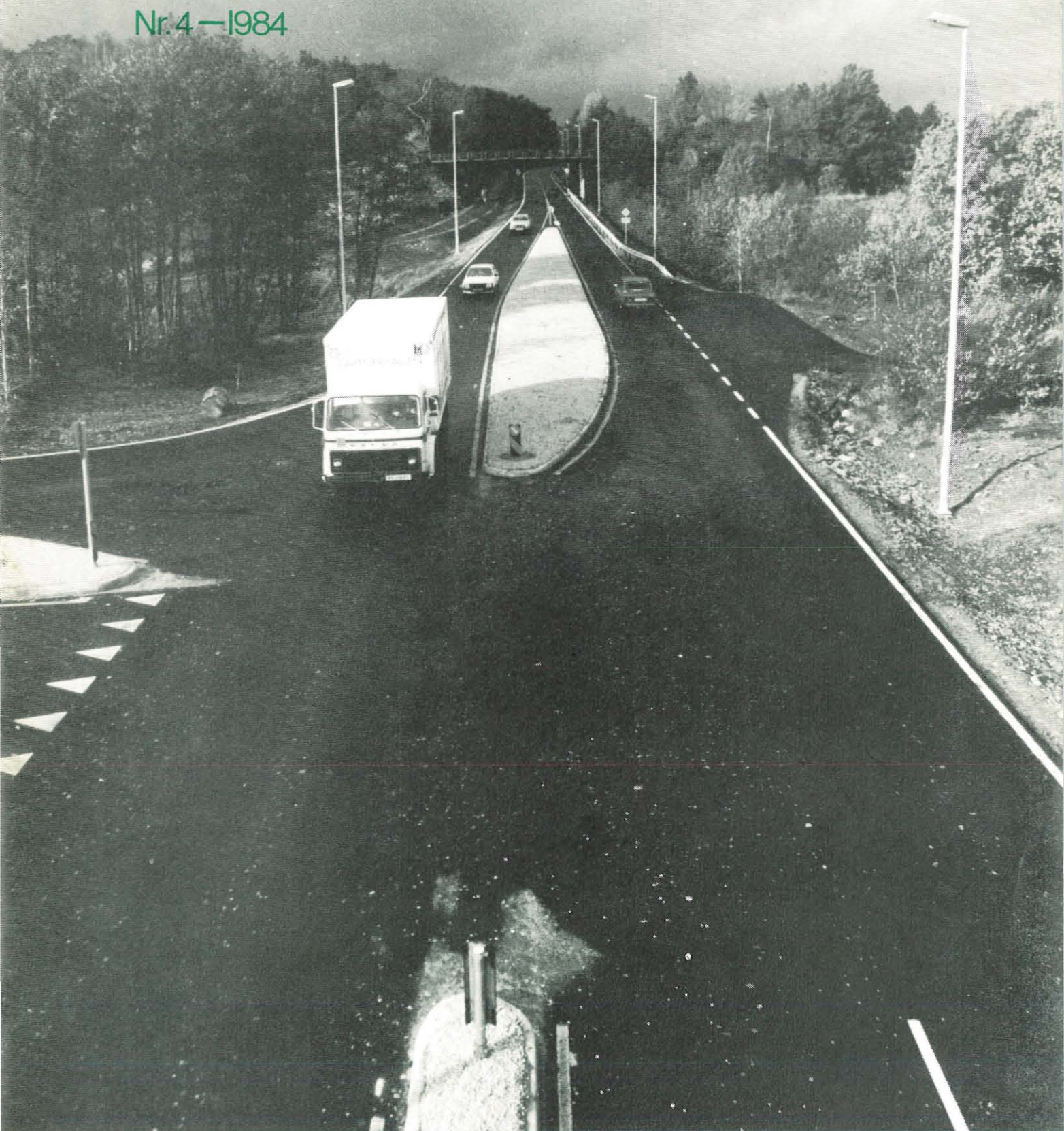


# SØRLANDS-PORTEN

KONTAKTORGAN FOR STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER

Nr. 4 — 1984







## SØRLANDSPORTEN

*Bedriftsavis for  
Aust-Agder Vegvesen*

Redaksjonsutvalg:

Tone Kolbenstvedt  
John Einar Myhren  
Gunnar Lien  
Egill Engesæth  
Mads Krogh

Tegner: John Geir Smeland

Redaksjonsråd:

Ole N. Rydningen  
Olav Evensen  
Harald Kirkedam  
Bjørn Henriksen  
Harbo Colbjørnsen

Adresse:

VEGKONTORET  
Postboks 173,  
4801 Arendal

Sats & Trykk:  
A&B Trykk A/S

Opplag: 900

**FRIST FOR INNLEVERING AV STOFF TIL  
NESTE NUMMER AV SØRLANDSPORTEN:  
22. FEBRUAR.**

Den nye innfartsveien til Grimstad fra vest ble åpnet i oktober i år.

