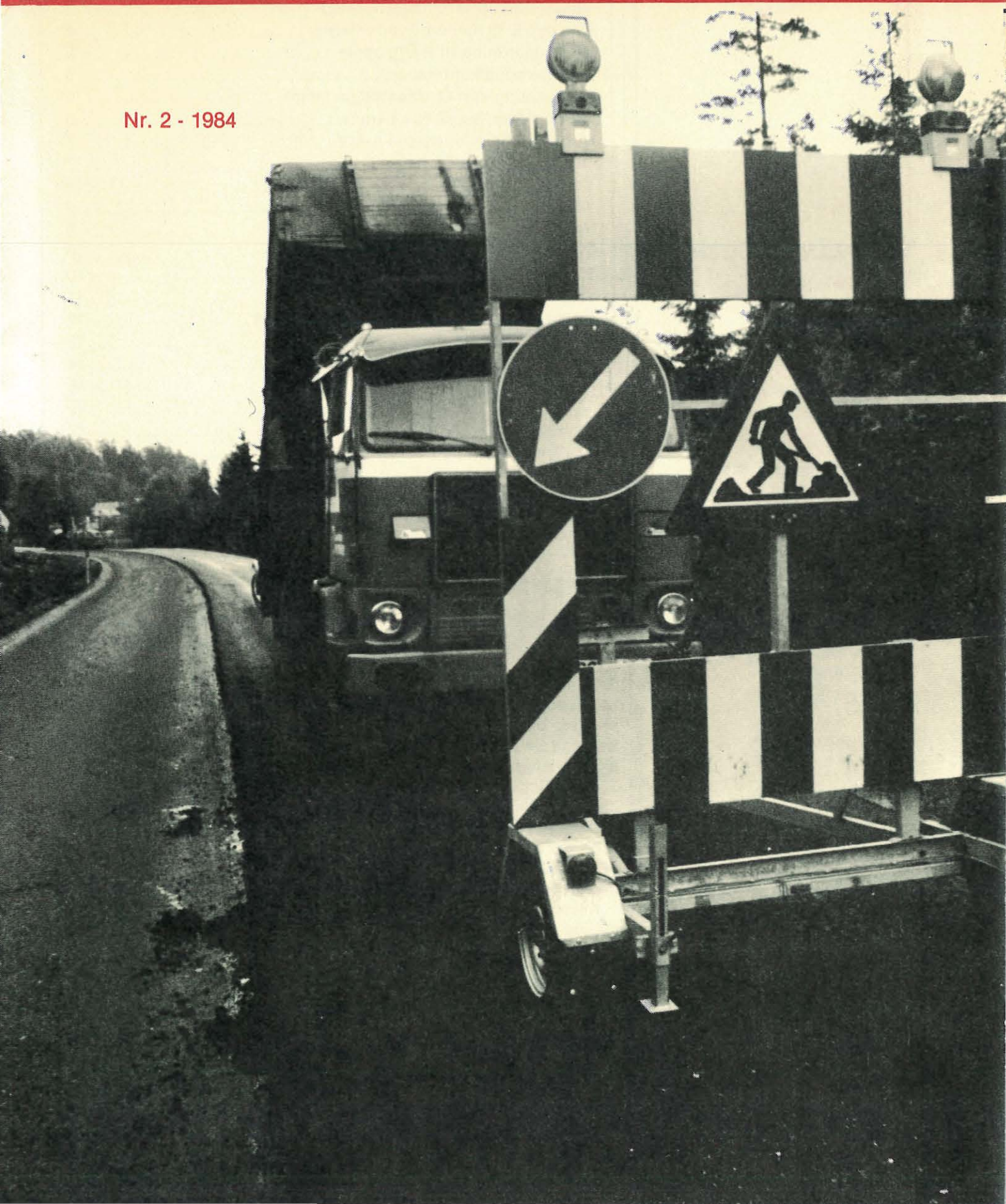


SØRLANDS-PORTEN

KONTAKTORGAN FOR STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER

Nr. 2 - 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
TRYKKAS
Myrene,
4800 Arendal

Opplag: 800

FORSIDEBILDET VISER:

Rekordartet budsjett for legging av faste dekker i Aust-Agder i år - 22,5 millioner kr.

INNHold:

Innskjerping av vernetiltak	3
Vegdirektoratets budsjettforslag	4
Den nye E-18 mellom Tveite-Rømyr	5
Stønadsordning til 2-årig skole	5
4 på personalkonferanse	6
Personaldirektør O. Baastad på besøk	6
Asfaltentreprise på 134,4 km rv.	7
Verne og miljøtjenesten i A-A.V	7
Biltilsynet på kurs	8
Verneombudene	9
Verneleder oppgavene	9
Valg av utvalg	10
Til sluttspill i Vegcupen	10
Hovedverneombudet	11
Intervju med vår nye bedr.lege	12
9 spørsmål om akseltrykkbestemmelsene	13
Avfall fra rasting	14
Vi presenterer: I:1	16
Nye regler om egenmelding	16
Stipend	17
Frømmelig ekstraingeniør i A-A	19
Avskjed med vegsjef Haugmoen	19

Lederopplæring Biltilsynet

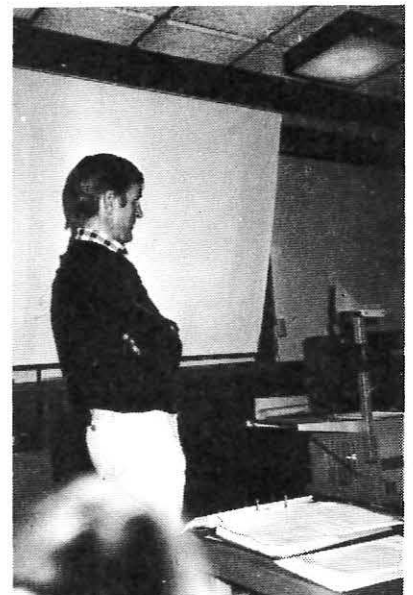
Sammen med Buskerud Vegkontor arrangerte vi i mai måned «Lederkurs for Biltilsynet» i de to fylker. Kurset rettet seg mot seksjonsledere og stasjonssjefer.

Innholdet i kurset var det samme som i tilsvarende kurs for mellomledere på planavdelingene. En tok for seg emner innenfor arbeids- og lederpsykologien og fra Resultatrettet ledelse.

Kurset var basert på to samlinger, og i mellomperioden arbeidet deltakerne med registrering av egen tidsbruk. Resultatene fra dette arbeidet ble bearbejdet og videre presentert og drøftet på den andre delen av kurset.

Denne delen av kurset dreide seg dessuten i stor grad om arbeid med resultatområder for den enkelte stasjon og for den enkelte deltaker.

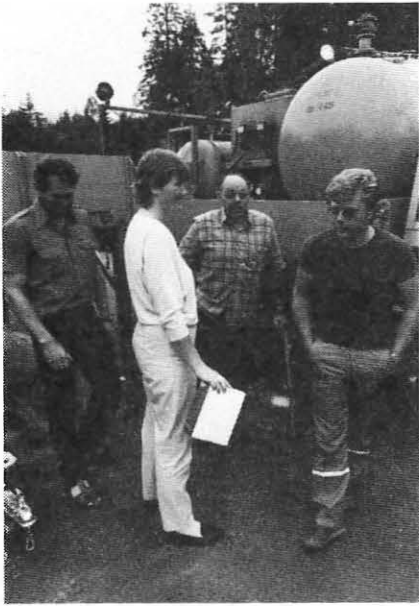
Hensikten er nå at det skal arbeides videre med gjennomføring av resultatområdene - basert på en aktiv oppfølging fra avdelingsledere og stasjonssjefer.



Kjell Backe-Hansen legger frem resultatet fra arbeidet i Aust-Agder gruppa

Innskjerping av vernetiltak reduserer påvirkning av løsemidler i vegmerkemalingen

På annet sted i bedriftsavisen har vi - i intervju med bedriftslegen - tatt for oss hvor viktig det er å drive oppsøkende virksomhet på arbeidsplassene bl.a. for å kartlegge arbeidsmiljøet i etaten.



Oppsynsmann Guttormsen sykepleier Åse Gjennestad, bedriftslege Odd Schei og Arild Solvang foran malebilen.

Et eksempel på slik virksomhet fant vi på Mørlandsmoen, der bedriftslege Odd Schei og bedriftssykepleier Åse Gjennestad gjennomgikk arbeidsprosedyrene for vegoppmerkingen sammen med oppsynsmann Gustav Guttormsen og malebilens faste mannskap, Olaf Haugmoen og Arild Solvang.

I forbindelse med de pågående arbeider med vegoppmerking, har Vegdirektoratet funnet det påkrevet å be om at en gjennomgår arbeidsprosedyrer, og herunder innskjerper de vernetiltak som er nødvendig for å sikre at arbeidstakerne unngår påvirkninger av løsemidler i vegmerkemalingen.

Det er derfor viktig at den som har ansvaret for vegoppmerkingen i samråd med vernetjenesten gjennomgår arbeidsprosedyrer med de mannskaper som skal utføre arbeidet med vegmerkemalingen. Denne gjennomgåingen omfatter alt arbeid med vegmerkemaling og tynnere. D.v.s. at en tok for seg det som skal skje fra varens mottak til eventuelle rester skal destrueres, eller emballasjen skal returneres til leverandøren.

Ved arbeidsoperasjoner som ikke kan utføres uten fare for påvirkning, har malemannskapene derfor tatt i bruk foreskrevet filtermaske og annet verneutstyr, s.s. hansker m.v.



Også førerhuset i malebilen blir inspisert av bedriftssykepleieren.

Vegdirektoratets budsjettforslag på 7 054 mill.

Vegdirektoratet har oversendt sitt budsjettforslag for 1985 til Samferdselsdepartementet. Forslaget går ut på en bevilgning på 7.054 mill. kroner, som er en reell økning på 5,3% i forhold til inneværende år. Dette er nødvendig for å oppfylle målene i Norsk vegplan for perioden. Direktoratet har basert budsjettforslaget på en forventet kostnadsøkning på 6,0%.

