

SØRLANDS-PORTEN

KONTAKTORGAN FOR STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER

Nr. 3 - 1984

SHS





SØRLANDSPORTEN

*Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen*

Redaksjonsråd:
Vedl.holdssjef K. Nylund form.
Oppsynsmann O. Evensen
Adm.sekr. I. Vehus sekr.
Konsulent H. Kirkedam
Maskinfører O.N. Rydningen

Redaksjonsutvalg:
Tone Kolbenstvedt
John Einar Myhren
Gunnar Lien
Egil Engesæth
Mads Krogh

Tegner: Jon G. Smeland

Adresse:
VEGKONTORET
Postboks 173,
4801 Arendal

Sats & Trykk:
A&B Trykk A/S

Opplag: 900

**Stoff til neste nummer
må være redaksjonen i hende
innen 15. november.**

En 10 m høy fylling bygges opp for å føre ny rv. 12 inn i «Byklestigtunnelen» fra Trydalsiden langs Motjørni.

(Foto: MK)

INNHOOLD:

Her er vi	3
Til den avtroppene formann	3
2 premierte forslag	4
EDB organisering i A-A	5
Læring og utvikling også i pensjonsalderen	6
Nye forskrifter om arbeidsvarsling	8
Unge bilførere må bli flinkere	6
Ekskursjon og tyttebærtur	9
Regnskapsavdelingen i AAV	10
Ny datamaskin	12
Ny gangbru bed Sunde	13
Aksjon mot helgulykker	14
Vegcupen - 84	16
Når mann blir 66	17
Kryssord	17
Kokketjenesten i brakker i 1917	18
Nytt vegdekkeregister	19
Vegdirektoratets gode råd om billys	19
Vi styrker samarbeidet med vegbrukere	19
«Årets servicebedrift»	20
Flatt batteri for stasjonssjefen	21
Fremmelig ekstraingeniør	22
Vellykket ansiktsløtting	23
Riksveg 12 ferdig neste år	24
Pensjonister på tur	25
Hva koster tabbene?	27
Regionalt «Cruise» for tegenerne	28
Ny parsell på rv 9 åpnet	30
Lite å vinne ved å kjøre fort	31
Gang og sykkelveg til 2.5 mill	31

NELLIK FOR KJØRELYSET

Bort med pekefingeren og formaningerne. - Gi bilistene en liten påskjønnelse i stedet.

Dette var utgangspunktet da Aksjon Kjørelysgruppa klekket ut idéer til kjørelaksjonen. Et annet og heller nedslående utgangspunkt var de 26% kjørelysbruk en etter mai-tellingen hadde registrert i fylket vårt.

Konklusjonen ble bl.a. NELLIKA-SJON på Temse ved Grimstad 10. august. Aksjonen var et samarbeid mellom vegkontor, biltilsyn og Trygg Trafikk med assistanse fra politiet.

Vi stilte med favnen full - 400 røde nelliker - og undret på hvor mange av disse vi måtte ta med oss hjem igjen...

Og hvordan forløp så det hele..? virkelig en fin opplevelse! At det fantes så mange hyggelige og positive bilførere... En stor rød nellik til alle med lyset på, - og en ekstra nellik til de barna som satt sikret i bilene. Bilførere uten lys og barnesikring fikk informasjon og brosjyremateriell.

En av de mange bilførere som ble stoppet sa det slik: «Nei, dette var hyggelig. Og kjørelaksjonen den

har min fulle støtte. Tenk om bare enda flere bilister kunne være sitt ansvar bevisst og tenne lysene».

... og de 400 nellikene...? Jo, de ble 400 ansvarlige bilførere til del, - mye fortere enn vi på forhånd hadde regnet med.

TK



«Dette var hyggelig», sa Valter Hagerup
Foto AGDERPOSTEN

*Til den
avtroppende
redaktør*

I begynnelsen av 1970-årene ble ideen til en bedriftsavis tatt opp i samarbeidsutvalget.

Å lage avis var et tema der vegvesenet mildt sagt var på tynn is. Heldigvis hadde vi en oppsynsmann ved navn Mads Krogh. I tillegg til å ha vært en habil fotballkeeper var han sportsjournalist på si i en herværende avis.

Han ble spurt og sa seg villig til å være redaktør. Det er tvilsomt at han visste hva han sa ja til! Hvis han hadde regnet med å få stoffet servert fullt ferdig fra avdelingene, tok han skammelig feil. Han måtte skaffe det aller meste sjøl, viste det seg. Vi har vel alle (eller burde ha det) en solbrent rygg i så måte.

Resultatet av denne bedrøvelige tilstand var at Krogh (med stahet og stort pågangsmot) måtte gjøre så å si alt sjøl. Og avisa kom ut. Det ble og måtte bli et onemansshow.

Etter at det første nummer kom ut i 1973, (da med navnet «Kontakt», senere etter omdåp «Sørlandsporten»), har Krogh holdt det gående. Uten tvil ble belastningen forståelig nok for stor etter hvert, da avisjobben bare måtte være en «på-si» jobb. Hans egentlige arbeid er som kjent å lede grunnboringsseksjonen, en jobb som er mer enn krevende i seg sjøl.

Nå har Krogh ønsket å trappe ned og slippe ansvaret for avisa.

Han er spurt og har sagt seg villig til å være med i redaksjonsutvalget, noe utvalget vil ha stor fordel av, særlig i begynnelsen, når utvalget skal «læres opp». Han vil være med å skaffe stoff i den utstrekning dette passer med hans egen jobb, en ordning som er både billig og praktisk for vegvesenet.

Krogh fortjener en stor takk fra etaten. Jeg er overbevist om at uten hans innsats ville avisen neppe overlevd mange år.

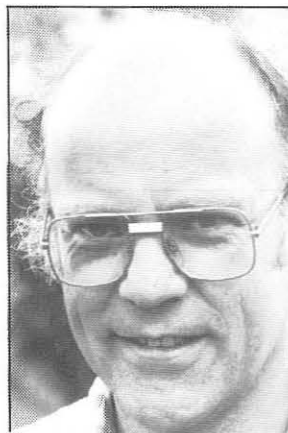
D.



For at alle skal vite hvem som utgjør redaksjonsutvalget og derved er ansvarlig for utgivelsen av bedriftsavisen, er vi så ubeskjedne at vi opptar spalteplass for en presentasjon av oss selv — og slik ser vi ut:



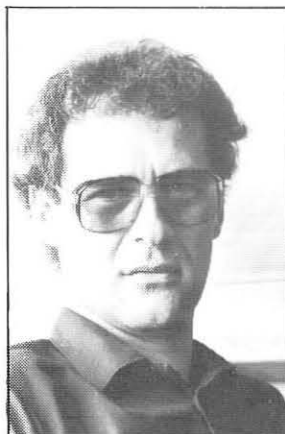
Førstesekretær.
Tone Kolbenstvedt,
personalseksjonen



Kons. Egill Engesæth,
biltilsynet



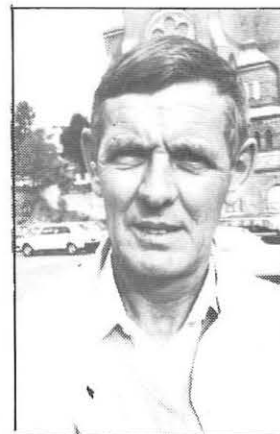
Avd.ing. Gunnar Lien,
vedl.h.avd.



Ktr.fullm.
John Einar Myhren,
personalseksjonen



Bedriftsavisens tegner,
spes.arb.
John Geir Smeland,
planavd.



Opps.m. Mads Krogh,
lab.seksjonen

Tidligere redaktør av Sørlandsporten, Mads Krogh har nå trukket seg fra redaktøroppgaven i bedriftsavisen. Dermed er vår bedriftsavis blitt noe omorganisert idet vegsjefen har oppnevnt et redaksjonsutvalg på fem medlemmer, pluss en fast «hustegner». Selv om Mads Krogh har sagt fra seg redaktøransvaret, vil han fortsatt ha sitt virke i Sørlandsporten som medlem av redaksjonsutvalget.

Et redaksjonsutvalg på fem - det skulle vel bety at vi heretter vil få super bedriftsavis og maaange num-

mer i året? Ja, gjerne skulle vi vel kunne si.... Det avhenger fortsatt av dere lesere. Vi skal gjøre så godt vi kan, og sparker ballen videre til alle dere andre. Vi tror at det finnes mye godt avisstoff på vår store arbeidsplass, men hvordan skal vi kunne formidle dette hvis ingen forteller oss hva som skjer?

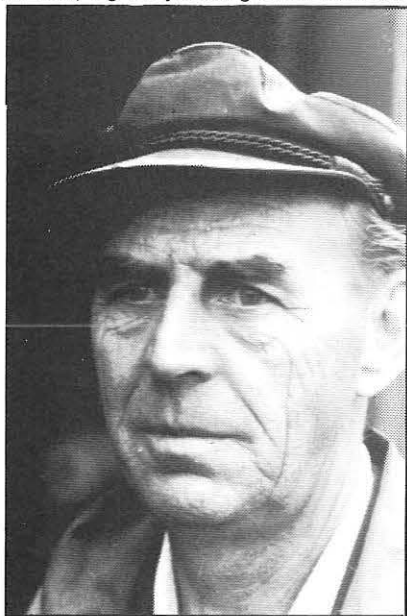
Så, - helt i startgropa foran våre nye oppgaver med bedriftsavisen, en bønn til dere alle: **VÆR VÅKEN FOR DET SOM SKJER - OG SEND DITT BIDRAG TIL REDAKSJONEN.** TK

To premierte forslag til østsonearbeidere

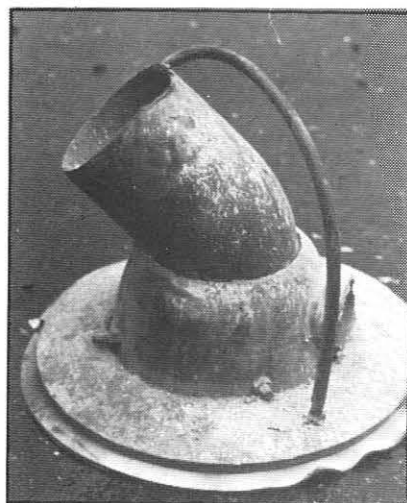
Av oppfinnere har vi ingen Reodor Felgen ansatt i vegvesenet. Men at vi har initiativrike medarbeidere som av og til kan ta kampen opp med geniet fra Flåklypa, er det derimot ingen tvil om.

Som nå - da det fra forslagsordningen i Statens vegvesen er kommet melding om reparatør Knut Kvernvik og formann/skytebas Håkon Markseth er premiert med henholdsvis kr. 1500,- og kr. 800,-.

Knut Kvernvik har utarbeidet et hjelpemiddel for beskyttelse mot sprut ved rengjøring av borhull med trykkluft. «Dingsen» er laget av et 110 mm 30 PVC-bend, en utbrukt støvsamlerhette fra støvsuger (slitt i hull for bor) og en jernring med håndtak.



Reparatør Knut Kvernvik



«Dingsen» har vist seg effektiv.

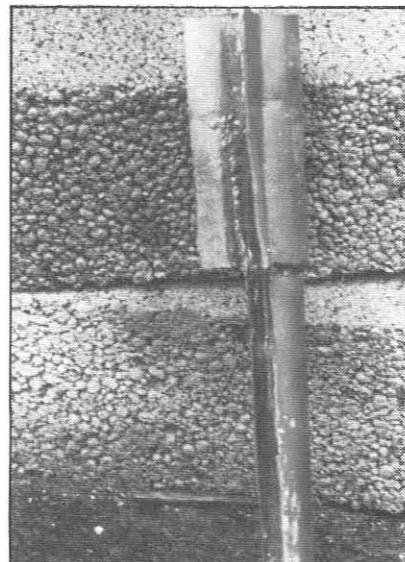
Kvernvik har selv utarbeidet ideen, og gjenstanden har vært brukt og fungerer med meget godt resultat.

Håkon Markseth forteller at han i mange år har studert på et hjelpemiddel for styring av lange bor i borhull.

Det endelige, premierte forslaget går ut på at et ca. 40 cm langt rør med diameter 4 cm deles langs midten. På den ene siden festes 2 «vinger». Hjelpemiddelet plasseres i borhull for støtte og styring ved entring av lange bor. Til hjelp i utarbeidelsen av forslaget har han fått hjelp av ovennevnte Kvernvik. Også denne ideen er prøvd med stort hell ved anlegget i Søndeled. Vi gratulerer begge forslagsstillerne med ideene og premiene. M K



Formann/skytebas Håkon Markseth.



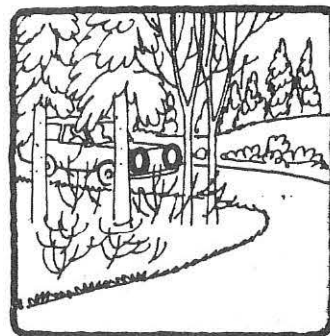
Smart løsning på stort problem

Se Norge i tunnel!

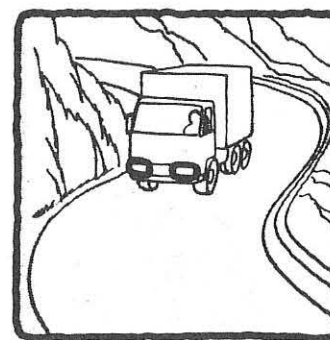
Det blir gjennomgangstemaet for nyhetene på samferdselssektoren i årene framover.

1 1985 åpnes Vallavik-tunnelen i Hardanger som blir omtrent like lang som Nord-Eurobas hittil lengste, Høyanger-tunnelen.

To år senere åpnes Glomfjord-tunnelen i Nordland og om noen år settes det igjen rekord med den 11 km lange Gudvangen-tunnelen i Sogn.



Biler med lys er lettere å se i skogsterreng



Billys som beveger seg fanger oppmerksomheten

VI GRATULERER:

07.11.84 Astrid Aas 65 år
29.11.84 Ole G. Lia 65 år

EDB-ORGANISERINGEN I AUST-AGDER VEGVESEN INN I FASTERE FORMER

Frem til i sommer har det ikke vært noen fast organisering av EDB-virksomheten i Aust-Agder vegvesen. Hvem som har stelt med EDB har - noe lettvindt sagt - vært bestemt av hvilke EDB-programmer som vi har fått i posten. Vi vil tro at situasjonen ikke har vært særlig anderledes i andre fylker.

For å bedre på dette oppnevnte Vegdirektøren i januar 1979 en styringsgruppe for utredning om det fremtidige EDB-behov i Statens vegvesen. Styringsgruppen fremla i februar 1983 en omfattende sluttrapport. Om organiseringen av EDB-arbeidet sier rapporten blant annet: «Dataarbeidet ved vegkontorene (herunder utedriften og biltilsynet) vil i første omgang omfatte følgende oppgaver:

- Drift av maskinelt utstyr - teknisk service.
- Innføre og tilpasse landsomfattende informasjonssystemer til lokale behov.
- Utvikling av lokale informasjonssystemer for egne behov.
- Tekniske beregninger
- Dataregistrering.
- Registeroppslag fra skjermterminaler.
- Tekstbehandling.

Datavirksomheten vil således etter hvert bli noksa omfattende og foregå i alle avdelinger i ytre etat.

Styringsgruppen foreslar at det ved hvert vegkontor opprettes en rådgivende datagruppe med representanter både fra teknisk og administrativ side. For den daglige drift av EDB-utstyret bør det opprettes en egen datamaskingruppe bestående av 3-6 personer.