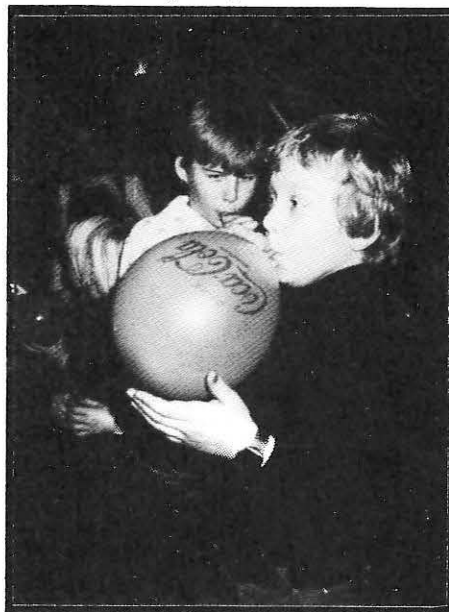
Foto: MK

## INNHold:

Kjære medarbeidere .....	3
Et tilbakeblikk på 1984 .....	4
Distr.lab. etter 5 års drift .....	8
Elgen — et problem på våre vegger .....	10
Påbudt bruk av bilbelte i baksetet .....	12
Lederutvikling .....	13
Nå er julen over oss igjen .....	14
Omorganisering av vedl.h.driften .....	15
Kurs i teknisk kvalitetskontroll .....	16
Det går så det skummer .....	17
Marius, 6 år, forteller .....	17
Kurs-treff på Vrådal Turisthotel .....	18
Sommerseminar .....	19
Grimstads nye innfartsveg .....	20
Fv.anlegget Myra—Bråstad .....	21
Julekryssord .....	22
Kontaktutvalgsmøte i Fyresdal .....	24
Dekkelegging, vegoppmerking -84 .....	25
Tilsyn med kjøreskolene .....	26
Trygg — glad — rustfri .....	27
Avansert hydraulisk utstyr .....	28
Holdningskampanje for kroppen .....	29
Vegprosjekter i skolestua .....	30
Telegrensemålinger i vinterhalvåret .....	31

### Bedriftsidrettslagets juletreff

på vegsentralen på Skarpnes  
blir søndag 13. januar kl. 16.30



# Kjære medarbeidere

Arbeidsgrunnlaget for vår etat er at samfunnet har behov for et organisert vegtransportsystem, og at de overordnede politiske myndigheter har behov for å styre dette systemet. Det kan da heller ikke være et menneske i dette land som ikke i en eller annen form har bruk for våre tjenester.

Daglig har og føler vi ansvaret for det som beveger seg på vegen - i form av sjuåringen som skal til skole, og tungtransporten som skal ha 10 t akseltrykk samt god og rask framkommelighet. Ofte er disse to vegbrukere henvist til å bruke den samme vegen.

For å bedre kontakten med vegbrukerne er vi nå i ferd med å systematisere dette arbeidet og legge opp til faste møter med transportnæringen og interesseorganisasjoner. I dette samarbeidet bør vi i første rekke lytte og høre ønskene fra rute og lastebileierne, jordbruk, industri, sykkelforbund, transportarbeiderforbund osv. Vi vil dermed få innhentet synspunkter for bruk i vår daglige drift, budsjett- og langtidspaner. På vår side vil vi også få anledning til å orientere om forhold som ligger oss på hjertet - og samtidig oppnå forståelse for våre problemer.

Våre arbeidsoppgaver spenner over et bredt saksområde fra transport- og arealplanlegging, tradisjonell vegplanlegging, anleggs- og vedlikeholdsdrift fram til det som beveger seg på vegen — med ansvaret for kjøretøykontroll og opplæring/førerprøve.

For å kunne løse oppgavene er det en forutsetning at etaten som helhet spiller sammen. Planavdelingen har for eksempel ansvaret for planleggingen av et prosjekt, men den skal ikke bli stående alene når vanskene kommer og tiden blir knapp. Alle avdelinger ved et vegkontor skal være beredt til å gi den bistand den har forutsetninger for. De arbeidsgrupper som nå er etablert på tvers av avdelingsgrenser, er et godt skritt i riktig retning.