Budsjettsituasjonen i 1984 samt Vegdirektoratets forslag for 1985 vil kunne gi vegvesenet muligheter til å trygge arbeidsplasser for etatens egne ansatte samt en viss økning i entreprisedriften.

I fylker der entreprenørandelen tradisjonelt har vært høy og an-

leggsvirksomheten nå imidlertid har nådd et minstenivå, bør det bli en forsiktig nyrekruttering av yngre folk for å kunne opprettholde fleksibiliteten og effektiviteten i egen anleggsvirksomhet, men uten å øke antallet ansatte.

For vedlikeholdet foreslår Vegdirektoratet en realvekst fra 1984 til 1985 på 5%, d.v.s. ca. 100 mill. kroner. Bakgrunnen er at 1984-nivået er ca. 60 mill. kroner lavere enn forutsatt i Norsk vegplan 1982-85, og det er behov for å ta igjen dette. Økningen er videre nødvendig for å dekke øket vedlikeholdsbehov som følge av den økte utnyttelsen av bæreevnen på vegene, merkostnadene for bru-

vedlikeholdet og den generelle trafikkveksten.

Selv om de økonomiske forutsetninger om økte vedlikeholdsmidler ikke er blitt fulgt opp, har vegvesenet funnet det riktig å satse på økt utnyttelse av vegnettets bæreevne. Denne satsing gjør at vegplanens målsetting blir oppfylt to år tidligere enn forutsatt. Det ser ut til at det vil bli åpnet omlag 2500 km mer veg med tillatte akseltrykk 10 tonn i 1985 enn opprinnelig planlagt.

I sitt administrasjonsbudsjett går Vegdirektoratet inn for å redusere stillingstallet med 15 i 1985 ved naturlig avgang. Bakgrunnen for dette er at en fortsatt finner det riktig å foreta en tilpasning innen administrasjonen som følge av den langvarige reduksjon i bevilgningene både til riks- og fylkesveger. Biltilsynet er holdt utenfor denne vurdering.

Den nye E-18 mellom Tveite og Rørmyr vil koste 20 mill.



Massetransport foregår fra flere plan i det kupert terrenget.

Anleggsarbeidene på den i alt 1680 meter lange parsellen av E-18 mellom Tveite og Rørmyr i Tvedestrand ble for alvor satt i gang i år. Av en bevilgning på 4,5 millioner kroner for 1984, ble det gjort forbedrende arbeider høsten 1983 for 600.000,- kroner.

Totalt er anlegget beregnet å koste ca. 20 millioner 84-kroner, og skal være ferdig i 1986. Følges de oppsatte planer, vil det neste år bli arbeidet for 7,7 millioner og i 1986 8,7 millioner kroner.

Veglinjen går i tildels meget kupert terreng, med fyllingshøyder opp til 10 meter, og fyllingsmasser nær 70.000 tfm³ (teoretisk, fast masse). Skjæringer utgjør i fjell ca. 53.000 tfm³ og løsmasser 18.000 tfm³. I tillegg kommer arbeider for to ramper med nærmere 37.000 tfm³ skjæring i fjell og ca. 10.000 tfm³ i løsmasser.

Rampene skal betjene trafikk fra og til Tvedestrand fra sør og nord, og er i alt 560 meter lange.

Det er dessuten planlagt 300 meter gang- og sykkelveg, ca. 100 m lokalveg, en bro i 3 spenn over E-18, samt 540 meter med støyskjermtiltak.

Parsellen bygges etter vegklasse II c, med en dimensjonerende hastighet på 80 km/t.

Anlegget blir ledet av avd.ing. Eivind Johansen. Oppsynsmann er Henry Langemyr og oppsynsmannsassistent Magnar Ellefsen.

Da vi besøkte anlegget, var det tre faste arbeidere i sving: Arild Sagmoen, Sigurd Liane og Ivar Halvorsen.

Den innleide maskinparken bestod av en gravemaskin, en bulldozer og 2 dumpere foruten vegvesenets egen Rock 701.



Fra skjæringstopp til fyllingsfot kan det være 20 meter høydeforskjell.



Fra Rørmyr og østover ligger ny og gammel E-18 parallelt.



Av- og påkjøringsrampene krever stor plass i terrenget.

Stønadsordning til 2-årig teknisk fagskole

Vegsjefene har fra og med skoleåret 1974/75 hatt myndighet til å treffe avgjørelse om økonomisk stønad til arbeidstakere som lønnes etter særavtalen i forbindelse med videreutdanning ved 1-årig elementærteknisk skole. Fra og med skoleåret 1983/84 er denne stønadsordning falt bort.

I B-rundskriv nr. 41/83 Pk av 6. juni 1983, er det gjort rede for nye kvalifikasjonskrav for tilsetting i stillinger som vegmester, oppsynsmann og oppsynsmannsassistent. Her framgår det bl.a. at «det kreves eksamen fra teknisk fagskole eller kvalifikasjoner forøvrig som er nødvendig for å dekke stillingen» for å bli tilsatt i disse stillingene.

Ut fra de nevnte nye kvalifikasjonskrav, har vi vurdert behovet for å etablere en stønadsordning til 2-årig teknisk fagskole. Det er for tiden relativt lite behov for nyrekruttering til oppsynet, men vi har likevel funnet det riktig å etablere en stønadsordning til nevnte skoleslag. Vegsjefen får derfor fra og med skoleåret 1984/85 myndighet til å yte stønad til arbeidstakere som er lønnet etter særavtalen, og som ønsker å kvalifisere seg til stillinger i oppsynet ved å ta videreutdanning ved 2-årig teknisk fagskole.

For ordens skyld vil vi presisere at det ikke kan gis stønad i forbindelse med annen videreutdanning enn den som er nevnt ovenfor, og altså ikke ved f.eks. elementær-teknisk skole.

For å få innvilget søknad om økonomisk stønad, må søkeren ha vært tilknyttet vegarbeidsdriften en tid, vanligvis minst 2 år. Vedkommende må også ha vært lønnet i henhold til særavtale angående lønns- og arbeidsvilkår ved statens og fylkets vegarbeidsdrift.

Søkeren skal dessuten ha vist evne og anlegg for arbeidsledelse.

For skoleåret 1984/85 vil de aktuelle stønadsbeløp være kr. 1.290,- pr. måned for ikke-forsørgere og kr. 1.715,- pr. måned for forsørgere. Det kan ikke utbetales lønn i den tiden stønadsbeløpet utbetales.

Når det gjelder hvem som regnes som forsørgere, hvor stor inntekt person som blir forsørget kan ha m.v., vises til Personalhåndbokas pkt. 214.30-4.

Stønadsbeløpet utbetales i 10 måneder pr. skoleår. Dersom permisjonen tas sammenhengende

for to skoleår, kan beløpet utbetales i inntil 22 måneder. Stønadsbeløpet belastes den bevilgning som vanligvis utreder søkerens lønn.

Det stilles ikke krav om plikttjeneste for de ansatte som mottar stønad til denne utdanningen.

4 på personalkonferanse i Vest-Agder

I dagene 20.-22. mars 1984 arrangerte Rogaland vegkontor en regional personalkonferanse på Farsund Fjordhotell.

Deltakerne kom fra fylkene Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland. I tillegg møtte kontorsjefene Knut Erik Fiane, Tore Auberg, Kjell A. Hvidsten og konsulent Gry Alexandersen fra Vegdirektoratet.

Fra vårt fylke deltok John Einar Myhren, Ingeborg Wehus, Torstein Riber og Anne Sofie Samuelsen.

Av emner som ble tatt opp kan spesielt nevnes:

- hovedavtalen - oppfølging av gjeldende avtale, revisjon m.v.
- EDB i personalfunksjonen
- personalarbeid i praksis
- personalfunksjonen: Organisering, bemanning, oppgaver og sannsynligvis utvikling. AnS

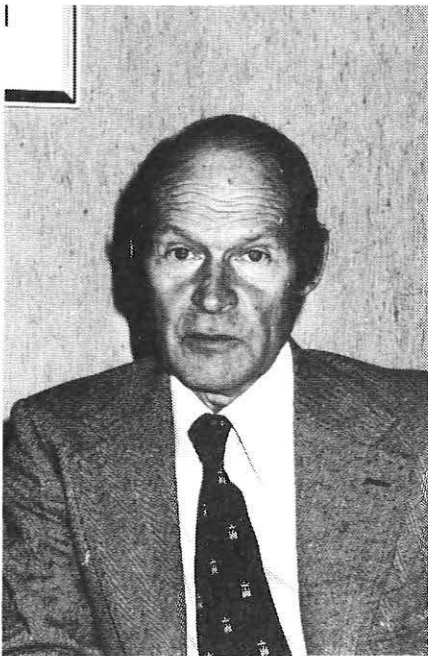


Fra venstre: John Einar Myhren, Ingeborg Wehus, Torstein Riber og Anne Sofie Samuelsen



Bruk

bil- beltet



Personaldirektør O. Baastad har 26 år bak seg i vegvesenets tjeneste

Personaldirektør O. Baastad på en-dags besøk i etaten

Personaldirektør Olaf Baastad, Vegdirektoratet, besøkte Aust-Agder fredag 15. juni. Dagen ble innledet med møte for avdelingslederne på vegkontoret.

Av de viktigste tingene som avdelingslederne ønsket å ta opp var bl.a. personalplanleggingen i forbindelse med Norsk Vegplan frem til 1989, hvor det er antydning en nedtrapping på 7% i administrative stillinger i perioden, resultatrettet ledelse hvor videreføringen av ulike årsaker ikke er blitt fulgt opp, og hvor det nå er ønskelig med et nytt seminar i den forbindelse, og inndeling av vegmesterdistriktene med eventuell reduksjon og bemanningsplan.

Tillitsvalgte fra samtlige organisasjoner var innbudt for å kunne drøfte aktuelle saker, som vi skal komme tilbake til senere.