På denne bakgrunn har vegsjefen oppnevnt følgende grupper:

DATAGRUPPE:

- G. Lien (formann)
- L. Espeland
- P. Knudsen
- O. Salvesen
- L. Bakken (representant for de ansatte)
- Sekretær er A.S. Samuelson

DATAMASKINGRUPPE:

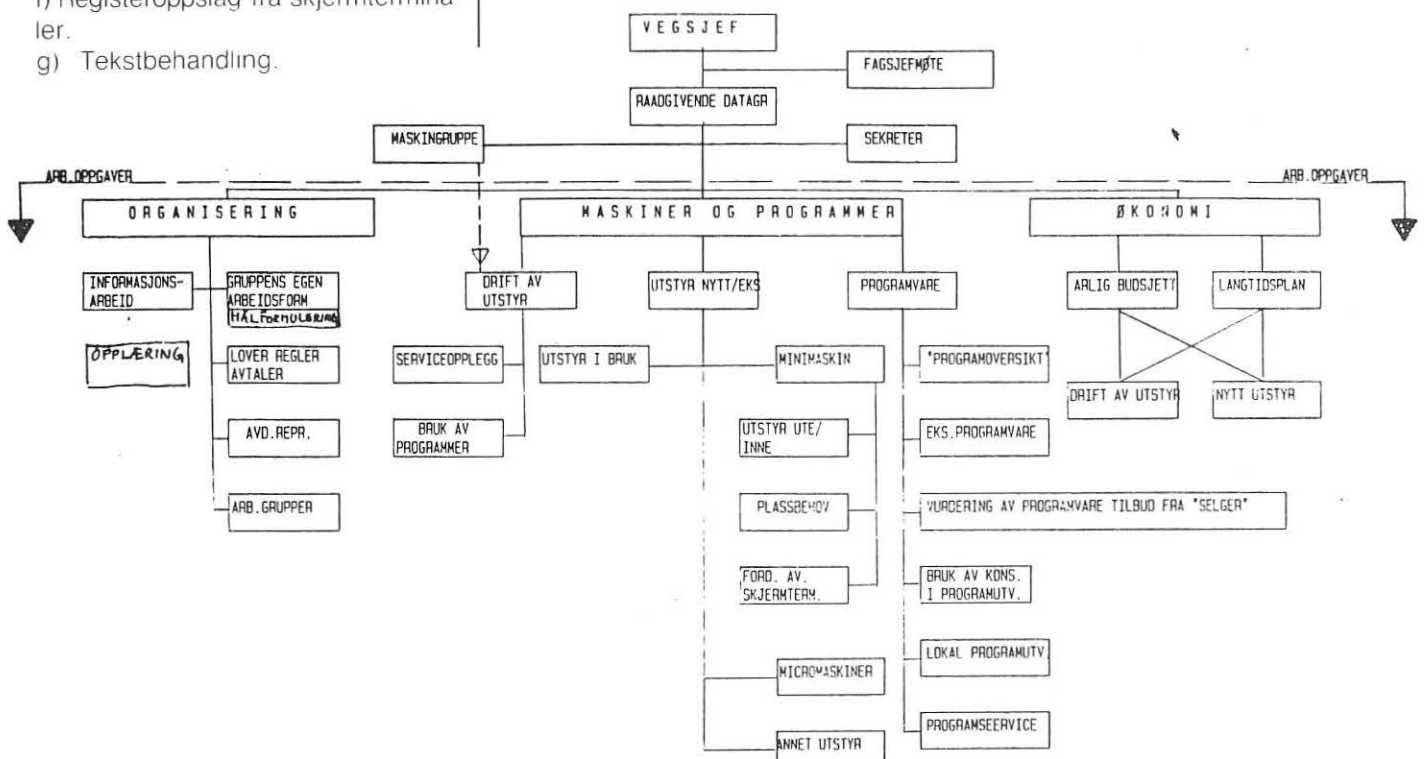
- L. Espeland (formann)
- A. Dalsøren
- N.K. Messel
- D. Iversen
- J. Baasland

Det er presisert at ansvaret for EDB-virksomheten er et ordinært linjeansvar. Datagruppen skal derfor etter behov suppleres med andre tjenestemenn fra avdelingene, som kontaktmenn er oppnevnt:

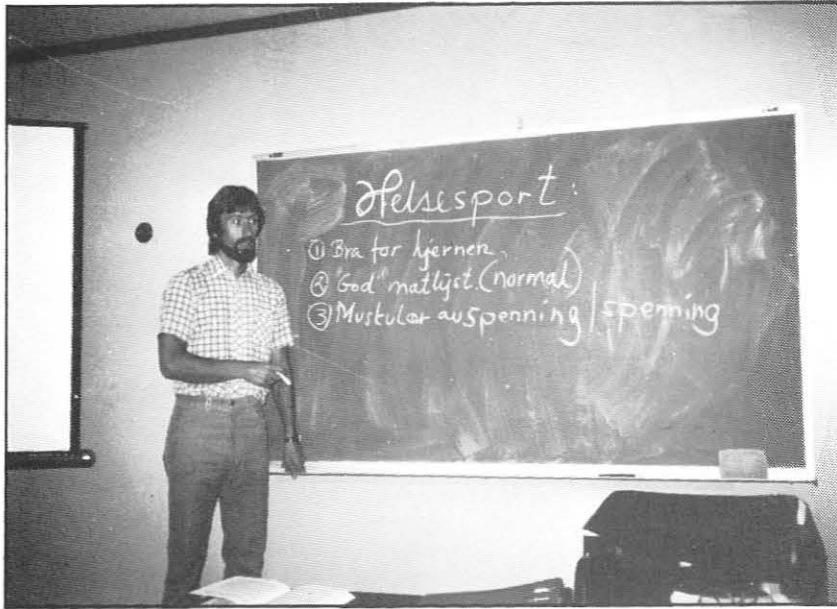
- Plan: S.H. Søndena
- Drift: T.K. Fløystad
- O. Bakken
- Biltilsynet: O. Senum
- Adm./Øk: N. Tveiten

Datagruppen har startet opp sitt arbeid. Oppgavene er mange slik som det fremgår av blokkdiagrammet. Hovedoppgaven både for datagruppen og datamaskingruppen vil i tiden som kommer være forberedelse til installasjon av ny og kraftig EDB-maskin ved vegkontoret.

G. Lien



Læring og utvikling — også i pensjonsalderen



Kurslederen, Ivar Wigaard

Mange av vegvesenets veteraner over 60 år var møtt fram til vårt første kurs i «Forberedelse til pensjonsalder» på Vrådal Turisthotell, første uke i september. Oppslutningen var overveldende. Med ektefeller hadde hele 57 personer meldt sin deltagelse. Vi måtte dele på to kurs, neste kurs blir i slutten av oktober.

Yrkesorganisasjonenes Studieforbund står bak tiltaket, med tilsutning

fra offentlige organ, departement, og de største frivillige humanitære sammenslutninger og opplysningsorganisasjoner. Eldreakademiet arrangerte kurset i Vrådal, med spesialpedagog Ivar Wigaard som kursleder.

Fellesutvalget for forberedelse til pensjonsalderen

ble stiftet den 19. mars 1969. Tidligere leder i Fellesutvalget, sosialpsykologen Jan Atle Andersen, var til stede på kurset, og foreleste om Aldring og personlighet.

Hvorfor bør vi forberede oss til pensjonsalderen?

Problemene fikk vi presentert allerede i første gruppeoppgaven, som hadde disse spørsmål:

1. Hva gleder jeg meg mest til når jeg blir pensjonist?
2. Hva gruer jeg meg mest til når jeg blir pensjonist?

I gruppene var nok standardsvaret på første spørsmål at vi blir fritatt fra den daglige rutinen på jobben. Vi slipper å henge i klokkestrengen, «svinghjulet», og kan gjøre det vi helst ønsker.

På det andre spørsmålet var meningene mer delte. Noen gruet seg ikke i det hele tatt. De fleste mente likevel der kan bli problemer, helsesvikt og tap av arbeidskamerater var nevnt av mange.

De påkjenninger vi får, kan føre til



Helsesport med muskulær avspenning - latter



En veteran takker. Styremedlem i Pensjonistforeningen, Trygve Lyngdal.

det som har vært omtalt som «pensjoneringssjokket», kjennetegnet ved interesseløshet, apati, hypokonderi, rastløshet, irritabilitet, og øket alkoholkonsum.

Selv om vi gleder oss til «å nyte vårt otium», må vi regne med at pensjoneringen kan føre til uventede vansker. Overgangen fra yrkesaktiv til pensjonist innebærer store endringer, ikke bare i pensjonistens livssituasjon, men også for familien. Vi må dessuten være merksom på at disse endringene inntreffer på et tidspunkt i livet da vi ikke har ungdommens fleksibilitet og omstillingsevne.

Jan Atle Andersen nevnte fire forhold som var viktige for å møte «pensjonistsjokket», nemlig:

- kosten, som er viktig for arbeidsevne og motstandskraft mot sykdommer.
- fysisk aktivitet, hvor forskningsresultater viser at blant annet hjerte- og karsykdommer kan bli redusert. Og for hjernen: - nye sanseintrykk. - søk utfordringer. Hvorfor grue seg, sier du. Jeg har jo mine hobbyer.

Neppe så enkelt. Hver dag resten av ditt liv skal du være uten det daglige fellesskapet med dine arbeidskamerater. Bingo vil ikke gi deg bingo. TV-skjerm eller kupong kan ikke erstatte kontakten og det sosiale samværet på arbeidsplassen.

Kurslederen, Ivar Wiggard, ga svaret med et enkelt ord: samfunnsengasjement. Og her står mange veger åpne,

alt etter den enkeltes behov: politikk, foreningsarbeid, slektsgranskning, skrive bok om egne erfaringer (ja, la oss få mer fra vegvesenets historie), ut i naturen og samle stein sammen med andre m.v.

Kurset tok også for seg mer praktiske ting i pensjonsalderen, folketrygden, samordning av trygd og din tjenstepensjon, støtte og tilbud som du får som pensjonist, kosthold og helse, juridiske spørsmål og boligen i eldre år.

Under helsesport fikk vi høre om de positive erfaringer som er høstet på Beitostølen Helseportsenter.

Beitostølen har et positivt miljø med tro på at alle - hver på sitt vis - kan gjøre noe for seg selv for å ta vare på og bedre sin helse. Et slikt miljø blir også givende gjennom kontakten med andre mennesker på senteret.

Vi har i vegvesenet nettopp avsluttet en kartlegging av arbeidsmiljøet. Kartleggingen viste at de største plagene er ryggplager, vonde skuldre, stiv nakke og nedsatt hørsel. Muskel- og skjelettplager er et kjempeproblem som vi må vie stor oppmerksomhet. Mange av våre tilsatte bærer disse plagene med seg inn i pensjonsalderen. Kurslederen viste oss enkle øvelser som vi kan utføre for å styrke muskulaturen rundt ryggsøylen. Disse musklene holder ryggsøylen på plass. Om du trimmer, er sykling, roing, svømming og skigåing av de bedre idretter for å styrke rygg.

Alt det positive som vi får høre fra helsesport for handicappede, gir oss perspektiv. Referansen gir en holdning til egne plager. Uansett: Stå på også i eldre år. Du kan alltid gjøre noe for det selv for å bedre din helse.

Viktige spørsmål i justimene var ektefellers formuesforhold, arv, testa-

ment og retten til å sitte i uskiftet bo. Det er nesten skremmende hvor lite folk, som straks skal over i pensjonistenes rekke, vet om disse ting. Spesielt om arverettigheter og testamente er mange helt «blanke», sa foredragsholderen, juristen Vigleik Nilsen.

Opprettelsen av testament er nøye forbundet i loven. Selv den minste avvik fra disse reglene kan føre til at testamentet blir ugyldig. Søk derfor alltid faglig bistand. Visste du for øvrig at det er mulig å rette opp skjevheter som er skjedd ved at barna under oppveksten har fått ulike økonomiske fordeler? Det klassiske eksempel er barnet som går hjemme og steller for far og mor, mens andre barn får hjelp til utdanning og gjør karriere ute. Ved å opprette testament kan du overføre fridelen, den delen som er unntatt fra livsarvingenes plikt, til barn som du finner er blitt forfordelt.

Det falt mange lovord om kursledelsen og opplegget for kurset. Delta-gerne var glade for at vegkontoret hadde satt i gang dette tiltaket, det første i vårt fylke. Vegvesenet har hatt som målsetting at ingen tilsatte skal sies opp, selv under trange budsjett-rammer. I eldre år skal naturlig avgang avslutte arbeidsforholdet. E-taten har vist seg sitt ansvar bevisst ved å gå inn for forberedelse til naturlig avgang. Det gir trygghet på arbeidsplassene i de siste arbeidsår.

Vrådal Turisthotell har en storslagen natur ved Nisservann. Sum «gruppeoppgave» under helsesport fikk vi anledning til å prøve løypenettet, på en fin høstdag med sol. Mat og vertskap var utmerket. Kurset og oppholdet skapte optimisme foran oppgaven: overgang fra yrkesaktiv til pensjonist.

Osmund Salvesen



Gruppearbeid. Fra v. Olav Nygård, Ansgar Myhre, Agnes Selås, Joleif Svendsen, Trygve Lyngdal.

Unge bilførere må bli flinkere

Styrket trafikkopplæring i skolen og bedre oppfølging av ferske bilførere er blant de tiltak som Vegdirektoratet nå vil vurdere i kampen mot de mange helgeulykkene i trafikken. Bakgrunnen er at SINTEF har lagt fram en egen forskningsrapport som viser at den typiske helgeulykke ofte kan forklares med feilvurderinger og mangelfulle ferdigheter hos de unge bilførere.

SINTEF-rapporten bygger på et nærmere studium av 49 typiske helgeulykker som endte med død eller alvorlig personskade. Og konklusjonene er klare:

Bilføreren har feilbedømt situasjonen helt inntil det er for sent, eller hans reaksjoner for å unngå ulykken

har vært preget av uoverveide, panikkartede og vanligvis feil utførte handlinger.

OVERVURDERING

- I det hele tatt synes førerens opplevelse av risiko ved bilkjøring å ha vært lav eller lik null, sier overingeniør Henrik Hvoslef i Vegdirektoratet.

- Det har vært en grov overvurdering av egne evner og bilens kjøreegenskaper, og en tilsvarende undervurdering av de problemer som kan oppstå under kjøringen, hevder han.

Et av kriteriene for å velge ut de 49 ulykkene som ble analysert, var at føreren var under 28 år. Ved siden av at 11 av førerne overhodet ikke hadde førerkort, var det påfallende at nesten ingen av sjåførene hadde hatt fører-

kort i mer enn ett år - dvs. de hadde ikke gjennomgått føreropplæringens Fase 2.

- Disse resultatene viser klart behovet for å forbedre opplæringen av vordende bilførere før de får sitt midlertidige førerkort, sier underdirektør Ingar Tenold i Vegdirektoratet.

SKOLEVERKET

- Men de unges holdninger til det å ferdes i trafikken er ikke noe som kan endres utelukkende gjennom en kort føreropplæring - og her mener jeg skoleverket med sin langtidspåvirkning må komme sterkere inn i bildet, sier Tenold.

En tidligere forskningsrapport har vist at Mønsterplanens krav om trafikkopplæring ikke blir etterlevd i dagens grunnskole.

- For å prøve å bøte på dette ønsker vi nå at lærerne gis bedre grunnlag for å oppfylle kravene om trafikkopplæring i skolen.

«Fra VÅRT LAND»

NYE FORSKRIFTER OM ARBEIDSVARSLING

Denne høsten har en stor del av de ansatte i Aust-Agder vegvesen deltatt på kurs i arbeidsvarsling. Dette skyldes at det fra 1.5.84 trådte ikraft nye forskrifter om varsling av arbeid på offentlig veg.

Bestemmelsene legger opp til en bedre sikring av vegarbeidere og trafikkantene, og er gjort gjeldende for alt arbeid på offentlig veg, således også for kommuner og andre offentlige etater, likeledes private. Uansett hvem som arbeider på vegen, skal varslingen se lik ut.

Det presiseres i de nye forskriftene at det er viktig med informasjon overfor publikum. Alt arbeid på veg medfører visse ulemper for trafikantene, og informasjonen skal forsøke å øke forståelsen for det arbeidet vegmyndighetene nødvendigvis må utføre. Det er derfor viktig at det skiltes korrekt, og at det ikke skiltes mer enn nødvendig. Det irriterer trafikantene unødige trafikkregulerende skilt står oppe etter at arbeid er utført, eller at skilt nr. 110 «Vegarbeidere» står oppe

selv om det ikke er vegarbeidere i vegbanen.

Forskriftene innfører et nytt begrep, «ansvarshavende». Ved et hvert arbeid på veg skal det utpekes en ansvarshavende som har til oppgave å påse at varslingen til enhver tid er tilfredsstillende og i samsvar med varslingsplanen for arbeidet. Vedkommende må være på plassen hele tiden, og ansvaret kan derfor pålegges vedkommende etat/entreprenør som utfører arbeidet.

