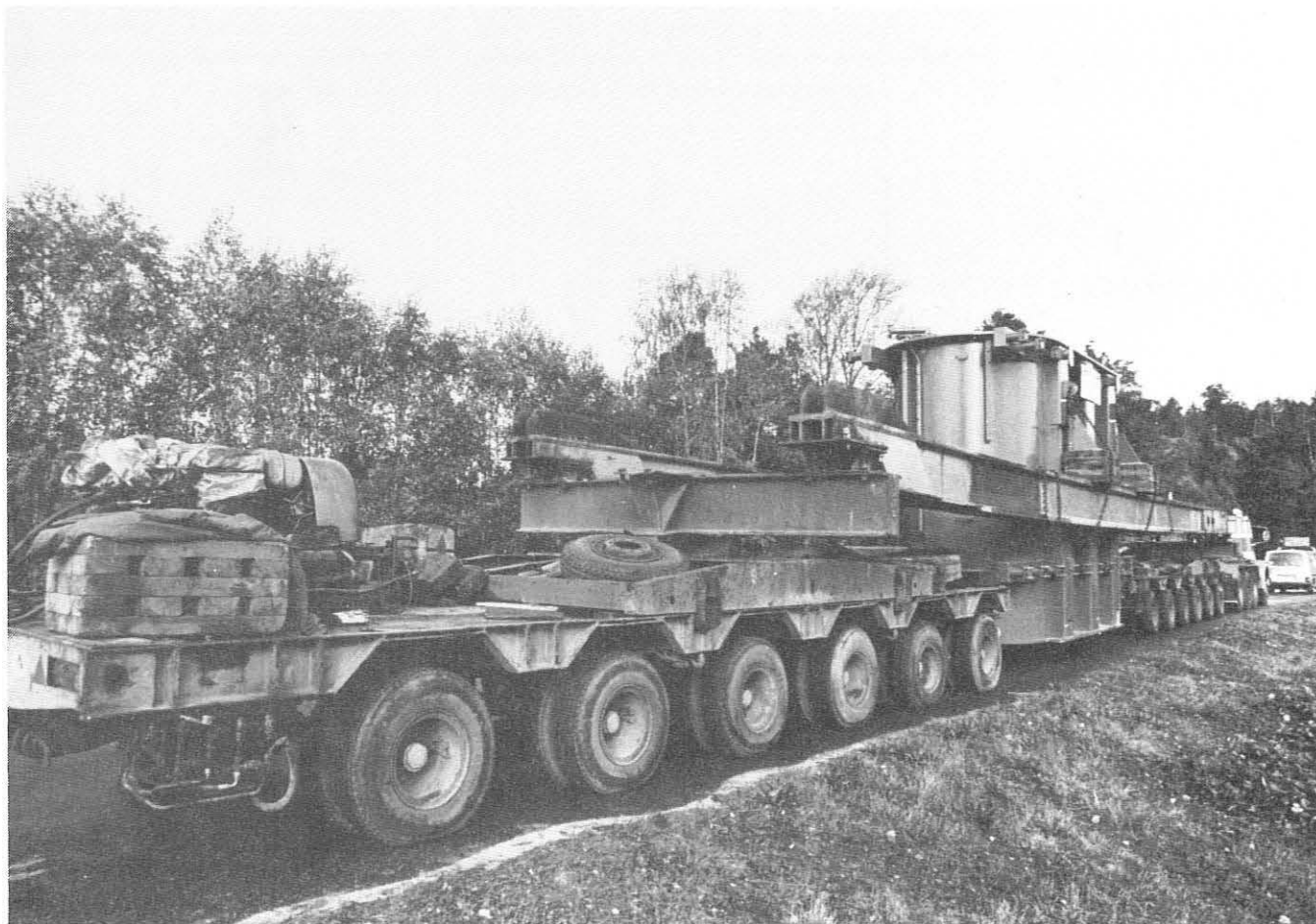
En spesialtransport fra Simonstad Trelast til Høgefoss kraftverk på hele 157 tonn brukte bare snaue 4 timer på turen, som var uten problemer.

Det var en transformator på 95,2 tonn som ble transportert, og hele vogntogets lengde var på 35,00 meter, og største bredde på 3,50 meter.

Vegmester Joleif Svendsen, som sammen med lensmannen i Åmli fulgte transporten, opplyser at transporten gikk med imponerende presisjon, og at det ikke var større trafikk-eller forbikjøringsproblemer på turen. Oppdraget ble utført av et Oslo-firma.



Sett fra førerhuset med transformatoren midt i bildet.



Et 35 meter langt vogntog er et imponerende syn.

Arbeidsgruppe med utredning om behov for serviceanlegg langs E 18

En arbeidsgruppe har fra 1981 utredet behovet for serviceanlegg langs E 18 og E 76 gjennom Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder fylker. I tillegg har utvalget også vurdert myndighetenes behov for kontrollplasser langs de to vegrutene.

Sentralt har gruppen vært ledet av biltilsynssjef E. Feby, Telemark, med vedlikeholdssjef K. Nylund som vår lokale representant.

Aust-Agder vegkontor har hatt et eget rasteplassutvalg som har hatt denne sammensetningen:

Vedlikeholdssjef K. Nylund,
formann

Biltilsynssjef Jens G. Andersen
Overingeniør Helge Pedersen
Overingeniør Reimund Nielsen

I tillegg har oppsynsmann Jacob Noddeland arbeidet med registrering, planlegging og behovsvurdering. Videre har det under arbeidets gang vært med representanter fra fylkeskommunen, Norges Lastebileier-Forbund, NAF, MA og politimesteren i Arendal.

Den sentrale arbeidsgruppen fant det hensiktsmessig at hvert fylke ut-

gav sin egen rapport bestående av en generell- og en spesiell del.

Den spesielle delen inneholder vurderinger og utbyggingsplaner i det enkelte fylke.

Forut for behovsvurderingsfasen her i Aust-Agder ble det gjennomført en registrering av eksisterende plasser og anlegg. En var da enige i utvalget om at plasser som ikke tilfredsstiller kravene til avkjørsler og sanitære forhold skulle saneres etter hvert som utbygging av nye plasser finner sted. Spesielt ble det lagt vekt på å finne frem til nye plasser som tilfredsstiller moderne krav. Det er da meningen at de store anleggene skal ha toalett. De resterende eksisterende plassene vil bli opprustet.

Anleggene er i utgangspunktet forutsatt å skulle betjene en kjøreretning. Det vil her bli skiltet med forbud om venstresving.

Det foreliggende materialet er ikke formelt ferdigbehandlet. Selv om utvalget mener at forslaget er realistisk med tanke på oppstartning av utbyggingen av serviceanlegg i fylket, kan de ikke se bort fra at deler av planen ikke kan la seg realisere. Det er også

klart at etablering av tilbudene avhenger av de økonomiske midler som stilles til disposisjon.