Etter lunch var det omvisning i kontorlokalene, før turen gikk til biltilsynet hvor det var nytt møte med seksjonsledere og tillitsvalgte, samt informasjon og omvisning. Av aktuelle emner man ønsket å ta opp var bl.a. bemanningen i forbindelse med utbyggingen av biltilsynet.

Fra biltilsynet på His gikk turen til omvisning på vegsentralen og distriktslaboratoriet på Skarpnes.

Asfaltentreprise på 134,4 km riksveger

Planene for faste dekker på riksvegene i Aust-Agder i år omfatter i alt 134,4 kilometer.

Dette er arbeider som er utlyst på anbud, og i tillegg vil det bli utført en del flatlapparbeid rundt om i fylket.

Av de største arbeidene kan vi nevne følgende parseller:

- E-18 Svarthøl-Lundevann 6,91 km
- E-18 Goderstad-Brekka 6,44 km
- E-18 Svennevik-Lillesand 5,97 km
- E-18 Sangereid-Vallesverd 6,16 km
- Rv. 9 Myklandsdalen-Vågsdalen 5,93 km
- Rv. 9 Vågsdalen-Lislevann 12,33 km
- Rv. 12 Homme-Reisamo 8,31 km
- Rv. 405 Vatnestraum-Kattheia 13,15 km
- Rv. 413 Mykl.dalen-Dølemo 15,11 km

I alt regner vedlikeholdsavdelingen med at det går 22,5 millioner kroner til legging av faste dekker inneværende år.



600 meter nytt dekke mellom Dalen og Holtebekk.



Verne- og miljøtjenesten i Aust-Agder Vegvesen

I følge Arbeidsmiljølovens paragraf 14 ligger ansvaret for at et forsvarlig verne- og miljøarbeid blir drevet forsvarlig hos vegvesenets ledelse. Det vil si hos vegsjefene og vegdirektøren.

Det er ledelsens plikt å sørge for at Arbeidsmiljølovens bestemmelser om organisert verne- og helse-tjeneste blir gjennomført.

Arbeidsgiveren skal sørge for at arbeidstakerne blir gjort kjent med ulykkes- og helsefare som er forbundet med arbeidet, og sørge for at de får nødvendig opplæring.

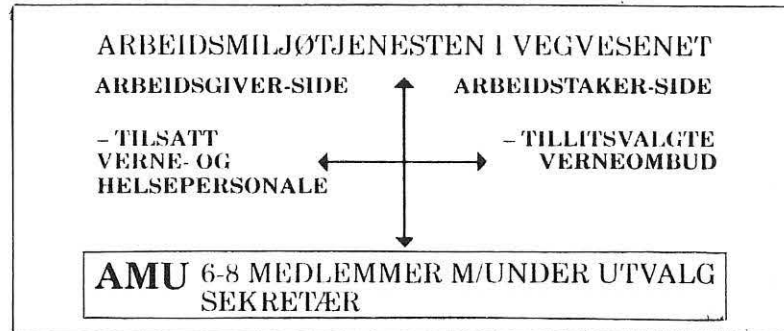
I samsvar med Arbeidsmiljøloven og tilhørende forskrifter, er det opprettet arbeidsmiljøutvalg i alle fylker og i Vegdirektoratet. Utvalgene skal ha likt antall representanter fra ledelsen og fra de ansattes organisasjoner. Verneleder og bedriftslegen er fast medlem, men uten stemmerett. Hovedverneombudet er fast representant.

Arbeidsmiljøutvalget for 1984-85 består av følgende:

Plansjef Harbo Colbjørnsen (formann)
 Biltilsynssjef Jens G. Andersen (nestformann)
 Administrasjonssjef Osmund Salvesen
 Driftssjef Olav Dukefoss
 Hovedverneombud/fagarbeider Arvid Strand
 Hovedtillitsmann Paul Løvdal
 Maskinfører Torleiv Haugen
 Avdelingsingeniør Gunnar Lien

Utvalget skal behandle ting som vernetjeneste, bedriftshelsetjeneste, opplæringsvirksomhet som angår vernetjenesten, og ellers planer som kan få betydning for arbeidsmiljøet. Utvalget er både besluttsende og rådgivende. Formannsvervet deles mellom ledelse og ansatte slik at hver av partene har vervet et år ad gangen. Ved stemmelikhet er formannens stemme avgjørende. Utvalget skal ha minst fire møter i året, og dersom minst to utvalgsmedlemmer krever det, skal det holdes møte.

PRINSIPPSKISSE FOR ORGANISERING AV ARBEIDSMILJØTJENESTEN (HELSE- OG VERNEPERSONALE) I VEGVESENET



Biltilsynet på kurs i publikumsbehandling

Som et ledd i Aksjon Publikum har vi avholdt 2 kurs i Publikumsbehandling for alle ansatte i Biltilsynet. Kursene gikk over en dag og tok for seg emner som:

- **PUBLIKUMS KRAV TIL KONTAKT MED OFFENTLIG VIRKSOMHET**
- **GRUNNREGLER FOR KOMMUNIKASJON**
- **BILTILSYNET SETT MED PUBLIKUMS ØYNE**
- **PERSONLIG MØTE MED PUBLIKUM**
- **TELEFONISK MØTE MED PUBLIKUM**

Foreleser på kurset var Tone Kolbenstvedt. Gjennom arbeid i grupper kom deltakerne fram til noen konkrete tiltak som en mener vil gjøre vårt service-tilbud bedre. Resultatene fra disse gruppearbeidene vil videre bli bearbejdet av en liten bestående gruppe av en representant fra hvert kurs, en seksjonsleder samt biltilsynssjefen.

En håper med dette arbeidet å finne fram til et servicenivå hvor en kan ivareta publikums rettigheter, ønsker og behov på en riktig måte.



På bildet ser vi fra venstre: Einar T. Halvorsen, Solfrid Christoffersen, Harald Kirkedam, K. Møller-Hanssen og H. Solberg-Jacobsen.

Verneombudene ivaretar de ansattes interesser

Fylkene deler inn sine virksomheter i verneområder. Dette gjøres av AMU. Innen hvert område velges minst et verneombud, som regel med vararepresentant. Verneombudet velges blandt de ansatte.

Verneombudenes oppgaver

Innen sitt område skal verneombudene ivareta de ansattes interesser i saker som angår arbeidsmiljøet. Dette gjelder både helse, sikkerhet og velferd.

Når et verneombud blir kjent med farlige forhold på arbeidst stedet, skal arbeidstakerne og den stedlige ledelse straks varsles. Verneombudet har rett til å stanse et arbeid dersom det etter dennes mening foreligger umiddelbar fare for liv og helse. I slike tilfeller skal arbeidsgiveren straks varsles. Dersom forholdet ikke lar seg rette på, kan arbeidet stanses til arbeidstilsynet har tatt stilling til saken.

Verneombudet skal være med når det planlegges eller gjennomføres tiltak som har betydning for arbeidsmiljøet. Det er derfor viktig at det er et nært og godt samarbeid mellom stedets arbeidsledelse og verneombudet.

Verneombudene må gjøre seg kjent med gjeldende instruks

verneregler, pålegg og henstillinger gitt av arbeidstilsynet eller arbeidsgiveren og holde seg ajour med nye forskrifter som måtte komme. Verneombudene skal delta i arbeidstilsynets inspeksjoner.

Her i fylket har vi 9 verneombud, fordelt på 6 verneområder og hvor vegsentralen, biltilsynet og vegkontoret kommer i tillegg. For perioden 1984-85 er følgende valgt:

Område 1: Spesialarbeider Reidar Knutsen

Område 2: Maskinfører Helge Berntsen

Område 3: Maskinfører Sigmund Repstad

Område 4: Maskinfører Torjus Øygarden

Område 5: Vegarbeider Reinert Lislevand

Område 6: Maskinfører Torleiv Haugen

Vegsentralen: Mekaniker Kåre O. Evensen

Biltilsynet: Avd.ing. Kjell Backe-Hansen

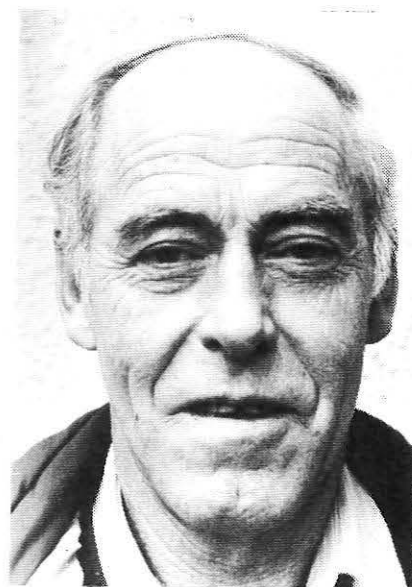
Vegkontoret: Kontorfullm. Odd Bjørn Rørendal



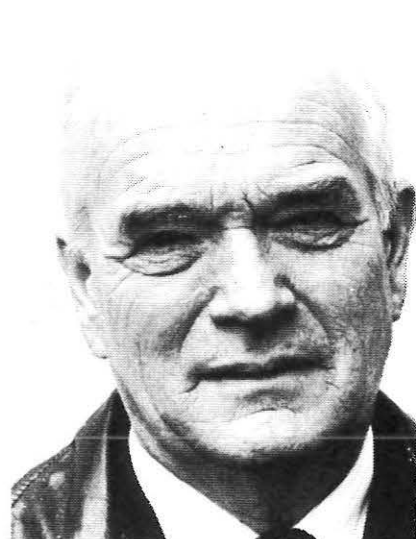
Verneombud område 1
Reidar Knutsen



Verneombud område 2
Helge Berntsen



Verneombud område 3
Sigmund Repstad



Verneombud område 4
Torjus Øygarden



Verneombud område 5
Reinert Lislevand



Verneombud område 6
Torleif Haugen



Verneombud vegsentralen
Kåre Evenesen



Verneleder biltilsynet
Kjell Backe-Hansen



Verneleder vegkontoret
Odd Bjørn Rørendal

I forbindelse med Arbeidsmiljøtjenesten i vegvesenet kan meddeles at følgende utgjør AKAN-utvalget

Hovedkontakt for vegarbeiderne og vegoppsynet:
Hovedverneombud Arvid Strand

Hovedkontakt for biltilsynet og vegkontoret:
Kontorfullmektig John Einar Myhren

Foruten disse to består AKAN-utvalget av:

Bedriftslegen, dr. Odd Schei
Personalkonsulent Anne Sofie Samuelsen

OMPLASSERINGSUTVALGET består av følgende:

Bedriftslege Odd Schei
Hovedverneombud Arvid Strand
Verneleder Hans H. Markussen
Overingeniør Kjell Birkeland
Personalkonsulent Anne Sofie Samuelsen

Vernelederoppgavene er svært mangfoldig

I følge Arbeidsmiljølovens forskrifter defineres vernepersonale som «personale som i kraft av utdanning og annen kompetanse tilsettes for å ivareta verne- og arbeidsmiljøoppgaver i bedriften».