Kursopplegget hos oss er et samarbeid med Vest-Agder vegvesen. Det er holdt i alt 5 kurs på nivå 2 med deltakere fra vegkontor og oppsyn. Et tilsvarende antall kurs er holdt på nivå 3. Dette kurset henvendte seg i første rekke til arbeidstakere i driften. I tillegg deltok representanter fra kommuner, e-verk, televerk, politi og entreprenører.

Ansvarlige for disse kursene har vært planavdelingene ved de to vegkontorer, og forelesere har vært Gustav Guttormsen, Aust-Agder og Odd Salvesen, Vest-Agder med bistand fra fylkenes juridiske konsulenter og Kristiansand Politikammer.

KiL



EKSKURSJON OG TYTTEBÆR

Vi lurte først - om dette stemte
vegkontoret på tyttebærtur den femte -
ja, ja, øvrigheta har hatt den gode dagen
da festkomiteen spurte med «sommerfugler» i magen
om fri en dag for på tyttebærtur dra
funksjonærene på kontoret ble iallefall gla'!

En munter gjeng, med Haugen som sjåfør
med ADS-buss som seg hør og bør
det første stopp var Åmli senter
hvor Halfdan spent på oss alle venter
på vegstasjonen en rask omvisning
og så til cafeen for en enkel bespisning!

For Halfdan hadde for liten plass
i vegvesenets egne lille palass,
kaffe og wienerbrød sto på menyen
vi strålte om kapp vi som kom i fra byen -
og at dette smakte det kunne vi se
noen tok et - mens andre tok tre!

Men målet med turen det var tyttebær
mot Katterås kjørte så Haugen sin hær
en bøling på femti slo leir ved et sandtak
snart rundt om i lia vi så mang en stor bak
mens andre med kurva til elva gikk ned
nøt kjøttkak og kaffe i stillhetens fred!

At tyttebær her var en mangelvare
det fikk vi da stakkare straks erfare
i timer vi sleit for å få to-tre liter
for smak til en middag skal jeg si at vi sliter,
men ankomst til bussen den ga oss et sjokk
for der sto det noen som var gått helt amok!

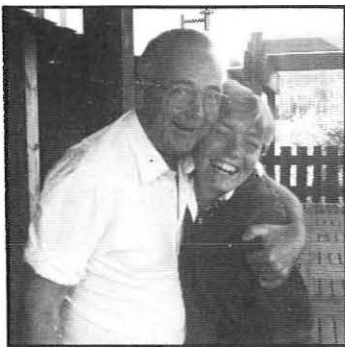
De ville at alt skulle i fellesbøtte
Søndena - Vehus ga Hermanssen støtte -
Franksson og Henriksen skjelt i vei
gi fra seg tyttebær - de ga sitt «NEI» -
så kom da Messel med bøtta si full
også han nekta mot sånt noe tull!

Men fellesbøtta ble likevel full
med små harde tyttebær - de syn's det var gull
premie til den som femteplass fikk
i en natursti - det var nok et trick -
en feilberegning fra Hermanssens tanke -
for Engenes fikk bøtta av Birkelands lanke!

Et slit og et jag selv om sola flommer
og det var nok femti sultne vommer
som inntok Åmli Hotell denne da'
et koldbord var det vi ønsket å ha
og mat det fikk vi - iall'fall de første
som sprang til i køen, både sultne og tørste!

Maten var god, men heller litt lite
at Bjerkenes kom sulten, det burde de vite -
Kristensen, Iversen fulgte godt opp
og Evensen valset rundt uten stopp -
men mette det ble vi da alle her
et helt ribbet koldtbord i fra denne hær!

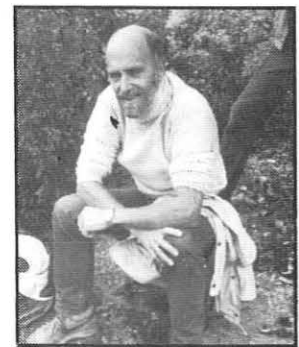
Til festkomiteen vi retter en takk
som fikk dradd oss vekk i fra vår kontorkrakk -
et minne som alle vi her nå vil huske
fra den gang på bærtur, i sandtak, bak buske -
det opp ned på daglige tralten vår snur -
takk for en hyggelig tyttebærtur!



Halfdan Marcussen ønsket velkommen



Gruppearbeid! ved post 7. Natursti i Kateråsskogene



Kjell Birkeland



Etter en koselig tur smakte det med mat på Åmli Hotell



Takk til en trofast sjåfør (Oddmund Haugen).

14 personer tilknyttet regnskapsavdelingen i AAV

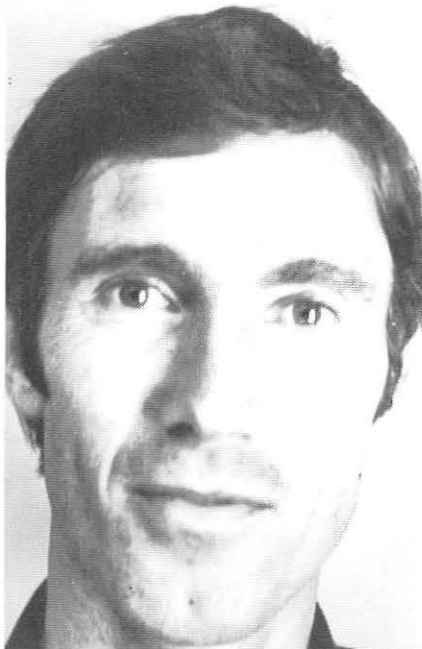
I forbindelse med vår presentasjon av etatens ansatte, har vi denne gang valgt å ta for oss Regnskapsavdelingen ved vegkontoret. Bakgrunnen for dette er et regnskapskurs på Hankø i

juni måned hvor det ble drøftet hvorledes samarbeidet mellom avdelingene kunne bedres. Her ble bl.a. nevnt at regnskapsavdelingen burde gjøre bedre kjent hva de enkelte steller

med til daglig, slik at det for ettertid skal bli lettere å finne frem til rette vedkommende. Her følger derfor en oversikt over dette.



Regnskapsleder Nils Tveiten Vedlikehold registre. Innmelding plantall, bevilgninger og til disposisjon. Fordeling resultatlistene. Opprettinger. Kontakt Vegdirektoratet og EDB-sentral. Kasseettersyn. Div. kontrollarbeide.



Adm. sekr. Nils Kjell Messel Funksjonærlønnssystemet. Kontroll primærrapporter. Punching. Kontroll div. bevilgninger m.v.



Kontorass. Dag Iversen Kontroll egen- og fremmedmaskinrapporter. Inn- og utmelding av sys.arbeidere og sommervikarer i driften. Punching. Fordeling resultatlistene m.v.

DEL I: LØNNINGSKONTORET



Førsteseekretær Leif Seiersnes Oppfølging av EDB-meldinger. Kontroll primærrapporter. Meldinger til driften. Skatteoppgjør, folketrygdoppgjør etc. Opprettinger.



Adm. sekr. Bjørg Henriksen Kontroll primærrapporter. Kontroll skyssregninger funksjonærer. Punching.

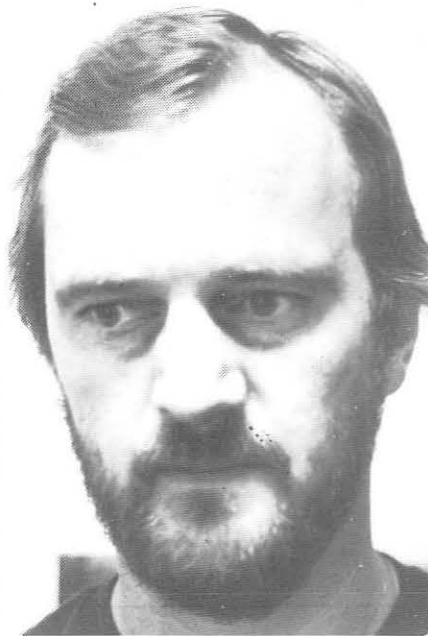


Kontorass. Gerd Botterli Omsorgsperm til 10.6.85

DEL II: FAKTURA, INTERNE VARE-
LEVERANSER, ENTREPRISER M.V.



Førstesekretær Sylvia Nilsen
Postbehandling, fakturabehandling,
entrepriser, eiendomserstatninger.
Fordeling bilag. Diverse kontrollarbeide,
arkivering punchegrunnlag.



Kontorass. Bjørn Johnsen
Fakturabehandling maskinavdeling,
punching, utskrivning av regninger og
purringer. Fordeling resultatlister.
Maskinregisteret.



Kontorass. Johanna Aagre
Fakturabehandling maskinavd.,
punching, kasserervikar. Fordeling li-
ster.



Førstesekretær Sara Thomassen
Fakturabehandling, ajourhold leve-
randørregister m.v. Rekvisisjonsarki-
vet.

DEL III: KASSAKONTORET



Kasserer Aina Franksson
Føring av kassabok. Inn- og utbetalin-
ger. Innløsning av private sjekker fra
funksjonærene. giroutskriving. Utsen-
ding av lønn og regninger. Innsetting
av bilag. Rekv. av kasseforsterknin-
ger fra fylket og Vegdirektoratet. Må-
nedsrapport til Vegdirektoratet. Av-
stemming av div. kontorer osv. Kon-
troll biltilsynets rengskap.



Kontorass. Marianne Geelmuyden
3 dager pr. uke. Punching + div. re-
gnskapsarbeide.



Kontorass. Bjørg Evensen
Fakturabehandling.



Åse Liv Lauvland
3 1/2 time punching hver dag.

NY DATAMASKIN TIL AUST-AGDER

Vegvesenet har gjennom en årrekke benyttet seg av EDB-tjenester. Vegkontorene har imidlertid ikke hatt egen datamaskin eller «egen datakraft» i særlig utstrekning. Vi har vært henvist til å sende oppdragene ut av huset for så å motta det ferdige resultat i posten. Denne prosessen er tidkrevende og begrenser f.eks. mulighetene til å vurdere andre løsninger innen vegplanleggingen. Videre oppstår det berømmelige etterslepet i regnskapslistene. Det stilles i tillegg stadig større krav til vegvesenet når det gjelder effektivitet og kvalitet. For å møte denne utfordringen har Vegdirektoratet bestemt at det skal kjøpes inn kraftige datamaskiner til alle vegkontorene. Valget av maskin er falt på utstyr fra Norsk Data. I rammeavtalen som er inngått mellom Vegdirektoratet og Norsk Data forutsettes det levert en minidatamaskin av type ND-530/CX til hvert vegkontor.

Vegkontorene vil med slike datamaskiner i stor grad være selvhjulpent hva datakraft angår. Ved spesielt store oppgaver vil driften skje ved kommunikasjon med Statens Datasentral, Kommunedatasentralene og Vegdirektoratet hvor store registre er samlet med opplysninger på landsbasis. Anvendelsesområdet for minimaskinen vil dekke kontoradministrative systemer, tekniske beregningssystemer, veg- og bruregistre, produksjon og økonomistyringssystemer. Dette innebærer at alle avdelinger vil gjøre nytte av maskinen.

For spesielt interesserte kan vi nevne at minimaskinen har 2 1/4 Mb hukommelse (2,25 millioner tegn) og mulighet for tilknytning av 24 skjermterminaler. Rammeavtalen sier videre at det skal leveres:

- 1 Terminett linjeskriver
- 1 Phillips flerfunksjonsskriver
- 450 Mb fast disk

- 225 Mb løs disk
- 12 stk Tanberg TDV 2200/9 skjermterminaler

Avtalen som er inngått vil i første omgang resultere i leveringer til en verdi av 40 millioner kroner for hele vegvesenet.

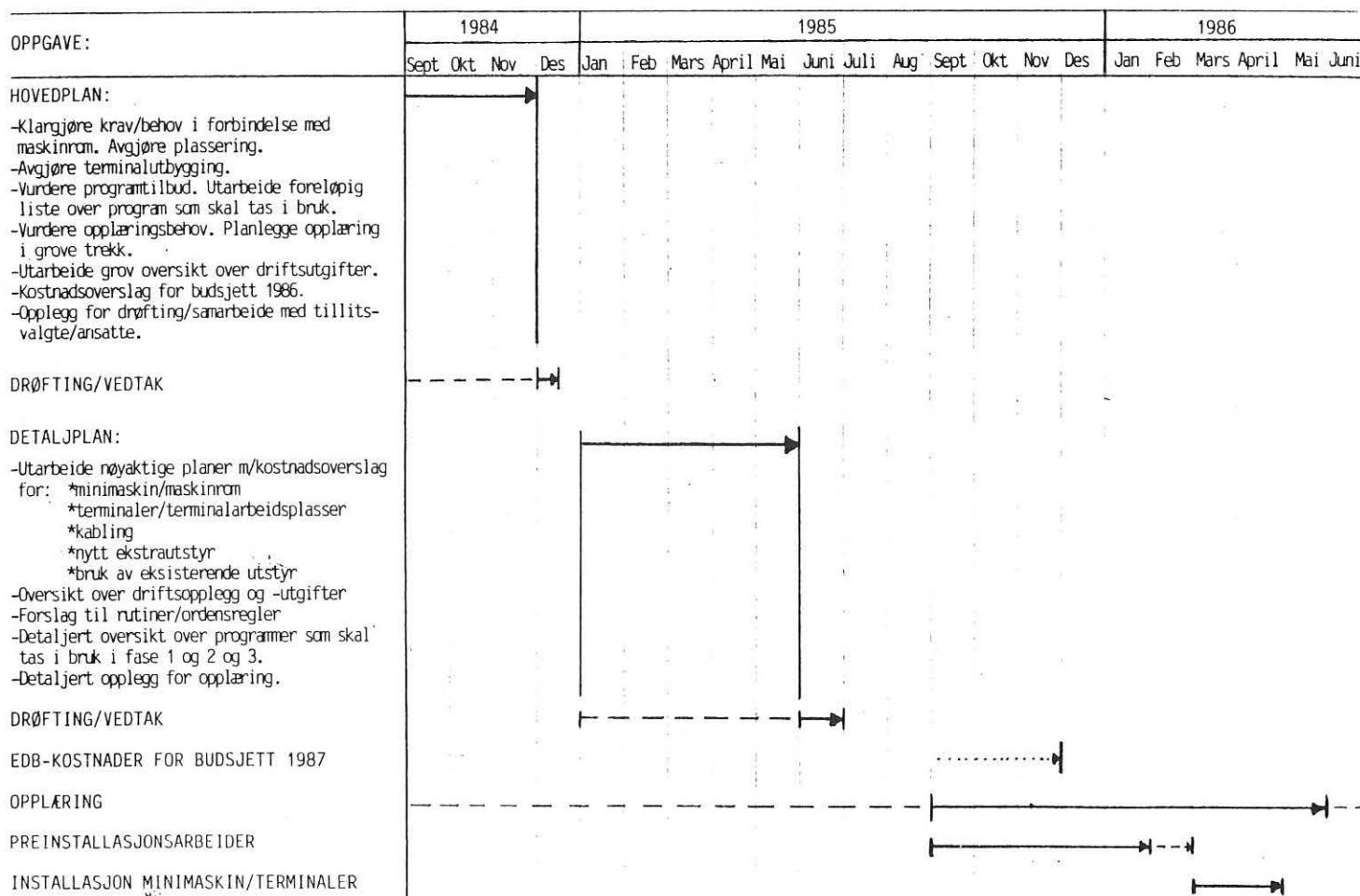
Vegdirektoratet har tatt sikte på at alle vegkontorene skal ha minimaskin innen 1986 tar slutt. I 1984 får følgende fylker maskin:

- Buskerud
 - Telemark
 - Oppland
 - Hordaland
 - Nord-Trøndelag
 - Troms
- I 1985:
- Akershus
 - Hedemark
 - Rogaland
 - Sogn og Fjordane
 - Nordland

+ Sør-Trøndelag, dersom budsjettet tillater det.

De resterende fylker, deriblant Aust-Agder, vil trolig få minimaskinen tidlig i 1986.

FREMDRIFTSPLAN FOR EDB-MINIMASKIN VED AUST-AGDER VEGVESEN





(Foto AGDERPOSTEN)

Aksjon mot helgeulykker

Av Egill Engesæth

Billys-aksjonen er bare den ene av de to store aksjonene Samferdselsdepartementet gjennom Vegdirektoratet har hatt i sving i sommer. Den andre aksjonen er aksjonen mot helgeulykker. Her vet vi at biltilsynet har vært den mest aktive instans. Etter det vi har sett i avisene har det både vært store og mindre kontroller i helgene.