I vårt samarbeide med kommunene i forbindelse med utarbeidelse av Norsk Vegplan har jeg gang på gang følt verdien av å kunne møte kommunene med representanter fra de fle-

ste av våre fagavdelinger. Også vegbrukerne må vi møte med våre samlede ressurser.

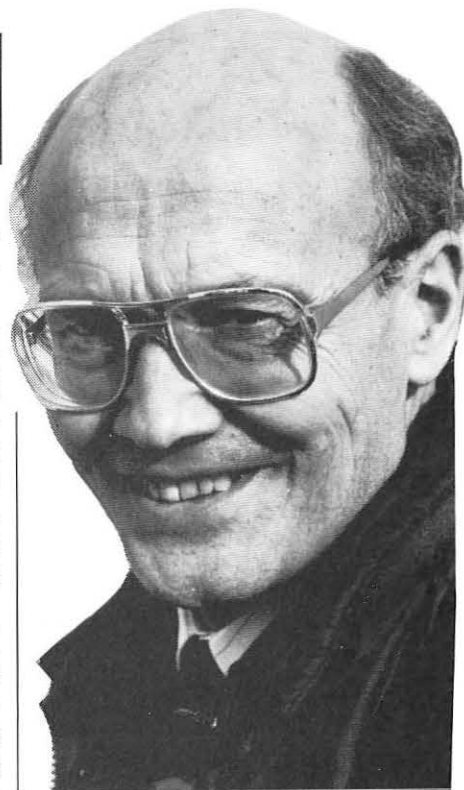
Ut fra et samlet ønske i vårt fagsjefmøte har vi lagt opp til et program med sikte på å bedre vår evne til å trekke sammen. Tanken er å få et lederteam der den enkelte fagsjef skal se over avdelingsgrenser og bidra til løsningen av aktuelle saker. Et syn som bør gjennomsyre vår etat er at vi skal mobilisere alle våre ressurser på samtlige plan.

Etter det jeg kan bedømme er vi faglig sett godt rustet til å løse våre oppgaver. Hver enkelt må likevel holde et øye med seg selv - og bruke de muligheter som foreligger for å holde seg à jour. Et påtrykk kan også skje via avdelingene og fram til det organiserte opplæringsarbeidet. Det er videre betryggende å vite at vi har en bredt sammensatt datagruppe som forbereder det som skal - og må komme på EDB-siden, kanskje datagruppen også begynner å skimte konturene av mulige organisasjonsmessige konsekvenser av innføringen av EDB. Jeg er videre spent på hva arbeidsgruppen som arbeider med utbygging/modernisering av vår biltilsynsstasjon på His kommer fram til.

Vi skal heller ikke glemme Statens forsknings- og utviklingsarbeide (FOU), der Vegdirektoratet ønsker å trekke vegkontorene mere aktivt med i arbeidet.

Når det gjelder de arbeidsoppgaver vi er satt til å løse, er det nødvendig med et nært samarbeide med vegdirektorat, fylkesmann, forskjellige statsetater, fylkeskommune (administrasjon og politiske utvalg) og politi m.v. Her i kystområdet har vi også regionplanrådet for Arendal—Grimstad-regionen som nylig har utarbeidet en arealanalyse for Arendalsområdet. Et nyttig arbeide også for vår etat.

For et så vidt lite vegkontor som vårt kan det ofte være vanskelig å finne ressurser til alt av spesialoppgaver. Ta for eksempel informasjonssiden som er blitt så viktig etter hvert. Mange vegkontorer har nå både en og flere medarbeidere i heldagsstil-



Vegsjef Harald Gjerstad

ling på dette område. Hos oss blir det sannsynligvis nødvendig å foreta en omfordeling av oppgaver for å få frigjort arbeidskraft.

Våre budsjetter har vist en klar nedgang nå i mange år og vi blir møtt med et krav om øket effektivitet og ønske om at vi skal dokumentere vår produktivitet. Gjennomføringen av arbeidet må skje med redusert bemanning - naturlig avgang.

Takk skal dere ha for den velvilje jeg er blitt møtt med i Aust-Agder siden jeg begynte tidlig på vårparten.

Takk for innsatsen i 1984 - og en riktig god jul til dere alle.