Arbeidsgiveren skal legge forholdene til rette slik at vernearbeidet kan utføres forsvarlig både med hensyn til lokaler, utstyr og nødvendig hjelp. Vernepersonalet skal normalt være underlagt bedriftens øverste ledelse, de skal ha et nært samarbeid med bedriftshelsetjenesten og bør være underlagt samme administrative ledelse. De skal videre ha en fri og uavhengig stilling innen bedriften.

VERNELEDER

er oppsynsmann Hans H. Markussen. Han skal være sakkyndig i arbeidsmiljøspørsmål innen bedriften. Ansvar for gjennomføringen av verne- og miljøarbeid ligger hos ledelsen. En verneleder kan ikke pådra seg arbeidsgiveransvar etter arbeidsmiljøloven paragraf 14, men er direkte ansvarlig overfor ledelsen. Han skal organisatorisk være underlagt bedriftens øverste ledelse, og arbeidsområde omfatter alle avdelinger innen etaten.

Vernelederen tilsettes av ledelsen. Men før dette kan skje, skal AMU avgi uttalelse. Han kan ha andre arbeidsoppgaver innen etaten, men det er klart uttrykt at vernelederfunksjonen skal være hovedfunksjon.

ARBEIDSOPPGAVER

I verne- og miljøspørsmål er vernelederen saksbehandlér både overfor organer innen etaten og overfor utenforstående institusjoner og organisasjoner.

Han skal lede og koordinere verne- og miljøarbeidet uten direkte å gripe inn i saker mellom linjeledelse og verneombud. Vernelederen må holde seg orientert om de lover og forskrifter som til en hver tid gjelder. Vernelederen skal være kontaktledd i saker hvor arbeidstilsynet er part. Som hovedregel skal vernelederen



være saksbehandler i slike saker, men dette er ikke til hinder for at sakene kan videresendes når dette er naturlig.

Opplæring i arbeidsmiljøspørsmål, saksforberedelser, oppfølging og møtedeltakelse i forbindelse med AMU, behandling av skademeldinger, arbeidsmiljøkartlegging og forebyggende vernearbeid er naturlig arbeid for en verneleder som på denne måten kan bidra til at arbeidsmiljølovens bestemmelser med tilhørende forskrifter blir overholdt innen virksomheten.



Verneleder, oppsynsmann
Hans H. Markussen

Sluttspill i vegcupen igjen

Bedriftsfotballaget er igjen klar for sluttspillet i vegcupen. I den innledende kvalifiseringen, var vi satt opp i pulje med Vest-Agder, Telemark og Vegdirektoratet.

Desverre meldte sistnevnte forfall i siste øyeblikk, slik at det bare ble 2 kamper på oss.

Med Vest-Agder som arrangør, ble kampene spilt på Nodeland vest for Kr.sand torsdag 14. juni.

Innledningsvis møtte vi vertene og spilte 0-0 i en jevn kamp.

Telemark overbeviste innledningsvis ved å slå Vest-Agder hele 4-1, så det var med bange anelser vi gikk på banen til det siste oppgjøret. Allerede tidlig i kampen sikret vi oss en 1-0 ledelse, og tross intenst kjørt fra motstandere, holdt det kampen ut.

Dermed stiller laget opp til sluttspill i Stavanger den 1. september.

Verneombudsvirksomheten samordnes av hovedverneombudet

Arbeidsmiljøloven sier bl.a. at virksomheter med mere enn ett verneombud, skal ha minst ett hovedverneombud som har ansvar for å samordne verneombudenes virksomhet.

Hovedverneombudet skal være fast medlem i arbeidsmiljøutvalget. Spørsmål som gjelder flere verneområder, skal forelegges hovedverneombudet. Det samme gjelder også i saker hvor det er tvil om hvilket verneombud en sak hører inn under.

VALG

Hovedverneombudet velges enten blant verneombudene eller blant andre som har eller har hatt tillitsverv i virksomheten. Den fagforeningen som organiserer flertallet av de ansatte skal normalt velge hovedverneombudet. Det finnes andre former for valg av hovedverneombud, men dette er den som vil være mest vanlig i vegvesenet.

ABEIDSOMRÅDE

Foruten det som allerede er nevnt, er det naturlig at hovedverneombudet bistår arbeidstilsynet på inspeksjoner som gjelder flere verneområder.

Da hovedverneombudet forutsettes å ha gode kunnskaper og erfaring med vernearbeid, er det naturlig å vente at verneombudene kan få hjelp til f.eks. verneinspeksjoner.

ARBEIDSTID

Hvor mye tid hovedverneombudet skal bruke på vernearbeidet avhenger av virksomhetens størrelse og problemenes art. Det er en klar forutsetning at hovedverneombudet kan bruke den tid som er nødvendig for å kunne løse sine oppgaver på en tilfredsstillende måte.

ARBEIDSLEDELSE

Med arbeidsledelse menes alle med reell arbeidslederfunksjon. Verne- og miljø saker bør løses på det plan konflikten oppstår. Derfor er det viktig at den stedlige ar-

beidsledelse medvirker til å løse eventuelle vernesaker direkte med verneombudene.

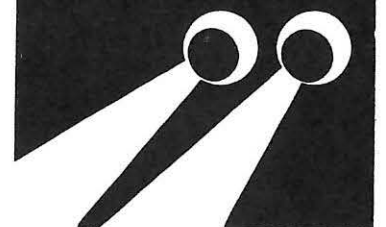
Først når en sak ikke lar seg løse lokalt skal hovedverneombud og verneleder engasjeres i saken. Arbeidsledelsen har plikt til å delta i verneinspeksjoner sammen med verneombudene.

Det er viktig å være klar over at arbeidsledere på alle plan kan pådra seg ansvar etter arbeidsmiljølovens 14 og 16.2.



Hovedverneombud er p.t. fagarbeider Arvid Strand

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



Viktigere å forebygge sykdom enn å behandle den, sier bedriftslegen

I følge Arbeidsmiljøloven er Statens vegvesen pålagt å ha bedriftshelsetjeneste. Bedriftslegeordningen er noe ulik i de forskjellige fylkene. Her i Aust-Agder har vi f.eks. samarbeid med andre etater, mens de større fylkene etter hvert ansetter egne bedriftsleger.

-Tidligere var bedriftslegeordningen en personallegeordning der den årlige helsekontroll var det sentrale, sier vår nye bedriftslege Odd Monrad Schei.

-Selv om den formelle tilknytning ennå er i støpeskjeen, så skal bedriftshelsetjenesten være nedfelt i Arbeidsmiljøloven. Intensjonene i loven går i retning av miljøarbeid, og det langsiktige mål er at det er viktigere å forebygge sykdom enn å behandle den, Bedriftshelsetjenesten skal kartlegge det eksisterende arbeidsmiljø, medvirke til at helsefarlige forhold fjernes og forebygge skader og ulykker.

-Da må det drives oppsøkende virksomhet?

-Ja, det er riktig. Sammen med bedriftssykepleier Åse Gjennestad er jeg da også i full gang med å besøke vegvesenets forskjellige arbeidsplasser, slik at jeg kan få dannet meg et inntrykk av forholdene.

-Som nytilsatt bedriftslege, -du begynte jo i fjor høst, kan det være passende anledning til å presentere deg nærmere for våre ansatte.

-Min dialekt røper vel at jeg er født i Bergen. Min legeutdannelse har jeg fra Heidelberg i Vest-Tyskland og fra universitetet i Bergen. Tidligere har jeg praktisert på Vestlandet og i Bergen.

-Er ikke det det samme?

-Ikke for oss bergensere, nei.

-Men nå strever du for å bli sørlending?

-Jeg har hatt tilknytning til Sørlandet de siste 10 år, og for 3 år siden kjøpte jeg hus i Grimstad. Ved siden av bedriftshelsetjenesten er jeg tilsynslege på Øyestad sykehjem, men driver ingen privat praksis.

-Som bedriftslege - ansatt av Norsk Folkehjelp - skal du fungere 3 dager i uken. Får du nok å gjøre disse dagene?

-I alt er 32 bedrifter med tilsammen nærmere 1600 ansatte tilknyttet bedriftshelsetjenesten her, - så jeg regner med å ha nok å gjøre, ja -

-Men hva hvis vi får bruk for deg ut over disse tre kontordagene?

-Skulle det være ting om å gjøre, må folk selvfølgelig komme i den utstrekning det er nødvendig. Men da bør det inngås avtale først.

-Hvordan er det meningen bedriftshelsetjenesten skal fungere fullt utbygget?

-Den skal bestå av lege, sykepleier, fysioterapeut, verneingeniør (som kan være kjemiutdannet f.eks.) og verneleder. Hvis det går

som vi og vegvesenets lokale ledelse ønsker, vil vi - f.eks. reise opp til Setesdal i stedet for at samtlige der oppe skal komme ned hit. Da tar vi med nødvendig utstyr, bygget inn i den løsningen som forhåpentligvis kommer. Det er et overordnet mål å få dette til, - det er økonomisk forsvarlig og representerer noe nytt.