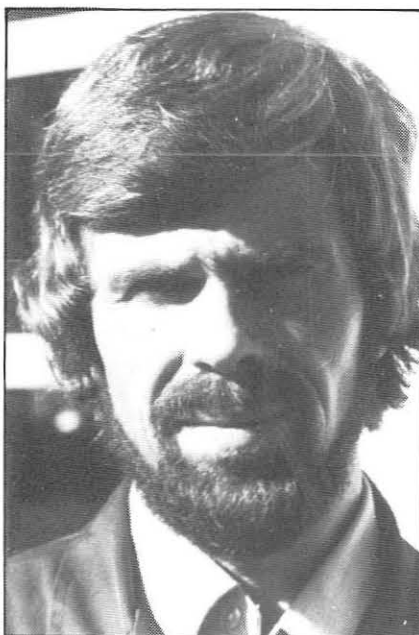
Sørlandssporten tar derfor kontakt med stasjonssjef Kåre Møller-Hanssen ved biltilsynets stasjon på His.

- Hva er bakgrunnen for disse store helgekontrollene?

- Ulykkesstatistikken viser at sjansen for å bli drept eller skadet i trafikken er mer enn fem ganger så stor natt til lørdag og søndag enn ellers i uken. Mellom 10 - 15% av dødsulykkene skjer disse to nettene. Selv om trafikken da er relativt liten.

- Er det noe spesielt som karakteriserer disse helgeulykkene?

- Det vi vet er at 60% av personskadene som blir registrert i helgene, skjer ved utforkjøring i en vanskelig sving. Det er en dobling av antallet utforkjøringer i forhold til ellers i uka. Dette er bakgrunnen for at vi har forsterket utekontrollene i helgene.



Inspektør Harald Torjussen

- Inspektør Harald Torjussen, kan du gi oss noen tips om når dere har disse kontrollene?

- Slike tips er vanskelig å gi. Vi har planer vi går etter, men de kan forandres på bakgrunn av tidligere kontroller eller andre ting vi får greie på som vi ikke visste da planene ble laget. Kontrollene blir lagt opp etter en totalvur-

dering. Dette bestemmer både tid og sted. Noen eksempler: Rundt de største byer og tettsteder er kinotidene, stengt tid for restauranter, messearrangement og lignende, interessant. Ved Evjemoen vil tidspunkt for avsluttet tjeneste før helga være viktig. Kort sagt: Der mange kommer og drar vil vi også gjerne være. Dessuten legges mange av disse helgekontrollene opp i samarbeid med politikammer og lensmenn. Dermed får biltilsynet ytterligere informasjon som bakgrunn for å bestemme tid og sted for kontrollene. Samarbeidet med de lokale lensmannskontorene er svært godt.

- Dere har hatt både store og små helgekontroller. Hva tror du gir best effekt?

- Det er et vanskelig spørsmål. Den mest omfattende kontrollen hadde vi i samarbeid med Vest-Agder. Da deltok det noe over 20 mann. Ved slike store kontroller får en kontrollert nesten all trafikk inn og ut av et område. Den gir en oversikt over standarden på bilparken i helgene på det stedet. Dessuten får en god dekning av massedia. Dette håper vi kan ha en god preventiv virkning på bilførerne.



De lar kanskje bilen stå til de har fått den i god og trafikksikker stand.

Vi har også hatt mindre og mer mobile kontroller. Personlig synes jeg at vi har størts sjanse til å få stoppet de trafikksikre bilene når vi har to biler fra biltilsynet med to mann i hver. Radiosambandet mellom de to bilene kan gjøre det hele svært fleksibelt og effektivt.

Ved utekontrollene kan vi ikke sjekke bilen så grundig som i hallen. Det blir mest sett på styring, bremses, dekk og lys pluss papirene. Når politiet er med på kontrollene, sjekker de papirene, enkelte ganger kombinert med promille- og fartskontroll. Det vesentligste av den tekniske kontrollen er det vi i biltilsynet som gjør.

- Er det forskjell på bilstandarden på hovedveiene og de mindre veiene?

- Absolutt forskjellen er enkelte ganger skremmende stor. Jeg er nesten fristet til å si at jo lenger vekk fra E 18, jo verre er det. Det ser vi også på antall avskiltninger og mangellapper. Ofte er det dårlige bremses som fører til avskilting. Årsaken til disse geografiske forskjellene er vanskelig å si noe om. Kanskje biltilsynet ikke har hatt kontroller ofte nok i disse områdene?

- Har setesdølene den dårligste bilparken, Torjussen?

- Du sikter til oppslaget i Agderposten tidligere i år? Mange setesdøler har visst reagert på det som sto der. Er setesdølene interessert i trafikksikre biler, er ikke det biltilsynet imot. Vi står gjerne til tjeneste. Oppslaget får ellers stå for Agderpostens regning.

Saken er den: Rv. 12 er en gjennomfartsveg. Mange fra tettbebyggelsene i Vest-Agder bruker vegen i helgene til og fra hytter etc. Andre igjen er på gjennomreise opp eller ned dalen. Dessuten har de militære mannskapene ofte dårlige biler. Dette siste regner vi med å få slutt på når neste kontingent kommer. Da skal alle biler som tilhører de militære mannskapene være kontrollert og godkjent av biltilsynet på hjemstedet. Dette bør gjøre Rv. 12 til en tryggere veg enn den er i dag.

- Stasjonsjef Møller-Hanssen, hva håper dere å oppnå ved disse helgek kontrollene?

- Ut fra hensynet til trafikksikkerheten

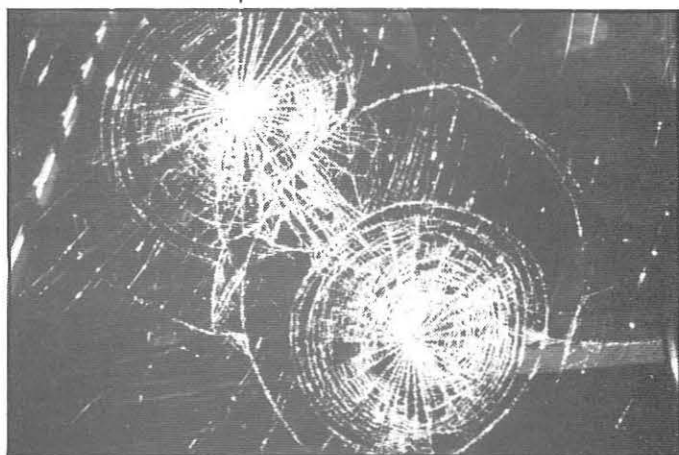
er vi selvsagt interessert i å få redusert antallet trafikksikre biler på vegen. Mange bilførere er dessverre slik at faren for å bli tatt i kontroll har større preventiv virkning, enn det at de vet at de kjører rundt i en bil som ikke er i forskriftsmessig stand. Men vi må også legge til at atferden til bilførerne er nok en større ulykkesfaktor enn bilens tekniske standard. Kombinasjonen av disse to forhold er ekstra ille. En kan også tillate seg å stille det spørsmålet: Dersom en ikke er så nøye med bilen sin, hvorfor skulle en da tro at vedkommende stort sett er en behersket og forutseende bilfører?

Dessuten er det vår oppgave å gjø-

re det trygt for alle å ferdes på våre veger. De ulykkene vi har hatt i Aust-Agder i sommerhalvåret fram til nå, viser jo også at alvorlige ulykker skjer på alle tidspunkt, ikke bare i helgene.

Til slutt vil jeg gjerne si at storparten av de vi i biltilsynet møter på våre veger, synes det er hyggelig at vi er ute på kontroll. De setter pris på å få bilen sjekket av biltilsynet. Publikum viser stor forståelse for vårt arbeid.

Nå når vi nærmer oss vinterstid med vekslende forhold og mange trafikkmessige overraskelser, håper jeg at bilførerne innstiller seg på dette. Fartsgrensene betyr ikke at en helst skal kjøre i den farten. Nei, farten skal avpasses etter de rådende forhold.



Frontrute med merker etter 2 forsete passasjerer



MONUMENT TIL SKREKK OG ADVARSEL



... DET KUNNE VÆRT DEG!

Vegcupen:

Heller ikke i år nådde vi finalen



Pause mellom slagene for våre spillere. Etter 0—1 mot Rogaland, venter de på oppgjøret mot fjorårvinneren, Østfold.

Uten forkleinelse for tidligere arrangører, våger vi å påstå at arrangementet av sluttspillet i Vegcupen-84 vil gå over i historien som et av de mest vellykkede.

Ikke resultatmessig for vår del, riktignok, men arrangøren Rogaland Vegvesen b.i.l. hadde virkelig lagt seg i selene for å gi oss tilreisende lag et hyggelig opphold.

Det startet allerede fredag aften med «treff» i hotell Atlantic, hvor vi ble servert reker, øl og mineralvann på vertskapets regning.

I tillegg til det sosiale samvær, hersket det en viss nervøs spenning foran trekingen for den etterpåfølgende dags kamper. Våre 15 neglebittende spillere hadde maksimal uflaks, - vi kom i pulje med foregående års vinner, Østfold og årets klare favoritt-

hjemmelaget Rogaland. Allikevel kunne vi ane en behersket optimisme, - det skulle tross alt spilles om poengene først!

Vi lovet hverandre å selge oss dyrt, og gikk derfor forsiktig ut i vår første kamp, mot vertskapet Rogaland. Men etter en nervøs åpning, kom vi lengre opp på banen og øynet muligheter for minst et poeng. Imidlertid gikk luften ut av ballongen da Rogaland scoret direkte på hjørnespark. Men mulighetene var der uten at vi hadde fru Fortuna med oss, og 0-1 ble da også sluttresultatet.

Kort pause - og så ny kamp, - denne gang altså mot Østfold som vi hadde spilt uavgjort mot ifjor. Etter en del klabb og babb inne i forsvarfeltet fikk motstanderen den nødvendige

tåa på en ball som trillet over målstreken. Dermed 0-1 for annen gang. Selv om vi også i denne kampen hadde klare måltilbud, manglet vi den nødvendige flaks og måtte konstatere at vi var utslått i årets sluttspill.

I kampen om finaleretten mellom Rogaland og Østfold vant vertskapet overbevisende 2-0, og var dermed klare.

Samtidig med kampene i pulje 1, foregikk de innledende kamper mellom fylkene Nordland, Oppland og Hedemark nær ved.

Her ble resultatene: Hedmark-Oppland 1-4, Hedmark-Nordland 1-3, Nordland-Oppland 1-2 og Oppland dermed klar for finalekamp mot vertskapet.

Som midtbanestrateg på vertslaget, fungerte vår tidligere landslagsskeeper, Sverre Andersen, utmerket. Sammen med de øvrige på laget anga han straks tonen, og det ble tidlig klart at opplendingene ville få hende-ene fulle. Det ble da også 4-0 og for-tjent seier i årets vegcup for arrangørlaget, som altså spillemessig fulgte opp det ellers vellykkede arrangementet. På banketten på Astor hotell samme aften, kunne vi som eneste gjestende lag overrekke arrangørene en gave og takke for det vellykkede oppholdet. Etter en nydelig middag fortsatte samværet med dans og forbrødring til inn i de små timer. Og konklusjonen må bli som i fjor: Vi tapte kampene, men vant banketten! (tekst/foto: MK)



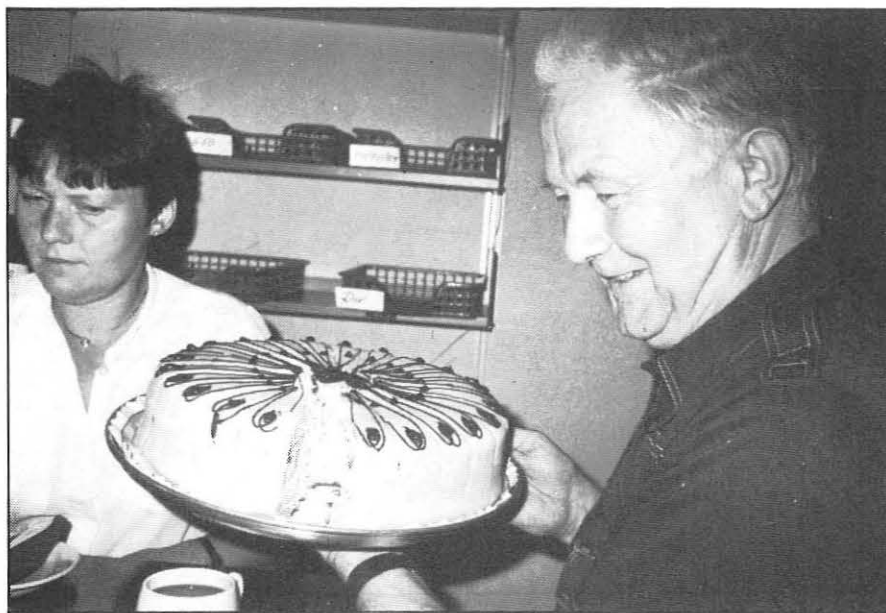
«Blir det noe seiersdrikke igjen til meg, mon tro?»



Myndig dommer, Svein Inge Time, hadde ikke tatt med seg de røde og gule kortene til sluttspillet.



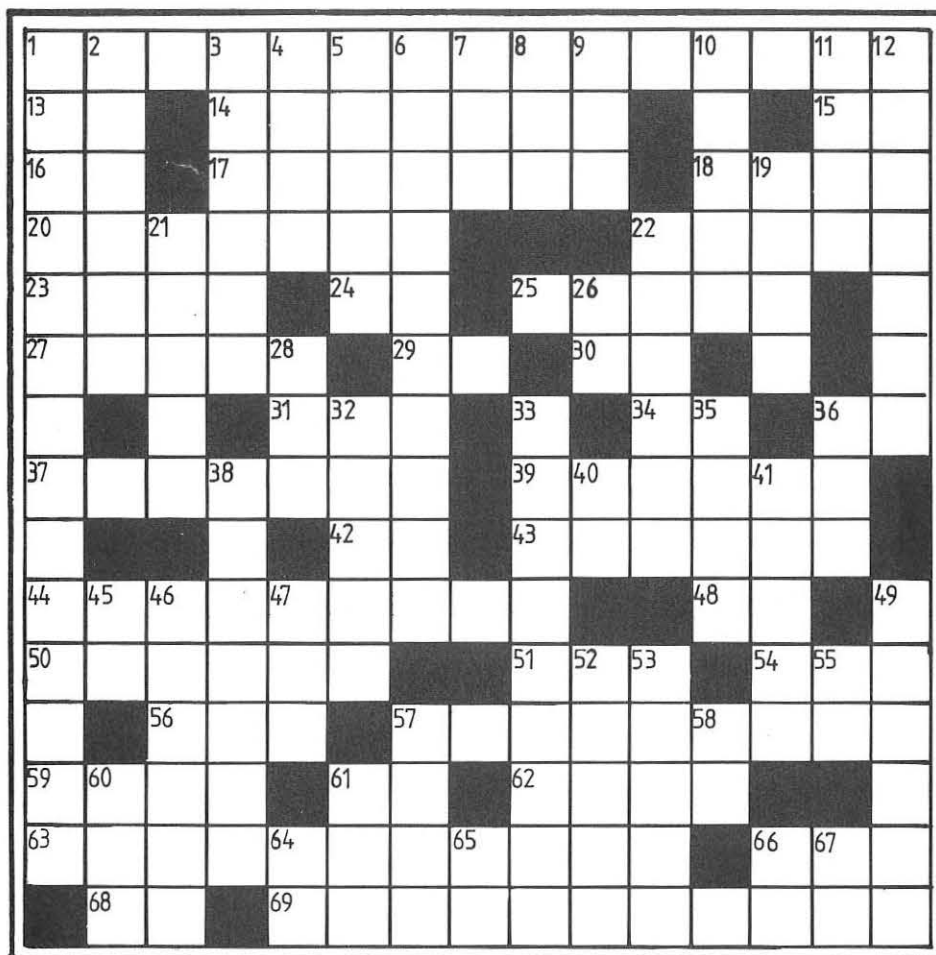
Rogalands lag etter at seieren over Oppland var et faktum. — Tidligere landslagsskeeper, Sverre Andersen (t. h.) — denne gang som midtbanestrateg på vertslaget.