Harald Gjerstad

## Enklere helseattest for vanlige førerkort

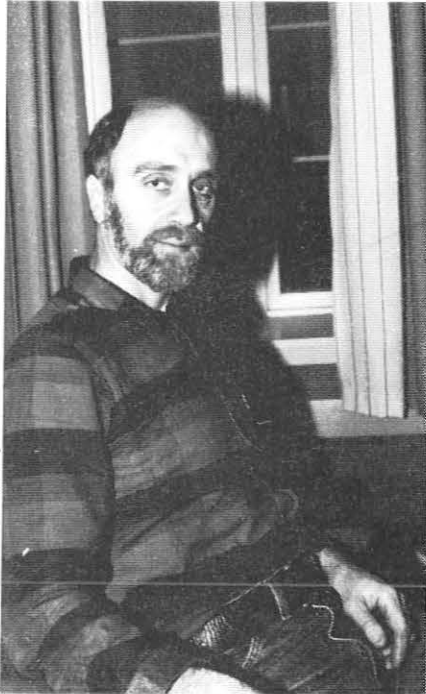
(Egenerklæringen erstatter helseattest)

Fra 1. november i år ble ordningen med legeattest forenklet for dem som skal ha førerkort for første gang. Det blir ikke lenger krevd legeattest for å få vanlig førerkort for bil, traktor og motorsykel dersom ikke Biltilsynet ut fra egenerklæringen eller andre grunner er i tvil om søkeren fyller helsevilkårene.

## 1984 — Et tilbakeblikk

# 2,5 millioner kroner mindre til riksveganleggene i 1985

Med et anleggsprogram for 1984 på 57,5 millioner kroner og 55 mill. neste år, var det naturlig å spørre anleggssjefen, overing. Kjell Birkeland, om hva som er gjort for pengene i inneværende år, og hva planene er for 1985?



Anleggssjef Kjell Birkeland

Av større anlegg som er i gang nå og som avsluttes etter 1984 kan nevnes:

E-18 Sørsvann-Rannekleiv hvor vi i år har brukt ca. 9,5 mill. kroner, og som ved hjelp av ytterligere 9 mill. kroner i 1985 blir ferdig neste høst. 4,6 millioner kroner er benyttet til Stoa-E-18, og her skal brukes 5-6 millioner kroner til før anlegget er ferdig neste år.

Den nye parsellen av E-18 mellom Tveite og Rømyr vil totalt koste ca. 20 millioner kroner, og skal også være ferdig neste høst. Det samme gjelder forøvrig for Trydal-Bykle på rv. 12. Her var den opprinnelige planen at parsellen mellom Trydal og Sanden først var tenkt påbegynt neste år. På

grunn av visse omstendigheter fikk vi imidlertid en tilleggsbevilgning på 2,5 mill. kroner i år, slik at hele parsellen altså vil stå ferdig neste år.

Av anlegg ellers kan nevnes at vi i år har brukt ca. 5,3 millioner mellom Homme og Søndeled og nærmere 2,7 mill. på strekningen Borkedalen-Sangereid i Lillesand.

På rv. 9 er parsellen Mykland—Myklandsdalen ferdig, og jeg kan også nevne at vi i forbindelse med anlegget Myra—Bråstad har påbegynt gang- og sykkelsti mellom Stoa og Bråstad.

På riksveg 12 er det brukt 2,0 mill. kroner mellom Lauvdal og Bygland, og ellers er en del midler brukt til ytterligere miljøtiltak som bygging av gang/sykkelveger osv.

Endelig kan nevnes at vi åpnet den nye innfartsveien til Grimstad fra vest, en parsell vi brukte ca. 3 mill. kroner på i år.

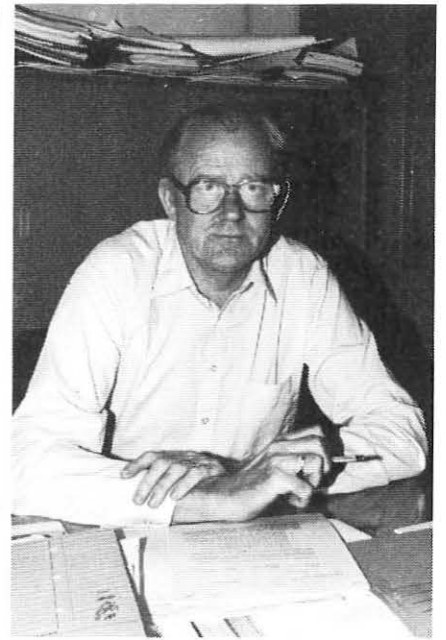
Under forutsetning av Vegdirektoratets godkjenning av planene, hvor vil det i tillegg bli anleggsarbeider neste år?

Når det gjelder E-18 er det, forutsatt direktoratets godkjenning, meningen å forsøke å få plass til parsellen Tjore—Nørholmen og toplankryss ved Harebakken.

