

SØRLANDS-PORTEN

KONTAKTORGAN FOR STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER

Nr. 1 — 1984





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:

Den nye Vikkilen bru på fylkesvegen til Rønnes ble sjøsatt i mars.

INNHold:

Varsko her	2
Vår nye vegsjef	3
Så var det jul igjen	4
Aksjon kjørellys	5
Fellesuttalelse fra NVF	6
Deltagerne fornøyd med kurs i betong	7
Bevilgninger i 1984	8
Ny bru «sjøsatt» i Vikkilen	9
En vegmanns erindringer	10
Farlig gods på veg	11
Hobbyer i vegvesenet	12
Pensjonistenes årsmøte	14
Trim på arbeidsplassen	15
Arbeidsmiljøundersøkelsen	16
Tunnelgjennomslag ved Bykil	17
Vegmuseet til Oppland	18
Trafikksikkerhet	19
Høyere vinterakseltrykk blir tillatt	20
Aksjon Publiikum	21
Opplæring	22
Fra Trygg Trafikk	24
Prøvekurs	25
Nytt emblem	26
Oppsynet, opplæringstilbud	26

VARSKO HER!

Vegoppsynsmennene går i dette nummer av Sørlandssporten ut med et alvorlig varsko til de fylkeskommunale myndigheter om at en vesentlig heving av vedlikeholdsbevilgningene til fylkesvegnettet er helt nødvendig.

Parallelt med dette slår landets vegsjefer alarm, og mener at landets 31854 kilometer fylkesveger er i akutt fare.

Veger som i dag er asfaltert, kan om få år være slitt i stykker og blir rene grusveger. Det er f.eks. ikke satt av midler til asfaltering av noen fylkesveger her i fylket for 1984.

Samferdselsdepartementet har gitt signaler om at det arbeider for tiden med et eget program for bedring av fylkesveggenes bæreevne. Meningen er å bygge ut mest mulig sammenhengende «transportløyper» med 10 tonns akseltrykk.

Samtidig legges det frem tall

som viser at bevilgningene er skåret ned hele 37% fra 1978-1982.

Utviklingen lokalt i forhold til landsgjennomsnittet, viser i følge uttalelsen fra oppsynsmennene at mens vi i 1965 lå på ca. 65%, i 1979 på ca. 60%, var tallene for 1982 på 51% av landsgjennomsnittet.

Forsetter denne negative utviklingen, svekkes trafikksikkerheten, brøyting om natten blir kuttet ut, og en har ingen mulighet til å følge Vegdirektoratets kvalitetskrav til vedlikeholdsstandard.

Det stilles nå krav om at en i løpet av 1985 må få penger til de viktigste tiltakene i de verst stilte fylkene. Problemet ser ut til å ha vært at fylkeskommunene har vært mer opptatt av helseforhold, sykehusutbygging og eldreomsorg enn å tenke på høyst nødvendig vedlikehold av fylkesveiene, ifølge en uttalelse fra en av landets vegsjefer.

Med veger som yrke- og båtliv som hobby

VÅR NYE VEGSJEF

Etter at Aust-Agder fylkesutvalg enstemmig hadde anbefalt plan-sjef Harald Gjerstad som ny veg-sjef, ble han utnevnt i statsråd den 23. desember ifjor.

Harald Gjerstad er 52 år, og har vært ansatt ved Telemark vegkontor fra 1963. Han er opprinnelig fra Trondheim, men er oppvokst i In-dre Østfold.

Den nye vegsjefen har en allsi-dig bakgrunn innen veietaten. Et-ter ferdig utdannelse ved Norges Tekniske Høyskole og studier i Vest-Tyskland, var han en tid i det private næringsliv før han ble avde-lingsingeniør ved veiadministra-sjonen i Østfold.

Han kom til Telemark i 1963 og har vært leder av planavdelingen siden 1969.

Selv sier Gjerstad at han ikke kjenner Sørlandet fra annet enn fe-

riebesøk, og som østlendinger flest hevder han at Sørlandet be-gynner ved Kragerø, kanskje fordi familien har hytte akkurat der.

Og familien består av - foruten vegsjefen selv - konen Liv og barna Margrethe på 18 år, Fredrik 15 og Ingvild 10 år.

Når familien flytter tar de med seg sin 22 fots trekogg som til overmål er bygget på Hisøy. De er alle nær knyttet til sjø og båtliv. Gjerstad selv er idrettsinteressert og i tillegg ivrig medlem i sangkor.

Mange av våre litt eldre bedrifts-fotballutøvere vil allerede ha stiftet bekjentskap med vår nye vegsjef. Han var tidligere en av våre frykte-de motstandere i de mer eller min-dre prestisjepregede vennskaps-kamper mot vårt nabofylke i øst.

Vi ønsker vår nye vegsjef med familie hjertelig velkommen til Aust-Agder, og håper de vil trives i miljøet.



Arbeidsmiljøkartleggingen viser at 1/5 av de ansatte har nedsatt yteevne

Med bakgrunn i Arbeidsmiljølovens prgr. 14 foretok en arbeids-gruppe fra Aust-Agder vegkontor i samarbeid med saksbehandlere fra Vegdirektoratet en spørreskje-maundersøkelse som omfatter alle ansatte i Vegvesenet. Undersøkelsen blir etterhvert presentert i form av delrapporter som behandler de ulike tema som ble tatt opp i un-dersøkelsen. To av disse rapporte-ne er tidligere omtalt i SP.

Delrapport nr. 3 omfatter «Psy-kososialt Arbeidsmiljø - Del II Arbeid og Helse», og vil bli lagt ut på vegkontoret, vegsentralen, biltilsynet og vegstasjonene.



Arbeidsgruppen, sett fra venstre: Arvid Strand Hans Markussen, Sigmund Blakstad

Rapporten tar for seg arbeid-soppgaver og arbeidssituasjonen på den ene siden, og helsesitua-sjonen på den andre siden.

Undersøkelsen viser at nærmere 1/5 av de ansatte har nedsatt yte-evne, og at endel av ansatte med nedsatt yteevne er størst i driften.

De plager som peker seg ut og derved berører de største grupper av ansatte er ryggplager, vonde skuldre og stiv nakke og nedsatt hørsel. De fleste har også oppført disse som de alvorligste plager. Også en del av de andre registrerte plager har et visst omfang.

En del av de ansatte mener at nedsatt yteevne skyldes forhold på jobben. Av resultatene ser det ut som ordning med omplassering av ansatte etter at disse har merket plager fungerer bra.

Når det gjelder fravær for ansatte med nedsatt yteevne (plager) er det korttidsfraværene på 0-5 dager som dominerer.

Etter protokoll fra Arbeidsmiljø-utvalgets møte anses muskel- og skjelettplager som et stort pro-blem som må vies stor oppmerk-somhet.

En tabell viser omfanget av de alvorligste plager i Aust-Agder veg-vesen:

Plage	Antall
1. Nedsatt hørsel	48
2. Trett/smerte i øynene	7
3. Synsskader/øyesykdommer	15
4. Ryggplager	75
5. Håndledd	6
6. «Hvite fingre»	17
7. Smerter i arm	23
8. Kne eller hofteledd	30
9. Skuldre og «stiv nakke»	75
10. Sure oppst. eller halsbr.	
11. Magesmerter	20
12. Magesår	13
13. Blærekatarr	6
14. Høyt blodtrykk	24
15. Ofte forkjølet	27
16. Hjertelid./infarkt	7
17. Migrene	17
18. Ofte trøtt	13
19. Angst eller uro	16
20. Deprimert/nedstemt	9
21. Eksem/utslett	8
22. Allergier	18
23. Andre plager	11

— SÅ VAR DET JUL IGJEN

Det må nødvendigvis bli en noe forsinket reportasje fra juletilstelningene for etatens ansatte.

At vi alle setter stor pris på det arbeid som blir lagt ned i forbindelse med arrangementene rundt i fylket hersker det ikke tvil om. Og når etaten nå endelig har fått såpass rikelig med bevilgninger at det riktig blir festivitas over avslutningene før jul, blir det ordentlig feststemning blant deltagerne.

Årets bilder er hentet fra arrangementet på Fevik, hvor anleggs- og vedlikeholdsarbeidere i skjønn forening med representanter fra ledelsen og våre pensjonister inntok

en deilig «juletallerken» med etterpåfølgende kaffe og kaker. Musikalsk underholdning sørget Eyvind Nersten og Ragnar Johansen for. Videre var det filmfremvisning og annen underholdning. Alle ansatte innen distrikt 1-2 benyttet også anledningen til å takke vegsjefen for godt samarbeid før han nå går av, og det var dagens toastmaster, Wilfred Ånonsen, som på vegne av oss alle overrakte velfortjente blomster.

Vi er anmodet om å rette en hjertelig takk fra deltagerne til dem som har stått for arrangementet, hvilket herved er gjort.



Vegsjefen får blomster av W. Ånonsen



En del av de ansatte i distrikt 1-2 ved et av bordene



Også pensjonistene møtte fulltallig opp



Ragnar Johnsen og Eyvind Nersten sto for det musikalske innslaget

En bilist ble stoppet på vegen av en mann med rødt flagg. Mannen var så forkjølet at han bare greide å viske til bilisten: -Kjør forsiktig, det er vegarbeid lenger fremme. Ja, visket bilisten tilbake, - jeg skal prøve å ikke vekke de.



Det har vært hørselundersøkelse blant vegvesenansatte i utedriften.

Men som en vittig tunge sa det: - Synd at ikke folkene på vegkontoret også blir undersøkt - de hører jo ikke når vi i utedriften snakker til dem...

«Aksjon Kjørelys — ikke for å se bedre men for å bli sett

Vegdirektoratets «Aksjon Kjørelys» ble offisielt startet i midten av mars måned. Aksjonen vil være den største informasjonssatsingen fra Vegdirektoratets side i 1984.

Allerede på et tidligere tidspunkt er det foretatt en rekke lystellinger, og en spørsmålsrunde om folks holdninger til kjørelys er innledet. Kjørelys skal markere bilen bedre i trafikken og skal alltid lyse når bilen er i bevegelse. Det er derfor bestemt at alle biler som blir registrert eller tatt i bruk her i landet etter 1. januar 1985 skal ha to lykter foran som gir hvitt eller gult kjørelys. Det kreves imidlertid ikke at den eksisterende bilpark er utstyrt med slike lys.

I tillegg til bedre markering av bilen i trafikken, vil kjørelys medføre at man tidligere blir oppmerksom på andre biler, spesielt de som befinner seg i det perifere synsfelt.

Nærmere forklart betyr dette at når vi ser rett frem, vil vi tidligere kunne oppdage biler i bevegelse som befinner seg på sidene av vårt «rett frem»-syn. Dette vil også kunne hjelpe barn, eldre og svaksynte til bedre å oppdage biler og til å vurdere deres bevegelse og hastighet. Både Finland og Sverige har påbud om kjørelys, i Sverige gjelder påbudet uten begrensninger.

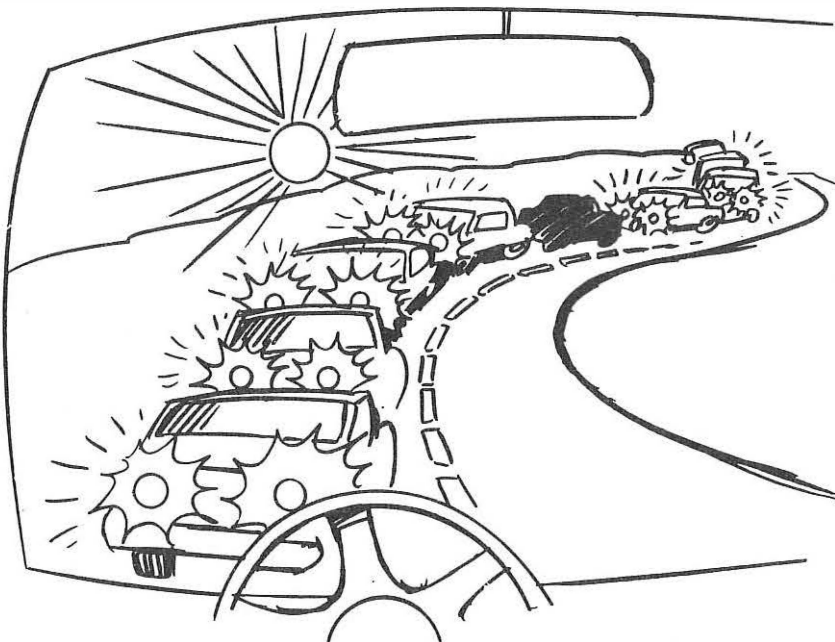
Etterstudier viser at alle trafikanter har nytte av dette tiltaket og tallene fordeler seg slik:

- 10% reduksjon av kollisjoner mellom møtende kjøretøy
- 9% reduksjon av kollisjoner mellom kryssende kjøretøy
- 2% reduksjon av påkjøring bakfra
- 21% reduksjon av sammenstøt mellom biler og mopeder/sykler
- 17% reduksjon av fotgjengerpåkørsler.