«NÅR MAN BLIR SEKS-OG-SEKSTI...»



Sørlandssendinga slo an tonen til sjefen sjøl på administrasjonen «når man blir seksogseksti - da gjør man hva man vil» og derfor slo også Salvesen til - det hele ble feiret på puncherommet. For denne dagen slo OS på tromme med bløtkake, wienerbrød og høye toner med taler og takk og gratulasjoner!



KRYSSORD

Vannrett

- 1 Topper Aust-Agder
- 13 Trett
- 14 Komponist
- 15 To like
- 16 Art
- 17 By i Sibir
- 18 Vis
- 20 Oversend
- 22 Hestestyr
- 23 Prest
- 24 Naboer
- 25 Ulv
- 27 Kvinnen
- 29 Skjul
- 30 Tone
- 31 Herme
- 34 Skratte
- 36 Eksisterer
- 37 Lun
- 39 Ikke komme
- 42 Karakter
- 43 Stoff
- 44 Sted i Aust-Agder
- 48 Adv. (gammel rettsk.)
- 50 Rive opp
- 51 Per Blom Mathiesen
- 54 Røv
- 56 Fisk
- 57 By
- 59 Styre
- 61 Elva
- 62 Opera
- 63 Fugl
- 66 Musiker
- 68 Kjemisk Tegn
- 69 Gjengjeldelse

Loddrett

- 1 Reiseeffekt
- 2 Sted i Setesdal
- 3 Age
- 4 Anti
- 5 Bokholderiutr
- 6 Redskap
- 7 ... la. skuespiller
- 8 Like
- 9 4 - 1 - 11
- 10 Ektefelle
- 11 Tirre
- 12 Slaver
- 19 Sted i Buskerud
- 21 Krigshelt
- 22 Idrettsmann
- 26 Mesterskap
- 28 Rederi
- 32 Tresort
- 33 Har Dizzie Tunes
- 35 Elv i Spania
- 36 Art. nynorsk
- 38 Patent
- 40 Drikk
- 41 Sykdom
- 45 Delikatesse
- 46 Syr
- 47 Beile
- 49 Søker
- 52 Lys
- 53 Myt. kvinne, gresk
- 55 Forstavelse
- 57 Bot
- 58 Uttalte
- 60 Fugl
- 61 Pikenavn
- 64 Tidsrom
- 65 Presens
- 66 Utrop
- 67 Skue

Navn:

Adr.:

Løsningen sendes

«SØRLANDSPORTEN» Vegkontoret i Aust Agder, Boks 173, 4801 Arendal

FRIST 10. November — 1 pr. 1 eske Dobbel Sfinx, 2. 1 eske Enkel Sfinx.

Kokketjenesten i brakken



Skr. 17/4 1912, 22/3 og 28/11 1917.

Arbeidsdepartementet har tilskrevet veidirektøren således:

«Angående den innkomne forestilling fra de norske sedelighetsforeningers centralstyre vedrørende forholdene ved arbeiderbrakker med kvinnelig betjening til matlavning m.v. skal departementet bemerke, at man finner det ønskelig at det, når kvinnelig betjening må anvendes i arbeiderbrakker, i størst mulig utstrekning blir overdratt til en arbeiders (eller arbeidsformanns) hustru å besørge matlavningen m.v. samtidig med at dennes mann antas til å føre det fornødne opsyn i brakken (som brakkechef). Man skal derfor be rettet henvendelse til arbeidsbestyrerne om at der må bli forholdt på denne måte overalt hvor en sådan ordning kan istandbringes.

Forsåvidt man i det enkelte tilfelle blir nødt til at anvende ugifte kvinnelige kokker i arbeiderbrakker, går departementet ut fra, at der hertil søkes

antatt eldre pålitelige kvinner. Man forutsetter, at der for disse alltid innrettes et særskilt låsferdig soverom, og at der påsees at der ikke blir lagt beslag på dette rum av andre. Et sådant særskilt soverom forutsettes likeledes stillet til disposisjon for brakkechefen og hans hustru, når hun tjenstgjør som kokke i brakken.»

Arbeidsdepartementet har i skrivelse av 20. mars 1917 til veidirektøren uttalt, at lønn til brakkekone etter gjeldende bestemmelser må være veianlegget uvedkommende, men har i skrivelse av 21. november 1917 antydnet at det offentlige etter derom innsendt forslag vil kunne yde fornødent tilskudd til avlønning av en mannlige kokk, hvor det viser sig ønskelig å ansette en sådan til opnåelse av betryggende forhold.

Det bemerkes at de tekniske administrasjonschefer på forhånd hadde uttalt sig mot at arbeidsbestyrerne avskjæres adgang til å anvende ugifte kvinner som kokker i arbeiderbrakene, da det er vanskelig å få kokke-

plasser besatt med mannlige stuerter, som i almindelighet også vil falle for kostbare for arbeiderne, og som dessuten neppe helt kan erstatte de kvinnelige.

Forsåvidt det i noget tilfelle skulle vise sig nødvendig å ansette en mannlige kokk, og dette ikke kan ske uten merutgift, går veidirektøren ut fra at fornødent forslag om tilskudd av det offentlige innsedes hertil, så at spørsmålet kan bli forelagt departementet til avgjørelse.



NYTT VEGDEKKEREGISTER TATT I BRUK



Vedlikeholdsavdelingen har i «alle år» samlet og tatt vare på opplysninger om utført dekkelegging. Det sier seg selv at slike opplysninger er viktige, blant annet når kommende års dekkeprogram skal utarbeides.

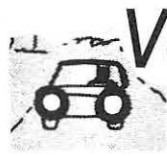
For en del år siden ble det laget et system på landsbasis for innsamling og EDB-lagring av data om dekkene. Systemet ble aldri helt godt og ajourføringsystemet sviktet tildels. Vegdirektoratet besluttet derfor i 1983 å legge om hele registeret slik at fylkene skulle få direkte adgang til EDB-registeret og selv være ansvarlig for ajourføring.

Det nye vegdekkeregisteret som nå er tatt i bruk av dekkeseksjonen her i fylket, er et såkalt on-line eller interaktivt system som kjøres mot en sentral database hos Statens Data-sentral (SDS) i Oslo. Systemet betjenes fra vegkontorets terminal som har kontakt med SDS via det offentlige datanett.

I Aust-Agder vil registeret i første omgang omfatte riksvegnettet. Dekkeseksjonen har imidlertid til hensikt å få fylkesvegnettet inn på samme system.

Vegdekkeregisteret har flere funksjoner: Man kan gå inn i registeret for å finne hva slags dekke som ligger på en gitt vegstrekning, når det ble lagt, ÅDT og bæreevne. Man kan få opplysninger om budsjettall og langtidsplaner. Anbudsdokumenter kan skrives ut EDB-styrt. Det skal benyttes til statistisk behandling så som prisstatistikker eller det å finne levetid på forskjellige dekke typer avhengig av trafikkbelastning og bæreevne.

Hver gang det skjer endringer av dekkene må registeret ajourføres, noe som altså blir fylkenes jobb. EDB-arbeidet for dekkeseksjonen vil derfor bli betydelig, og seksjonen planlegger å anskaffe sin egen EDB-terminal for å effektivisere arbeidet.



Vegdirektoratets gode råd om billys

Avdelingsingeniør Finn Larstuen i Vegdirektoratet har følgende gode råd til bileiere når vi nå går inn i de mørke høstkvelder:

Det er viktig å se etter at billyset er i orden, ikke bare for at du selv skal se vegen, men også for å bli sett uten å blende andre trafikanter.

Kontroller at reflektorene ikke er matte eller har begynt å skalle av, og at lypærene ikke er sotete. Bytt i tilfelle begge hovedlyspærene. Dette gjelder særlig de tradisjonelle pærene.

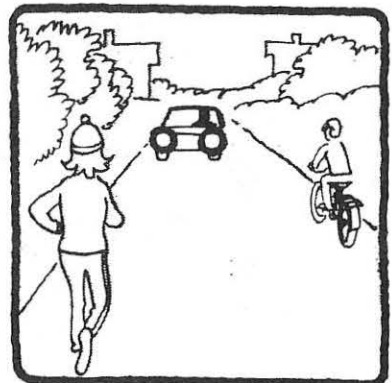
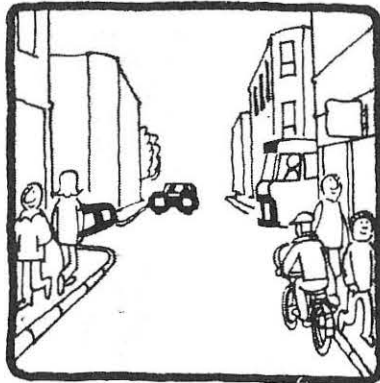
For å få et så godt lysutbytte som mulig må spenningen fram til pæra være tilstrekkelig høy. Dårlige

kontaktpunkter/ledninger fører til at mye av spenningen forsvinner underveis før den når pæra, og lysutbyttet blir dårlig. Det er viktig ikke å bruke ulovlige pærer med for stor wattstyrke eller feil sokkel. Slike tilbys nå i enkelte forretninger.

Sørg for at eventuelle ekstra lys er montert og koplet riktig.

Lyktene må justeres til riktig høyde. Dette er en enkel jobb som kan utføres av servicestasjoner og verksteder godkjent for dette.

Har du spørsmål om billys, kan du henvende deg til Biltilsynet, godkjente verksteder og testestasjoner.



Vegvesenet styrker samarbeidet med vegbrukerne

Vegdirektoratet har nå sendt ut retningslinjer til vegkontorene som tar sikte på en ytterligere styrking av samarbeidet mellom vegbrukerne og Statens vegvesen.

Vegdirektoratet slår fast at det bør være årlige kontaktmøter i hvert fylke der vegbrukerne innen transportnæringen, transportbrukernæringen, interesseorganisasjoner og fagforeninger inviteres til fri meningsutveksling med representanter for Statens vegvesen.

Som en oppfølging av de store kontaktmøtene mener Vegdirektoratet at det er viktig å arrangere samrådsmøter med spesielle vegbrukergrupper for å drøfte konkrete og lokale spørsmål.

-Det kan for eksempel være aktuelt å innhente synspunkter fra yrkessjåfører som grunnlag for prioritering av utbedringstiltak og forsterkning av vegnettet. Vi bør også være lydhøre overfor de svake gruppene i trafikken, som syklistene, fotgjengere og funksjonshemmede, sier vegdirektør Eskild Jensen.

Vegdirektoratet oppfordrer også vegkontorene til i en viss utstrekning å orientere om planlagte kontrollopplegg: - Det vil ofte være nyttig å følge opp kjøretøykontroller med informasjonsmøter, der berørte parter inviteres til å drøfte tiltak ved påviste mangler, sier vegdirektøren.

STATENS VEGVESEN BLE «ÅRETS SERVICEBEDRIFT I STATEN»



Vi er både overrasket og glade for at vi har blitt «ÅRETS SERVICE-ETAT I STATEN», sier vegdirektør Eskild Jensen. På en konferanse 29. aug. i forbindelse med Aksjon publikum overrakte Statsråd Astrid Gjertsen en pris til Statens vegvesen.

Vegdirektøren fremhever at publikumservice ikke er nytt for Statens vegvesen. Vegmeldingstjenesten er bl.a. et eksempel på det. I det siste har også samarbeidet med transportbrukerne fått stor betydning. Likedan er det utallige eksempler på at vegvesenet legger stor vekt på omfattende informasjon og opplysning til publikum, ikke minst ved planlegging av nye vegger.

Aksjon publikum har vært en utfordring for etaten, sier vegdirektøren. Han forteller at Vegdirektoratet har utarbeidet et omfattende handlingssprogram som har som mål at Statens vegvesen skal gi enda bedre publikumsbehandling, informasjon, og saksbehandling.

Aksjonen har gitt oss anledning til å legge vekt på det publikumsrettede arbeid på en fornuftig måte. Vi har ikke lagt opp til dyre og tidskrevende tiltak, men lagt vekt på enkle og praktiske tiltak som må til for å gi publikum bedre service.

I samarbeid med vegkontorer i 18 fylker har vi derfor i Statens vegvesen nådd et resultat som jeg selv er svært fornøyd med. Vegvesenet i alle fylker har etter min mening tilpasset gjen-

nomføringen av aksjonen til et nyttig og realistisk nivå som passer etaten. Alt annet ville vært urealistisk å få gjennomført med de omfattende og krevende oppgaver som ellers hviler på oss.

Vegdirektøren forteller at han både er glad og bekymret for forventningene det har gitt å bli ÅRETS SERVICE-ETAT I STATEN. Det videre arbeid med å forbedre Statens vegvesens forhold til publikum vil bli tatt alvorlig, sier han. Vi skal bestrebe oss på å leve opp til forventningene. Vi har dessuten satt i gang publikumsundersøkelser ved biltilsynsstasjonene og er innstilt på å gjennomføre enkle tiltak etterhvert som undersøkelsene gir oss holdepunkter for det som må gjøres. Publikums gjennomgangen ved enkelte av biltilsynsstasjonene kan sikkert også foregå raskere slik at ventetiden blir redusert. Det arbeides med et eget prosjekt som tar sikte på å få gjort noe med dette. I tillegg er vi opptatt av at planprosessen kan gjøres så hensiktsmessig som mulig i forhold til publikum. Der skal vi også sette igang publikumsundersøkelser for å se hva vi kan gjøre.

Alle som arbeider i Statens vegvesen skal derfor dele æren det er å bli ÅRETS SERVICE-ETAT I STATEN. Samtidig er vi klar over at dette forplikter. Det arbeid vi holder på med skal fortsette. Statens vegvesen har bl.a. oppgaver som ikke alltid oppfat-

tes like positivt av publikum når de blir løst, forteller vegdirektøren.

Statens vegvesen er den grunneier her i landet som har flest naboer, sier Eskild Jensen. Nesten alle mennesker i Norge er i daglig kontakt med vårt hovedprodukt, riks- og fylkesveger.

Dessuten føler vi at det i Norge er ca. 4 millioner eksperter på veg og bilkjøring. Dette skjerper kravet til vår faglige standard, og til vårt forhold til publikum. Det stilles store krav til oss om å leve side om side med så mange ulike oppfatninger og interesser. Serviceprisen skal få oss til å gjøre en god jobb enda bedre, sier han.

Dispensasjon for automatisk kjørellys

Bilbransjen har stort sett stilt seg positiv til at man innfører kjørellys, med automatisk kopling på alle nye biler fra 1. januar 1985. Men vi må være forberedt på enkelte dispensasjoner i en overgangsperiode. Det kom klart fram i møter vi har hatt med bransjen, sier underdirektør Ingar Tenold i Vegdirektoratet.

Det viser seg nemlig at en del bilmodeller vil få problemer med å levere slikt automatutstyr fra fabrikk allerede i 1985. Mange av dagens nye biler er såvidt komplisert konstruert at lysanlegget inngår i en total elektronikk-pakke, som må bygges om.

Enkelte importører vil trolig foreta endringene på verksted her hjemme.



Kjørellys om dagen er rimelig.
Koster deg toppen
250 kroner året

Aksjon kjørellys:

Troms ble norsk mester . . .

Det ble Troms som gikk til topps i fylkeskonkurransen som vegvesenet arrangerte i forbindelse med Aksjon Kjørellys.

Aust-Agder havnet på tiende plass sammenlagt etter seks omganger, det vil si seks månedlige tellinger fra april til september.

Resultatene viser at iløpet av sommermånedene har gjennomsnittstallet vært stadig stigende. Og selv om disse resultatene neppe er 100% representative, kan vi likevel konkludere med at stadig flere bilførere blir seg bevisst den betydning kjørelyset har for trafikksikkerheten.