-Jeg har møtt deg på arbeidsplassene i din oppsøkende virksomhet, og du er ikke alene.

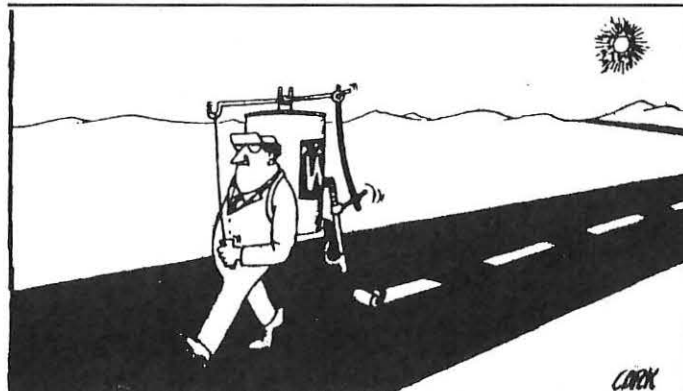
-Nei, jeg vil gjerne ha med bedriftssykepleieren på alle tenkelige og utenkelige steder, slik at vi i fellesskap kan drøfte eventuelle problemer og finne de rette løsningene på dem - sier altså en blid bergenser som vi ønsker velkommen til Sørlandet, og til å ta seg av vår helsemessige tilstand.



Bedr.lege Odd M. Schei



Bedriftssykepleier Åse Gjennestad



«Hjemmestrikket» maskin for midtstripemarkering.

CADK

Ni spørsmål om akseltrykkbestemmelsene

Lastebileiere og yrkessjåfører stiller ofte spørsmål til Vegdirektoratet vedrørende akseltrykkbestemmelsene. Vi har samlet en del av de spørsmålene som rettes til oss. Her kan du lese svarene på hva som ligger til grunn for norske akseltrykkbestemmelser og teleløsningsrestriksjoner.

Spørsmål 1:

Hva er vegvesenets syn på utviklingen av akseltrykkgrensene på norske veier? Hvorfor 10 tonn som maksimal grense?

Svar:

Dersom vi skal tillate høyere aksel- og boggitrykk på vårt vegnett enn hva vi har i dag, ville det kreve store investeringer. Svenske undersøkelser støtter oss i dette. De viser at det er lite å hente ved øking av aksel- og boggitrykket dersom man ikke samtidig øker den tillatte totalvekt til 60 tonn. Som de fleste kjenner til, har vi nylig (1. januar 1982) økt den tillatte totalvekt til 50 tonn. I Vegdirektoratet anslås investeringskostnadene bare for riksvegbruene å beløpe seg til 3-4 milliarder kroner, dersom vi skal kunne tilby høyere maksimalgrenser for aksel og boggitrykk. I tillegg kommer betydelige beløp til forsterkning av vegene. En økning av akseltrykket utover 10 tonn er derfor ikke realistisk politikk ut fra dagens rammer for veginvesteringer. Statens vegvesen vil i tiden fremover først og fremst satse på en ytterligere harmonisering av vegnettet, det vil si at en størst mulig del av vegnettet oppgraderes til 10 tonns akseltrykk med telerestriksjoner. Det er et mål å tilby 8 tonn i teleløsningen.

Spørsmål 2:

Hvorfor kan busser med gassfjæring få kjøre med større akseltrykk enn lastebiler med tilsvarende fjæringssystem?

Svar:

Utgangspunktet er at dette fjæringssystemet har egenskaper

som gir mindre støtpåkjenning på veien. Derfor har busser med slikt fjæringssystem fått anledning til å kjøre med økt akseltrykk på 8 og 9 tonns veier. Bussene utnytter ikke frimarginer på samme måte som lastebiler og vogntog. Vektkontroller viser at vogntog har opptil 40% overvekt i forhold til totalvekt på slike veier, men med vekten fordelt innenfor frimarginen på akslene. Dette er grunnen til at vi ikke kan gjøre tilsvarende innrømmelser overfor lastebiler og vogntog med gassfjæring.

Spørsmål 3:

Er det egentlig skadelig å kjøre på teleløsningsveier når dispensasjon gis til busser, tanktransport av melk og bergingsbiler?

Svar:

Ja, det skader vegene å kjøre med tunge kjøretøyer i teleløsningsperioden. Generell dispensasjon gis til rutebusser fordi opprettholdelse av kollektivtilbudet vurderes som et gode som langt oppveier den skade som denne trafikken påfører vegene. Ved trafikkulykker er det nødvendig at bergingsbiler kan rykke ut for å rydde veien og få trafikken i gang igjen. Trafikk med bergingsbiler er svært liten og nødvendig. Tillatelsen til tanktransport med melk er teknisk begrunnet.

De generelle telerestriksjonene er begrunnet med de høye vedlikeholdskostnader som fri trafikk i teleløsningsperioden ville medføre. Disse kostnadene vil ikke vegvesenet makte innenfor de nåværende budsjetter. Det dreier seg om økte utgifter på størrelsen med 10% av den normale tildeling.

Spørsmål 4:

Har vegvesenet sikker kunnskap om hva kjøring med ordinært akseltrykk i teleløsningsperioden fører til av slitasje? Er ikke forsøkene med å kjøre med ordinært akseltrykk på enkelte strekninger i

teleløsningsperioden en innrømmelse av at akseltrykkrestriksjonene fører til større samfunnsøkonomiske ulemper enn gevinn?

Svar:

Vegdirektoratet er ikke skråsikker på hvor omfattende virkningene blir når man kjører uten telerestriksjoner. De teoretiske beregningene gir klare indikasjoner på hvilken betydning dette har. Men de praktiske undersøkelsene - som vil foregå over en 4-5 års periode - vil supplere vår viten på dette feltet. For øvrig er det gjort en rekke samfunnsøkonomiske beregninger om antatt nytte og kostnader dersom vegtransporten fikk kjøre med fullt akseltrykk i teleløsningsperioden. Resultatene er noe usikre, men tyder på at en eventuell gevinst vil bli beskjeden.

Målt mot de store ekstrautgifter fri kjøring i teleløsningsperioden vil påføre vegholdet, synes en slik praksis å være ulønnsom for samfunnet totalt.

Spørsmål 5:

I teleløsningsperioden har en stor del av fylkesvegnettet nedsatt akseltrykk til 6 tonn, noe som gjør det vanskelig å utnytte den større bæreevnen på riksvegene. Hva vil vegvesenet gjøre med dette?

Svar:

I dag tillates om lag 6% av fylkesvegnettet for 10 tonn med telerestriksjoner. Det øvrige fylkesvegnettet tillates med få unntak for 8 tonn. Beklageligvis må akseltrykket om våren reduseres til 6 tonn for ca. 60% av fylkesvegnettet. Det er et problem at standardgapet mellom riks- og fylkesveier er så stort. Samferdselsdepartementet har tatt initiativ for å få opp standarden på dette vegnettet. Det er foreslått å yte et årlig statlig tilskudd på 50 mill. kroner til forsterkning av fylkesvegene. Forutsetningen er at fylkene selv også øker innsatsen. Målet er å få viktige fylkesveier tillatt for 10 tonn

om sommeren og minst 8 tonn om våren. Dette vil sette ekstra fart i arbeidet med å harmonisere det norske vegnettet.

Spørsmål 6:

Hvorfor opprettholdes telerestriksjoner når det inntreffer frostperioder om våren?

Svar:

Når det gjelder frostperioder, må vi skille klart mellom grusveger og veger med faste dekker. For veger med faste dekker er det mer skadelig å kjøre når dekket for eksempel som følge av nattefrost, ligger nedkjølt og stivt over et flytende underlag. På grusveger kan det imidlertid av og til være fornuftig å utnytte nattefrosten til transporter.

Generelt kan sies at en frostperiode eller nattefrost ikke er tilstrekkelig til å gjenopprette bæreevnen.

Spørsmål 7:

Hva er kriteriet for at telerestriksjonen har inntrådt? Er det mulig å få forhåndsvarsler?

Svar:

Vegvesenet har målere som registrerer hvordan vegen tiner under vegdekket. I praksis innføres telerestriksjoner når telen er tint til en dybde på 5 til 15 cm. Soloppvarming av vegdekket kan forårsake opptining i øvre del av vegoverbygningen selv om det er noe frost. Har vegen et vannømfintlig bærelag, kan det bli aktuelt å innføre telerestriksjoner allerede på dette tidspunkt.

Forhåndsvarsel kan man få ved å henvende seg til vegkontorene, vegmeldingstjenesten, eller ved å følge med i værmeldingene. En god indikasjon er også tidspunktet som telerestriksjonene er blitt innført ved, i tidligere år.

Spørsmål 8:

Hvorfor anvender vegvesenets vektkontroller regelen om avlesing ved mer enn 5% overvekt på akselen også på veger som ikke har vektbegrensninger i telerestriksjoner?

Svar:

Også på veger der det ikke er innført vektbegrensninger, vil vegene være svakere enn ellers om følge av opptiningen. Overlast gjør derfor større skade også på disse strekningene i denne perioden.

For øvrig har Vegdirektoratet i de senere år åpnet for større belastning av vegnettet. Det er innført 50 tonn som maksimal totalvekt, og fra 1.1.1984 er halvparten av riksvegnett tillatt for 10 tonn med telerestriksjoner. Bare i 1983 ble hele 4500 km (18% av riksvegnett) oppskrevet til 10 tonn. Dette ble gjort uten at det ble foretatt store forsterkningsarbeider. Vegmyndighetene har derfor tatt ut så mye som mulig av det eksisterende vegnettet, og må derfor se strengere på misbruk enn tidligere. Vi vurderer å innføre avlesingsregler som generell regel for hele året. På sikt er ingen tjent med at vegnettet nedslites som følge av at det kjøres ulovlig. Skal vi makte å holde vegnettet, inklusiv bruene, i sin nåværende stand, må vi få overbelastningen under kontroll.