Utvalget har delt behovsvurderingene av serviceanlegg opp i følgende kategorier anlegg: Rasteplasser, oppstillingsplasser for tunge kjøretøy, kommersielle anlegg og kontrollplasser.

Langs E 18 vurderes nybygging/ombygging av i alt 7 store rasteplasser, hver med ca. 10 bord og 7 plasser med 3—5 bord. Alle de store plassene utstyres med toalett. En ønsker også å nybygge/ombygge 7 oppstillingsplasser for tunge kjøretøyer, hver med plass for ca. 5 vogntog. 2 av disse plassene lokaliseres i tilknytning til rasteplasser, én sammen med kontrollplass.

Toalettbehovene søkes dels dekket av egne anlegg på de store rasteplassene, dels gjennom samarbeid med private interesser. En ønsker spesielt å inngå samarbeid med 3 spisesteder hvor vegetaten også er villig til å delta i utvidelse av parkeringsarealene. Alle 3 anleggene tilbyr også de vegfarende rasteplass.



E-18 Svennevik bru med omliggende friluftsområde er et resultat av godt samarbeide mellom Miljøverndep. og Aust-Agder Vegvesen.

Norsk Vegplan, prioritering av riksveginvesteringene

Vi står nå foran revisjon av Norsk Vegplan for riksvegene i perioden 1986—1989. Som et forarbeide for dette har vi laget en liste over aktuelle prosjekter som vi har forelagt samtlige kommuner i fylket.

På bakgrunn av de uttalelsene som kom inn, ble det foretatt en del endringer. Det forslaget som er behandlet i Fylkestinget i høst, og som går inn i fylkesplanen er følgende:

Riksveg E 18

- Parsell Sørsvann—Rannekleiv
- Parsell Tveitehallingene—Rømyr
- Utbedring Fiane (Gjerstad)—Søndeled
- Kryss E 18—Rv. 9 ved Stoa

Miljøtiltak 1982—85

- fortau Sundebru—Posthuset
- Gang- og sykkelveg Tellefsdal—Brokelandsheia
- Gang- og sykkelveg Fiane—Holt skole
- Gang- og sykkelveg Rannekleiv—Rykene
- Gang- og sykkelveg Lia—Vik
- Gang- og sykkelveg Borkedalen—Sangereid.

I perioden 1986—89 prioriteres følgende anlegg.

- Ombygging av Sundebru
- Parsell Temse—Bie
- Utbedring Tjore—Nørholm
- Dalene bru
- 10 tonns helårsbæreevne

Miljøtiltak 1986—89

- Gang- og sykkelveg Dalen—Longum
- Gang- og sykkelveg Tingsaker—Stykkene
- Gang- og sykkelveg Søndeled—Vormli

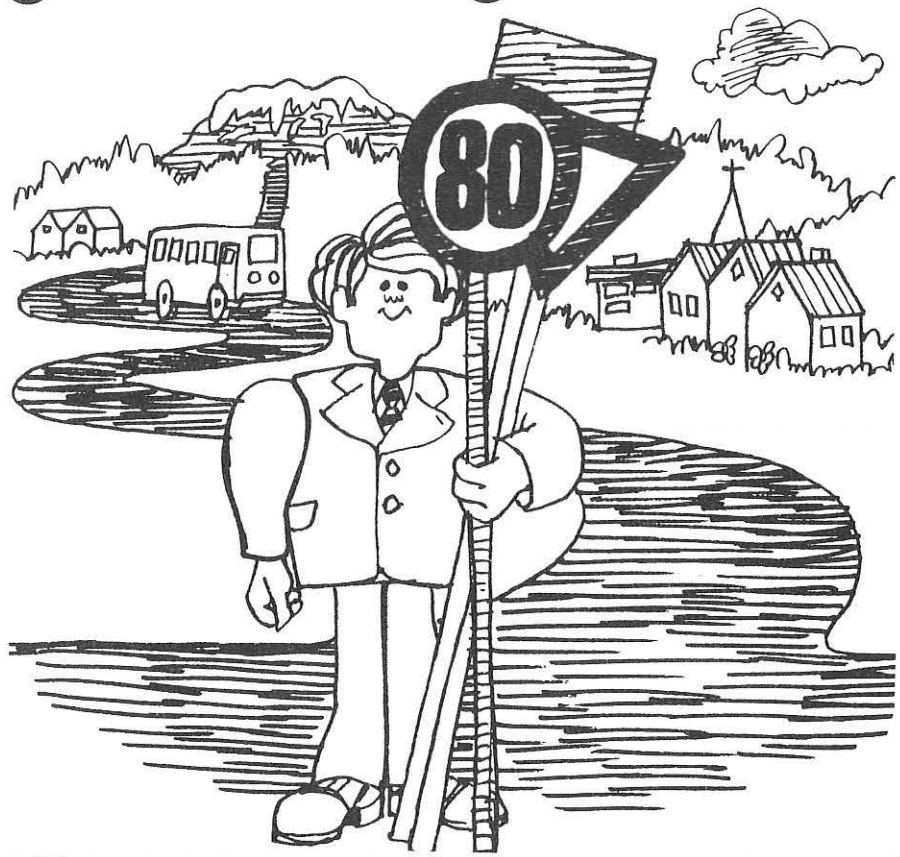
I perioden etter 1989 antydes følgende anlegg:

- Parsell Lunde—Tveitehallingene
- Parsell Rannekleiv—Nedenes
- Forbikjøringsfeltet i Høvåg

Riksveg 9

I perioden 1982-85 forutsettes følgende anlegg utført/påbegynt:

- Mykland—Myklandsdalen



- Lonehei—Vågsdalen, parseller
- Ombygging av bruer med tanke på 10 tonns akseltrykk.

I perioden 1986-89 prioriteres følgende anlegg:

- Mjåland—Lonehei, parseller
- Parseller ved Kleveland
- Evje sentrum

Følgende miljøtiltak er aktuelle fram til 1989:

- Gang- og sykkelveg ved Blakstad
- Gang- og sykkelveg Myrene—Amerikakleiva
- Gang- og sykkelveg Stoa—Bråstad skole
- Fortau Evje sentrum

Riksveg 12

I perioden 1982-85 forutsettes følgende anlegg utført/påbegynt:

- Lauvdal—Bygland
- Parseller ved Hartevann
- Trydal—Bykle bru (2/3 av investeringene)

I perioden 1986-89 prioriteres følgende anlegg:

- Trydal—Bykle bru (fullføring)

- Valle—Rotemo
- Helle—Fjellskarevja

Følgende miljøtiltak er aktuelle fram til 1989:

- Gang- og sykkelveg Hornnes
- Gang- og sykkelveg Dåsnes
- Gang- og sykkelveg Rysstad—Nomeland

I perioden etter 1989 antydes følgende anlegg:

- Utenom Bykle sentrum
- Utenom Hovden sentrum
- Omlegging Frøysnes
- Omlegging Skomedal
- 10 tonns bæreevne fra Bygland og nordover
- Gang- og sykkelveg Rysstad sør—Rysstad

Riksveg 39

I perioden 1982-85 forutsettes følgende anlegg utført/påbegynt:

- Sandå—Øy, parsell ved Lia
- Senumstad—Herefoss, parseller
- Bjorevja bru

I perioden 1986-89 prioriteres følgende anlegg:

- Senumstad—Åmli, ombygging av



bruer med tanke på 10 tonn akseltrykk på frossen veg.