Det samme gjelder en utbedring i Grimstad sentrum, men her må enkelte ting avklares før det tas endelig standpunkt.

Når det gjelder rv. 9 vil det bli satt i gang arbeid mellom Loneheia og Vågsdal, på rv. 12 mellom Nesmoen og Ellingstjønn, Senumstad-Herefoss på rv. 39 vil bli påbegynt. På rv. 407 vil vi bygge gang/sykkelveg mellom Bjorbekk og Rykene. Det er videre planlagt å gjøre ferdig rv. 418 Egddalen sentrum og vi skal også avslutte gang/sykkelvegen på rv. 420 mellom Fevik og Vik.

På anlegget Krøgenes-Songe på rv. 410 er det satt av midler til avholdelse av skjønn. Totalt har vi til disposisjon kr. 55 millioner til riksveganlegg i 1985, sier anleggssjefen til slutt.



Planisjef Harbo Colbjørnsen

## Planavdelingen

1984 har vært et aktivt år for planavdelingen. Vi har fullført forslag til Norsk Vegplan for perioden 1986-89. Den er også ferdig behandlet i fylket og Vegdirektoratet og vil bli endelig fastlagt i Stortinget våren 1985.

Når det gjelder vegplaner har vi endelig fått fastlagt linjen for ny E 18 ved Sunde bru i Gjerstad og på strekningen Temse - Bie, øst for Grimstad. I begge tilfellene er resultatet blitt at det er kommet til enighet mellom kommune og vegvesenet om linjevalg.

E 18 utenom Arendal og Grimstad er bygget ut med høy standard. Selv om vegkryssene skulle holde mål viser det seg at det har forekommet flere alvorlige ulykker her, til dels med dødelig utgang.

Vi har derfor nå planlagt ombygging av krysset ved Harebakken til 2-plans krysset, og håper på at dette kan bygges om allerede i 1985. Det nye krysset med tilkopling av rv 9 til E 18 ved Stoa vil også bli utformet planfritt.

Trafikksikkerhetsarbeidet er en viktig oppgave for avdelingen. Årlig er det vanligvis over 200 ulykker med personskade i Aust-Agder, og mellom 10 og 20 personer blir drept i trafikken.

Vi har skiltet en rekke av våre vegger med fartsbegrensning for å få trafikantene til å benytte en fart som er



# ADMINISTRASJONS- OG ØKONOMIAVDELINGEN



Adm.sjef Osmund Salvesen

I vår avdeling har vi størsteparten av året hatt full bemanning. Nøkkelstillinger, som tidligere år var ledige, har vi hatt besatt. Vi kunne derfor gå løs på oppgaver som vi før måtte la ligge. Blant annet har vi påbegynt arbeidet med lederrekruttering og lederutvikling.

Vi har i 1984 hatt et omfattende opplæringsprogram, med varierte tilbud til forskjellige arbeidstakergrupper. Nytt av året - og det første i sitt slag i fylket - var tilbudet til arbeidsta-

forsvarlig på stedet. men det viser seg ved kontroller at det er alt for liten respekt for skiltene, og det er ikke sjelden vi registrerer kjøretøyer med fart på det dobbelte av det tillatte.

Det er viktig at miljøet langs våre veger er så godt som mulig for trafikantene. Vi må derfor sørge for at det ikke blir for mye blanding av gående og syklende trafikk på våre viktigste veger. Det er bygget en god del gang- og sykkelveger for å adskille disse, men det er mye igjen på dette felt. Samtidig får vi stadig søknader om bygging langs veger hvor det ikke er forsvarlige tilbud for de myke trafikanter både når det gjelder adkomst til skole, forretninger eller lekekamera-ter. Selv om en kan se det uheldige i dette er det et vanskelig område å overbevise de enkelte om hvilke uheldige løsninger dette gir. HC.

kerne «Vi over 60», de vordende pensjonister. Vi inngikk et samarbeid med Eldreakademiet, som arrangerte to kurs på Vrådal Turisthotell. Begge kurs ble fulltreffere. Ikke minst ektefellene var begeistret.

Vår bedriftshelsetjeneste har som kjent i mange år vært knyttet til Norsk Folkehjelp, med kontor på Tyholmen, Arendal.

Departementene ga nye retningslinjer om etablering av bedriftshelsetjeneste etter arbeidsmiljøloven.