Spørsmål 9:

Vil nye og moderne kjøretøyer innvirke på bruken av vegene?

Svar:

Ja, utvilsomt. Nye fjæringssystemer, bedre utnyttelse av ringtrykk, andre akselkombinasjoner, og nye konstruksjonsprinsipper for kjøretøyene generelt, vil nok kunne innvirke på hva vi kommer til å tillate av dimensjoner og vekt. Eksempel med busser med gassfjæring, viser at vi kan differensiere mellom kjøretøyer som skal bruke vegnettet. Hvilke konkrete utslag kjøretøyutviklingen vil føre med seg når det gjelder differensiert bruk av vegnettet, er det imidlertid for tidlig å si noe om.

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



Avfall fra rasting o.l. eller misbruk



Etter forurensningslovens paragraf 36 heter det om Vegvesenets ansvar for avfall langs offentlige veger:

«Vegstyremakten skal sørge for oppsetting og tømning av avfallsbeholdere langs offentlige veger utenfor tettbygd strøk hvor de vegfarende erfaringsmessig etterlater seg avfall».

Senere i samme paragraf heter det: «Videre har vegstyremakten kun ansvar for avfall fra de vegfarende som vegfarende», dvs. avfall fra rasting o.l. Det er ingen tvil om at vegvesenets avfallsbeholdere blir misbrukt, som vist på dette bildet fra en rasteplass ved E-18 i Tvedestrand.

Det er tydelig at f.eks. husstander langs vegene, hytteiere og vegfarende her kvitter seg med husholdningsavfallet.

Etter forurensningsloven er innsamling av forbrukeravfall en kommunal oppgave, men hvem kan påta seg å skille dette ut?

VI GRATULERER:

2.8. Arthur E. Halvorsen, 60 år

20.9. Sylvia Nilsen, 65 år

24.9. Olav Andersen, 60 år

400 kilometer veg skal vedlikeholdes i omr. I-1

I vår presentasjon av vedlikeholdsområder er vi - omsider kommet frem til det siste I-1.

Det har sine kontorer og verksted på Akland, og daglig leder er vegmester Kristian Kjenndalen.

Området grenser i øst mot Telemark, nordover går skillet ved Mjåvatn og Ubergsmoen, mot vest Finnesvingen og Tvedestrand.

- Og hva steller så dere med, vegmester Kristian Kjenndalen.

- Totalt så har vi ca. 400 kilometer veg å vedlikeholde. Av disse er ca. 160 km riksveg og ca. 240 km fylkesveg. Av fylkesvegene er ca. 140 km med grusdekke, altså over 50%.

- Hva med bevilgningene?

- For 1984 har vi fått kr. 3.780.000,- til riksveger og kr. 2.445.000,- til fylkesvegene.

- Og disponibelt mannskap pr. idag?

- Til å ivareta vedlikeholdet i utedriften disponeres 11 mann med en veghøvel, en traktor, en liten hjullaster, 3 pick-up varebiler og en stor lastebil som forøvrig kjører mest på anlegg.

- Hvordan fordeles arbeidsstyrken rundt i distriktet?

- Vedlikeholdsområdet er delt i 3 formannsområder, med to tjenstemenn i hvert. Det vanlige navn på lagene i områdene er Gjerstad, Vegårshei, og Risør/Tvedestrandslaget, selv om grensene ikke følger kommunegrensene. Bl.a. går Gjerstadslaget noe inn i Vegårshei og Risør - og Vegårshei noe inn i Tvedestrand og Risør.

- Det vil si at i vedlikeholdet av antall vegkilometer står lagene noenlunde likt?

- Hver formann har ansvaret for 120-160 km veg. Lagene har hver sin pick-up som er utstyrt med radiosender slik at kontakten med vegstasjonen er god.

- Og vintervedlikeholdet?

- Snøbrøytingen er ordnet gjennom 25 brøytekontrakter med lastebil og traktoreiere. Snørydding forev-

rig utføres av egne maskiner samt noen private traktorer.

- Det er vanlig i disse intervjuene å spørre hva som gleder deg mest og hva som er den største bekymring innenfor akkurat ditt distrikt - I de senere år har vi fått en liten pott på ca. kr. 50.000,- til utbedring av fylkesveger til hver kommune. Dette er penger som brukes til grøftesprensing, små utbedringer av smale partier, utbedringer av snuplasser m.v. Selv om disse midlene er forholdsvis små, er de en meget god hjelp. Her - som i andre områder - er bevilgningene til fylkesvegvedlikeholdet tjenestemennenes største bekymring.

De tildelte midler rekker ikke til for et forsvarlig vedlikehold. Dette fører til vansker for næringslivet i distriktene, og presset og kritikken på de ansatte øker.

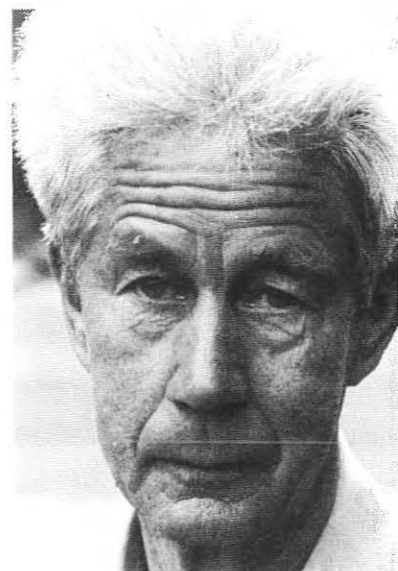
Mitt håp er at fylkespolitikerne vil forstå alvorret ved dette og gjøre noe ved det-, sier vegmester Kjenndalen til slutt.



På rv. 414 ved jernbaneudergangen på Vegårshei, er et lag i arbeid med å senke vegbanen, slik at fri høyde under brua blir 4,10 m.



Vegmester Kristian Kjenndalen



Oppsynsmann Lars Knutsen



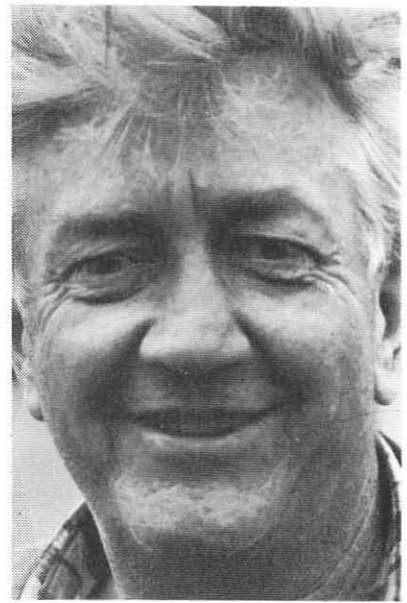
Formann Arne Svendsen



Spes.arb. Markus Bordal



Formann Torleif Mortensen



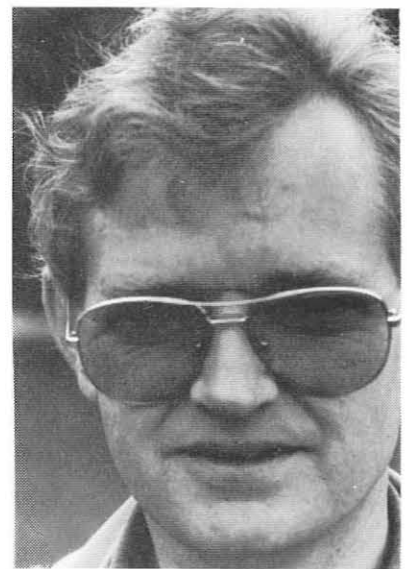
Maskinfører Per Kals



Formann Knut J. Myhre



Spes.arb Olav Solberg



Høvelkjører Ole Selås



Spes.arb. Olav Reignes



Sjåfør Per Urkjell



Maskinfører Osmund Rundholt



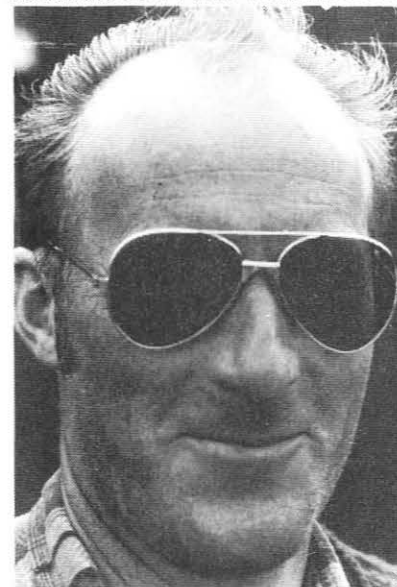
Skytebas Reidar Knutsen



Kontorassistent Sofie Pettersen



Snekkerform. Knut Hommefoss



Verkst.arb. Per S. Løvdal

Ved sykefravær:

NYE REGLER OM EGENMELDING

Med virkning fra 1. mars i år er det gjort gjeldende nye forskrifter om bruk av egenmelding ved sykdom. I denne forbindelse gjør vi spesielt oppmerksom på følgende:

- Du må ha vært tilsatt i minst to måneder før du har rett til sykepenger på grunnlag av egenmelding.

- Retten til å bruke egenmelding er begrenset til fire ganger (tidligere 6) i løpet av et år.

- Retten til egenmelding kan tapes dersom du i løpet av 12 måneder har hatt fire sykefravær eller flere uten å legge fram legeerklæring om at fraværet skyldes sykdom.

- Egenerklæring kan nyttes for inn-til tre kalenderdager om gangen. Dette kan i praksis bety at dersom du er syk både på fredag og den påfølgende mandagen, må du ha sykemelding fra lege for de dagene.

Mer detaljer omkring emnet finnes på Personalseksjonen, så det er bare å spørre.

STIPEND 1984



Nordisk Vegteknisk Forbund (NVF) tilbyr stipendier for studier av aktuelle spørsmål innen veg- og vegtrafikk. Stipendiene vil også kunne benyttes til studiereiser.