- Sandå—Telemark gr.
- Senumstad—Herefoss
- Gang- og sykkelveg Birkeland—Hauane

I perioden etter 1989 antydes følgende anlegg:

- Svenes—Dølemo, parseller
- Tviland—Solås

Øvrige riksvegnett

I perioden 1982-85 forutsettes følgende anlegg utført/påbegynt:

- Rv 409 Skudereis—Kongshavn, påbegynnes
- Rv 410 Innfart Tvedestrand vest
- Rv 410 Barbubukt
- Rv 415 Fiane—Stornes—Lillemo
- Rv 416 Trondalen—Frydenlund
- Rv 418 Egddalen sentrum

I tillegg forutsettes følgende gang- og sykkelveg bygget, eventuelt påbegynnes:

- Rv 404 Krossen—Frivold
- Rv 410 Helle—Neskil bru
- Rv 420 Portnerkrysset—Ormetjenn m/arm Kittelsbukt
- Rv 420 Portnerkrysset—Rundkjøringen—Lyskrysset, påbegynnes
- Rv 420 Ormetjenn—Strømmen
- Rv 420 Fevik—Vik

I perioden 1986-89 prioriteres følgende anlegg:

- Rv 409 Skudereis—Kongshavn, fullføres
- Rv 410 Krøgenes—Songe, påbegynnes
- Rv 410 Innfart Tvedestrand vest
- Rv 411 Laget—Bergendal
- Rv 416 Omb. bruer Akland—Myra

Av miljøtiltak bør følgende vurderes:

- Rv 402 Gang- og sykkelveg Via-dukten—Lofthus
- Rv 407 Gang- og sykkelveg Strømmen—Bjorbekk
- Rv 407 Gang- sykkelveg Rykene—Lunde
- Rv 410 Gang- og sykkelveg Salt-rød
- Rv 410 Signallysanlegg Arendal sentrum
- Rv 420 Gang- og sykkelveg Ut-nesvegen—Gjervoldsøy (Vippa bru)

I perioden etter 1989 antydes følgende anlegg:

- Rv 410 Krøgenes—Songe fullføres
- Rv 415 Nes Verk—Ubergsmoen

Kvalifikasjonskrav for tilsetting som formenn i vegarbeidsdriften

I B-rundskriv nr. 31/81 Pk ble det bl.a. opplyst at hovedpartene ville komme tilbake til spørsmålet om hvilke krav som bør stilles til kvalifikasjoner og opplæring ved fremtidige besettelser av formannsstillinger i vegarbeidsdriften.

Under henvisning til tilsetningsreglementet for Statens vegvesen § 2.2, godkjente det sentrale tilsetningsråd for stillinger i vegarbeidsdriften i møte den 25. april 1983 følgende forslag om fastsetting av kvalifikasjonskrav for stilling som formann i vegarbeidsdriften:

«Det kreves allsidig, dekkende praksis. Forøvrig skal krav til nødvendig eller ønsket praksis utformes ut fra det aktuelle arbeidsområdet. Det kreves fagarbeiderstatus innen fagområdet, eller at vedkommende fyller kravene til å få fagarbeiderstatus. Vedkommende må da om nødvendig være villig til å avlegge fagprøve.

Det kreves opplæring — enten på forhånd eller etter tilsetting innen ar-

beidsområdene, gjennom Vegvesenets egen opplæringsordning.

Vedkommende må være villig til å avlegge førerprøve i klasse C dersom slikt førerkort ikke allerede er tatt. En vurdering av arbeidsoppgavene legges til grunn for behovet for slikt førerkort».

Merknad:

Når det gjelder utgifter i forbindelse med avleggelse av førerkort av klasse C, vises til Vegdirektoratets rundskriv nr. 55/72 Pk av 19. juni 1972.

Vegdirektoratet vil ellers komme tilbake til spørsmålet om den praktiske gjennomføringen av opplæringen for formenn.

Vegdirektoratet ber nå om at vegkontorene tar inn de nye kvalifikasjonskravene ved kunngjøring av ledige stillinger som formenn i vegarbeidsdriften. Da dette er en kjønnsbestemt stillingsbetegnelse, må det i kunngjøringen tilføyes: «stillingen kan søkes av både kvinner og menn».

Borgi ble gjenvalgt

Norsk Vegteknisk Forening, avd. 79 avvirket den 18. november sitt årsmøte i Arendal. Følgende tillitsmenn ble valgt:

Formann

Torbjørn Borgi, 4680 Byglandsfjord
Tlf. priv. 043-34250, arb. 043-35249

Nestformann

Knut Hagelia, 4993 Sundebru
Tlf. priv. 041-58034, arb. 041-95800

Sekretær

Sigurd Kløvfall, 4850 Åmli
Tlf. priv. 041-81433, arb. 041-94835

Kasserer

Kjell Pedersen, Opalvn. 2, 4875 Nedenes
Tlf. priv. 041-95084, arb. 041-25620

Styremedlemmer

Kåre Karlsen, Skibberheiv. 11 4800 Arendal
Sigrid Engenes, Lerkev. 2, 4800 Arendal
Lars Bakken Datatillitsm., 4930 Vegårshei

Varamenn

Lars Knutsen, 4994 Akland
Dag Ødegård, 4909 Songe

Tillitsmannsutvalget:

T. Borgi, K. Hagelia og S. Kløvfall
S. Engenes er tillitsvalgt for ITT gruppa.

Ansettelsesråd N.V.F.:

Olav Evensen og Sigmund Baasland, varamenn J. Noddeland og D. Ødegård

ITT gruppa: Olav Evensen og Sigrid Engenes

Teknikere: Olav Evensen og Arne Dalsøren

Kr. 1,25 pr. time

Oppsynsmann Ole G. Lia har funnet frem en lønningsliste fra 1938, underskrevet av lensmannen i Froland, Hans Vangnes.