Vegdirektoratet oppfordrer til at alle i vegvesenet bruker kjørelys

både i tjenesten og privat. Et påbud om bruk av kjørelys i vegvesnets biler er oppe til vurdering.

Aksjonen som nå er satt i gang er ikke uten motforestillinger. Trykk Trafikk har tatt til orde for påbud om bruk av lys for å unngå at den lille gruppen som fortsatt vil



kjøre uten lys om dagen blir mer ulykkesutsatt. Og UP-sjef Leif N. Olsen påpeker bl.a. at det vil ta ca. 15 år før alle biler har fått slike lys, i stedet for å ta skrittet fullt ut med en gang - påby bruk av lys for alle. Han mener utviklingen vil vise at dette blir nødvendig, og at i mellomtiden vil mange unødvendige ulykker inntreffe.

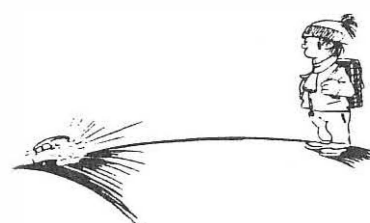
Nylig foretatte beregninger viser at påbud om bruk av kjørelys om dagen her i landet vil kunne redusere antall personskader med opp til 500 i året og antall drepte med 15-20.

Men inntil et eventuelt påbud om bruk av kjørelys om dagen foreligger, må vi følge opp «Aksjon Kjørelys» på alle plan innen etaten. Og det gjøres kanskje best ved at vi selv går foran med et godt eksempel.



Illustrasjon fra Vegdirektoratets argumentasjonsamling om kjørelys — «Vegdirektoratets lille opplysende».

**BLI SETT I TIDE
BRUK LYS
OM DAGEN**



Bevilgninger til vedlikehold av fylkesvegene



Må vegoppsynet frata seg ansvaret for vedlikehold av fylkesvegene?

I tilknytning til sitt årsmøte, har den lokale avdeling av Norsk Vegteknisk Forening gått ut med en sterk fellesuttalelse vedrørende bevilgningene til vedlikehold av fylkesvegene i Aust-Agder.

«Rette vedkommende» bør ta uttalelsen alvorlig, da den kommer fra fagfolk som har problemene inn på livet hver eneste arbeidsdag i året. Vi gjengir uttalelsen i sin helhet:

Sett på bakgrunn av fylkesvegnettet i Aust-Agder, med gode og dårlige veger, mye og lite trafikk, har vi gjennom mange år ment at bevilgningene har ligget på nær 60% av det nødvendige behov for å opprettholde en brukbar vedlikeholdsstandard.

Våre nabofylker Vest-Agder og Telemark, som det er naturlig å sammenligne oss med, hadde for 1982 henholdsvis kr. 24.755,- og kr. 23.985,- til disposisjon pr. km. veg. For samme periode hadde Aust-Agder kr. 14.107,- eller ca. 58% av våre nabofylkers bevilgninger.

Sammenlignet med landsgjennomsnittet ligger Aust-Agder på 51% av dette.

Tar en utgangspunkt i Vegdirektoratets undersøkelse «Ressursmodeller i vegvesenets vedlikeholdsdrift» og her velger den dårligste vedlikeholdsklasse som er beskrevet, - og liten trafikkmengde, - så vil også her vårt fylke komme meget dårlig ut.

Av nødvendige bevilgninger som denne undersøkelsen vurderer som nødvendig behov, ligger Aust-Agder på mellom 50 og 60% av dette.

Ser en på utviklingen av bevilgningene til våre fylkesveger i forhold til landsgjennomsnittet de senere år, viser det seg at vi i 1969 lå på ca. 65%, i 1979 på ca. 60% og for 1982 på 51%. Dette viser en klar negativ utvikling. Disse for-

hold mener vår forening er så urovekkende at vi finner det påkrevet å gi uttrykk for vår mening i saken.

I de senere år er det sagt at vedlikeholdet skal være rettet mot - i prioritert rekkefølge:

Bevaring av vegkapital

Høy trafikksikkerhet

God fremkommelighet

Best mulig miljø på og langs vegen.

Konsekvensene av de små bevilgningene her i fylket resulterer i at en bare kan prioritere fremkommelighet, og i meget liten grad ha kapital som allerede er lagt ned i vegdekker.

I retningslinjer for oppsynsmennene i vedlikeholdet heter det at oppsynet har ansvar for at alt arbeid blir utført kvalitetsmessig tilfredsstillende og at pengeforbruket på kostnadsstedene ikke må overskride de tildelte beløp.

Med henvisning til retningslinjene, og de krav og det ansvar som her rettes til oppsynet, må vår forening vurdere vanskelighetene med å påta seg dette i fremtiden. Spesielt fordi vi ser at avstanden mellom de midler som må til for å realisere et forsvarlig vedlikehold og det økende krav til bedre veger, stadig blir større her i fylket.

Vi er klar over at Vegdirektoratets kvalitetskrav til vedlikeholdsstandard ikke er juridisk bindende for vegvesenet, men en rettesnor for bl.a. planlegging og utførelse.

Imidlertid må en forvente at fylket prioriterer sine veger så høyt at det kan utføres et faglig forsvarlig vedlikehold. Under de rådende forhold lar ikke dette seg gjøre på noen måte.

Hvis Aust-Agder fylkes økonomiske stilling er slik at det ikke finnes muligheter til økning av bevilgningene for fylkesvegnettet, mener vi at de fylkeskommunale myndigheter må ta konsekvensene av dette. Det kan gjøres ved å overføre en del fylkesveger til kommunene uten å redusere nåværende bevilgninger tilsvarende, eller eventuelt sette ned akseltrykket på de dårligst rustede fylkesvegene. Nedsett akseltrykk vil medføre lengre levetid og besparelse av vedlikehold.

Vår forening er kjent med at vegsjefen ved flere anledninger har gjort de bevilgende myndigheter oppmerksom på at en vesentlig heving av vedlikeholdsbevilgningene er helt nødvendig.

Norsk Vegteknisk Forening mener at det er dårlig økonomi å la eksisterende fylkesveger forfalle.

Vi ber derfor de fylkeskommunale myndigheter om å ta konsekvensene av dette, og finne fram til en brukbar løsning for fylkesvegene i Aust-Agder.

Norsk Vegteknisk Forening
Avd. 79 Aust-Agder

**BLI SETT I TIDE
BRUK LYS
OM DAGEN**



Deltagerne fornøyd med kurs i betong.

Jeg må si det var med en viss forventning jeg gikk til dette kurset i betong.

Betong har mange interessante muligheter i seg, sammen med tilsetningsstoffer, som gjør at man kan avslutte en støp om kvelden og begynne igjen neste dag, uten en skjæmmende og svekkende støt.

For oss har dette vært et stort problem, særlig på dekkestøp som må gjøres ferdig i løpet av dagen/natten.

I tillegg til kursopplegget på vegkontoret, var vi også en tur ute på laboratoriet. Her hadde vi bl.a. forskjellige prøvestøper som vi knekket etter 3 døgn. Resultatene var innenfor grensen.

Det var mye snakk om synk i betongen (for bløt) og hvor skadelig dette er. Vann i for store mengder er betongens verste fiende. Frost er også et problem, samtidig som viktigheten av å dekke til en ferdig støp er langt større enn hva vi hadde trodd.

I følge foredragsholderen har vi plikt på oss til å returnere betonglass med for mye vanninnhold. Her mener jeg ledelsen må komme inn i bildet, og at dette blir en viktig oppgave for dem.

Vår «gjeng» er etter hvert blitt så fåtallig at vi ikke kan være ansvarlige for denne kontrollen.

Etter hva jeg kunne forstå var Aust-A. sammen med et av Trøndelagsfylkene de som utførte mest broarbeid i egen regi innen vegvesenet her i landet. Derfor mener jeg det er viktig at det blir bevilget de nødvendige midler, slik at vi kan fornye oss i pakt med tiden. Videre etterlyser jeg en bedre forståelse for viktigheten av å anskaffe tidsmessig utstyr, som kan effektivisere og lette arbeidet for oss ute på anleggene. Det er en kjent sak for de fleste at antall snekkere nesten er halvert de siste 10 år.

Ellers synes jeg det var av interesse å vite hvorfor - og hva - som skjer hvis en ikke gjør slik og sånn. En bedre forståelse for det arbeid en utfører, kan virke inspirerende

for å gjøre en best mulig jobb.

Generelt må jeg si at interessen på kurset så ut til å være god. Det var i hvert fall mange spørsmål, og i følge foredragsholderen er «ingen spørsmål dumme»,-så da så!

Foreleserne var gode, men etter mitt skjønn vel teoretiske. Men - som en av dem sa - her var jo folk fra folkeskolen til høyskolen.

Ellers vil jeg gjerne nevne dagens høydepunkt, lunsjen fra kl. 12-13. Den var aldeles nydelig, med etterpåfølgende uformell og hyggelig prat over en kaffekopp med wienerbrød til. Ja, det skal bli litt av en overgang til brunost og hjemmebakt brød. Men i det lange løp er det godt det også.

Skal jeg komme med litt negativ kritikk, må det være at foredragsholderen kanskje reklamerte litt for meget for sine egne produkter, men vi får heller trekke han i lønnen. Ellers vil jeg takke fru Kolbenstvedt for en fin og behagelig måte å administrere kurset på.

Deltager



Besøk på laboratoriet inngikk i kursopplegget. Her skal en betongprøve testes

Nye bestemmelser for forslagsordningen

Belønnede forslag



Vegdirektoratet har tatt opp spørsmålet om organisering av forslagsordningen.

I et forhandlingsmøte med organisasjonene ble det enighet om nye bestemmelser for forslagsordningen. Bestemmelsene bygger på følgende hovedpunkter:

Administrasjon

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

nen gir bredest mulig, faglig 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. 10.000,-, forelegges for vegdirektøren - før endelig vedtak treffes.

De lokale forslagsnemnder i fylkene 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, ble anbefalt at vegkontorene tok kontakt med fagorganisasjonene for å bli enig om deres representasjon i forslagsnemdene, hvorefter administrasjonen oppnevnte sine representanter.

DET BLIR TELELØSNING I ÅR OGSÅ



Vegdirektoratet er opptatt av å redusere ulempene for transportnæringen når det gjelder å være orientert om hva som er tillatt akselrykk til enhver tid i teleløsningsperioden. I den anledning har direktoratet gitt ut en brosjyre, der det blant annet gis informasjon om hvor nærmere opplysninger er å få. Brosjyren kan fås hos Biltilsynet og på vegkontorene. Denne forteller også kort om bakgrunnen for telerestriksjonene. Den gir en oversikt over en del viktige riksveger hvor akselrykket blir nedsatt i teleløsningsperioden. Brosjyren orienterer også om hva slags skilting som vil bli benyttet.