Tilgjengelig beløp er kr. 20.000,-.

Valg av emne er opp til den enkelte søker. Stipendiaten forplikter seg til å skrive en rapport om resultatene av studiet til Nordisk Vegteknisk Forbund. Etter NVF's vurdering vil stipendiatene kunne pålegges å gi en presentasjon av resultatene på NVF's årsmøte.

Studiene skal være gjennomført et år etter tildeling av stipend.

Søknad om stipend skal inneholde:

- beskrivelse av emne for studiet
- plan for gjennomføring av studiet
- opplysninger om søkerens stilling, arbeidssted og arbeidsfelt.

Søknaden sendes:

Nordisk Vegteknisk Forbund
Vegdirektoratet
Postboks 6390 Etterstad
0604 Oslo 6

SØKNADSRIST ER 1. AUGUST 1984.

Tildeling av stipend vil finne sted i august/september 1984.

Nærmere opplysninger kan fås av Johnny Johansen tlf. 02-466960

Fremmelig ekstraingeniør i Aust-Agder



Vi lovet i forrige nr. av bedriftsavisen å komme tilbake med utdrag av «En vegmanns erindringer», boken som bygger på tidligere vegsjef Irgens nedskrevne erindringer.

Denne gang tar vi for oss en «fremmelig ekstraingeniør i Aust-Agder vegvesen», og skal i senere nummer av SP fortsette med nedtegnelsene som gjelder hans tid her i Aust-Agder:

Mennesker og miljø

På ettermiddagen i 1929 ventet Aust-Agder vegvesen å få i gang nødsarbeid i stort omfang på Risørvegen. I den anledning hadde de fått penger til to måneders lønn for en ekstraingeniør. Etter endt utdannelse ved Norges Tekniske Høgskole hadde jeg hatt et mindre oppdrag for Arendals Smelteverk og vært anleggsarbeider hos Høyere-Ellefsen. Nå spurte overingeniør Horgen i vegve-

senet om jeg kunne være interessert i denne jobben; lønnen var kr 300,- pr måned.

Dette er innledningen til vegsjef Johannes B. Irgens' karriere i Statens vegvesen. I denne boka følger vi hans beretning frem til krigens dager. Historien baserer seg på vegsjefens egne notater. Irgens døde i 1982.

Irgens forteller at han ikke slo til med det samme, for han ville heller et annet sted. Dette fikk personalsjefen i Vegdirektoratet, overingeniør Nicolaysen vite: «Er han så kjepphøy? Andre steder kan vi få dem for 200,- kr pr måned!» Irgens fortsetter:

Da det ikke ble noe av Skjerkaif kraftstasjon, som jeg hadde håpet på, tok jeg ny kontakt med Horgen, og begynte på vegkontoret 1. desember 1928. Det skulle vise seg å bli for livet.

Ekstraingeniørene hørte til «pariakasten» i etaten med bare 14 dagers oppsigelsestid, mulighet for inntil 14 dagers ferie, og lønn som assistentingeniører, hvis ikke Nicolaysen klarte å presse den enda lavere ned.

Jeg jobbet som ekstraingeniør i 7 år, og det var visst ikke noen rekord. Da jeg hadde tjenestegjort i nærmere 2 år, søkte jeg om alderstillegg. «Det må

De ikke gjøre, De kan bli sagt opp», sa Horgen. Jeg holdt på mitt, og fikk tillegget. Riktignok ble det noe forsinket, så Nicolaysen tjente inn et par måneders tillegg.

Da jeg skulle søke alderstillegg neste gang, kom det rundskriv om at midlertidig personale ikke kunne få det. Under et samvær med avdelingsingeniør Alf Torp fra Vegdirektoratet nevnte jeg dette for ham. Han var en meget forslagen herre og sa: «Søk, og nevnt at De har fått alderstillegg før, så denne nye bestemmelsen kan ikke brukes overfor Dem». Jeg så gjorde, og det gikk i orden! Andre ekstraingeniører jeg møtte, hadde ikke søkt om eller fått alderstillegg, og en noe eldre kollega ble rasende på meg da jeg fortalte det.

Noen bevisst personalpolitikk fra Vegdirektoratets side kunne man ikke merke. På det tidspunktet kunne etaten ha valgt blant de beste som kom ut fra høyskolen, om de hadde lagt forholdene bedre til rette og tilbudt mer enn bare kortvarige engasjement. Men etter hvert ble det da folk også av ekstraingeniørene.

Vegkontoret var den gangen i overingeniør Horgens hus, et vakkert gammelt trehus i Kolbjørns- vik i Arendals nabokommune Hisøy. I 2. etasje mot nord var det et stort rom som hadde direkte forbindelse til privatboligen. Her residerede Horgen ved et skrivebord som nå er innlemmet i vegkontorets samling av eldre ting. Foran ham, ved et vindu mot øst, satt assistentingeniør Lomsdal. Han hadde sjefens øyne i nakken, og måtte derfor arbeide flittig hele tiden.

På forværelset satt fullmektig Arve Andersen og kontorist Manfred Olsen ansikt til ansikt, ved hvert sitt skrivebord. Kontordamen, Elisabeth Jacobsen (Lisken), hadde også sin plass der. I første etasje satt avdelingsingeniør Eystein Sundby, Oddmund Kringlebotten og jeg. Sundby hadde skrivebord og kontorstol av tre med skruer, så den kunne dreies rundt og stilles i passende høyde. Kringlebotten og jeg satt ved bord med umalt flate og på pinnestoler. Her var ikke telefon. Skulle noen ha tak i oss, trampet de på forkontoret i gulvet i et hjørne for Sundby, et annet for Kringlebotten og et tredje for meg. Så gjaldt det å springe fort opp trappen. Etter en tid fant jeg på et nytt og bedre varslingsystem ved hjelp av et hull i gulvet, merkelapper og en metallbit og en blikkboks som gav lyd fra seg. Horgen kom bøs og spurte hvordan jeg kunne finne på å bore hull i hans hus. Da han så det fremragende resultatet, humret han fornøyd. Da var det Sundby ble sur. «Nå har De ødelagt sjansene for telefon her nede på mange år», var hans reaksjon. Systemet ble landskjent, for handelsreisende som besøkte oss ble skremt når Olsen lot loddet falle med kraft ned på boksen. De fortalte villig videre om denne oppfinnelsen.

Horgen var i sine unge år ivrig opptatt med å konstruere lette, utkragede hengebruer. En del av disse er fremdeles i bruk. Denne interessen fulgte ham også senere. Han var en god venn av overingeniør Stang, sjefen for brukontoret og mellom dem vandret det stadig blyantnotater på almanakkblad. På ett av disse så jeg en gang at Stang hadde påpekt at viridkrefte ikke alltid kunne redusere spennin- gene i hovedbærekonstruksjonen!

En gang jeg hadde laget et forslag til et brukverk, diskuterte vi i bortimot en time om ikke skruene kunne gjøres 1/8 tomme mindre. Horgen

var nøye med detaljene. Vegdirektør Krag var hans store ideal, og han fortalte ofte om ham. Han kom aldri over den sparsommeligheten som han hadde lært i ungdommen, og som han hadde god legning for.

På kontoret i første etasje hadde vi to lamper med hvit mansjett og klare pærer. Dersom blikket traff en pære, satt glødespiralen lenge igjen på netthinnen. Jeg spurte en gang om vi ikke kunne få matte pærer, med det ble avslått, fordi de krevde mer strøm.

Horgen var sjelden ute, men spurte til gjengjeld ut alle som kom på besøk. Særlig de handelsreisende så seg tjent med å skryte av vegene i Aust-Agder. Disse opplysningene brukte han så mot oss underordnede når vi mente at noe måtte gjøres et eller annet sted.

Vi hadde hørt at asfalt kunne føre til kreft, og derfor var Horgen meget tilbakeholdende når det gjaldt asfaltdekker. Jeg tror det var i 1934 den første prøven ble gjort. 2 km asfalt ble lagt på Nednessletten på Sørlandske hovedveg. Det var forresten et stort opplegg. Avdelingsingeniør Kveim på innkjøpskontoret i Vegdirektoratet ble fløyet ned med et fly som asfaltfirmaet hadde leid, flere av oss ingeniører i Aust-Agder var med, og dessuten assistentingeniør Thorkildsen fra Vest-Agder. Vi ble godt traktert på Fevik, og så fløy Kveim tilbake til hovedstaden. Når en ser fotografier fra asfaltens barndom, er det vanlig å se mange velklede tilskuere, ja, så mange at en skulle tro at det var vanskelig for arbeiderne å få gjort noe.

Horgen var meget omhyggelig med sine budsjettekspedisjoner o.l. Det var lite politikerne kunne trekke frem og klage på uten at Horgen kunne henvisse til tidligere ekspedisjon hvor han hadde påpekt at dette ville skje.

Det var aldri tale om at vi kunne få sette oss ned når vi var inne hos ham til konferanser, selv om de kunne vare i timevis i et overopphetet værelse. Ingeniørene på kontoret ergret seg over slikt, og ble ofte mutte mot ham. Jeg hadde for vane å si min mening, enten det passet ham eller ikke, og ble akseptert for det. Senere i livet har det vært lettere å overse hans egenheter, og jeg synes at jeg lærte mye av ham. At han også likte meg, fikk jeg vite da jeg skulle slutte. Da sa han: «Jeg vil takke Dem fordi De alltid har utført Deres saker slik at arbeidet ble lettere for meg».

Hvert år holdt ekteparet Horgen selskap for hele personalet og gjorde det svært hyggelig for oss. Både da kronprins Olav ble forlovet og ved bryllupet ble ingeniørene invitert inn i «privaten» til et glass portvin.

Eystein Sundby var den gangen min nærmeste overordnede. Han var en stor, kraftig kar, hyggelig og elskverdig. Han bestyrte det meste av fylket, og likte seg særlig godt i Setesdal.