At tidene- og lønningene- var annerledes den gang, gir følgende oppstilling bekreftelse på:

Andr. Tengelsen	48t	kr.	40,80
Olav Auestad d.e.	48»	kr.	38,40
Knut Norei	48»	kr.	38,40
Kj. Bjørnbakken	48»	kr.	38,40
Eiv. Stangemyr	48»	kr.	38,40
Eiv. Dølemo	12»	kr.	38,40
			kr. 223,20

Det blir en timelønn på kr. 1,25.

Fra ukelønnen ble det trukket kr. 1,- pr. mann pr. uke.

Ragnar Johansen er vegkontorets muntrasjonsråd, og denne har vi fra hans egen munn:

— Vet du hvorfor jeg ble ansatt på vegkontoret?

?

— Jeg skulle ta meg av alle blindvegene!

Vellykket kurs i video- produksjon og redigering

Med deltagelse fra samtlige avdelinger innen vegvesenet ble det i oktober avviklet et 3 dagers Videokurs på vegkontoret.

Dyktige forelesere fra Media Service A/S ga de interesserte deltagerne en solid innføring i videoproduksjon og redigering.

Etter en introduksjon om mediets muligheter og begrensninger, hvor det ble lagt vekt på viktige faktorer for et vellykket videoprogram, ble deltagerne delt opp i grupper.

Av de mange, mange ting som ble gjennomgått og arbeidet med i grupper, nevner vi: Bildets historikk, billedkomposisjon, aktive og passive bilder, videoteknisk informasjon, fjernsynsbildets prinsipper, orientering om de ulike videosystemer, filmspråk, dramaturgi, hvordan skrive et manuskript, fra idé til opptaksform og praktisk bruk av videoutstyr.

De to gruppene fikk en enkel produksjonsoppgave som skulle løses fra manuskript via opptaksplan og vi-



Gruppen bestående av fra v.: Tone Kolbenstvedt, Torstein Riber, Hilmar Liane, og foran Odd Bjørn Rørendal og Kjell Pedersen lytter til en av foreleserne.

deo-opptak, som de senere redigerte til ferdig produkt.

Av den avsluttende kurskritikk og enkelte deltageres egne utsagn, var dette et interessant og lærerikt kurs.

At video mer og mer vil komme inn i bildet, bl.a. som supplement eller i stedet for slides, bl.a., er vel av de ting vi må se i øynene i årene fremover.



Kai Jørgensen, Eldar Setekleiv, Tore Kjell Fløystad, Håvard Espeland og foran Svein H. Søndena redigerer opptaket i instruktørens nærvær.

Bygging av omkjøringsbru ved Skåre bru på riksveg 9

Den 13. og 14. september var det hektisk aktivitet ved Skåre bru på riksveg 9 i Vegusdal. Da var vegvesenets folk i sving med å bygge omkjøringsbru som skal benyttes ved fremtidig omlegging av vegtracéen og ny Skåre bru i 1985.

Den benyttede omkjøringsbrua er en såkalt Bailey-bru, som inngikk i vegvesenets beredskapslager her i Aust-Agder. Brua gikk ut av «aktiv» tjeneste i vår, da vi fikk en ny og forbedret type kalt Acrow/Bailey. Det var også en av grunnene til at vi satte opp omkjøringsbrua allerede nå i stedet for å kjøre den tilbake til vegvesenets hovedlager på Myrvoll i Akershus fylke.

En annen grunn var at vårt beredskapslag trengte praktisk øvelse, og da var det ønskelig å ha et nyttig prosjekt å utføre øvelsen på. Byggingen gikk forøvrig etter planen, og brua var oppe på 2 dager.

Arbeidet ble ledet av ing. Rønnestad, vegkontoret og avd.ing. Haugen fra Vegdirektoratet.



Nå er det tøfft å bruke refleks

Sørg for å bli sett i mørket. Det gjelder alle trafikanter. Fotgjengere må gjøre seg synlig ved å bruke refleks. En vanlig misforståelse er at en bilist ser en fotgjenger like raskt som fotgjengeren ser bilen. Det er ikke tilfelle.

Refleks er fotgjengerens naturlige



«beskyttelsesdrakt», om en kan bruke et slikt ord. For bilføreren er det ingenting i omgivelsene som forteller ham at det kommer et menneske imot ham uten refleks. En person kommer bare plutselig ut av mørket. Holder bilisten over 50 km/t er det minimale sjanser for å kunne stanse i tide. Det er tøfft å bruke refleks. Nå er det dessuten så mange typer refleks å få tak i at alle burde kunne få noe som passer dem. Den tradisjonelle refleksbrikken kan en nå få nesten hvor som helst. Dessuten er det delt ut så mange brikker gjennom årenes løp at mange kan rotes frem fra skuffer og skap, sier Trygg Trafikk.

En annen anvendelig refleksanordning er sy-på-refleks, som kan sys direkte på ytterklær. Noe av vitsen er at en blir sett fra alle kanter. Derfor er

det ikke dumt å sy brede bånd med refleks rundt armer og ben. Når refleksen er i bevegelse reflekterer den best.

En tredje type refleks er den såkalte klistrefleks eller selvklebende refleksfolie. Den kan klebes på alle harde eller halvharde flater som ikke skal vaskes, som for eksempel ransler, sparkestøttinger, på hælkappen på støvler osv.

I den senere tid har en også begynt å sette kleberefleks på små klips. Klipsene brukes ofte på kurs og seminarer med en ekstra påklistret navnetikett. Etterpå fjernes navnetiketten og klippet med den selvklebende refleksfolien festes på ermet, buksebeinet eller hvor som helst på yttertøyet, og får dermed en langtidseffekt med livreddende virkning.

Besparende for-merking

Etter hvert får man — heldigvis — en rekke praktiske og besparende måter å løse visse arbeidsoppgaver på.

Tidligere var det vanlig å se «stripegjengen» i hektiske vårmåneder, med målebånd og spray-boks, travelt opp tatt med å markere midtlinjene langs vegnettet vårt for senere maling.

Markeringsflekkene hadde samme tendens som stripemalingen forøvrig til å forsvinne i løpet av barmarksesongen.

Nå er også det problemet løst, og



Her borer Ingvald Sagedal først et hull

som sagt — på en rasjonell og praktisk måte.

For hver markering langs midtlinjen, bores det først et hull. Hullet etterfylles med rykende varm termoplast, og man har da fått en markering som holder i årevis. Det eneste som gjøres når våren kommer, er å kjøre over strekningene med et enkelt formeringsmaterieell, et arbeid som i motsetning til tidligere kan utføres av en person, og friske opp termoplasthullene med ny maling.