STOR ØKNING I AUST-AGDER

I Aust-Agder bør vi kunne si oss godt fornøyd med den økning i lysbruk vi nå har registrert. Her er tallene som viser utviklingen fra april til september:

MÅNED VÆRFORHOLD RESULTAT

April	skyet	61%
Mai	soiskinn	26%
Juni	»	44%
Juli	»	49%
August	»	46%
September	skyet	78%

Vi tar dessuten med oss oversikten fra septembertellingene som viser resultatene for de enkelte fylker:

TROMS	90%
NORD-TRØNDELAG	84%
FINNMARK	81%
AUST-AGDER	78%
VEST-AGDER	68%
SØR-TRØNDELAG	67%
NORDLAND	63%
OPPLAND	60%
ROGALAND	60%
MØRE OG ROMSDAL	59%
BUSKERUD	57%
SOGN OG FJORDANE	57%
HORDALAND	53%
HEDMARK	44%
VESTFOLD	43%
TELEMARK	42%
AKERSHUS	41%
ØSTFOLD	39%

TK

«SUMMEREN» REDDET KJØRELYSET



Summeren kan kjøpes på bensinstasjoner og er meget enkel å montere.

— Nei, dett er virkelig en fortvilet situasjon, — nå har jeg i løpet av den siste måneden kommet til flatt batteri tre ganger. Jeg prøver, tenker og prøver igjen — ett klistermerke her og enda ett der; «Husk lyset», . . . men nå får det sannelig være grenser for hvor stor belastning en skal kunne tåle. Jeg er i ferd med å gi opp hele kjørelyset, — må bare beklage, men . . .

Slik lød det fra stasjonssjef Møller-Hanssen's munn da Sørlandssporten en dag i sommer traff ham — utålmodig ventende på redning for sin strømløse bil.

Det er et faktum at flere og flere austegder kjører med lysene på ved høylys dag, men det er også et faktum at disse lysene har gitt bilførerne gjentatte startproblemer på grunn av flatt batteri. Noe både Falken og Viking kan bekrefte.

Men til deg som kjenner deg igjen i dette bildet, — fortvil ikke, . . . det finnes en løsning. Hør bare her hva vår stasjonssjef gjorde:

— Jeg gikk kort og godt til anskaffelse av en «summer». Denne kostet meg 24 kroner og noen få minutters monteringsarbeid. Selve monteringen er meget enkel, slik at de fleste litt nevenyttige burde kunne klare dette selv. Summeren gir fra seg lyd dersom du skrur av tenningen og ly-

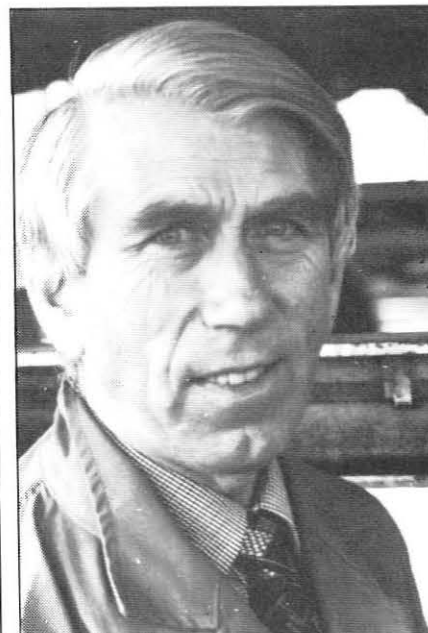
sene fortsatt står på, sier Møller-Hanssen, som samtidig anbefaler summeren til andre med samme problemer som han selv har hatt.

— Hvorfor er det så viktig at bilistene kjører med lyset på om dagen, Møller-Hanssen?

— Da Aksjon Kjørellys startet opp i april i år var jeg ikke et øyeblikk i tvil om annet enn at dette var noe vi bilførere burde gå inn for. Det er et faktum at et stort antall ulykker inntrer om dagen fordi trafikantene ikke oppdager hverandre i tide eller ikke i det hele tatt. Det er derfor viktig å øke sannsynligheten for at trafikantene ser hverandre i tide, også under varierende synsforhold på dagtid.

— Fotgjengere og syklistene vil være mye bedre i stand til å se kjørelysene og vurdere deres fart, avstand og retning når de har tente lys. For personer med redusert syn er dette særlig viktig ved kryssing av veg. Erfaringer fra andre land tyder bestemt på at det er fotgjengere som har størst nytte av kjørelysene, sier stasjonssjefen til slutt.

TK



Kåre Møller Hanssen anbefaler summeren til alle som trenger en påminnelse om at billysene står på.

Fremmelig ekstraingeniør i Aust-Agder

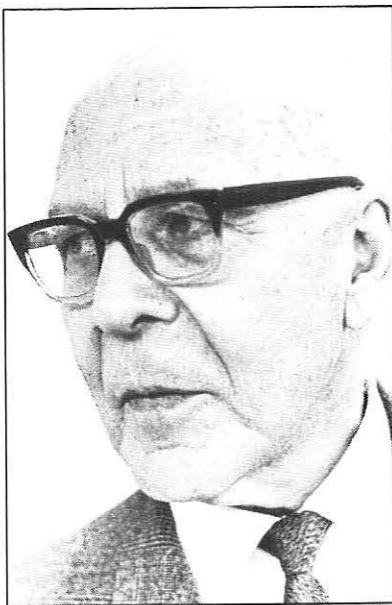
Her fortsetter vi med utdrag fra «En vegmanns erindringer», nedskrevet av vegsjef Johannes B. Irgens og utgitt av Vegdirektoratet i 1983:

De første oppgavene

Da jeg begynte i Aust-Agder, var vi åtte ansatte på vegkontoret. Da jeg sluttet for aldersgrensen, var vi nærmere 80.

Det arbeidet jeg først ble satt til, var å kontrollregne nivelleringen på profiler, og trekke dem opp med tusj. Mange forskjellige farger skulle brukes og passes på. Neste skritt var å tegne vegen inn på tverrprofilene etter pålegging, som en av de eldre hadde gjort. Skritting av tverrprofilene med stikkpasser var vegingeniørenes oppgave. Deretter måtte de regne ut massene, dele inn balanseavsnitt, få påleggingen vurdert av en av de eldre, og eventuelt ny pålegging og ny utregning til en fikk det til å stemme. Balanseavsnittene måtte ikke være for lange, for omtrent all transport foregikk med trillebår. Det varte ikke så lenge før jeg mestret dette selv. Da fikk jeg mer og mer å gjøre, og det ble mer interessant når en så hvordan en med flid kunne få til innsparinger i masser og transporter. Når sommeren kom, tok vi ut med en erfaren kar på stikking. Senere måtte vi selv nivellere og tegne opp alle opplysninger som skulle inn på profilpapiret. Man fikk øye for hele terrenget ved å se på profilarket, og så vegen som den ville bli, når alt var ferdig bearbeidet. Så var det å gjøre seg kjent med alle skjemaene som hørte med til overslaget, lære priser på de forskjellige enhetene og lage alle kart m.v. som skulle følge med. Det var en prosedyre som var godt innarbeidet, og som ble likt utført i alle fylkene. En vegmann var derfor straks inne i situasjonen når han fikk en ferdig plan i hende.

På profilarkene var det ferdige huller i marginen på den ene siden. De ble bundet sammen med hyssing. I Sør-Trøndelag var det en overingeniør, Rode, som var en perfeksjonist i alt som skulle gjøres. Thorstein Olsen arbeidet noen år der og fortalte om en av de eldre avdelingsingeniørene



Vegsjef Johannes B. Irgens

som satt i to dager og bladde frem og tilbake i planbunken for å se om alt var i orden før han våget seg inn til Rode med saken. Rode kastet hele bunken tilbake til ham og sa, «Gjør det ordentlig». Stakkaren satt en ny dag og pønsket på hva som kunne være galt, men måtte gi opp og gå inn til Rode igjen og spørre om det. Rode ville ha profilene bundet sammen med to slakke snorer, mens stakkaren hadde brukt en som gikk gjennom begge hullene. Det ble lettere å bla i profilene når det ble gjort som Rode ville ha det. Det var altså mange fallgruber i tjenesten.

Det var en stolt dag da en første gang hadde gjort ferdig en plan som en selv hadde gjennomført, fra befaring til ferdig ekspedisjon.

En annen spesialitet var kontobøkene. Her var det viktig å få med alle de opplysningene fra bilagene som skulle samles på rapportene ved regnskapsslutt. Rapportene var omfangsrike. De omfattet ikke bare det regnskapsmessige, men også en masse tekniske opplysninger, som til slutt kom frem på en stor oversikt. Den som kjente systemet, kunne lese mye om anlegget ut av denne oversikten. Som vegsjef savnet jeg en slik konsentrert oversikt.

I Aust-Agder hadde vi noen dagers sirkus med kontobøkene for riksvegvedlikeholdet. Her var en kontobok

for hver vegrute, og mange bilag kunne være delt på flere ruter. Det var derfor nødvendig å sammenholde kontobøkene med kassaboken for å se om alt var kommet med. Vi satt da med hver vår kontobok, alle unntatt overingeniøren. Det var jo litt komisk, og stemningen var høy.

Brubygging og forsterkning

Bruene ga anledning til å bruke de teoretiske kunnskapene. Hos sivilingeniørene dør teorien fort bort, så det var gjerne yngstemann som fikk denne jobben. For stålbjelkebruer hadde vi normaler som kunne tillempes hvert enkelt prosjekt. Tre- og betongdekker fantes det også normaler for. De største spekulasjonene oppstod når det skulle legges betongdekke på gamle stålbjelker, og en skulle finne en måte å knytte nytt og gammelt sammen.

En av de mest spennende dager hadde jeg i forbindelse med at det skulle settes opp monteringsstillas for Kallefoss bru i Valle i Setesdal. Der var det en rykende foss under. Vi fikk plassert to bukker av tømmer foran karene og bygget et fagverk av plank og bulldog på land. Vi hadde fått en del av en kassert taubanekabel fra Evje nikkelverk, som vi skulle bruke til å trekke fagverkene over med. Styrken håpet vi var tilstrekkelig, men elastisitetsforholdene i kabelen måtte vi gjette oss til. Vi hadde en løpekatt på kabelen og patenttalje i denne. Så heiste vi opp den ene enden av første fagverk, mens den andre enden lå på en sliske. Med en krabbekran på den andre bredden trakk vi det hele frem. Store folkemasser var møtt frem i håp om at det skulle gå galt, slik at de fikk brukbar underholdning i vinterkulden. Jeg måtte ha et øye på hver finger, og i travelheten falt jeg og skar et dypt sår på innsiden av høyre hånd. Jeg klemte et lommetørkle inn i hånden og knyttet det fast. Da forenden av fagverket var midtveis over, duvet det betenkelig dypt ned, og tilskuerne mumlet forventningsfullt. Da enden nærmet seg tømmerbukken på den andre siden, steg den oppover og landet med en klaring på 10 cm. Jeg

kunne puste lettet ut. Med den andre gikk det greit og med mindre sinnsbevegelse. Jeg hadde bestilt skyss til legen, som holdt til 10 km sønnenfor, og nå bar det av sted med hest og langsleder ned til ham. Der ble såret rensket og sydd med flere sting, så jeg kom fra det uten varig mén, selv om doktoren ga uttrykk for at jeg burde ha kommet tidligere.

Vi hadde mange eldre jernfagverk med tredekker i fylket, vanligvis beregnet og tillatt for 1 1/2 tonns hultrykk, og vi gikk i gang med å få dem opp i 2 1/2 tonn, noe vi trodde måtte greie seg for all fremtid. Det ga anledning til mange spekulasjoner og samtidig stor glede over våre egne konstruksjoner. Da vi først i 30-årene foretok en slik forsterkning av gamle Vippra bru litt vest for Arendal, hadde vi dykker med for å gå undersøkt en pillar. Den var bygget i 1879 av profiljern med en mantel av støpejernsrør og fylt med mørtel. Dykkeren fant ikke noe galt her, så vi lot det stå til, og det hele stod fint, helt til brua ble bygget helt om under 2. verdenskrig.

Det var særlig bensinselskapene som gjerne ville ha anledning til å kjøre med høyere akseltrykk, og når det kom slike søknader for store tankvogner, måtte jeg beregne bruene over lengre ruter. Beregningene ble utført med blyant og på kladdepapir, og jeg kan ikke huske at de noen gang ble arkivert. Horgen var en kald kar når det gjaldt dette arbeidet. Først når beregningen viste mer enn det doble av tillatte spenninger, syntes han det var naturlig å undersøke treverkets tilstand. Mange av de eldre trebjelkebruene hadde dekke av pukk og grus, i tidens løp ble dette så tykt at de egentlig skulle ha segnet av egen tyngde. Formodentlig ble dekket til en slags trykksone der bærebjelkene fungerte som strekkarmering.

Kringlebotn fortalte en gang at da han skulle bygge om en slik bru, og hadde fjernet grusdekket, kunne de spa bjelkene bort ved landkaret. Og Lomsdal fortalte om en gammel tre-fagverksbru han undersøkte da han var avdelingsingeniør i Vågå. Det viste seg at i den ene bærevæggen var undergurten råtnet helt bort. Disse fagverkene var høye i forhold til spennvidden, så brua var øyensynlig gått over fra å være fagverk til å være en treleddsbrue!

Jeg ble sendt rundt for å undersøke mange gamle sprengverksbruer, og ofte fant jeg at det var gjort feil i forbindelse med reparasjoner. De gamle hadde vært flinke til å passe på at treverket ble dekket til mot væte, samtidig var de påpasselige med å holde det hele luftig, med lister og knotter på de rette stedene. Jeg kunne ofte gå direkte løs på de svake partiene, der jeg så at etterfølgerne ikke hadde fulgt disse «levereglene». Når man rev slike sprengverk, var det

ofte forunderlig hvor lett man kunne få muttere av boltene. En gammel tømmermann fortalte at de i gamle dager varmet bolt og mutter og dryppet dem i sauetaig før de ble skrudd på plass.

Undersøkelsene ga et interessant innblikk i tidligere tiders byggeteknikk, og på det tidspunktet visste jeg godt hvordan slike konstruksjoner skulle utføres - en kunnskap som den nye tid ikke trengte.

MEGET VELLYKKET ANSIKTSLØFTING PÅ RASTEPLASS VED JORSTADVANNET

Vegvesenet er opptatt av å bedre service-tilbudet til trafikantene, og denne innstillingen gjør seg i økende grad gjeldende på en rekke områder. Bedre muligheter til å finne gode hvile- og rasteplasser langs de viktigste vegene er et felt som vi mener betyr mye for de vegfarende.

Det pågår derfor nå et program for utbygging av rasteplasser langs E-18. I dette ligger også at mindre plasser kan bli sanert, til fordel for nye plasser med bedre av- og påkjøring og større avstand til veggen. Rasteplassen ved Jorstadvannet på Haslestad i Austre Moland har som et ledd i denne opprustingen i sommer fått en markert ansiktsløfting. I tillegg er det satt opp noen lekeapparater, slik at også barna kan få en tiltrengt avkopling fra en slitsom kjøretur.

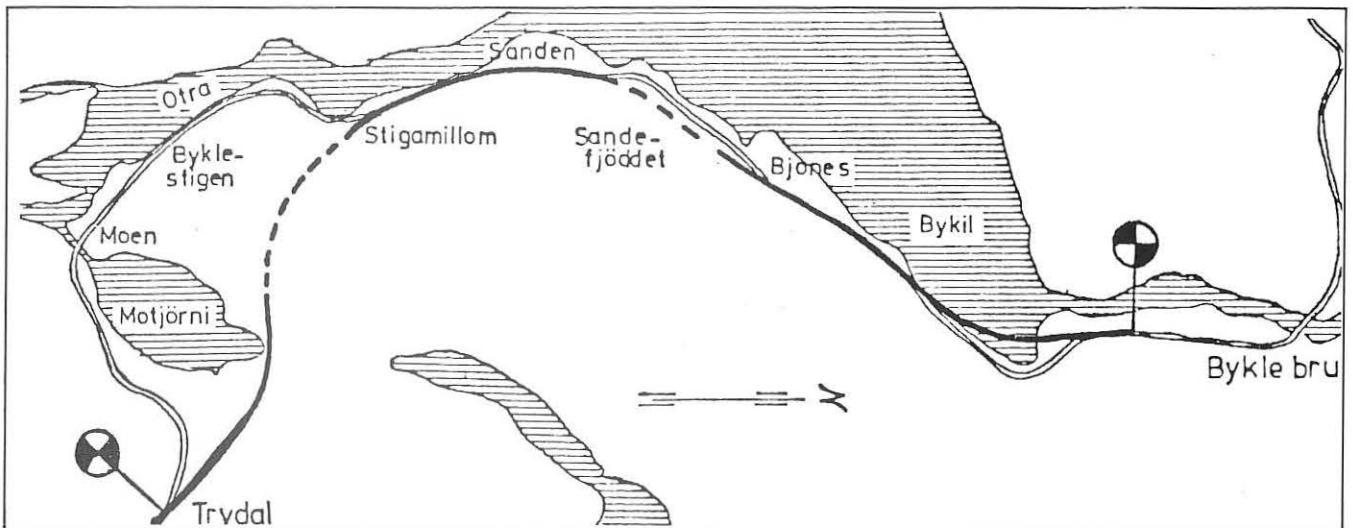
At dette har vært nødvendig og kjærkomment tiltak er det store besøkstallet et bevis for. Siden rasteplassen ble ferdig like før fellesferien og ut hele sommeren har plassen vært svært mye benyttet av fornøyde trafikkanter.