Arbeidsgiveren ble pålagt ansvaret for etablering, drift og finansiering av bedriftshelsetjeneste. Direktoratet for arbeidstilsynet utarbeidet en handlingsplan, som inndelte bedriftene i grupper, trinn I, II og III, alt etter hvor utsatt arbeidsmiljøet var i kommende bedrift. Videre ble landet inndelt i regioner. Arbeidstakerne i Aust-Agder ble knyttet til flere regioner.

Først etter langvarige drøftinger og to årsmøter i Norsk Folkehjelps bedriftshelsetjeneste kom en ny ordning i stand. Norsk Folkehjelp har trukket seg ut. Det er de tilsluttede bedrifter og offentlige etater som har et felles ansvar for den nye bedriftshelsetjenesten.

Aust-Agder vegvesen hadde to spesielle krav til den nye ordningen. Både ledelsen, AMU og de tilsatte var enige om at samtlige tilsatte i vegvesenet, både tilsatte i utedriften og i kontortjenester, måtte forbli i samme ordning, selv om de tilhørte forskjellige trinn i handlingsplanen (minst behov i kontortjenester). Videre kunne ikke vegvesenet godta at våre arbeidstakere ble spredt på forskjellige regioner i fylket.

Vi har fått gjennomslag for våre to krav i den nye ordningen. Samtlige arbeidstakere i vegvesenet blir knyttet til Arendalsregionen, med bedriftslegekontor på samme sted som før. Det gjenstår ennå å avklare noen spørsmål før den nye ordningen er i havn. Blant annet må det bringes på det rene hvordan kontingenten skal fordeles på bedrifter som har ulike behov for bedriftshelsetjeneste. For vårt vedkommende er ett av problemene at vi har egen verneleder, og derfor

ikke har behov for verneingeniør tilknyttet fellesordningen.

Statens vegvesen fikk en fin oppmuntring i 1984. Vår etat ble utpekt til årets service-bedrift.

I 1984 har vi på det nærmeste gjennomført de tiltak vi hadde som mål i Aksjon Publikum. Tiltakene omfattet bedre tilgjengelighet for publikum, bedre informasjon til publikum og bedre og raskere saksbehandling.

At vi ble årets servicebedrift forplikter i vårt framtidige arbeid. Signalene fra sentralt hold går ut på at vi i hvert fall må holde nivået, helst forbedre dette. Men, men, nedskjæring av bevilgninger gjør ikke denne oppgaven lett.

OS!

## Vedlikeholds-avdelingen

Det året vi snart har lagt bak oss har vært nokså vanlig sett fra vår synsvinkel. Den ordinære driften har vært omtrent som før. De tildelte midlene har vært nær de samme som året før med en viss prisstigning. Vi har således i vedlikeholdet vært forskånet fra reduksjoner og har derfor ikke hatt noen store problemer sysselsettingsmessig sett. Når det er sagt må det likevel sies at det vinterstid kan by på problemer å finne fornuftig og meningsfylt arbeide til alle. Det er derfor nedsatt en arbeidsgruppe som skal se på vintersyssetningen.



Vedlikeholdssjef Kjetil Nylund

Når det gjelder tildelingen til riksveger var den på 64,0 mill. kr. Av dette går 6,4 % til oppsyn og eiendomserstatninger, 35,1 % til de 6 vedlike-

holdsområdene, 10,0 % til trafikkregulering, belysning og trafikksikring, 35,7 % til faste dekker, 3,4 % til arbeider bortsatt til bykommunene, 6,6 % til diverse mindre tiltak som biltilsynets brukskontroll, bruvedlikehold, service-tiltak, bæreevne målinger etc. og til sist er det avsatt en reserve som på slutten av året er på 2,8 %. Denne reserven brukes siden til utbedringer som skal gi et rimeligere vedlikehold.

Vi fikk tildelt 23,4 mill. kr. til ordinært vedlikehold på fylkesvegene i 1984. I tillegg fikk vi et ekstratilskott på 0,5 mill. kr. til oppgrusing og fornyelse av dekker. Av bevilgningene går ca. 65 % til de 6 vedlikeholdsområdene. Til fornyelse av vegdekkene går det ca. 20 %. Det resterende går til oppsyn, bruvedlikehold, bæreevne registrering, nyskilting og oppmerking samt arbeid utført av bykommunene. Det settes også her av midler til å dekke underskott i maskindriften.

Ut over dette ble det bevilget 2,8 mill. kr. til utbedringsprosjekter. Dette beløpet ble imidlertid betydelig redusert sist sommer da fylkestinget beskåret årets budsjett. Vi mistet da over 0,8 mill. kr. Denne posten har fått tilbake ca. 0,7 mill. kr. ved en overføring fra et ufordelt beløp på posten til nylegging av faste dekker.