64 millioner til riksvegene i 1984

Vedlikeholdsavdelingen har foretatt følgende fordeling av riksvegmidler for i år:

Eiendomserstatninger	kr. 300.000
Oppsyn	» 3.600.000
Områdene	» 21.000.000
Biltilsynets brukskontroll	» 700.000
Bruer	» 1.800.000
Serviceanlegg	» 200.000
Trafikktelling - belysning	» 700.000
Drift av veg- og tunnelbelysning	» 800.000
Tilskudd til trafikk-sikring	» 200.000
Bæreevne målinger	» 200.000
Permanent trafikk-regulering	» 4.700.000
Faste dekker	» 22.500.000
Produksjon av grus/pukk/oljegrus	» 500.000
Opprydding i gamle grustak	» 100.000
Arbeid utført av kommunene	» 2.200.000
Maskinsaldo	» 500.000
Reserve	» 3.077.000
Overskridelse 1983	» 923.000
	kr. 64.000.000

23,4 millioner til fylkesvegene

Tildeling til fylkesvegene i 1984 er kr. 23.400.000,- som er fordelt som følger:

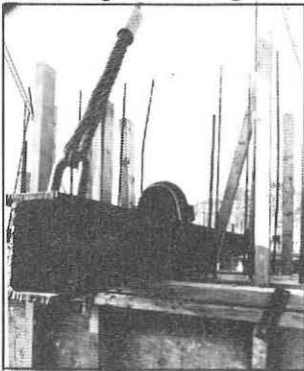
Oppsyn	kr. 1.600.000
Områdene	» 14.000.000
Bruer	» 600.000
Bæreevne/kilometrering	» 200.000
Nyskilting og oppmerking	» 450.000
Faste dekker	» 4.500.000
Arbeid utført av kommunene	» 350.000
Maskinsaldo	» 200.000
Reserve	» 1.760.000
	kr. 23.660.000
Besparelse 1983	» 260.000

Forskaling og støp av en kulvert på land, for deretter å bli heist på plass av egnede løftekraner, ble for første gang benyttet her i Aust-Agder i vinter. Dette skjedde med stort hell under byggingen av ny Vikkilen bru på fylkesvegen til Rønnes i Grimstad.

Brua som på denne praktiske måten ble «avløst» av den nye kulverten, er en bru med fritt opplagt plate i ett spenn med dekke av armert betong. Underbygningen består av hoggen stein i tørrmur, og har en lengde på 4,50 meter og føringsavstand = 4,75 meter.

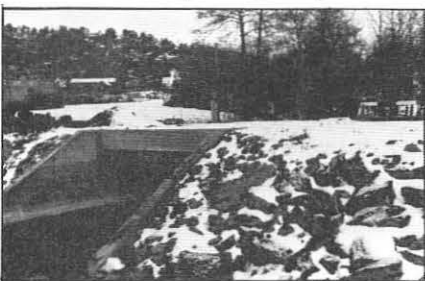
Den nye er bygget som kulvert i armert betong med bredde/høyde = 4,0 m/1,8 m.

Det var de geotekniske problemene i området som medførte at det meste av kulverten ble støpt på land. Dybdene til fjell varierte mellom 10-20 meter, og løsmassene består av 3-4 meter silt over midt-dels fast siltig leire/leirig silt.



Ingeniør Rønnestads konstruksjon av løfteanordningen var solid nok

Den del av kulverten som var ferdig støpt på land, veide 35 tonn, og ble løftet på plass i løpet av 3-4 timer. Oppstrøms kant av ny bru ligger der som nedstrøms kant av gammel bru er, og passet inn som «hånd i hanske». Den gamle brua skal rives, samtidig som tilstøtende veg på begge sider av brua gjøres ferdig. Totalt er kostnadene på ca. kr. 210.000,-.



Brua på plass, og planering foretatt

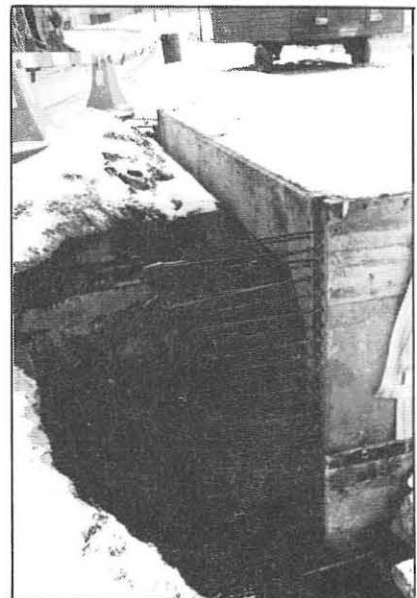


Brua ble delvis støpt ferdig på land, og senere sjøsatt ved hjelp av løftekraner

Ny bru «sjøsatt» i Vikkilen



Her er det gravd ut for den nye brua



Med bare millimeters klaring til gammel bru

Bruk av varmedresser

Direktoratet for Arbeidstilsynet har nedsatt en arbeidsgruppe som har fått i oppdrag å utarbeide retningslinjer for utdeling av «varmeklær» - herunder varmedresser.

Vegdirektoratet er derfor innstilt på å anbefale følgende praksis inntil videre:

1. Borvognførere som driver pallboring og brøytemannskaper på høgfjellstrekninger, kan tildeles varmedress.
2. Søknad fra andre arbeidstakere som mener å ha behov for varmedress, må vurderes i hvert enkelt tilfelle.
3. Andre arbeidstakere som får utlevert arbeidsklær i henhold til særavtalens § 13 kan velge å få utdelt en varmedress istedetfor en vanlig kjeledress, mot å betale prisdifferansen.

Varmedressen skal være orange og ha påsatt Vegvesenets emblem.



AMU-UTVALGET 1984/85

Ledelsen og de ansattes organisasjoner har nå oppnevnt/valgt nye representanter til AMU, som har fått følgende sammensetning for 1984-85:

Fra ledelsen:

1. Adm.sjef O. Salvesen
2. Driftssjef O. Dukefoss
3. Plansjef H. Colbjørnsen
4. Biltilsynssjef J.G. Andersen

Varamann:

- Overing. K. Nylund
Vegsjefen
Overing. K. Birkeland
Overing. H. Cappelen Aas

Fra de ansatte:

1. Hovedverneombud/fagarb. A. Strand (NAF)
2. Hovedtillitsmann P. Løvdal (NAF)
3. Mask.fører T. Haugen (NAF)
4. Avd.ing. G. Lien (NIF)

Varamann:

- Avd.ing. P.Y. Knudsen (SBF)
Inspektør
H. Solberg-Jacobsen (BTTF)
Opps.m. K. Hagelia (NVF)
Mask.fører H. Berntsen (NAF)

**BLI SETT I TIDE
BRUK LYS
OM DAGEN**



En vegmanns erindringer

Vegsjef Johannes B. Irgens, Aust-Agder, døde kort tid før vegsjefenes tradisjonelle høstkonferanse i 1982. Møtestedet var Arendal, og vegsjef Irgens, som på den tiden var blitt pensjonert, skulle være konferansens hedersgjest. Han skulle også holde et kåseri om historiske veger i Aust-Agder, et emne hvor han hadde utført interessante granskinger og utredninger.

Irgens plutselige bortgang kastet en skygge over vegsjefenes møte, kolleger hadde gledet seg til å hilse på ham på nytt.

Det følte derfor naturlig å foreslå at Statens vegvesen på en eller annen måte skulle hedre den avdøde. Det var lett å finne frem til hva det skulle være: utgivelsen av utdrag av Irgens' nedskrevne erindringer.

Det var Kjell Hegdalstrand som i 1980 oppfordret Irgens til å skrive sine erindringer til bruk for

vegvesenets minnesamling. Irgens sa ja og syntes selv det hadde vært meget interessant å repetere sitt liv som vegmann.

Johannes B. Irgens ble født 21. november 1905 og gikk ut fra NTH i Trondheim i 1928. Samme år ble han ansatt som ekstraingeniør i Statens vegvesen i Aust-Agder. Her var han til 1936. I tidsrommet 1936-1939 arbeidet han som assistentingeniør i Troms, fra 1939 til 1942 som avdelingsingeniør i Finnmark, fra 1942 til 1951 som avdelingsingeniør i Vest-Agder.

I 1951 ble han ansatt som overingeniør i Finnmark, og han ble vegsjef samme år. Hans vegsjefperiode i landets nordligste fylke varte frem til 1957 da han ble vegsjef i Aust-Agder, hvor han var frem til han ble pensjonert i 1975.

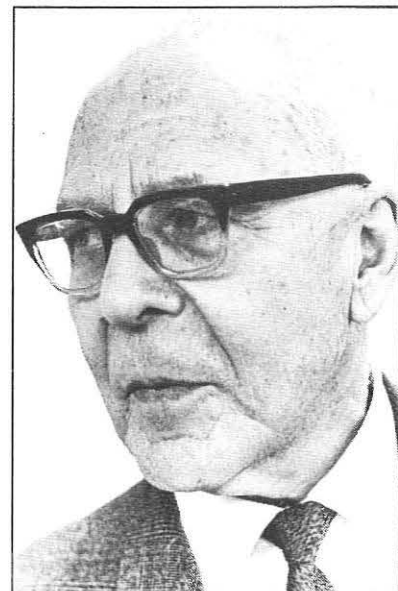
«En vegmanns erindringer» spenner over perioden fra 1928 til 1942.

Eskild Jensen
Vegdirektør

Boken er trykket i et opplag på 1000 eksemplarer, og ble utgitt av Vegdirektoratet i 1983. Den er på ca. 50 sider, og innledes med kapitlet om en «Fremmelig ekstraingeniør i Aust-Agder vegvesen» i 1929, fortsetter med «Nye utfordringer i Troms fylke» fra 1935 til 1939. Da forteller Irgens om «Begivenhetsrike Finnmarks-år», om hjemmefronten og lærere på vegarbeid i 1942, og avsluttes med oppbrudd fra Finnmark samme år. Han hadde da fått stilling som avdelingsingeniør i Vest-Agder.

Vi vil senere komme tilbake til deler av boken, spesielt de årene vegsjef Irgens skriver om fra sin tid her i Aust-Agder.

Da boken bare er utgitt i et begrenset antall, og derfor ikke kan nå ut til alle, finner vi det riktig å trykke utdrag av boken fra denne perioden.



Vegsjef Johannes B. Irgens

Kr. 600.00 til AKSJON SKOLEVEG

Stortinget har bevilget 15 millioner kroner for 1984 som en oppfølging av tidligere tilskudd til fylkesveger og kommunale veger i forbindelse med Aksjon Skoleveg. Det forutsettes at det fra fylkene og kommunene bevilges et tilsvarende beløp.

Aust-Agders andel av midlene i 1984 er kr. 600.000,-.



«Farlig gods på veg»

Vegtransport av gods har øket kraftig opp gjennom årene. Store deler av transportene idag foregår også med varer som må betegnes som farlig gods. Fra tid til annen oppstår uhell som minner oss om dette. Myndighetene har innsett dette, og forsøker å tilrettelegge en beredskap for å takle problemene som oppstår ved ulykker.

Dette er ofte et meget vanskelig arbeid og må utføres av spesialister. I mange tilfeller kan omfanget av skaden begrenses med meget enkle midler. Det som mangler er ofte kunnskap.

Vegdirektoratet har derfor utarbeidet en informasjonsbrosjyre: «Farlig gods på veg». Det er en liten trykksak som på en meget kortfattet og grei måte informerer om problemet. For ytterligere å konsentrere stoffet, har vegkontoret fått trykket opp et lite kort som hjelp for å bestemme hvilken farlig last den aktuelle transporten inne-

holder. Med utgangspunkt i transportens internasjonale merkeskilt med orange farge og tallkombinasjoner og dette kortet, kan en fastslå om stoffet er brannfarlig, etsende gass eller væske osv. Sammen med kjennskap om liknende stoffer fra dagliglivet, vil hver enkelt da kunne vurdere langt på veg hvor farlig stoff en står overfor, og dermed ta fornuftige forholdsregler.

Vegvesenets folk er ofte først på plass når det har skjedd en ulykke. Da er det viktig å kunne fastslå hva slags stoff som er i den havarerte tankbilen før en nærmer seg. Ha derfor dette nyttige kortet med på arbeid og med på tur i privatbilen. En kan aldri vite når en kan få bruk for det!

Interesserte kan få kortet på vegkontoret, vedlikeholdsavdelingen.

M. Rike

SKILTEKSEMPEL

Faretype	Faretype
266	X 423
1017	1428
Stoffnummer	Stoffnummer

Den øvre tallrekke forteller hva slags fare som er forbundet med transporten (A.D.R. farekoder). Den nedre tallrekke forteller hva slags stoff som transporteres.