På slike rasteplasser har det erfaringsmessig vist seg at det er behov for daglig tilsyn og vask i den mest hektiske sesongen, ikke minst for å redusere vandalenes herjinger. Vi har som en følge av dette hittil vært forsånt for ødeleggelse.

Kostnadene ved opparbeidelsen av plassen beløper seg til ca. kr. 200.000,-. Av dette går kr. 80.000,- til selve toilettbygget. Det sier seg selv at med såpass store kostnader er det begrenset hvor mye som kan bygges hvert år.

R. Tidemann





Riksveg 12 mellom Trydal og Bykle blir ferdig allerede neste år



Det måtte bygges anleggsveg inn fra Trydal

Etter to måneders anleggsdrift ble det gjennomslag i den 290 meter lange tunnelen gjennom Sandefjøddet på riksveg 12 ved Bykil i vår. De utsprengte massene ble fylt i ny veglinje over Bykil, hvor den nye vegen skal ligge 2-3 meter over vannflaten.

For å få utnytte anleggsutstyret, var entreprenøren interessert i å drive den ca. 400 meter lange tunnelen mellom Motjørni og Stigamillom umiddelbart. Opprinnelig var parsellen mellom Trydal og Sanden tenkt påbegynt først neste år. Men på grunn av tilbudet, ble det søkt om ekstrabevilgninger for å få også dette arbeidet ferdig i år.

Anbudsnevnda mente det var usannsynlig at noe annet firma ville kunne konkurrere i pris, i det entreprenøren kunne tilby samme enhetspriser som ved det første tilbudet, - kun med en mindre indeksregulering.

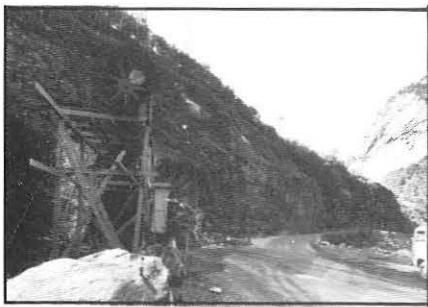
Nevnda mente videre at det ikke ville være tid til utlysning av den andre tunnelen, samtidig som den trakk fram fordelene av at Byklestigtunnelen nå ville bli drevet nordfra i stigning. Den måtte ellers, p.g.a. massebalansen, ved en senere utlysning være drevet sydfra på fall, eller med lengre og dyrere transport.

Vegdirektoratet var enig i denne vurderingen, og stilte til rådighet ytterligere 2,5 millioner kroner i 1984.

Det vil igjen si at hele parsellen Trydal-Bykle bru kan gjøres ferdig i løpet av 1985.



Tunnelinnslaget ved Motjørni

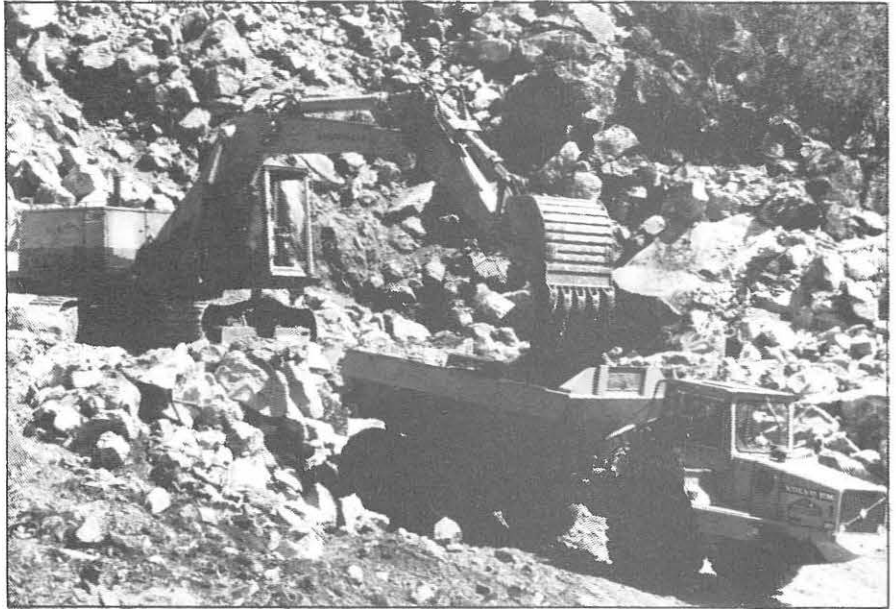


Tunnelinnslaget ved Stigamillom

Alternativet vegen bygges etter har utgangspunkt ved nordre avkjørsel til Trydal. Øst for Motjørni blir vegen liggende på en inntil 10 meter høy fylling før den «forsvinner» inn gjennom tunnel «Byklestigen». Videre blir eksisterende veg fulgt forbi Sanden og fortsetter gjennom den allerede utsprengte tunnelen gjennom Sandefjøddet. Videre blir eksisterende veg fulgt forbi Bjornes før den blir lagt ut på fylling over nordøstre bukt i Bykil. Her blir ny veg igjen tilknyttet eksisterende veg i stigningen opp mot Bykle bru.

For hele alternativet er det regnet med 47500 m³ sprengning og 113900 m³ fylling. Parsellen vil korte inn vegstrekningen med 600 meter, og det er antydnet at trafikantene på grunn av dette sparer inn ca. 200.000 kroner i tids- og kjørekostnader pr. år.

(Tekst/foto: MK)

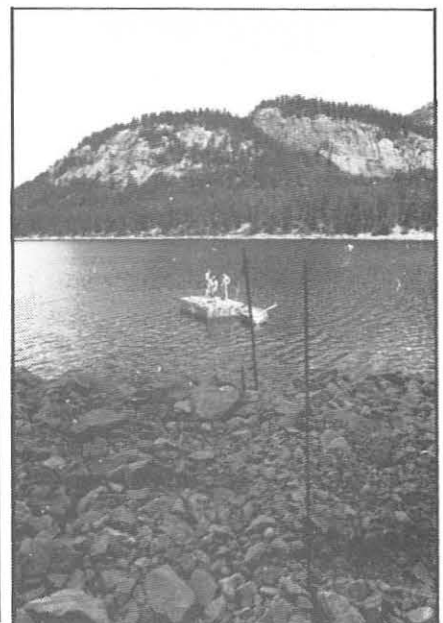


Uttak av steinmasser fra ur i nordre delen av parsellen



Fylling over Bykil både fra nord og sør

Sonderboring for kontroll av fyllmasser i Bykil





Pensjonister på tur til Kongs- vinger

Vegvesenets pensjonistforening avviklet sin årlige tur i dagene 20.-22.8. og denne gang 3 dager til ende i nydelig, varmt sommervær.

For å få alle interesserte med ble det nødvendig å bruke 2 busser. Det skulle være bevis på at vegvesenets pensjonisttur er populær og noe alle ser fram til. De fleste pensjonistene har sine ektefeller med og det hele virker som en stor familie som fra alle kanter av fylket har sitt årlige stevne-møte.

Da turen i 1983 gikk vestover, satt vi denne gang kursen mot øst, med

Kongsvinger som mål og utgangspunkt for de følgende dager.

Tidligere vegsjef Bj. Haugmoen, som i vår gikk over i pensjonistenes rekke, fungerte som guide under turen fra Arendal. Som den erfarne og bereiste vegmann han er, kunne han fortelle og orientere om mangt og meget også utenfor fylkets grenser. Etter et par matpauser underveis kom vi fram til Kongsvinger forholdsvis tidlig på kvelden og fikk anvist våre rom på hotellet, i passende tid før vi samles omkring middagsbordet.

Vegsjefen i Hedmark som selv ville vært tilstede ved vår ankomst, ble dessverre forhindret fra å møte opp. Men i hans sted møtte vegmester Arne Dybendal i Kongsvinger distrikt, som da kunne overbringe vegsjefens velkomsthilsen. Vegmester Dybendal holdt et interessant kåseri om Hedmark fylkes historie fra gammel tid og fram til i dag. Etter middagen ble det tid til en liten aftenstur på byen, eller en slappet av på hotellet med hyggelig prat blant venner og kjente.

Etter en god frokost startet vi neste dag på tur til Arvika i Sverige. På turen dit stanset vi selvsagt ved Magnor Glassverk, og spør om det ble handlet. Det samme ble tilfelle i Arvika, og handelsstanden der merket sikkert at det var utenlandske gjester på besøk i byen. Det merkelige var at tollvesenet ved grenseovergangen ikke viste oss den minste interesse.

På hotellet ble det etter middagen hyggelig samvær. Her vekslet det med taler, gaver, sang og musikk og ikke å forglemme morsomme historier fra flere deltakere.

Neste dag tok vi fatt på hjemturen. For ikke å kjøre samme veg tilbake, kjørte vi nå om Skotterud - Bjørkelangen - Fetsund. På en del av denne strekningen hadde Akershus vegvesen ordnet med en guide i hver buss som fulgte oss fram til Oslo.

Det var interessant å høre hva disse kunne fortelle om spesielle historier og steder langs ruten. Turen gikk videre gjennom Oslo fram til Jarlsberg Vertshus hvor vi fikk servert middag og kaffe.

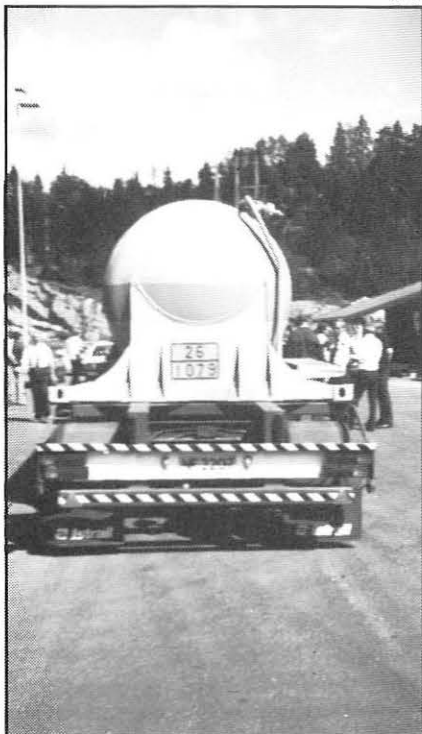
Vi kom til Arendal tidlig på kvelden. Her tok vi da avskjed med alle og enhver. En hyggelig og vellykket pensjonisttur var gjennomført, og glade og fornøyde deltakere satt kursen hjem til egen stue.

TRANSPORT AV FARLIG GODS

ADR er en internasjonal forkortelse og i daligtale oversettes den med «transport av farlig gods». Da det har forekommet en del uhell med slik transport, har Biltilsynet prioritert en økning av kompetansen omkring ADR for biltilsynets tekniske personell. Det er først og fremst biltilsynet som foretar kontroll av biler som skal frakte farlig gods. Slike biler må ADR-godkjennes, - en godkjenning som etter reglene skal fornyes hvert år.

Biltilsynet i Aust-Agder arrangerte i mai i år et kurs i ADR. Foreleser hadde vi lånt fra Telemark, avd.ing. Arne Goberg som til daglig har sitt arbeid ved biltilsynet i Skien. Han tok for seg de viktigste reglene for godkjenning og transport av farlig gods. Kurset ble avsluttet med praktiske øvelser på vektstasjonen på Haslestad.

Foruten det tekniske personell ved biltilsynet, deltok også representanter fra politi- og lensmannsetat, samt representanter fra biltilsynet i Vest-Agder. TK



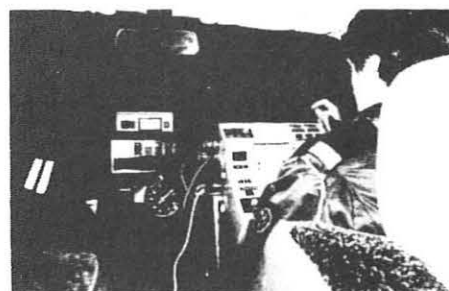
Skiltet bak forteller oss om faretype og stoffnummer.



De praktiske øvelsene ble foretatt på vektstasjonen, Haslestad.

Hva koster tabbene ?

Utdrag av UP's
«prisliste»



Kjøring mot rødt lys, overtredelser av fartsgrenser, kryssing av heltrukne sperrelinjer, ignorering av «Full stopp-skilt»...

Dette er bare noen av de «varer» som har «prislapp» fra Utrykningspolitiet. Under kan du lese hva forskjellige forseelser i trafikken kan koste deg dersom du vedtar et forenklet forelegg på stedet. Vedtar du dette fyller politiet ut en postgiroblankett hvor det er påført hva forseelsen er, hvor og når.

Her er noen priseksempel:

- 600 kroner for å kjøre mellom 10 og 20 km/t for fort i 60 km-sone eller lavere.
- 450 kroner for å kjøre mellom 10 og 20 km/t for fort i 70 km-sone eller høyere.
- 300 kroner for å kjøre 10 km/t for fort i 60 km-sone eller lavere.
- 300 kroner for ikke å stoppe på «Full stopp» skilt.
- 250 kroner for å svinge i strid med svingforbud, ikke følge påbudskilt for kjøretning eller sving.
- 150 kroner for å kjøre med piggdekk ulovlig.
- 150 kroner for ikke å gi påbudt tegn.
- 150 kroner for ikke å ha foreskrevne lykter tent.
- 150 kroner for å kjøre 10 km/t for fort i 70 km-sone eller høyere.
- 100 kroner for ikke å ha varseltrekant med i bilen.
- 100 kroner for ikke å ha vognkort med i bilen.
- 50 kroner for å sykle mot innkjøring forbudt-skilt.

Regionalt »cruise» for tegnere



Vegkontorene i Telemark, Buskerud og Aust-Agder deltok på regionalt kurs for tegnere på hotell Midnatsol i Kragerø, 27.-28. aug. 1984. Hotellet er en båt som ligger ved kai i byen, og det er en tidligere hurtigrute, som har trafikkert langs Norges kyst.

Det var et allsidig program deltakerne gikk gjennom, og første emne var lay-out teknikk for anvendelse i brosjyrer og annet materiell som vegkontorene kan lage. Videre fikk man en innføring i div. figurframstillinger som kan anvendes i rapporter m.m. Til å forelese i dette, hadde man fått en fra konsulentfirmaet Asplan, og han ga en oversiktlig og grei orientering. Deltakerne fikk prøve seg i div. oppgaver i emnet.

Neste på programmet var utstilling. Avd. ing. Ole T. Bommen fra Telemark vegkontor foreleste om emnet, og etterpå fikk deltakerne i oppgave å stille ut det materiell som man hadde tatt med fra de respektive kontorer.

Siste post på programmet første kursdagen, var besøk i Naper boktrykkeri, hvor man fikk se i praksis hvordan man kan samkopiere forskjellige folier i en vegplan. Dette kalles folieseparasjon. I utarbeidelse av en vegplan brukes gjennomsiktig tegnefolie som originaler, men problemet kan av og til være at det blir for mange detaljer som skal på samme ark. Først og fremst ved oppretting av planen kan dette være vanskelig når tusj-strekene skal raderes. Folieseparasjon blir derfor brukt slik at man deler inn de forskjellige detaljer på hver

sin folie, og at disse med et visst hullsystem samkopieres til det ferdige produkt.

Om kvelden fikk deltakerne en førsteklasses middag, og det ble hyggelig samvær utover kvelden. Maten var i det hele tatt meget god.

Neste dag gikk man gjennom «Framstilling av planer - nye retningslinjer». Videre presentasjon av nytt utstyr, teknikk og hjelpemidler. Innledning til diskusjon om tegnekompetanse, ajourhold og rutinemessig etterutdanning ved K. Knudsen, Vegdirekto-

ratet. Bearbeiding av perspektivtegninger, og en mere teoretisk innføring i folieseparasjon.