Ellers kan det kort informeres om følgende:

— Vi har vært sterkt engasjert i arbeidet med å utrede behovet for serviceanlegg på E 18 og etter hvert også på Rv. 12. Som et første synlige eksempel kan nevnes den nye rasteplassen ved Jorstadvannet på Haslestad. Vi arbeider også med å få til oppstillingsplasser for tunge kjøretøyer. Dette arbeidet drives i regi av rasteplassutvalget.

— Vi har i år lyst ut pris på lastebiler for første gang på tilbud. Dette har igjen medført press fra Vegdirektoratet om også å lyse ut brøyteoppdragene. Imidlertid hadde vi allerede forhandlet oss fram til en avtale med Lastebileierforbundet, og vi fant ikke å kunne gå fra den. Vi vil nå få god tid på oss til å forberede en utlysning neste år.

— I løpet av året har vi forsterket og utbedret slik at lengden av det vegnett som kan trafikkeres med 10 tonns akseltrykk, kan utvides med 41,6 km. Etter dette vil ca. 47 % av riksvegene være tillatt for 10 tonn.

På fylkesvegene har det på grunn av trangt budsjett skjedd lite i denne sammenheng, slik at det fortsatt vil være kun 3 % av fylkesvegene som kan trafikkeres med 10 tonns akseltrykk.

I teleløsningen 1984 var det restriksjoner på 43 % av riksvegene og 48 % av fylkesvegene.

— Fra 1.6.84 ble vel 50 % (ca. 450 km) av riksvegnettet åpnet for tømmertransport med 22 m vogntoglengde.

— Når det gjelder arbeidet med omorganisering av vedlikeholdsdriften henvises til eget oppsett.

Nyl.

## BILTILSYNSAVDELINGEN 1984

Avdelingen har lagt bak seg et normalt arbeidsår. Våre hovedoppgaver er stort sett utført etter det samme opplegg som tidligere. Vår publikumservice er fremdeles på et høyt nivå.

I år har det vært flere enn tidligere som har byttet inn sine gamle grønne førerkort med nye. Enkelte rutiner er forenklet. Kravene til legeattest for å få førerkort er tatt vekk fra 1/11-84. Nå vil det i de fleste tilfeller være tilstrekkelig med en egenerklæring for å få førerkort i klasse A, B, BE og T.

Jeg vil videre trekke fram noen av de saker vi har arbeidet med i år som også har betydning for biltilsynets framtidige arbeid.

### Norsk Vegplan 1986-89 og 1990-93

Arbeidet med langtidsplanen ble avsluttet i begynnelsen av året. Her trekkes hovedretningslinjene for de framtidige arbeidsoppgavene opp.

De viktigste prioriteringene er:

— styrking av tilsynet med kjøreskolene.

— prioritere kontroll av tunge biler i hall og teknisk utekontroll. Dette vil redusere antall kontrollerte lette biler.

— endring av brukskontrollen. Vekt-kontroll vil bli prioritert i teleløsningsperioden. Resten av året vil en i større grad enn i dag også kontrollere andre forhold som støy, avgasser og kjøre- hviletid.

— omlegging av rutiner til EDB.

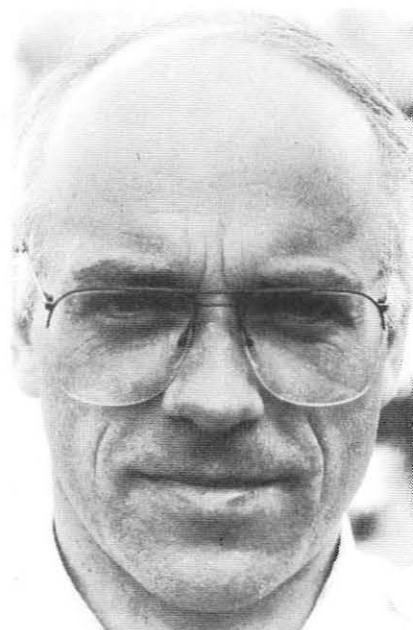
— tilpasning av servicenivå etter disponible ressurser.

— desentralisering av avdelingen.

Tilsynet med kjøreskolene blir tatt opp i egen artikkel i dette nummer av Sørlandssporten.