Ved to like siffer, betyr det en forsterkning av faretypen.

Bokstaven X foran første siffer i øvre tallrekke betyr at stoffet ikke under noen omstendighet må komme i berøring med vann.

Mange skader ved opptining av luftslanger

Det skjer desverre av og til at det oppstår skader ved opptining av luftslanger vinterstid. Fremgangsmåten forut for skadene er som regel den samme: En trykkluftslange fryser og må tines opp. Istiningsmiddelet er som regel rødsprit, som helles inn i slangen. Trykkluft settes på for å presse «isproppen» ut av slangen, samtidig som en prøver å myke opp denne.

Dette var bl.a. fremgangsmåten ved et sysselsettingsanlegg sist vinter. En sysselsettingsarbeider - sammen med en av våre faste arbeidere - skulle tine opp en luftslange som var frosset. Etter en stund løsnet isproppen og resulterte i at sysselsettingsarbeideren fikk både rødsprit og lufttrykk rett i et øye.

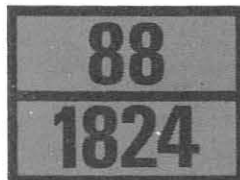
Det hører med til historien at arbeideren hadde fått utlevert beskyttelsesbriller, men disse var ikke i bruk.

Vernelederen presiserer derfor at det ikke må brukes trykk på luftslangen under slike arbeidsoperasjoner, og at utlevert vernemateriell alltid blir benyttet.

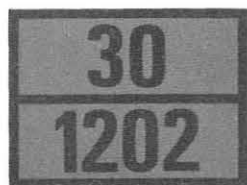
Noen vanlige tallkombinasjoner er:



Bensin



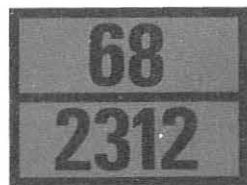
Natronlut



Dieselolje/Fyringsolje



Parafin



Fenol (smeltet)



Propan



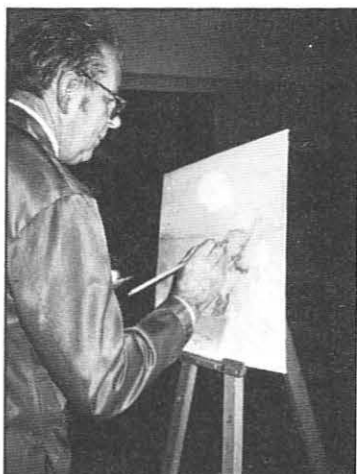
Metanol



Svovelsyre

Hobbyer i vegvesenet:

Ja, vi maler og vi maler og det blir så fint og flott



Tveiten i dyp konsentrasjon



Aina Franksson finpusser verket

Stor aktivitet i vegkontorets spiserom. Det er torsdag og klokka nærmer seg seks. (18.00).

Tveiten er i full gang med tilriggingen. Staffeli-pensler-maling og palett. Her kommer det flere, — Aina, Høvik, Dukefoss, Bjørg Messel - Det gjøres klart for stor kunstnerisk utfoldelse. Kurslederen Nilsen ankommer med tusj og flip-over. Fargesirkelen og grunnfargene er kveldens tema.

Etterpå males det i hver krok i spiserommet. Strøk etter strøk blir til fjell og skog, — måker og skjær — og mye, mye mer.

Dyp konsentrasjon må etter hvert vike for kaffelukta som trenger seg på-

— Er det julekake i dag også, Franksson?

— Høvik, kom nå, du trenger en pause.

Praten går livlig og gode og dårlige kunstneriske erfaringer blir utvekslet før kunstnerne igjen er på plass ved sitt staffeli.

Kurslederen gir gode råd og veileder: — Litt mer brunt her, det ville gjøre seg. Du kunne med fordel male sjøen *den* veien for å oppnå mer dybde i bildet ditt.



Høvik-nesten ikke tid til kaffepause



Bjørg Johansen justerer en liten feil



Litt mer brunt her, det vil gjøre seg

Uansett hvilken kritikk, konklusjonen er entydig: Malerkurs er virkelig topp! Og etter aktiviteten å dømme skulle det love godt for en utstilling en gang ut på vårparten . . . ?

(tekst/foto TK)



Kaffeduften har tatt over omsider



HER ER
HELE KLASSEN SAMLET, MEN --



- NOEN TROR DET BARE
ER EN SPØK --



KMN-84



Tellef Rislå ble gjenvalgt
nok engang

Vegvesenets Pensjonistforening i Aust-Agder fylke har avholdt årsmøte og som denne gang ble lagt til Revsnes Turisthotell. Forholdene tatt i betraktning, surt vintervær og for de fleste av medlemmene lang reise, var fremmøtet ganske bra. Sammen med pensjonistene møtte for første gang flere av foreningens støtte-medlemmer. Som gjester var dessuten innbudt vegsjef Bj. Haugmoen sammen med de andre fra vegadministrasjonen. Fra Norsk Pensjonistforbund møtte nestformann Maurits Østhaug og fra fylkesforeningen, sekretær Bjarne Kvalvik.

Formannen Tellef Rislå foretok den formelle åpning av møtet og ønsket medlemmer og gjester velkommen. Han refererte sakslisten som omfattet de vanlige poster, konstituering, årsmelding, regnskap, valg og eventuelt. Samtlige poster under sakslisten gikk greit unna uten noen større endringer.

Andakten ble holdt av sokneprest Landmark fra Byglandsfjord og formann Rislå takket soknepresten for at han fant å kunne avse tid til dette.

Under posten «Eventuelt» fikk vi bl.a. et meget interessant innlegg fra nestformann Maurits Østhaug fra Norsk Pensjonistforbund. Han informerte om forskjellige aktuelle saker vedrørende pensjonistene, bl.a. om pensjonistenes økonomiske stilling og utsikter, oppretting av eldre-råd samtlige kommuner og om pensjonistenes forhandlingsrett osv.

Under møtet ble det servert herlig middag og kaffe. Vegsjef Bj. Haugmoen takket tilslutt for maten samtidig som han takket

GODT FREMMØTE TIL PENSJONISTENES ÅRSMØTE

for et hyggelig og interessant årsmøte. Som den eldste aktive tjenestemann på dette møte kunne han om kort tid også regnes med i pensjonistenes rekke.

Etter middagen fortsatte årsmøtet. For første gang er foreningens årsmøte tatt opp på video og to av vegkontorets funksjonærer tok seg av dette. Adm.sjef O. Salvesen opplyste i den forbindelse at video-opptaket ville bli vist for pensjonistene ved passende anledninger, f.eks. på neste årsmøte.

Som siste post ble valgkomite-

ens innstilling referert og godkjent uten merknader. Foreningens styre har idag følgende sammensetning:

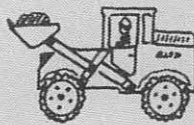
Formann Tellef Rislå, nestformann Harald Lauvland, sekretær Trygve Lyngdal, kasserer Torgeir Bomvoll. Styremedlemmer: Arne Holmgren, Harald Nilsen og Hans Uldal.

Turkomité: Hans Uldal, Trygve Lyngdal, Hans Berge samt Ingeborg Wehus fra vegkontoret.

Formann Rislå takket tilslutt for samværet og ønsket samtlige vel hjem.

T.L., sekr.

MASKINFØRERE



YRKESBEVISORDNINGEN for maskinførere har gjentatte ganger vært gjenstand for endringer. Det siste som nå er skjedd går i korte trekk ut på:

— Fra 1. juni 1984 skal Anleggs-maskinførerfaget legges inn under «Lov om Fagopplæring i Arbeidslivet».

— Overgangsordningen med utstedelse av yrkesbevis etter 3 år og 9 måneders praksis + 8 timers obligatorisk teorikurs, vil vare fram til 1. juni 1984.

— Dette innebærer at praksis kan opparbeides fram til 1. juni 1984. Selve registreringen og utstedelse av yrkesbevisene regner man med vil kunne pågå i ca. ett år utover denne dato.

— De maskinførere som ikke tilfredsstillt kravet til Yrkesbevis, skal føre Opplæringsbok. I tillegg skal vedkommende gjennomgå 40 timers teorikurs og 40 timer praktisk opplæring på maskinen. Dette siste under tilsyn av person

som innehar yrkesbevis på den aktuelle maskin.

— Alle maskinførere med yrkesbevis vil etter 1.6. 1984 kunne avlegge Fagprøve og motta Fagbrev. Fagbrevet vil representere det fremste kompetansenivå innen maskinførerfaget.

I denne anledning vil vi nevne at de som har gjennomgått 8-timers kurset nå i mars, vil få tilsendt sine yrkesbevis i nærmeste framtid.

Vi tar også med at dere som skal delta på 40-timers kurset i april vil få utdelt Opplæringsbøker på kurset.

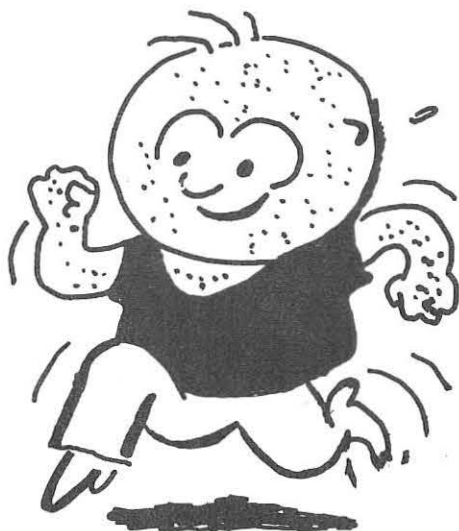
TK

**BLI SETT I TIDE
BRUK LYS
OM DAGEN**



PAUSE- GYMNASTIKK

- Lett jogg — løse skuldre og armer
- Fold hendene på bakhodet, albuene godt tilbake og senk skuldrene.
- Bøy over til venstre 1 — 2 reis opp 3 — 4 det sammen til høyre 5 — 8
- Hoftene i ro



Klokka er ti over elleve og vi befinner oss på puncherommet på vegkontoret.

Norges Bedriftsidrettsforbund's kassett med pausegymnastikk er på plass i kassettpilleren og trimgjengen har tatt oppstilling mellom punchebord og stoler klare til ny innsats for å løse opp stive nakkemusklér.

I løpet av 10 minutter øker vi blod-sirkulasjonen i hele kroppen, vi øver spenning/avspenning av skuldermuskulatur, aktiviserer og tøyer nakkemusklér og mye, mye mer.

Elsa Berthelsen, som leder tiltaket forteller at administrasjonsavdelingen startet opp våren 1983 med pausegymnastikk på Punchrommet hver dag. Interessen er relativt god, men hun legger ikke skjul på at mange flere kunne ha utbytte av å være med.

Enkelte avdelinger startet så optimistisk men oppfølgingen har heller vært dårlig. TK.



«Hendene i været alle sammen»?



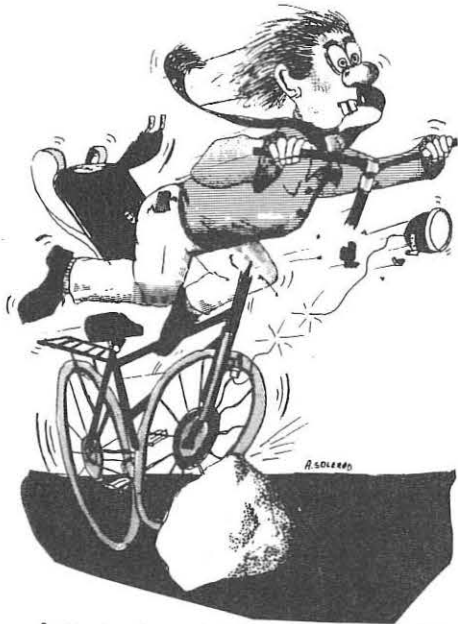
Elsa Berthelsen med «hoderulling» på trimrommet



Alle tar det med et smil . . .



og noen helt avslappet



Årlig brukes det flere hundre millioner kroner til anlegg av gang- og sykkelveger i Norden. To tredjedeler av syklistene anser gang- og sykkelveger som det viktigste tiltak for å bedre deres trafikkforhold.