Dette fylles igjen med rykende varm termoplast



«Riggen» kjøres så frem til neste markeringshull

Fast tilsetting av vikarer

I Statens personalhåndbok, om fornyet kunngjøring, heter det blant annet: «I de tilfelle hvor tilsetting er foretatt etter at en stilling er kunngjort midlertidig ledig, og reglene for faste tilsetninger er fulgt ved besettelse av stillingen, kan vedkommende gis fast tilsetting uten fornyet kunngjøring, med mindre vedkommende reglement har uttrykkelig motsatt bestemmelse. Vedkommende administrasjon kan selv velge om den vil kunngjøre stillingen på ny som fast eller om den midlertidig tilsatte skal få fast tilsetting uten at stillingen blir kunngjort på ny».

Vegdirektøren ber om at følgende praksis blir fulgt:

1. Vegkontoret avgjør om en ledig stilling, som er besatt som vikariat etter vanlig tilsetningsprosedyre, skal kunngjøres på ny, når den blir endelig ledig.
2. Bestemmer vegkontoret seg for å sløffe ny kunngjøring, kan vikaren gis fast tilsetting. Dette forutsettes å skje ved vanlig forelegg for tilsetningsrådet, enten det lokale eller det sentrale.
3. Stillinger som avdelingsledere og høyere (lønstrinn 28 og høyere) skal alltid kunngjøres på ny når et vikariat kan avløses av fast tilsetting. Ønske om slik praksis er kommet fra et av de sentrale tilsetningsråd.

Nyttig kurs i trafikkulykkesetterforskning

I Biltilsynet har det lenge vært et stort ønske og behov for et kurs i trafikkulykkesetterforskning. Dette har vært drøftet i opplæringssammenheng i flere fylker. I regionen Telemark, Vestfold, Buskerud og Aust-Agder besluttet vi så å samarbeide om et kurs av denne typen.

Kurset ble avviklet i månedsskiftet oktober/nov. og ialt deltok det 23 tjenestemenn fra biltilsynsstasjonene i de fire fylkene. Fra Aust-Agder hadde vi tre deltagere foruten stasjonssjef Kåre Møller-Hanssen som var kursleder.

Deltagerne fikk nyttige kunnskaper om emner som åstedsgrensning, tekniske beregninger, rapportskri-



ving, opptreden i retten osv. Forelesningskrefter hadde vi hentet fra egne rekker, fra Oslo Biltilsyn og fra politi og rettsvesen.

Konklusjonen etter kursens slutt var entydig: — Lange kursdager, slitensomt, — men du verden så interessant og nyttig dette var! TK

Kommunene må satse mer på trafikksikkerheten!



— Kommunene må også yte en langt større innsats dersom vi skal klare å snu tendensen med økningen i antall trafikkuulykker. Jeg vil bl.a. advare kommunene mot å legge ned sine trafikksikkerhetsutvalg.

Det er avdelingsdirektør Sven S. Holmsen i Vegdirektoratet som sier dette. Svært mange av landets kommuner har i dag egne trafikksikkerhetsutvalg. I forbindelse med at Norske Kommuners Sentralforbund nå arbeider med å forandre utvalgsstrukturen i kommunene, er skjebnen til trafikksikkerhetsutvalgene meget usikker.

Alle kommuner bør ha endel personer som «bare» har til oppgave å ivareta trafikksikkerhet, og som er villig til å si klart ifra dersom de kortsiktige eller langsiktige hensyn til trafikksikkerheten settes til side.

Han anbefaler kommunene at de nå gir trafikksikkerhetsutvalget status som et underutvalg under hovedutvalget for teknisk sektor. En eller flere personer bør være med i begge disse utvalgene.

Dette vil være et viktig skritt for å bedre disse utvalgenes muligheter til å arbeide for økt trafikksikkerhet, sier han.

Holmen uttaler seg også kritisk til måten mange kommuner i dag ivaretar sitt ansvar for trafikksikkerhet når det gjelder arealforvaltning og planlegging.

Når f.eks. en barneskole legges helt inntil en hovedveg, kan hensynet til trafikksikkerhet umulig inngå i arealplanleggingen. Kommunene må her bli flinkere til å lytte til sine trafikksikkerhetsutvalg.

Skal vi nå klare å snu de tendenser vi ser til økende ulykestall i trafikken, så krever dette en langt større innsats, også fra kommunenes side, avslutter Holmsen.

Nesten ingen stopper foran gangfelt

Bare en av tyve bilister stopper foran gangfelt slik at fotgjengere som står og venter kan passere.

— Når en tenker på at alle bilførere har en lovfestet vikeplikt i slike situasjoner, er disse tallene svært nedslående, sier kontorsjef Johan Mellbye i Vegdirektoratet.

Det er en undersøkelse foretatt av Transportøkonomisk Institutt som viser at nitten av tyve bilister bryter trafikkreglene ved at de ikke stopper foran gangfelt for å slippe fram fotgjengere som står og venter på å få krysse gaten. Antall ulykker i gangfelt ser

ikke ut til å ha endret seg siden regelen ble innført i 1978.

Trafikkreglene pålegger alle kjørende vikeplikt for gående som befinner seg i eller er på veg ut i gangfelt.

— Dette betyr at de kjørende ikke bare må slippe fram de som fysisk holder på å bevege seg ut i gangfeltet. Vikeplikten gjelder også overfor fotgjengere som står på fortauet og venter på å få passere, sier Mellbye.

I slike situasjoner skal den som kjører, tydelig vise at han vil oppfylle vikeplikten ved å sette ned farten eller stanse i så god tid at den gående blir sikker på at han kan passere.



EN REKKE KURS I LEDER- UTVIKLING!

I «Grunnlag og hovedmål», som forelå i 1978, blir det slått fast at det i Statens vegvesen vil bli arbeidet med lederutvikling og ledertrening på alle nivå, også med henblikk på kommende ledere.

Det første interne lederutviklingstiltak for en hel gruppe ledere var et 5 dagers kurs i ledelse for anleggsbestyrere og distriktsledere høsten 1979 og våren 1980. Deretter fulgte 3 dagers lederseminar i «Resultatrettet ledelse» for toppledere i etaten (veg-sjef, driftssjef og avdelingsledere) i 1982.

I høst har vi avviklet det neste trinn i lederutviklingsprogrammet: «Lederopplæring for mellomledere på planavdelingen». Vi samarbeidet med Telemark, Vestfold og Buskerud, og kurset som var tre-delt, ble holdt i Vrådal og på Gautefall. I mellomperioden hadde deltakerne hjemmeoppgaver vedr. tidsplanlegging.

Målene for dette tiltaket kan deles inn i følgende 4 punkter:

Våre representanter på mellomleder-kurset for planavdelingen, fra v: Finn Ole Jørgensen, Svein H. Søndena, P. O. Resen-Fellie og Raymond Nielsen.



Nestleder på plan. overing. Raymond Nielsen

1. Gi kunnskap innen feltene organisasjon og ledelse
2. Gi en orientering om lederutviklingstiltak som toppledelsen er i gang med — resultatrettet ledelse.
3. Kople mellomledere og avdelingsledere sammen i arbeidet med resultatområder.
4. Skape felles grunnlag for videre utvikling i ledergruppen på avdelingen.