Kl. 17.00 var det kursavslutning ved kursledelsen som bestod av overring. Nils H. Kraugerud, Buskerud og Ole T. Bommen, Telemark. De to har vært med å arrangere en rekke lignende kurs en god stund, og må kunne kalles eksperter på området.

Deltakerne fra Aust-Agder var: Kai Jørgensen, Anders H. Hermanssen, Sigrid Engenes og John Geir Smealand. Det var tilsammen ca. 20 deltakere på kurset.

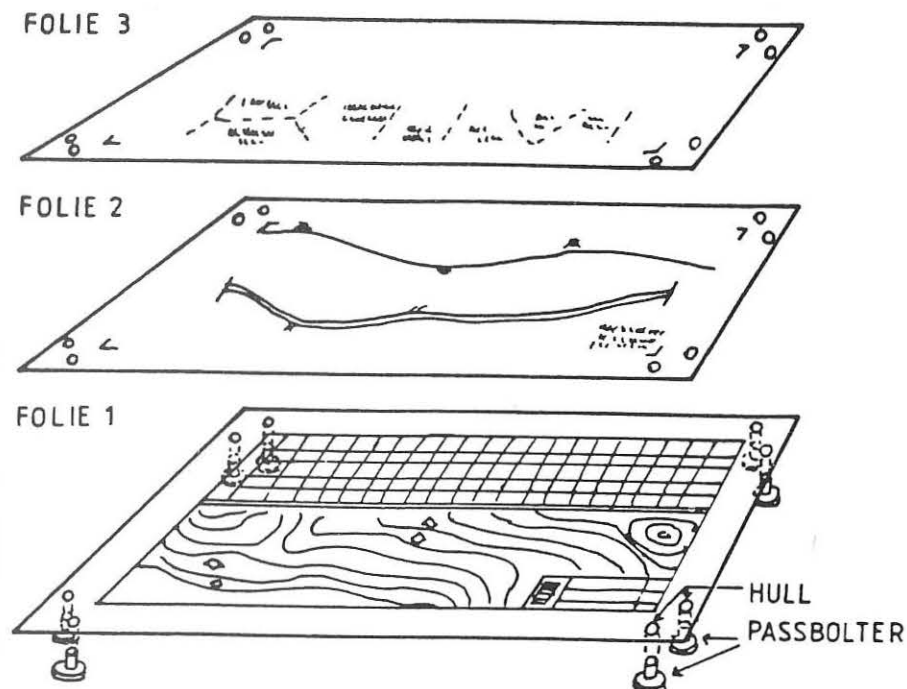
JGS

SAMKOPINØKSEL

	a	b
1 Grunnkart		
2 Eiendomsforhold		
3 Vegprosjekt		
4 Trafikkstyring		
5 VAR-ledninger		
6 EN-ledninger		
7 TELE-ledninger		
8 ANDRE-ledninger		
9 Miljøtiltak		
10 Grunnforhold		

a = eksisterende b = plantagt

Styrepinnesystem (8 hull-system):



PRESSEKLIPP:

Aksjon køyrellys:

Fleire køyrer med lys på om dagen

Folk på Evje vert stadig flinkare til å køyre billysa på dagen.

Aust-Agder det mørke fastland

Det er lastebiljåførar som er fleire som ha køyrelys om dagen. Om grunnna

Målinga på Evje vart gjort

sett. Lys på bilen gjer det raskt, noko som er svaksynte. Barn

Grimstad verst

ARENDALE: Kjørelystellingen i Aust-Agder i går ga dette resultat: Gjennomsnitt for hele fylket 44 prosent. Lillesand 52 prosent, Risør 49 prosent, Tvedestrand 49 prosent, Evje 29 prosent.

-Kjørellys sparer liv

54 pst. av bilistene bruker lys:

Lillesand fylkets beste med kjørellys

av kjørellys kan redusere antall mellom 20-30 hvert år. I lokale aksjonsgrupper fast på en pressestyre styres sent, mens de

Aksjon kjørellys:

Halvparten av bilistene i Østregionen bruker lys

en økning fra 46 prosent, mens den gledeligste utviklingen hadde man på Evje og Grimstad der prosentandelen steg fra henholdsvis 29 til 45 og fra 26 til 43 prosent. Skuffende var imidlertid utviklingen på Evje der andelen som brukte lys midt på dagen sank fra 54 prosent forrige gang til 38 prosent denne gang. Gjennomsnittlig var det 49 prosent som brukte kjørellys mot 44 prosent forrige gang.

Risør på 2. plass i fylket

Men stadig flere bruker kjørellys

KJØRELYSTELLING I GRIMSTAD TIRSDAG:

Grimstad bilistene dårligst

Grimstad er nok en gang på jumboplass når det gjelder Kjørelystellingen tirsdag ga disse resultatene: Lillesand 54

Risør og Tvedestrand topper «Aksjon kjørellys»:

FERSKE FJES

Ny medarbeider ved vegkontoret

I august i år fikk vi en ny medarbeider ved vegkontoret. Navnet er Egill Engesæth, han er utdannet cand polit. fra universitetene i Bergen og Trondheim og dialekten røper at han er vestlending. Men nøyaktig hvor på vestlandet han kommer fra er det vanskelig å si. Egill Engesæth sier selv at han er dialektløs da han iløpet av sin levetid har fått tilknytning til flere steder langs vestlandskysten. Egill Engesæth er ansatt som trafikkpedagog i Biltilsynet, en stilling som har vært ubesatt etter at Tor Duvoid sluttet for et par år siden.

Og hva har så vår nye trafikkpedagog arbeidet med før han satte kursen mot de sørlige breddegrader?

Undervisning, sier Engesæth. Jeg har i de senere år arbeidet innenfor lærerhøgskolesystemet, - med førskolelærerutdanning, hvor jeg underviste i pedagogikk og realfag.

I tillegg har han undervisnings erfaring fra videregående skole, og erfaring fra administrativt arbeid samt en del praktisk yrkeserfaring.

Vi spør vår nye trafikkpedagog om hva som nå kommer til å bli hans nye arbeidsoppgaver?

— I første rekke vil arbeidet bli knyttet til trafikkopplæringen, herunder føreropplæring, veiledning av og tilsyn med trafikkskoler, opplegg for og gjennomføring av førerprøver, samarbeide med skoleverket om trafikkspørsmål m.v. Videre vil stillingens arbeidsområde etter hvert omfatte adferdstudier med sikte på å belyse sammenhengen mellom trafikkantadferd og trafiksikkerhet samt effektstudier hvor en tar sikte på å klarlegge hvilken virkning de ulike trafiksikkerhetstiltak har på trafikkantenes adferd.

Engesæth legger til at stillingen også innebærer noe saksbehandling for biltilsynssjefen.

Han sier videre at han til å begynne med ønsker å etablere god kontakt med biltilsynsstasjon og med kjøreskolene.

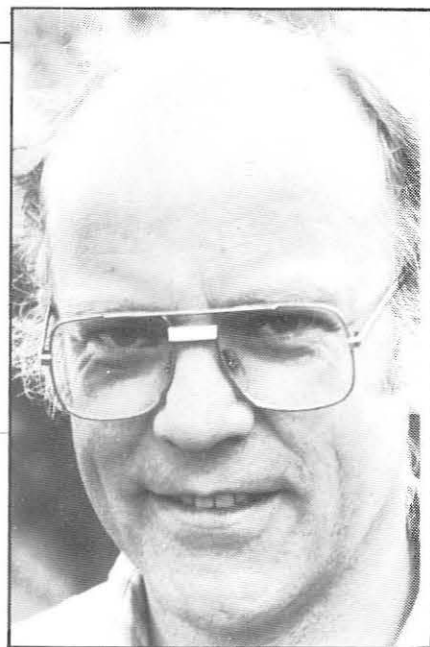
Først og fremst ønsker han å komme seg godt inn i hvordan kjøreskolene driver sin føreropplæring, dette spesielt med tanke på den pedagog-

iske veiledning en skal gi. Gjennom arbeidet med kjøreskolene ønsker en å styrke føreropplæringen. Noe som er spesielt viktig i dag hvor førerkortene utstedes med livslang varighet.

Engesæth understreker til slutt hvor nødvendig gode samarbeidsforhold er for at en i det hele tatt skal kunne lykkes i å gjøre en god jobb og ser fram til sine nye arbeidsoppgaver i et nært og godt samarbeid med vegkontor og biltilsyn.

Vi ønsker Egill Engesæth velkommen og håper at han vil trives med arbeidet og i miljøet.

TK

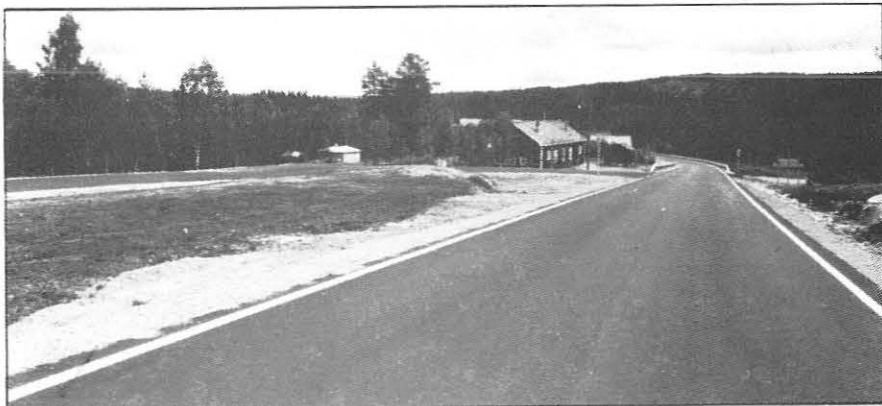


Kons. Egill Engesæth

NY PARSELL

En ny parsell av riksveg 9 ble åpnet tidligere i år. Denne gang var det stykket gjennom Mykland sentrum som er lagt i helt ny tracé-

Anleggsvdelingen har hatt en «heldig hånd» med utformingen av denne parsellen, som de allerede har fått meget skryt for.



Sett fra Mykland sentrum mot Arendal



Fra Arendal mot Evje

Lite å vinne ved å kjøre fort

Enkelte bilister ynder å kjøre fort. En må derfor stille alvorlige spørsmålstegn ved den fare disse trafikantene representerer både for seg selv og andre.

Som de fleste vel er klar over, kan en ha kjørt for fort, selv om en kjører godt under gjeldende fartsgrense, sier Trygg Trafikk. Kjører skal avpasse farten etter sted, føre, vær-og trafikforholdene. De mange utforkjøringsulykkene skyldes svært ofte for stor hastighet etter forholdene. De prøver å trosse naturlovene. **Det går alltid galt.**

La oss se litt på hva du «sparer» ved å sette opp hastigheten: Øker du hastigheten fra 50 til 60 km/t sparer du 2 minutter pr. mil, øker du hastigheten fra 70 til 80 sparer du omkring ett minutt pr. mil.

Men la oss se litt på ulempene: Når du kjører i 100 km/t sliter du dekkene dobbelt så fort som ved 65 km/t. Siktstrekningen blir også nedsatt. Når du kjører på en mørk landevei, minker siktstrekningen med mellom 6 og 8 meter for hver 15 km/t du øker farten. En sjåfør som kjører i 30 km/t ser omkring 28 meter lenger forover enn en som kjører i 100.

Risikoen øker etter hvert som du trår gasspedalen mot bunnen. Men risikoen øker ikke i samme takt som farten -den øker betydelig raskere. Dette har sammenheng med bremsestrekningen, som øker med kvadrat av hastighetsøkningen. Med andre ord: Når du øker farten til det dobbelte av det du hadde, vil bremsestrekningen bli fire ganger så lang som før. I tillegg kommer de antall meter du kjører før du rekker å reagere på faren.

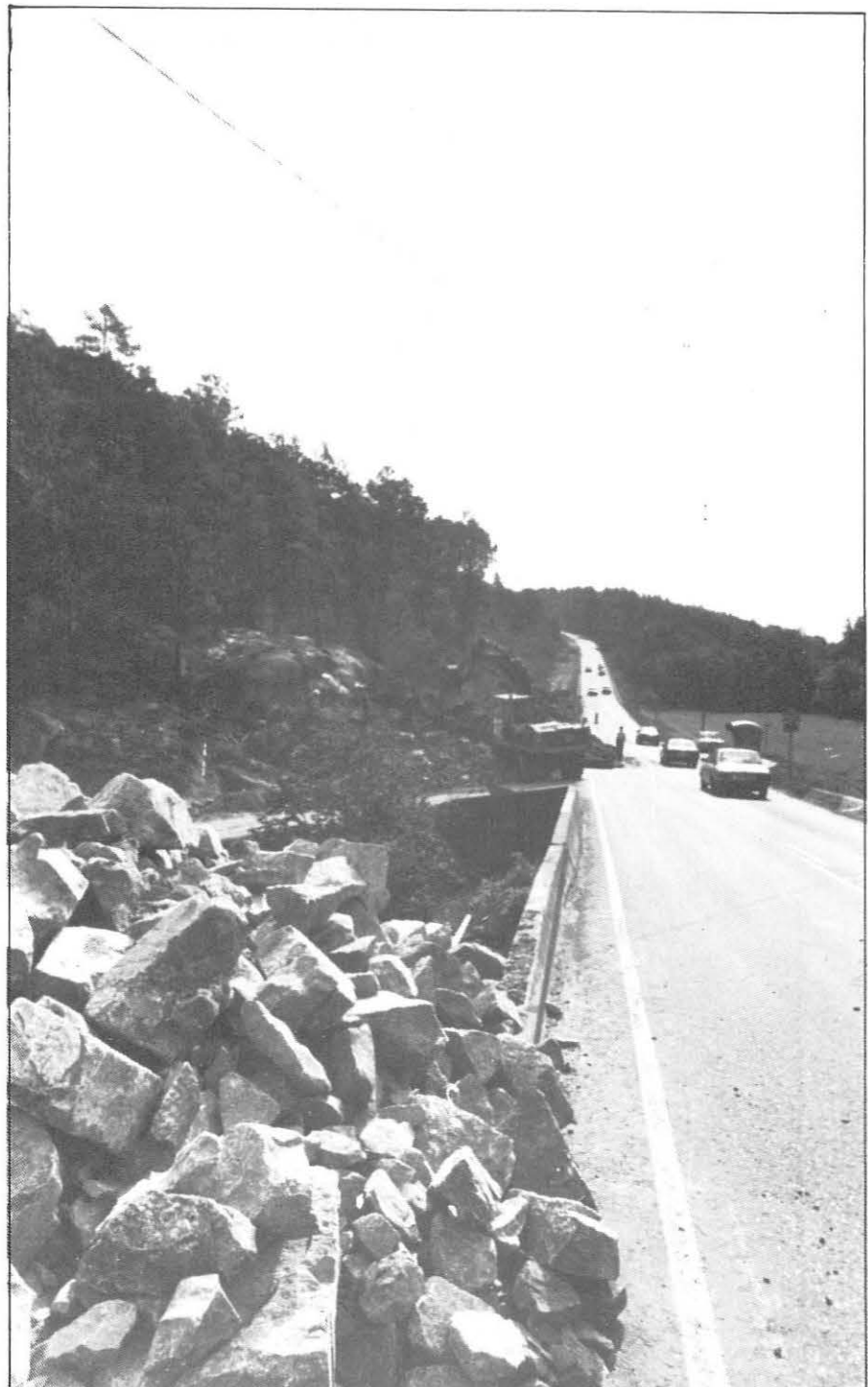


Gang- og sykkelveg til 2,5 millioner

1,5 kilometer gang og sykkelveg til en pris av 2,5 millioner blir nå bygget på E-18 mellom Borkedalen og Sangereid vest for Lillesand.

Arbeidene ble påbegynt i desember ifjor, og er beregnet ferdig i oktober i år. Inklusiv i arbeidene er en utvidelse av Sangereid bru, straks før krysset ut til Justøya.

Boring/skyting er satt bort på entrepris mens anlegget forøvrig blir drevet i egen regi. Asfaltering starter opp 15. oktober.



Vegvesenets kjøretøy

**SKAL
ALLTID**

bruke kjørellys
også om dagen!