I de nordiske land øker bruken av sykkel som fremkomstmiddel. I 1979 utgjorde sykkeltrafikken i Norge ca. 1,4 milliarder personkilometer som tilsvarte det transportarbeide som ble utført av vår inn- enriks luftfart.

Dårlig økonomi å bygge gang- og sykkelveger med dårlig kvalitet

Det er mange aspekter knyttet til anlegg av gang- og sykkelveger. Det kan være trafiksikkerhet, trafikkteknikk, geometri m.m. En gruppe under Nordisk Vegteknisk Forbund har tatt for seg gang- og sykkelveggenes oppbygging, og resultatet av gruppens arbeide foreligger nå.

Rapporten prøver å gi svar på en rekke spørsmål som kan reises i forbindelse med anlegg av gang- og sykkelveger, både når det gjelder funksjonskrav, påvirkninger, materialer, lagtykkelser og økonomi. Dette er gjort ved å beskrive gjeldende praksis i de nordiske land, men rapporten angir også forlag til hvordan man eventuelt kan komme fram til bedre dimensjoneringsmetoder.

Gruppen mener at det ved oppbygging av en gang- og sykkelveg legges for liten vekt på forholdet mellom anleggskostnader og vedlikeholdskostnader, og at den samfunnsmessige nyttevirking bør tillegges større vekt.

I rapporten pekes det på at jevnhetskravet til gang- og sykkelveg ikke er like stort som til vegbane forøvrig. Et vesentlig poeng synes å være at bredden på gang- og sykkelvegen må være tilstrekkelig til at syklisten kan unngå ujevnheter. På den annen side understrekes det at det er dårlig økonomi å bygge en gang- og sykkelveg med så slett kvalitet at den ikke blir benyttet. Besparelser som går ut over kvaliteten, vil vise seg lite lønnsomme.

Rapporten gir en oversikt over materialbruken i de enkelte nordiske land, men noe egentlig nytt inneholder den vel ikke. For dem som arbeider med gang- og sykkelveger, kan det være nyttig å få en «state of the art» og et innsyn i praksis i de andre nordiske land.

Rapporten kan bestilles fra Nordisk Vegteknisk Forbund, Veglaboratoriet, Postboks 6390 Etterstad, Oslo 6, eller tlf. 02-466960.

Arbeidsmiljøundersøkelsen blir fulgt opp med tiltak

En arbeidsmiljøundersøkelse vil ikke ha noen verdi før eventuelle skjevheter og mangler blir forsøkt rettet opp. Det er allerede nå satt forskjellige tiltak ut i livet, og mere vil skje etter hvert.

I undersøkelsen framkom bl.a. ønsker om informasjon om førstehjelp og brannvern. Informasjon om brannvern er gitt til de fleste ansatt med unntak av biltilsynet som selv må angi når dette passer. Det er gitt, og skal gis opplæring i førstehjelp til deler av vegvesenets ansatte.

En del kontorassistenter/fullmektiger har klaget på temperaturforhold og en del mekanikere på ventilasjons forhold på arbeidsplassen. På vegsentralen hvor de fleste mekanikere er ansatt er montert nytt varme og

ventilasjonsalegg. Dette anlegg dekker også kontorer.

Støv og smuss framstår som et problem i vegarbeidsdriften. Etter initiativ fra Vegdirektoratet er gjennomført skjermbildefotografering av ansatte i driften. Det framkom ingen skader. Det er videre anskaffet flere støvsugere for arbeidssteder hvor støv er et problem (boring).

Støyplagene er et stort problem i driften, og det har derfor vært gjennomført en hørselsundersøkelse som viser en del skader. Alle støykilder er målt. Alle maskiner i driften tilfredsstillende nå det lovlige volum for støy. Kappmaskin på laboratoriet er støydempet. Også plassering av maskiner på arbeidsstedene har betydning for støyforholdene.

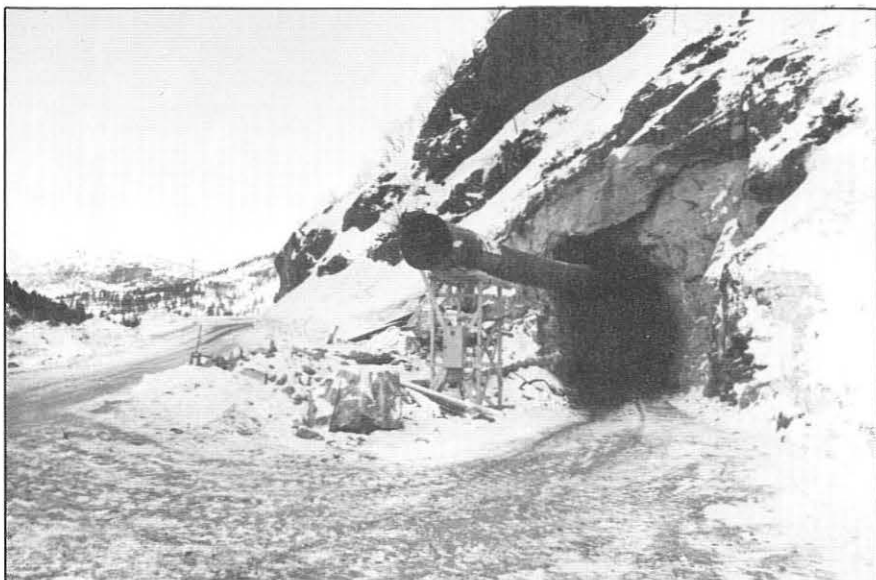
Som nevnt annet steds er det

muskel- og skjelettplager som plager de fleste ansatte, spesielt ryggplager og stiv nakke.

En fysioterapeut har vært rundt og sett på forholdene, og en del tiltak er allerede gjort også her. Disse plagene må imidlertid fortsatt vies stor oppmerksomhet. Det samme gjelder plagen med nedsatt hørsel, da denne også kan være skyld i andre problemer.

Tabeller viser at hovedvekten av fravær - som skyldes plager - er på 0-5 dager. Også lengre fravær finnes en del tilfeller av. De viser også at blandt de ansatte som har nedsatt yteevne er korttidsfravær (0-5 dager) dominerende. Dette utgjør 40% av samlet fravær.

Rapportene er som nevnt lagt ut på vegkontoret, vegsentralen, biltilsynet og ved vegstasjonene. Vi vil anmode om at de blir lest.



Tunnelinnslaget sett fra sydenden ved Bjones

Tunnelgjennomslag ved Bykil skjer før påske

Arbeidet med den ca. 300 meter lange tunnelen gjennom Sandefjødde på riksveg 12 ved Bykil ble påbegynt den 1. februar i år. Tunnelarbeidene er satt bort på entrepriser, og omfatter sprengning av ca. 13800 m³ fast fjell + ca. 3000 m³ i forskjæringene.

Ferdig gjennomslag er beregnet til påske, og sammen med transport og utfylling av utsprengt masse i nordre ende av Bykil, vil det hele koste ca. 1,6 millioner kroner.

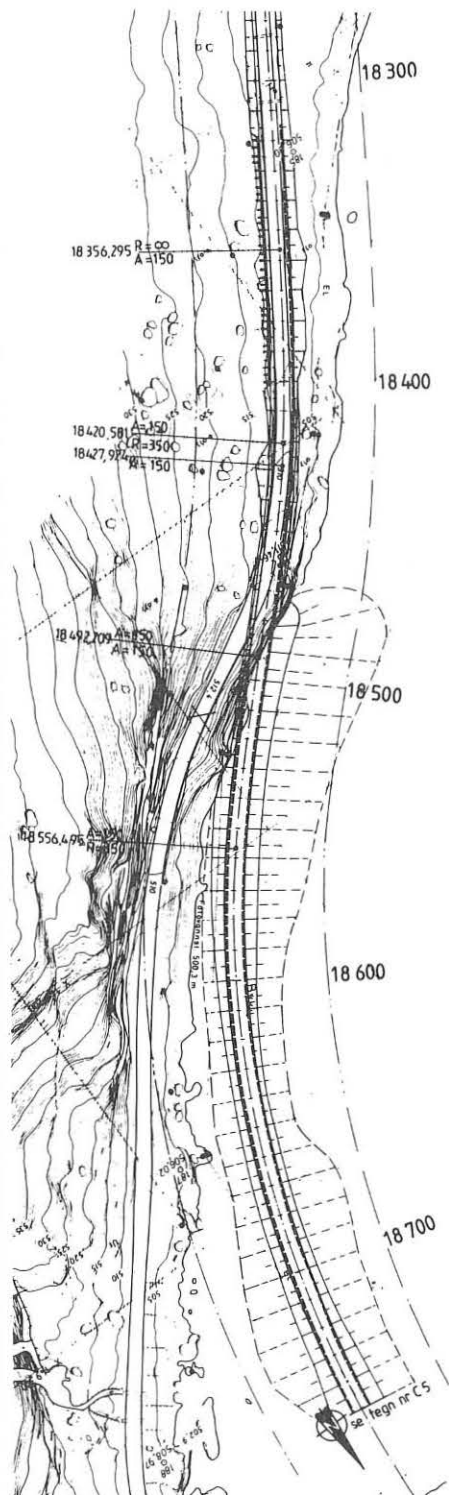
Inklusiv tunnelen, skal det i år bygges ferdig 1,5 km veg med bredde 6,0 m + 2x1,0 m skuldrer.

Før trafikken kan settes på i septembermåned skal det bl.a. også støpes portal i sydenden av tunnelen, samt mures fangmur for vann, stein etc. i nordre tverrslag.

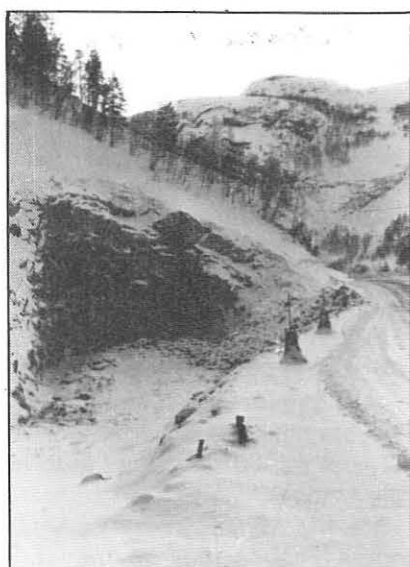
Nærmere 80000 m³ utsprengt masse går med til å fylle ut i bukta ved nordre ende av Bykil, en strekning på ca. 300 l.meter.

Parsell Trydal-Sanden er tenkt påbegynt i 1985 og beregnes ferdig i løpet av 1986/87. Denne strekningen er 1,4 km inklusive en 400 meter lang tunnel mellom Mottjørni og Stigamillom.

Planene for ovennevnte anlegg er tidligere presentert i SP nr. 1/83.



Det er antatt at ca 80 000m³ fyllmasse vil gå med over bykta



Ca. 300 meter lenger fremme kommer tunnelen ut på rv. 12 igjen

VI GRATULERER:		
Oddleiv Nystøl	06.04.	60 år
Ansgar Myhre	19.04.	60 år
Tarald Gjerden	27.04.	50 år
Edmund Wangberg	30.04.	60 år
Eivind Haugen	01.05.	60 år
Sverre Håkonsen	03.05.	60 år
Gerald Stebekk	04.06.	60 år
Alf Knudsen	09.06.	65 år
Olaf Suggelia	14.06.	50 år
Leif W.		
Johannesen	26.06.	65 år

Ønske om bedret trafikk-sikkerhetsinformasjon

Vegdirektoratet har lagt frem et forslag som vil kunne strømlinjeforme, effektivisere og bedre arbeidet med trafikk-sikkerhetsinformasjon. Samtidig la de frem en informasjonstabell, og vil senere komme tilbake med en informasjonsplan.

Det er Vegdirektoratets oppfatning at det er behov for et mer samordnet arbeid når det gjelder informasjon og påvirkning. Resultatene av den virksomhet som har vært drevet - og drives - kan bedres gjennom bl.a. større grad av koordinering.