Fra programmet kan vi kort nevne emner som lederfunksjon, rammebetingelser, organisasjon, informasjon og kommunikasjon. Videre tar vi med arbeidspsykologi, resultatrettet ledelse og utvikling av resultatområder med målekriterier og tidsplan.

Kurset var lærerikt og interessant. Forelesere som bidro til dette var bl.a. amanuensis Halvor Nordskog og personalkonsulentene ved henholds-

vis Telemark og Vestfold vegkontor.

Planavdelingen ved vårt vegkontor var representert med 4 deltagere på kurset foruten plansjefen som deltok på den siste delen av kurset.

De neste trinn i lederutviklingsprogrammet vil bli «Lederopplæringspakken», som er under utarbeidelse for seksjonsledere i Biltilsynet, og et kurs i arbeidsledelse utviklet for oppsynet. Disse kursene vil sansynligvis bli arrangert i 1984. TK

Staten vil betale for god vegbelysning

En undersøkelse som Statens vegvesen har foretatt viser at belysningen langs våre riksveger er langt dårligere enn en tidligere har vært klar over. Staten vil nå påta seg et større ansvar for å bedre standarden på denne vegbelysningen.

For det første vil Statens vegvesen legge større vekt på å sette opp belysning langs de riksvegstrekingene der dette kan bedre trafikksikkerheten.

For det andre ønsker staten å gi tilskott til den kommunale driften og vedlikeholdet av denne vegbelysningen. Tidligere har det med få unntak vært de enkelte kommunene som alene har båret de økonomiske utgiftene.

Betingelsen for at staten skal betale for driften og vedlikeholdet er at belysningen tilfredsstillende fastsatte kvalitetskravene for å bedre trafikksikkerheten.

— Vegvesenets håp er at disse



SOFUS-PRISEN TIL ÅRETS SYKLIST

TRAFIKANT PRISEN	POLITIKER PRISEN	BEDRIET PRISEN	MEDIA PRISEN
<p>KRITERIER: Tildeles den/de personer som har vist, ved egen innsats, at den myke trafikant har sin berettigelse i trafikken. Som representant for de myke trafikanter har man også vist fordelene ved bruk av sykkel.</p>	<p>KRITERIER: Tildeles innenfor et av områdene politikk, planlegging, og forvaltning. Hvor en av gruppene har bidratt til at sykkelbruken blir mer verdsatt og at forholdene blir lagt til rette for bruk av sykkel.</p>	<p>KRITERIER: Tildeles den bedrift som har vist størst interesse for å påvirke sine ansatte til å bruke sykkel. Spesielt gjennom aksjonen «Sykke til jobben».</p>	<p>KRITERIER: Tildeles den person eller medium som i særlig grad har presentert de positive sider ved bruk av sykkel. Og også gjort sitt for å fremme forståelse for syklistenes situasjon.</p>

Våren 1984 skal det deles ut fire Sofus-priser for året 1983. Det er første gang i Norgeshistorien at det blir utdelt slike priser. Selv om det er langt fram til selve prisutdelingen, ønsker vi at du skal holde byne og dører åpne for å komme med din kandidat. Alle forslag som kommer inn før *31 januar 1984*, vil bli forelagt en sammensatt jury.

Forslag sendes til: SYKKELRÅDET, Drammensveien 30, Oslo 2. Merk konvolutten: «ÅRETS SYKLIST»

Våren 1984 skal det for første gang deles ut Sofus-priser. (SOFUS Sykkelorganisasjonenes Fellesutvalg).

Når det gjelder trafikantprisen og politikerprisen vil undertegnede bli engasjert i juryarbeidet, og er derfor interessert i å få frem velegnede «kandidater».

Det ville derfor være av stor nytte om bedriftsavisene med sin store kontaktflate i etaten, kunne bidra til å gjøre tiltaket kjent. Våre folk ved Vedkontorene, utedriften og biltilsynet skulle jo være særdeles velinformert når det gjelder innsatsen på disse områdene hos en-

kelpersoner/fylker/kommuner etc.

De som har forslag til kandidater til en av de to prisene bes vennligst sende dem til undertegnede innen 1. januar 1984.

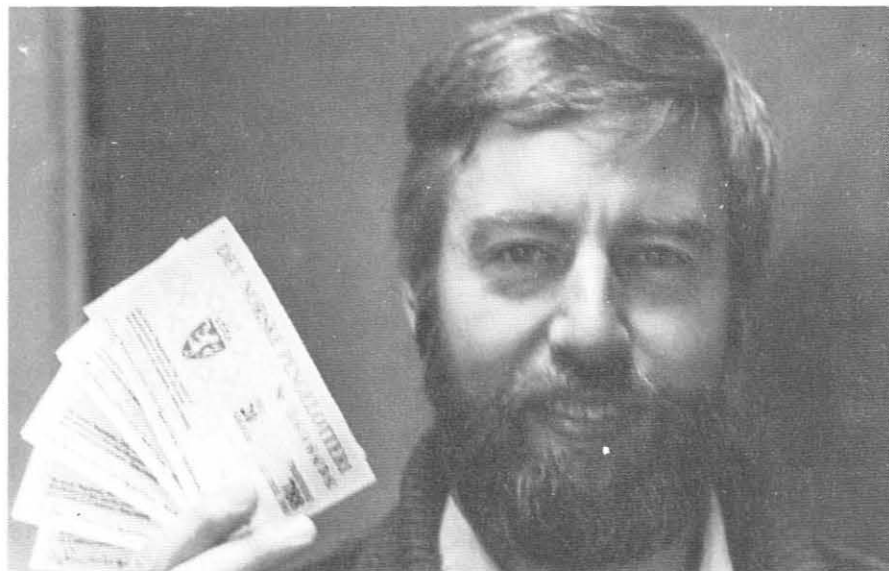
Med hilsen
Eskild Jensen

kvalitetskravene kombinert med kommunenes utsikter til statlige tilskott etter hvert vil høyne nivået på belysningsanlegg langs våre riksveger. Gode belysningsanlegg er nemlig viktig for å øke trafikksikkerheten. Derimot vil dårlige belysningsanlegg ofte være farligere enn om vegen var helt uopplyst — fordi for dårlig lys kun gir fotgjengerne en falsk trygghetsfølelse, sier overingeniør Erik Schüller i Vegdirektoratet.

«Årets beste tips» om gjenfunnet radar

I et tidligere nummer av «Sørlandsporten» inviterte vi leserne til å være med i en konkurranse om «Årets beste tips». Vinneren — som skulle velges ut av redaksjonsrådet — skulle få 5 lodd i pengelotteriet.