Han var blant de første fra N. T. H. som kom inn i vegvesenet, og han ergret seg over at høyskoleguttene ikke fikk bonus for å ha lengre og bedre utdannelse enn de fleste.

Vi var ofte sammen på stikking og undersøkelser, særlig i Setesdal. Han hadde et godt grep på terrenget, var sprek i marken og kunne få meget unna på lange dager.

Han så gjennom hele tjenestetiden på meg som ekstraingeniøren, en som måtte holdes i ørene. En gang mens han var sjefsingeniør i Vegdirektoratet og jeg vegsjef i Finnmark, kritiserte han meg for eksempel alvorlig for noe jeg hadde skrevet.

Assistentingeniøren var Christen Lomsdal. Han var på en måte mellom barken og veden på kontoret. Ovenpå hadde han sjefens øyne i nakken, og i spisepausene hos oss i første etasje, fikk han, uspart, faderlige råd og formaninger. Han og fru

hadde begge en stillferdig, fin og sikker dannelse. Vi var sammen bare et snaut år, men jeg fikk stor aktelse for ham og hans arbeid. Dette ble forsterket senere, da han fra anleggsavdelingen i Vegdirektoratet flere ganger besøkte Aust-Agder mens jeg var vegsjef der. Han kom stille og forsiktig med sine bemerkninger, nærmest som råd. Det ble alltid lagt vekt på dem, og som regel gav det godt resultat.

Med den vrimmel av høyere stillinger vi nå har i vegvesenet, kan det være nødvendig å si litt her om forholdene den gangen.

I distriktene hadde vi overingeniørene, det som i dag er vegsjefene. I de fleste fylker var det en, i noen to avdelingsingeniører. De var delt i to klasser, A og B. Det var folk som var fullbefarende i vegvesenet.

Den største gruppen var assistentingeniørene. Også disse var modne karer. Så kom underskogen av ekstraingeniører.

I Vegdirektoratet var et par overingeniører A og B. Innkjøpskontoret, anleggs- og vedlikeholdskontorene ble bestyrt av avdelingsingeniører i klasse A.

Det er altså himmelvid forskjell mellom dagens og den tidens betegnelser.

Etter Lomsdal ble Werner Otterbeck ansatt som assistentingeniør. Han var rikt utstyrt på mange felt. Han hadde kunstneriske interesser og evner og var særlig flink som musiker og tegner. Politikere så han på med stor forakt, og han mente man måtte være på vakt så de ikke fikk innflytelse i vegvesenet.

Han var en fremragende planlegger og arbeidsbestyrer. Han likte ellers å erte folk opp i stort sinn, men de underordnede tok han vel vare på og kjempet for deres rettigheter.

Som planlegger hadde han et vidt og fremtidsrettet syn. Mange av hans forslag ble først negativt mottatt, men så gjennomført senere, når økonomien ble bedre. Han la særlig vinn på å gjøre bruene vakre, og la ofte inn egne innslag i utsmykningen ved hjelp av enkle tiltak.

Vi hadde omtrent jevnaldrende barn, og var også mye sammen privat.

Eldste ekstraingeniør var Oddmund Kringlebotn. Han tok hjertelig i mot meg og hjalp meg godt til rette den første tiden.

Han var hjelpsom overfor alle. Han hadde mye motgang i livet, og særlig hadde han økonomiske bekymringer; studiegjelden trakk han på til de siste årene.

Han og hans kone bodde i ungdomsårene vakert ute ved Galtesund, hadde barn som var jevn gamle med våre og ble nære og gode venner for min kone og meg.

For å spe litt på lønnen gikk vi med i en revefarm som oppsynsmann Paulsen bygget på sin gård i Birkenes. Vi satte inn kr 1 000,- hver (ca. 3 måneders lønn). Etter to år var foretaket konkurs, og Paulsen løste oss ut med kr 200,- hver.

Kringlebotn var en ildsjel i all sin ferd. Han var ivrig venstremann, både på grunn av tradisjoner fra hjemmet, og av egen legning. Han var også medlem av herredsstyret, der Sundby satt i formannskapet for Høyre. Høyre var i kompakt majoritet, og innen Høyre var det ordføreren, fylkesfullmektig Gundersen, Sundby og deres håndgagne mann, lensmann Kittelsen (Ole lensmann), som utgjorde «den harde kjernen». De bestemte hva som skulle gjøres, eller helst hva som ikke skulle gjøres. Lav skatteprosent var rettesnoren deres. Det kom ofte til hissig diskusjoner mellom de to

politikere i spisepausene. (Ingeniørene spiste på vårt kontor i 1. etasje. Garderobe fantes ikke, en kald do var det i uthuset på den andre siden av gårdsrommet og vaskemuligheter i en kaldtvannskran i bryggerhuset).

Kringlebotn var også en ivrig nynorskmann, men snakket vanligvis korrekt riksmål, og skrev nærmest departementalt. Han slo over i nynorsk når miljøet var passende, eller når han ble særlig ivrig.

Alt han gjorde var sirlig og nøyaktig, og han tok urimelig mye arbeid på seg for andre. På reisene sine i Setesdal i de senere år, arbeidet han fra tidlig om morgenen til han stupte dødstrøtt i seng, sent på kveld.

Da jeg kom tilbake til Aust-Agder som vegsjef, var han overingeniør. En mer lojal og hjelpsom førstemann kunne ingen ønske seg. Med ham kunne jeg drøfte et hvilket som helst problem, og jeg fikk gode informasjon og verdifull hjelp ved hans allsidige erfaringer.

Fullmektig Arve Andersen var sjef for kontorpersonelet og kasserer for vegregnskapene. Han fikk 1¼% av det utbetalte beløp i godtgjørelse, så han var velstandskaren vår. Han kjøpte bil, og vi ingeniørene fikk av og til leie den på tjenestereiser.

Det var den gangen vanlig at kontorfolkene måtte være med på vegstikking, og Andersen ble også sendt av sted. Han hadde jobben med å kjedemåle linjen.

Kontoristen Manfred Olsen (senere tok han etternavnet Nordmannvik) var en stor og røslig kar, og ikke av de stillferdige. Han ble brukt ganske ofte som teknisk assistent, og utførte mindre undersøkelser på egen hånd. Når en tegning en sjelden gang skulle kopieres, var det Olsen som tok seg av det. Først stappet han pipen, tok så en stor kopiramme med seg og ruslet ut og fant et sted i solen for seg og kopirammen. Belysningen krevde ½ times tid. Så bar det inn i bryggerhuset, der det stod et stort, brunt lerfat. I dette ble kopien skylt i mange vann, og så ble den hengt til tork. En kopi kunne kreve det meste av formiddagen.

Fortsettelse neste nr.



Kjører du med parkeringslys? Noen gjør fremdeles det. Ved endringene av trafikkreglene 1. oktober 1978 falt bestemmelsen om bruk av parkeringslys under kjøring på godt belyst vei, bort.

Nå er hovedregelen at fjernlys skal nyttes når førerens synsfelt ikke er tilstrekkelig for en sikker føring av kjøretøy i forhold til farten. Kan fjernlys ikke brukes eller er det ikke påkrevet - skal nærllys nyttes. Parkeringslys må altså ikke brukes, fordi det markerer at et kjøretøy står stille, sier Trygg Trafikk.



Solveig og Bjarne Haugmoen

Avskjed med vegsjef Bjarne Haugmoen

Det var stor festivitas i Arendal Rådhus den 30. mars da en lang rekke av etatens ansatte tok avskjed med sin populære vegsjef. På vegne av festkomiteen, kunne O. P. Resen-Fellie ønske velkommen til en meny, bestående av rekecocktail, reinsdyrstek og is m/sjokoladesaus.

Kirsten Lindeberg leste en velskrevet prolog, forfattet av Bjørg Henriksen. Kveldens toastmaster, H. Cappelen Aas holdt styr på de mange talerne, som også benyttet anledningen til å overrekke gaver på vegne av etaten, funksjonærene, pensjonistene, NI-TO, NIF, Arbeidsmandsforbundet,

oppsynsmannsforeningen og Trygg Trafikk.

Uten forkleinelse for noen, tror vi vegsjef Haugmoen satte stor pris på en utskjæring i tre av to vegarbeidere, laget av tidligere ansatt ved vegkontoret, Kåre Skytte-my. Ellers var det bl.a. solur fra funksjonærene. Gjerstadkniv fra oppsynsmennene, tinnbolle fra etaten, tinnvase fra ingeniørene og ny kniv fra pensjonistene.

Fru Solveig Haugmoen ble overrakt blomster, og begge takket i velvalgte ord for taler og fine gaver.

Sørlandssporten ønsker dem begge en trivelig pensjonisttilværelse.



Vegsjefen beundrer treskulpturen

Statens vegvesen vil prioritere ungdom når nye skal ansettes

Statens vegvesen vil ived nyinntak prioritere unge arbeidstakere mellom 16 og 20 år.

— Det er flere grunner til at Vegdirektoratet har bedt landets vegsjefer legge vekt på å velge yngre mennesker. En viktig årsak er den skjeve alderssammensetningen i vegvesenets utedrift. Bare 5 prosent av de faste arbeidstakere er i aldersgruppen 20—30 år, mens 46 prosent av arbeidsstokken er over 50 år. Dette bildet vil på noe sikt bli enda skjevare dersom det ikke foretas rekruttering av ungdom, sier vegdirektør Eskild Jensen.

En medvirkende årsak er at Statens vegvesen også ønsker å gjøre sitt for å minske arbeidsledigheten blant de unge, selv om vår skjerv på grunn av de økonomiske forhold vil være liten i denne omgang.

Men dersom vegvesenet får tildelt ekstra midler for å gjennomføre sysselsettingstiltak for arbeidsløse ungdom, vil tallet kunne stige betraktelig, legger vegdirektøren til.



God sommer



TRYGG TRAFIKK



Røde Kors

Barnas sikkerhet - vårt ansvar.

DESIGN: A VAAGLAND 1983 ©