Vegdirektoratet vil derfor legge frem et forslag om et forpliktende koordinert samarbeid mellom de ulike myndigheter og organisasjoner som er engasjert i kampen mot trafikkulykker. De foreslår videre at den samordnede innsats drives etter følgende modell:

- a) basisaktiviteter
- b) kampanjer

Basisaktiviteter vil være fortløpende trafikk-sikkerhetsinformasjon av den typen som alle berørte parter idag driver, og som materialiserer seg bl.a. i form av pressemeldinger.

Kampanjer vil være områder der flere virkemidler tas i bruk - der innsatsen konsentreres i visse perioder.

Det er Vegdirektoratets mening at man hvert år velger en hovedkampanje der det gjøres en meget bred samordnet innsats. Som emner kan tenkes barn og trafikk-sikkerhet, promille i trafikken, bruk av sikkerhetsbelter osv.

Det er en forutsetning at arbeidet drives etter en langsiktig plan, der hovedkampanjen kommer igjen med visse mellomrom.

Vegdirektoratet er overbevist om at tiden krever en slik løsning, der direktoratet - med biltilsyn og vegkontorer - politiet og Trygg Trafikk virker sammen på bestemte «tunge» trafikk-sikkerhetsområder, med informasjon, påvirkning og andre aktuelle tiltak. Det gjelder f.eks. kontroller og overvåkning, der partene også kan bidra økonomisk.

Vegdirektoratet mener at dette arbeidet best kan styres av en bredt sammensatt arbeidsgruppe, og vil ta initiativet til å sammenkalle en slik gruppe.

Vegmuseet blir lagt til Oppland

Vegdirektoratet har i et brev til Samferdselsdepartementet gått inn for at Norsk Vegmuseum blir lagt til Hunderfossen ved Lillehammer. Det er departementet som vil ta den endelige beslutning når det gjelder museet.

Mange tomter har vært inne i bildet. Når Vegdirektoratet til slutt festet seg ved Hunderfossen, skyldes dette at stedet oppfylte en rekke krav på en tilfredsstillende måte. Men det var en vanskelig avgjørelse å ta, for konkurransen var hard. Vegdirektoratet har lagt vekt på disse faktorene når direktoratet gikk inn for Hunderfossen:

Hensynet til at tomten må ligge vel tilrette for helårsdrift.

Gunstig beliggenhet ved godt trafikkert veg.

At tomten ikke må ligge isolert fra annen bebyggelse eller aktivitet.

Mulighet for nær kontakt med annet museumsmiljø.

At tomten skal være lett å bebygge.

Muligheter for bistand fra nærliggende vegsentral e.l. til restaurering og istandsetting av museale gjenstander.

Plasseringen av museet må tilfredsstillende interne arbeidsforhold med lett atkomst og at de ansatte heller ikke blir, eller føler seg isolert i området.

Vegdirektoratet har arbeidet med museumssaken i flere år. I 1982 ble det avvertet etter tomt og det kom inn 30 skriftlige tilbud fra hele landet.

Statens vegvesen har allerede samlet en rekke museale gjenstander, både maskiner, verktøy og liknende.



Barna sikkerhet må bedres i trafikken!

Norge ligger helt på topp i den vestlige verden når det gjelder de voksnes sikkerhet i trafikken. Men barna utgjør en større andel av de drepte i trafikken i Norge enn i mange andre land. Dette går fram av en fersk OECD-rapport som er utarbeidet av en internasjonal gruppe trafikkeksperter.

Av de 16 landene i undersøkelsen er det bare i Japan at risikoen for å bli drept i trafikken er mindre enn i Norge. Men det er først og fremst de voksne som er mindre utsatt i trafikken her i landet enn i andre land.

For barn under 14 år er risikoen for å bli drept i trafikken nesten like stor som i et gjennomsnittlig OECD-land. Av hundre tusen norske barn blir sju drept i trafikken i løpet av ett år.

At mye kan gjøres for å bedre norske barns sikkerhet i trafikken, viser sammenlikningen med Sverige: For barn under fire år er risikoen for å bli drept i trafikken mer enn tre ganger så stor i Norge som i Sverige.

Den internasjonale ekspertgruppen har også vurdert ulike tiltak for å bedre barnas sikkerhet i trafikken. Den legger særlig vekt på behovet for bedre trafikkopplæring for barn og for sikkerhetsutstyr for barn i bil.

- Vi i Vegdirektoratet arbeider nå med et utkast til et eget handlingsprogram for å bedre barnas sikkerhet i trafikken. Målet må være at Norge skiller seg gunstig ut når det gjelder barnas trafikk-sikkerhet, sier trafikkdirektør Olav Søfteland i Vegdirektoratet.

RØYKEREN BAK RATTET REAGERER LANGSOMMERE

Røyking i bilen medfører både umiddelbare og indirekte farer som det er på sin plass å informere om.

Håndtering av en sigarett, fyrstikk eller sigarettenner trekker førerens oppmerksomhet bort fra veien foran, og kan forårsake ulykker. Hvilken røyker har ikke opplevd at varm aske eller en brennende sigarett faller ned i fanget eller på bilsetet og raskt må plukkes opp igjen mens en kjører? Videre har en konstateret at midlertidig forgiftning av kulløs fører til nedsatte reflekser og feilberegning av avstander. Røykeren bak rattet reagerer langsommere enn ikke-røykeren når kjøretøyer foran stopper. Det bør også nevnes at giftstoffene i tobakksrøyk har en negativ virkning på nattsynet. Tre sigaretter som røykes i en lukket bil er nok til å innvirke på synes i mørke, forringe dømmekraften og således føre til ulykker.

TO TYPER RØYK

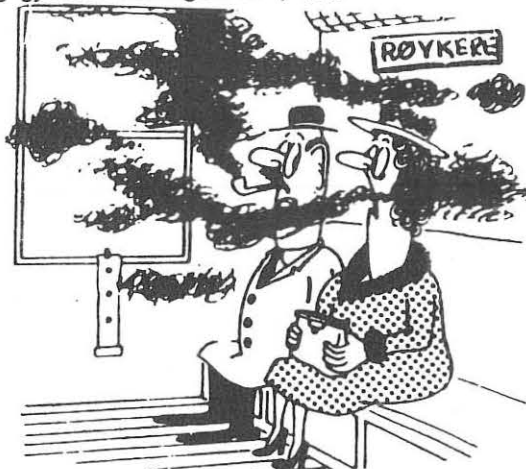
Analysene av sigaretttrøyk har vist at det er snakk om to typer røyk som kommer ut av sigaretten, en lateral røyk og en sentral røyk. Lateral røyk er den som kommer fra den brennende enden av sigaretten. Sentral røyk er den som blir inhalert av røykeren. Lateral røyk inneholder fem ganger mer kulløs, tre ganger mer tjære og nikotin, fire ganger mer av kreftfremkallende stoffer og 46 ganger mer amonakk enn sentral røyk.

Ikke-røykere som oppholder seg i røykfylte omgivelser er nesten like utsatt som røykere. Luften inne i en bil kan raskt bli mettet med «lateral» røyk. For den passive røykeren er det viktig å merke seg at det ikke er det å bli utsatt for nikotin og tjære - rnen for kulløs som er det farligste. Derfor er faren like stor for den ikke-røykende bilføreren dersom han eller hun blir passivt utsatt for sigaretttrøyk fra andre i en dårlig ventilert bil.

Trafikksikkerhetsrådet sier i sin årsmelding at en viktig forutset-

ning for at et så omfattende tiltak som Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983 skal bli vellykket, er at det fra myndighetenes side blir stilt tilfredsstillende midler til rådighet. Det har det ikke vært gjort i dette tilfelle. Rådet har fulgt med i planleggingen og gjennomføringen av

det Nordiske trafikksikkerhetsåret og påpeker at myndighetene for fremtiden ikke bør lansere så omfattende tiltak uten at nødvendige midler er sikret på forhånd. Rådet vil komme tilbake til disse forhold når evalueringsarbeidet er avsluttet.



— Jeg håper at De ikke har noe imot at jeg ikke røyker?

ELEFANTER ER FARLIGE I BAKSETET

Vet du at et voksent menneske som sitter usikret i baksetet i en bil kan treffe de som sitter i forsetet med samme tyngde som en voksen elefant? Derfor er elefanter farlige i baksetet for både seg selv og



«Ingen elefanter i bilen, takk», sier Trygg Trafikk - som vil få oss til å bruke bilbeltet på alle plasser i bilen, istedet for å få elefanter i ryggen. Hyggelige dyr - men så tunge.

andre enten de er små eller store.

Elefanter i baksetet er nok noe de aller fleste tenker lite på. Det vil imidlertid Trygg Trafikk og Storebrand-Norden forsøke å få en endring på. De har nemlig laget en snedig «målestav» der du kan lese av med hvilken kraft du kastes fremover i bilen ved en kollisjon.

Vet du at et barn på 15 kg kolliderer med forsete ryggen med en «kraft» på ca. 3/4 tonn ved en bråstopp i 50 km/t hastighet. Hvis farten er på 70 km/t ville barnets «kollisjonsvekt» være ca. 1 tonn.

Under de samme forhold vil en voksen passasjer på 70 kg representere en «kollisjonsvekt» på hhv. ca. 2 3/4 og 3 3/4 tonn. Disse tallene viser også viktigheten av at også eldre biler bør få belter installert i baksetet. På den måten oppnår du å sikre dine passasjerer - voksne som barn - i baksetet - og du sikrer deg selv som bilfører mot den fare som løse passasjerer representerer også for deg.

Målsetting om 10 tonns akseltrykk på 50% av riksvegene er oppnådd

Vegvesenets målsetting om at halvparten av riksvegene her i landet skulle være tillatt for kjøretøyer med ti tonns akseltrykk innen 1. januar 1986, er allerede oppnådd - to år før planen.

Bare i løpet av 1983 økte andelen riksveger som er tillatt for ti tonns akseltrykk fra ca. 30 prosent til ca. 49 prosent av våre 25 tusen kilometer med riksveger. I Norsk vegplan er målet at 50 prosent av riksvegene skal være tillatt for ti tonn innen utgangen av 1985.

- Denne målsettingen vil nå helt sikkert bli overoppfylt. Vi regner faktisk med å komme opp i en andel på hele 60 prosent i løpet av 1985, sier konsulet Terje Westlie ved Langtidsplankontoret i Vegdirektoratet.

Årsaken til den store økningen i ti tonns veger i 1983 er delvis at vegvesenet har prioritert punktvis utbedring av bruer og spesielt svake vegstrekninger. Men samtidig er de tekniske kravene som settes til veger som skal tåle ti tonns akseltrykk blitt mindre strenge i enkelte tilfeller hvor den transportøkonomiske gevinsten er særlig stor.

- Dette fører nok til større slitasje på disse vegene, og kommer til å påføre vegvesenet ekstra vedlikeholdsutgifter i årene som kommer, selv om akseltrykket reduseres under teletløsningen, sier vegdirektør Eskild Jensen. - Når vi likevel har valgt å ta denne belastningen, er det i første rekke for å imøtekom-

me næringslivets ønske om lavere transportkostnader.

Det store problemet nå er at svært mange transporter begynner eller slutter på en fylkesveg, og her er tilstanden bedrøvelig. Bare ca. fire prosent av landets fylkesveger tåler kjøring med ti tonns akseltrykk, og det er liten utvikling å spore.

- Fylkesveggenes økonomi er et sorgens kapittel, både når det gjelder penger til utbedringer og vanlig vedlikehold. Det er ikke lett å øyne noen snarlig løsning på disse problemene, men Vegdirektoratet vil i løpet av våren komme med et initiativ overfor Samferdselsdepartementet i forbindelse med fylkesveggenes tilstand, opplyser Vegdirektøren.

22 meters vogntog tillates benyttet

Vogntog på hele 22 meter vil heretter bli å finne på norske veger. Vegdirektoratet har nå bestemt at tømmertransportører får benytte opptil 22 meters vogntog på spesielle strekninger over hele landet. Tidligere har maksimumslengden for slike vogntog vært 18 meter.

- Et 22 meters vogntog kan føre til mindre slitasje på vegen enn et kortere vogntog med samme totalvekt, sier overingeniør Tor-Sverre Thomassen i Vegdirektoratet. - Og for trafikksikkerheten er det en fordel om høyden på lasset blir redusert i forhold til et vogntog på 18 meter. Vegdirektoratet arbeider derfor med et forslag om at den maksimale høyden på 22 meters vogntog ikke skal overstige fire meter.