Et enstemmig redaksjonsråd har valgt tekniker Arne Dalsøren som årets tips-vinner. Det var han som informerte redaktøren om at den



stjalne radaren på E 18 ved Råna utenfor Arendal var funnet igjen i høst.

Vanligvis er det lokalavisene som i første omgang er først med å meddele leserne om slike begivenheter. Men denne gang klarte vi å holde nyheten hemmelig i flere uker, slik at

SP var først med å offentliggjøre den.

5 hellodd er avlevert, og vi håper nå at flere vil melde seg som mulige tips-vinnere også i 1984. Alle tips blir tatt vare på- og brukt- og det redaksjonsrådet måtte finne best i løpet av året — blir altså belønnet med 5 hellodd i pengelotteriet.

Kjøring med promille kan føre til katastrofe

Hvor mange av dem som føler seg fristet til å kjøre med promille er det egentlig som tenker over at forsikringen ikke dekker den skade promillekjøreren påfører andre?, spør politiinspektør Knut Austad ved Oslo Politikammer. Forsikringsselskapet vil søke regress hos forsikringstageren, og dette kan unektelig bli den helt store katastrofen for promillekjøreren. I tillegg kommer straff og inndragning av førerkort.

Etter endringer i Vegtrafikkloven i 1981 er det nå adgang til å gjennom-



føre kontroller der politiet pålegger motorvognførere alcotestprøver uten at det foreligger noen konkret mistanke, altså rene rutinekontroller. Tillatelse til dette må være innhentet av politimester på stedet for hver enkelt kontroll.

I samband med Nordisk Trafikksikkerhetsår har politiet over hele landet

i den senere tid prioritert promillekontroller sammen med kjøretøykontroller særlig rettet mot dekk og lys.

Vi nærmer oss jul, og da er det erfaringsmessig en del mennesker som ikke kan ta den riktige beslutningen om å la bilen stå hjemme hvis de vet at det skal nytes alkohol, sier Trygg Trafikk.



Etter Hovedavtalen er «Tiltak som stimulerer de tilsatte til å legge fram forslag til forbedringer, herunder premiering av forslag» forhandlingstema.

Med bakgrunn i dette har Vegdirektoratet tatt opp spørsmålet om organisering av forslagsordningen.

I et forhandlingsmøte med organisasjonene ble det enighet om nye bestemmelser for forslagsordningen.

Som det vil gå fram av bestemmelsene, bygger disse på følgende hovedpunkter:

Aministrasjon

— et sentralt bedømmelsesutvalg for Statens vegvesen (kalt Bedømmelsesutvalget) bestående av 6 medlemmer. Tjenestemannsorganisasjonene oppnevner 3

Forslagsordningen i Statens vegvesen

medlemmer og administrasjonen oppnevner de 3 øvrige.

— en lokal forslagsnemnd i hvert fylke og i Vegdirektoratet bestående av 4 medlemmer. Tjenestemannsorganisasjonene oppnevner 2 personer og administrasjonen de 2 øvrige.

Funksjonstiden for medlemmene i utvalgene er 4 år, og forutsettes oppnevnt slik at representasjonen gir bredest mulig, fglig dekning. De som velges må ha vært ansatt i minst 2 år.

Premiering

Bedømmelsesutvalget (det sentrale) gis adgang til å premiere forslag oppad til kr. 10.000,—. Forslag som vil få høyere premie enn kr. 10.00,— forelegges for vegdirektøren - før endelig vedtak trefes.

De lokale forslagsnemnder i fylke-

ne og i Vegdirektoratet gis adgang til å treffe avgjørelse om premiering oppad til kr. 3.000,—. Foreslås høyere premie, sendes saken til det sentrale bedømmelsesutvalg i Vegdirektoratet.

Med bakgrunn i det som er uttalt om administrering, herunder oppnevning av medlemmer, anbefales at vegkontorene tar med fagorganisasjonene for å bli enig om deres representasjon i forslagsnemndene, hvoretter administrasjonen oppnevner sine representanter.

ELF vegkontoret har oppnevnt førstesekretær Aina Franksson som sin representant, med varamann inspektør H. Solberg-Jacobsen, biltilsynet.

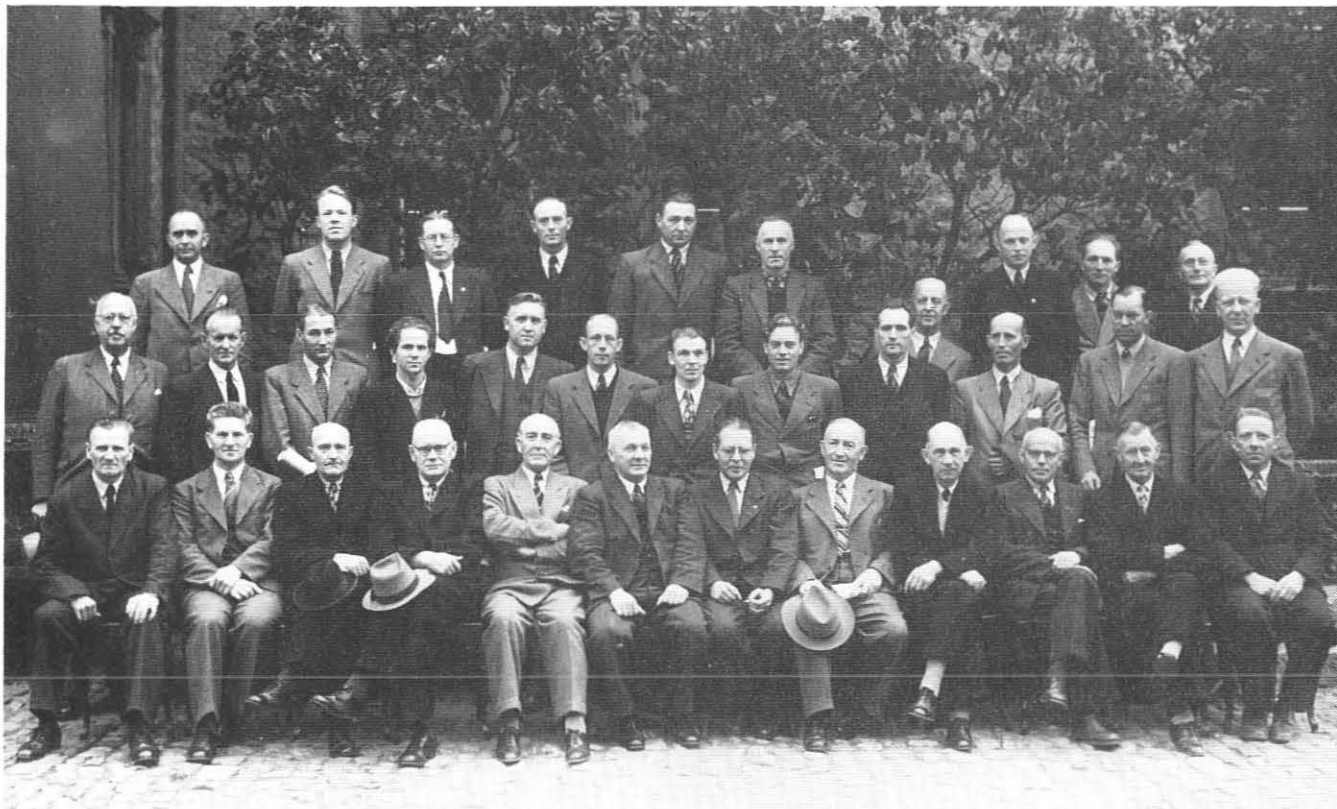
Representant fra NVF er oppsynsmann Lars Knutsen, mens mekaniker Borge Tørå (NAF) er varamann. Det er foreløpig ikke oppnevnt representant fra ledelsen.