Den nye ordningen bidrar også til å minske tømmerneringens transportkostnader.

Fylkenes vegsjefer skal i samarbeid med tømmerneringen komme med forslag til hvilke vegstrekninger de lange vogntogene får benytte. Disse strekningene vil bli angitt i den reviderte utgaven av veglisten som kommer 1. juni 1984.

Høyere vinterakseltrykk blir tillatt

Ordnningen med å tillate 10 tonn akseltrykk på frosne veger er blitt forsøkt siden vinteren 1980/81. Det synes å ha oppstått få problemer for Vegvesenet med å administrere dette tiltaket. Det er heller ikke påvist vesentlig øking i vedlikeholdsutgiftene som følge av å tillate 10 tonn akseltrykk på frosne veger.

De to siste vintrene har oppskrivning til 10 tonns akseltrykk blitt forsøkt på ca. 5000 kilometer riksveg og et stort antall fylkesveger.

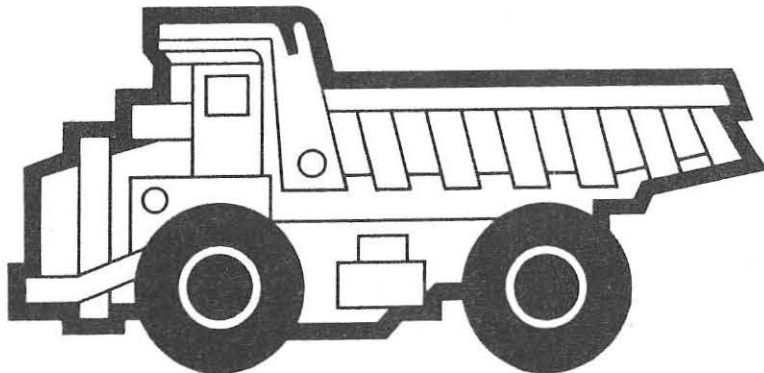
Det er hensynet til næringslivets transportkostnader som

gjør at Vegdirektoratet tillater høyere vinterakseltrykk. Særlig har høyere akseltrykk stor betydning for tømmertransporten.

Erfaringene fra denne prøveordningen har vært positiv, og Vegdirektoratet går derfor inn for at høyere vinterakseltrykk nå blir en permanent ordning.

De går inn for at ordningen skal gjennomføres hver vinter når forholdene ligger til rette for det, og overlater til vegsjeferne å bestemme hvor og når dette skal skje.

Inntil videre skal vinterakseltrykk tillates innført uten avgiftsmessige konsekvenser



AKSJON PUBLIKUM

Som kjent for de fleste av dere, har Regjeringen i sitt Langtidssprogram satt seg som mål å gjøre all offentlig virksomhet mer publikumrettet, - mer rettet mot publikums rettigheter, ønsker og behov. Derfor aksjon publikum.

Ikke BARE SMILE - kampanje. Mange har kanskje litt for enkle forestillinger om hensikten med Aksjon Publikum. God service er mer enn smil og hyggelig opptreden. Service er riktig informasjon til riktig tid, et språk som publikum forstår, hurtig saksbehandling, effektive arbeidsrutiner, god skilting - og mye mer.

Service er å kunne gi riktig svar når publikum henvender seg til oss for å få svar på sine spørsmål. Dette krever at vi kan jobben vår.

God kontakt og et tilfreds publikum gjør også arbeidsmiljøet vårt triveligere.

MÅL

Statens Vegvesen har satt følgende mål for aksjonen:

- Bedre publikumsbehandling.
- Bedre informasjon til publikum.
- Bedre saksbehandling overfor publikum.

Disse tre målene var vårt utgangspunkt da vi ifjor høst utarbeidet handlingsplanen for Aust-Agder fylke.

Nedenfor har vi helt enkelt skissert handlingsplanens innhold.

Utstyre sentralbordene med alfabetiske saksregister og saksbehandlere.



Innskjerpe meldeplikt ved fravær.

Bedre skilting ved Vegkontoret.

Arrangere kontordager ved Vegstasjonene.

Arrangere kontaktmøter.

Utarbeide opplegg for øket bruk av presse, NRK og Info-møter.

Øket bruk av skjema for «Foreløbige svar».

Utarbeide brosjyrer som viser hvordan søknader blir behandlet (avkjørsler, vegplaner, skilt osv.)

Publikumsundersøkelser i Biltilsynet.

Arrangere info-møter for ansatte som har stor publikumskontakt.

Kurs i publikumsbehandling (biltilsynet)

HANDLINGSPLAN vil bli justert etter hvert som det foreligger endringer.



«Kjære funksjonær – hør på mine ønsker!»

OPPLÆRING



Høsten 1983 ble samtlige medarbeidere i fylket bedt om å gi uttrykk for sine opplæringsbehov ved å fylle ut et skjema. Dette skulle fortrinnsvis gjøres i samarbeid med nærmeste overordnede. Avdelingslederne satte deretter opp en prioriteringsliste for hver avdeling og dette ble

så grunnlagsmaterialet for Oppføringsutvalgets forslag til opplæringsprogram for 1984.

Opplæring er en forhandlings sak etter Hovedavtalen og forslaget ble vedtatt i forhandlingsmøtet 14.12.1983.

På planen nedenfor har vi også tatt med de sentrale kurs og kon-

feranser for 1984. Vi gjør dessuten oppmerksom på at det kan komme en del eksterne kurs i tillegg etterhvert som tilbudene fra kursarrangørene foreligger. Men midlene er knappe, og eksterne kurs vil derfor måtte bli av begrenset omfang.

OPPLÆRINGSTILTAK	1984	AVD.	LOK. REG. SENTR. EKST.	ANT. DELT.	ANT. DAGER	TIDSPKT.
ADMINISTRASJONSSJEFKONFERANSE		ADM.	SENTR.	1	3	OKT.
AKAN - GRUNNKURS		ALLE	EKST.	1	5	APRIL
ANLEGGSSJEFKONFERANSE		ANLEGG	SENTR.	1	3	SEPT.
ARBEIDSLEDELSE		OPPSYN	REG.+ LOK.		4	VINTER -84
ASFALKONFERANSE		VEDL.H.	SENTR.	1-2	2	NOV.
AVGIFTER		BILTILS.	REG.	5	2	VINTER -84
BILTILSYNSSJEFKONFERANSE		BILTILS.	SENTR.	1	3	OKT.
BRUKONFERANSE		VEDL.H.	SENTR.	1	3	OKT.
BYGGING AV SMÅBRUER		DRIFT	LOK.	20	5	JAN.
EDB - BRUKEROPPLÆRING		PLAN/ DRIFT	LOK.	20	2	VÅR OG HØST -84
FORBEREDELSE TIL PENSJONSALDEREN		ALLE	LOK.	CA 20	5	SEPT.
FORVALTNINGSLOVEN		BILTILS.	LOK.	26	1	VINTER -84
FØRSTEHJELPSKURS		DRIFT	LOK.	30-40	2x2	MAI
GIFTIGE OG HELSEFARLIGE STOFFER		DRIFT	LOK.	40	1x2	MAI
GRUNNERVERV OG DELINGSLOVEN		GRUNN./ JUR.	REG.	5	2	APRIL
KNUSEVERKSKURS		MASK./ VEDL.H.	EKST.	4	4	FEBR.?
KOMM. KARTDAG		PLAN	EKST.	2	1	MARS
KONFERANSE FOR PLANSJEFER		PLAN	SENTR.	1	3	
KONFERANSE OM AVKJØRSELSREGULERING		PLAN/ ADM.	SENTR.	2	3	MARS
KONFERANSE OM TEKNISK EDB		PLAN	SENTR.	1	3	OKT.
KURSDAGENE VED NTH, VEGDEKKER		VEDL.H.	EKST.	1	3	JAN.
KURS FOR INFORMASJONSMEDARBEIDERE		ADM.	SENTR.	1	3	MAI
KURS FOR KONTORPERSONALET I BILTILSYNET (FØRERKORT)		BILTILS.	SENTR.	1-2	4	OKT.
KURS FOR KONTORPERSONALET I BILTILSYNET (REGISTRERING)		BILTILS.	SENTR.	1-2	4	NOV.

OPPLÆRINGSTILTAK	1984	AVD.	LOK. REG. SENTR. EKST.	ANT. DELT.	ANT. DAGER	TIDSPKT.
KURS I ARBEIDSVARSLING		PLAN	SENTR.	1	5	MARS
KURS I ARBEIDSVARSLING		DRIFT	LOK.	Ca 35	2	SEPT.
KURS I BEREDSKAPSPLANLEGGING			REG.			
KURS I OPPMÅLING OG KARTLEGGING		PLAN	SENTR.	1	3	FEBR.
KURS I OPPTEGNING AV GEOTEKN.DATA		LAB.	SENTR.	1	3	SEPT.
KURS I SPRENGNINGSTEKNIKK		DRIFT	SENTR.	2	3	MAI
KURS I TUNNELBYGGING		ANL.	SENTR.	1-2	3	OKT.
KURS OM SKILT OG OPPMERKING		PLAN	SENTR.	1	3	OKT.
KURS OM VEGVESENETS HOVEDPLAN- LEGGING - PLANINNHOLD/PLANPROSESS		PLAN	REG./ SENTR.	7	3	OKT.
LEDEROPPLÆRING FOR MELLOMLEDERE		BILTILS.	REG./ SENTR.	3	2x2	MAI
LOMMEDATAMASKIN		PLAN/ DRIFT	LOK.	20	1	JAN.
MASKINFØRERKURS (40 T)		ANL./ VEDL.H.	LOK.	8	5	APRIL
MASKINFØRERKURS (8 T)		ANL./ VEDL.H.	EKST.	8	1	MARS
MASKINLEDERKONFERANSE		MASKIN	SENTR.	1	3	JUNI
MEDBEST. AVT./FORH. TEKN.		LEDELSE/ AVD. LEDERE	LOK.	10	2	JUNI
MOTORSAGKURS		DRIFT	LOK.	7	1	FEBR.
PERSONALFORVALTNINGSKONFERANSE		ADM.	SENTR.	1	3	
PERSONALKONFERANSE		ADM.	REG.	4	3	MARS
PLANPROSESSEN		PLAN	REG.	7	3	HØSTEN -84
PUBLIKUMSBEHANDLING		BILTILS.	LOK.	26	2x1	MARS OG APRIL
REGNSKAP		BILTILS.	REG.	3	2	VINTER -84
REGNSKAPSKONFERANSE		ADM.	REG.	4-5	3	JUNI
REGNSKAPSSYSTEMET		MASKIN	LOK.	4-5	2	
REP. AV BREMSER OG UNDERST.		MASKIN	LOK.	2	1	
REP. AV SMÅMASKINER		MASKIN	LOK.	6	1	JAN.
SPRENGNINGSTEKNIKK		DRIFT	LOK.	7	5	FEBR./MARS
TEKNISKE BEREGNINGER PÅ VEGDIREKTORATETS DATAMASK.		PLAN	LOK.	10	2	
TEKNISK KURS		BILTILS.	LOK.	7-10	2	VINTER -84
VIDEOKURS		PLAN/ ADM.	LOK.	6	2	FEBR. OG APRIL
VIDEREGÅENDE KURS I TILSYN/ SAMARB. MED KJØRESKOLENE		BILTILS.	SENTR.	1	5	MARS

OPPLÆRING



Hvert 3. trafikkdrepte barn i 1983 var passasjer i bil



Liten hastighet — Stor virkning

For å få senket tallet på drepte barn i trafikken, og da spesielt som bilpassasjerer, har Trygg Trafikk satt i gang en landsomfattende undersøkelse og kampanje.

Undersøkelsen gjelder fordelinger på sikrede og usikrede barn i biler, der voksne er med.

Kampanjen går ut på å fortelle biltrafikkantene om farer med å ikke sikre bilpassasjerene, og da spesielt barn.

Det viser seg, at i 1982 ble det drept 1 barn under 7 år, og 7 i aldersgruppen 7-14 år, som bilpassasjerer.