KURS FOR VEG- OPPSYNSMENN I 1949

I SP nr. 2/82 kunne vi bringe et bilde fra en oppsynsmannskonferanse i Stavanger i 1947. Dette var populært, så denne gang pre-

senterer vi et nytt bilde — fra kurs for oppsynsmenn i Kristiansand 19.—24. september 1949.

Dessverre mangler vi navnene på flere, men er interessert i å få oppgitt disse, hvis noen kjenner dem igjen.



1. rekke fra venstre: T. Epland, O. Tafjord, J. Åmli, N. Tveit, Ryen, J. Myhre, vegsjef J. B. Irgens, A. Rolfsen, J. A. Johansen, I. Solberg, J. Bjorkjennedal, T. Torbjørnsen. — 2. rekke fra venstre: vegsjef Olafsen, N. N., O. T. Bråten, B. Høvik, O. Byrkedal, K. Kjenndalen, A. Tjorteland, Brennevann, N. N., O. Kringlebotn, vegsjef S. Glærum, T. Olsen. — 3. rekke fra venstre: Resen-Fellie, Nevestad, T. Haugen, N. N., N. N., K. Quarstein, A. Knibe, O. Staurland, H. Aase, Ing. Lohne. — Bildet er utlånt av vegmester Kristian Kjenndalen.

Kr. 3000,— i bot for isete frontrute

Sikten er et stadig tilbakevendende problem for bilistene nå vinterstid. Og da tenker vi ikke bare på regn, sludd, snø og tåke. Vi tenker vel så mye på det å skaffe seg sikt og oversikt.

De fleste har det travelt om morgenen. Mange har det så travelt at de ikke synes de har tid til å skrape av vinduene skikkelig. Dette kan bli en kostbar forglemmelse på mange måter. I Stavanger fikk en «glemsom» bilist en bot på 3.000 kroner for ikke å ha skrapet

av frontruten skikkelig. Bilister skal ha utsyn til alle kanter når de kjører. I tillegg til å investere i en iskraper vil det også være av vital interesse at vinduspuserne er i orden. Og at defrosteranlegget virker etter sin hensikt. Dugg vil legge seg på ruten, både inn- og utvendig, etter at isen er skrapet bort. Jo før du får vekk denne duggen, jo bedre. Det er mange som overhodet ikke vet hvor på veien de befinner seg når de starter opp og kjører i en vinterkald bil. Det sier seg selv at slik kjøring er livsfarlig både for deg selv og andre trafikanter.

VI GRATULERER:

65 år:

- 21.2. Per Franksson
- 22.2. Else M. Hansen
- 27.3. Olav Nygård

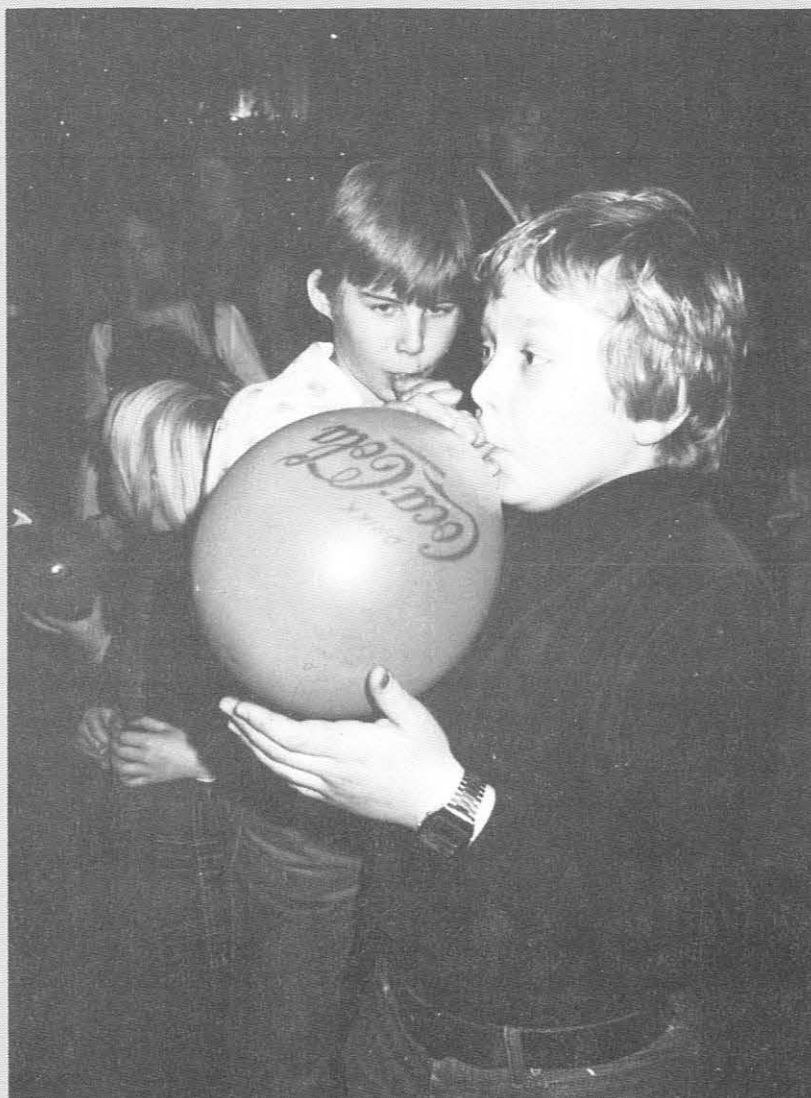
60 år:

- 4.1. Jon Lauvrak

50 år:

- 28.2. Ivar Heiland

Bedriftsidrettslagets juletefest
på vegsentralen på Skarpnes
blir søndag 8. januar 1984 kl. 15.30



God Jul



trygghet

ligger i våre her