Det som er skremmende, er utviklingen i 1983. Da viser tallene at mer enn hvert 3. trafikkdrepte barn er passasjer.

I alderstrinnet under 7 år ble det drept 10 barn, mens alderstrinnet 7-14 år, hadde 3 drepte, en total på 13. Altså en økning på 5 fra 1982.

For å få senket tallene blir det nå lagt enda mer vekt på informasjon, gjennom pressen, NRK og brosjyremateriell. Dessuten har flere forsikringsselskap, bilforhandlere, verksteder og ikke minst impotørene av sikkerhetsutstyr, blitt oppmerksomme på problemene. Disse har satset mye mer på informasjon/demonstrasjon til sine kunder.



De som skal sikres er gull verdt

Her ble også Trygg Trafikk brukt som rådgiver.

Når det gjelder pris på sikringsutstyr til bil, så er dette varierende, fra et par hundre kroner og opp til over tusen.

Men det er ikke alltid prisen som bestemmer hva som er best nettopp for deg.

En regner at det koster ca. 3 bensinfyllinger på en normal bil, å sikre passasjerer i baksetet.

For å sitere en overhørt samtale mellom kunder og butikkeier.

«Er dette sikringsutstyret av gull?»

«Nei, men det gull som skal sitte i det.»

<p>Tenk om du skulle hjem fra butikken med et egg...</p>	<p>Tenk om du la egget i baksetet...</p>
<p>Tenk om du plutselig måtte bråbremse...</p>	<p>Tenk om dette var ditt barn... og ikke bare et egg!</p>

Studér denne illustrasjonen og tenk nøye gjennom, om ikke dette også gjelder nettopp deg.

Kanskje ikke bestandig, men hva med den lille turen fra forre-

tingen og hjem. Hvor mange ganger har du måttet bråstoppe, og hvor mange ganger har det vært nesten ulykke.

En vesentlig ting å huske på, er at det utstyret en kjøper, er godkjent av Vegdirektoratet.

Det utstyret som er godkjent, bærer dette merket.



For å gi noen tall som viser kreftene som er i sving, ber en om at nedenforstående tabell bli ingående studert og husket. Skremmende hva?

Din vekt	Vekt ved bråstopp 150 km/t	Vekt ved bråstopp 170 km/t
20 kg	ca. 1¼ tonn	ca. 1¾ tonn
50 kg	ca. 2¼ tonn	ca. 3¾ tonn
75 kg	ca. 3¼ tonn	ca. 4¾ tonn



Parolen må derfor bli:

La oss sammen dra «lasset», og få senket ulykkestallene. Og la oss slippe å kjøre rundt med «elefanter» i baksetet.

Med hilsen fra Trygg Trafikk
Kjell Forsetlund
Fylkessekretær



Prøvekurs i «FORVALTNING OG ADMINISTRASJON»

Vår Opplæringsregion (Aust-Agder, Telemark, Vestfold og Buskerud) har vært prøveregion for kurset i Forvaltning og Administrasjon. Kurset ble holdt på Liffjell Turisthotell i tiden 5.-7. og 19.-21. mars 1984.

Hvert av de fire fylkene deltok med fem representanter, og fra Aust-Agder deltok Jonn R. Kristensen, Per Franksson, Olav Evensen, Harald Knutsen og Kjell Kittelsen.

Kurset inneholdt emner som **LOVER OG FORSKRIFTER, RETNINGSLINJER OG INSTRUKSER, VEGPLANLEGGING OG PUBLIKUMSBEHANDLING.** I mellomperioden arbeidet deltakerne med hjemmeoppgaver.

OLAV EVENSEN som var en av deltakerne har dette å si om kurset: «Mitt inntrykk fra kurset er at det var god kommunikasjon mellom de forskjellige lederne og kursdeltakerne. De var gode til å prate for seg. Med andre ord, - en ganske frisk gjeng. Det var også et godt samhold på overtid, slik at det muligens ble diskutert vel mye veg. Men det jeg sitter igjen med, er at det var et godt og nyttig kurs som sikkert mange vil ha stor utbytte av. Jeg tror også at det vil være et stort pluss om man fortsatt kan gjennomføre disse kursene regionalt.



En lydhør forsamling på et av de to kursene



Oppsynsmann Olav Evensen, midt på bildet, anbefaler kurset

NYTT EMBLEM

Vegvesenet skal nå få nytt emblem som skal være felles for hele etaten.

Det nye emblemet er en forenklet utgave av det som idag brukes av biltilsynet. Trekanten og fargen inne i krona skal være rød mens resten av emblemet er i standard gulfarge (vegvesenets gul nr. 1)



Nytt emblem



Nåværende emblem

Trafikksikkerhetsrådets årsmelding for 1983

Trafikksikkerhetsrådet har som statens rådgivende organ i trafikksikkerhetssaker, også i 1983 fulgt med i ulykesutviklingen, avgitt høringsuttalelser og tatt opp saker på eget initiativ. Utkast til nye trafikkregler har vært den sak som har krevd størst arbeidsinnsats og tidsforbruk.

Rådet mener å kunne konstatere en større interesse fra myndighetene for rådets arbeid og en bedre oppfølging av de uttalelser som er gitt, og ser dette som en positiv utvikling med tanke på det fortsatte arbeid.

Trafikksikkerhetsrådet understreker at ulykesnivået i 1983 viser at den tidligere positive utvikling har stoppet opp. Med dagens bevilgningsnivå klarer man knapt å holde stillingen, og det synes klart at de mål som er satt for sikkerhetsforbedringer ikke vil kunne nås uten betydelig økt innsats.

Etatens navn skal fortsatt være **Statens vegvesen**, og for vårt vedkommende vil det bety at vi blir he-tende

Statens vegvesen Aust-Agder

mot dagens betegnelse hvor vi bruker **Statens vegvesen i Aust-Agder fylke**.

For nærmere presisering vil det etter fylkesnavnet også kunne føyes til f.eks. «vegkontoret», Biltilsynet i Arendal» «Akland vegstasjon» e.l. Det er ikke meningen at alt materiell, utstyr, trykksaker o.l. skal omgjøres øyeblikkelig som følge av det nye emblemet.

Vegdirektoratet har sagt at det er naturlig at endringer foretas i takt med fornyelse av materiell. Det forsettes imidlertid at brevark, blanketter, rapporter og stempler er endret innen utgangen av 1985.

Forlang forhåndspris

— Bileiere som ønsker å montere ekstra kjørellys på bilen bør kunne forlange bindende forhåndspris på både utstyr og montasjearbeid, sier direktør Eirik Høien i Norges Bilbransjeforbund. Han bekrefter at forbundet har tatt kontakt med sine medlemsverksteder og anbefalt dem å legge fram klare pakkeløsninger med forhåndspris for sine kunder. Anbefalingen gjelder ikke bare selve lysene, men alternative installasjoner som automatbrytere og/eller såkalte summere som varsler bilføreren når han eller hun går fra bilen uten å slå av lyset.

Høien sier at det på markedet i dag finnes hva han karakteriserer som mindreverdig lysutstyr. NBF-bedriftene er blitt oppfordret til å styre utenom dette utstyret.

OPPSYNET opplæringstilbud



Arbeidet med å utvikle et opplæringstilbud til Oppsynet startet i Vegdirektoratet sommeren 1978. Og i desember samme år forelå «Innstilling om opplæring av oppsynsmenn i vegvesenet».

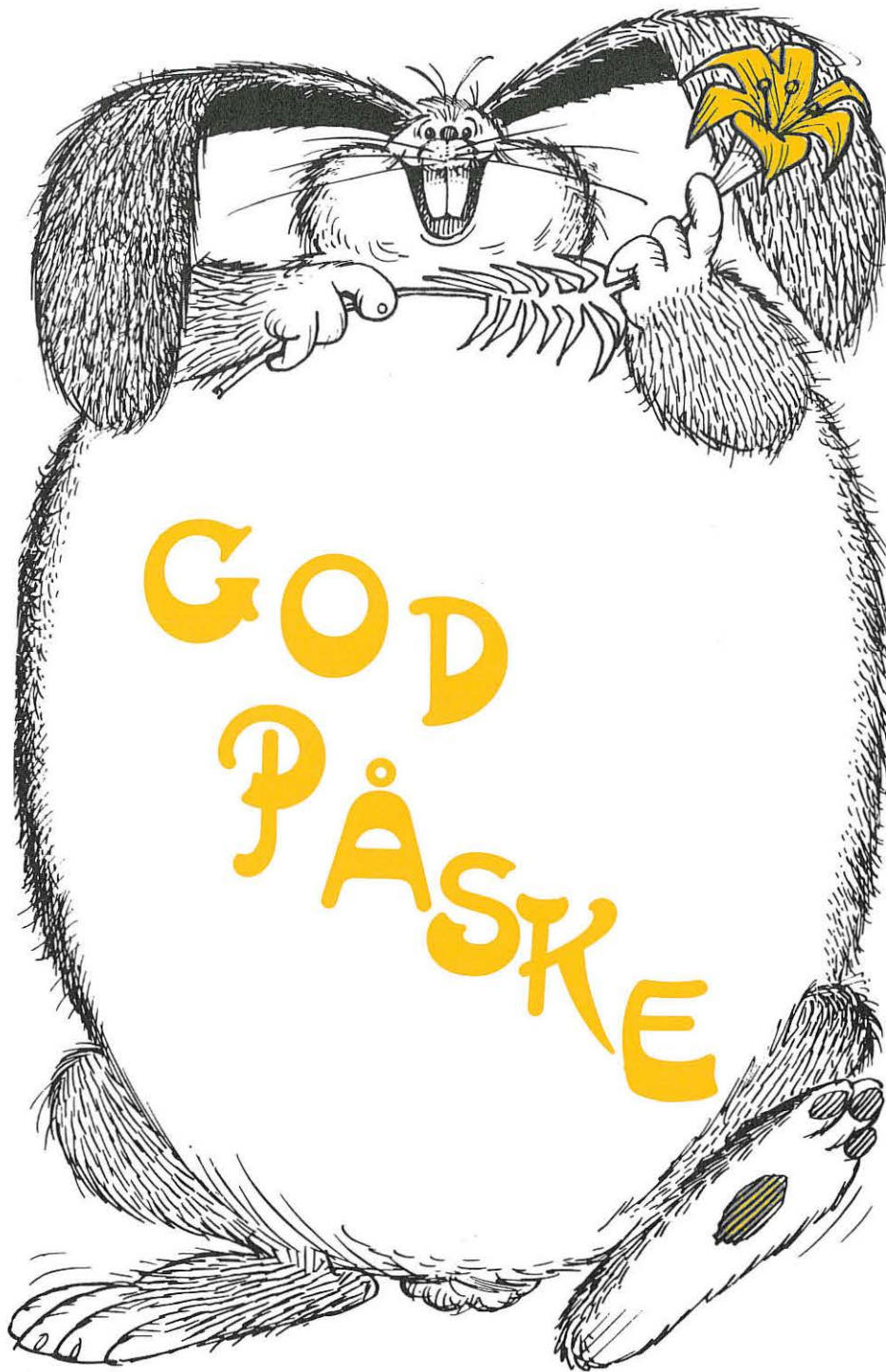
Behovet for opplæring er i denne innstillingen samlet i fem hovedområder:

- økonomi
- teknikk
- personalforhold
- forvaltning/administrasjon
- arbeidsledelse

Senere er det blitt nedsatt arbeidsgrupper for å utarbeide kurspakker til de enkelte emnene. Gruppene har bestått av representanter fra Vegdirektoratet og fra enkelte fylker.

Videre er det forutsatt at samtlige kurspakker skal foreligge i løpet av 1984. Opplæringstilbudet som da etterhvert sendes ut til samtlige fylker, vil i sin helhet bestå av 8 ulike kurspakker:

- STYRINGSSYSTEMER
- TEKNIKK
 1. Tekniske planer/utsetting
 2. Kvalitetskontroll/kontroll av kunstbygg
 3. Maskinteknikk/vinterdrift
- FORVALTNING OG ADMINISTRASJON
- PERSONALFORHOLD



Den første av tunnelene på riksveg 12 ved Bykil får gjennomslag til påske.