### Delegeringer fra Vegkontoret

Vegdirektoratet har fortsatt med å delegerer avgjørelser som tidligere ble tatt av dem til de enkelte fylkene. Dette er i tråd med intensjonene i Arbeidsdelingsutvalgets innstilling. Vegdirektoratet vil i disse sakene bli klageinstans i stedet for Samferdselsdepartementet. De viktigste delegasjo-



Biltilsynssjef J.E. Andersen

ner i 1984 gjelder bestemmelser i førerkortforskriftene og trafikkopplæringsforskriftene.

Som en konsekvens av dette, er en rekke avgjørelser etter de samme forskriftene delegert fra Helsedirektoratet til fylkeslegen.

### Framtidig utbygging av Biltilsynet i Aust-Agder

På et møte i Vegdirektoratet i mai 1984 ble følgende klarlagt: Delvis p.g.a. endrede økonomiske forutsetninger så en nå muligheter for å bygge ut stasjonen på His og bygge en ny stasjon i østre del av fylket. Etablering av en stasjon på Birkeland var ikke lenger aktuelt på kort sikt.

En arbeidsgruppe ved Vegkontoret har på dette grunnlag laget en utredning om framtidig utbygging. I arbeidsgruppa var det representanter fra flere avdelinger ved vegvesenet, også fra biltilsynet.

Arbeidsgruppa tilrår at stasjonen på His bygges ut slik at arbeidsforholdene blir tilfredsstillende. De går videre inn for at det seinere etableres en stasjon i «Risør-området».



## MASKINAVDELINGEN

Ved overgangen til et nytt år er det naturlig å se så vel bakover som fremover.

1984 har for maskinavdelingens vedkommende vært et år preget blant annet av nyttige møter, komiteer og konferanser. Blant annet kan nevnes «Fossheimkomiteen» som blant annet går gjennom utnyttelse og disponering av maskinene. Dette har hittil resultert i to rapporter, som etter hvert blir fulgt opp. Senere står verkstedene og bemanningen for tur.

Økonomien har stått sentralt i samtalene, og det er gledelig å merke seg den samhörighet som hersker også mellom avdelingene hva egne maskiner angår.

Hele innstillingen vil bli presentert i en senere utgave av Sørlandsporten.

### Aksjoner

I tiden 11/6 - 30/9 gjennomførte vi «Aksjon mot helgeulykker». Biltilsynet fikk stilt reise- og overtidsmidler til disposisjon slik at vi kunne gjennomføre tekniske kontroller i helgene.

I aksjonsperioden ble det kontrollert 918 kjøretøy. Av disse var det 25,7% eller 236 som fikk skriftlig pålegg om retting av mangler. 17 kjøretøy eller 1,9% ble avskiltet.

I tillegg gjennomførte vi lignende helgekontroller både før og etter aksjonsperioden.

Aksjonen er omtalt i forrige nr. av Sørlandsporten.

Aksjon publikum har også engasjert biltilsynet. Som et ledd i aksjonen, har alle på avdelingen vært med på kurs i publikumsbehandling.

Biltilsynsavdelingen har også vært aktivt med i gjennomføringen av Aksjon kjøreløys.

Da dette er annonsert som Sørlandsportens Julenummer, vil jeg benytte anledningen til å takke alle medarbeidere for innsatsen i 1984. Jeg vil ønske alle en god jul og et godt nytt år.

JGA.



Leder for maskinavd.  
Herman Cappelen Aas

Nye viktige maskiner av året er blant annet:

- 1 lastebil til I—2
- 3 mellomstore lastebiler
- 4 småbiler
- 1 veghøvel til I—3
- 1 hjullaster til I—5
- 2 strøsand-siloer

Div. radioutstyr blant annet til Setesdal.

I 1985 regner vi med fortsatt å kunne holde egne maskinførere med tidsmessige maskiner, slik at egen kompetanse og sysselsetting kan opprettholdes.

Nye viktige maskiner i 85 blir blant annet:

- 1 brøyte/dumperbil til I 6/anlegg. Denne bil venter vi oss mye av og den vil nøye bli fulgt opp også av Vegdirektoratet.
- 1 mellomstor lastebil til I—1
- 7 småbiler
- 1 borerigg
- 1 hjullaster til I—2
- 1 veghøvel til I—6 i 85/86

Med stor sorg mistet vi i 84 to sympatiske medarbeidere. Vi blir så fattige når arbeidskamerater i tjeneste faller bort.

La meg så ved årets slutt få takke medarbeidere og tillitsmenn for godt og hyggelig samarbeide i 84.

HCA.

## Auksjonen innbrakte 150.000,—

Det ble ikke den helt store susen over auksjonen på utrangert materiell på Skarpnæs lørdag 3. november. Villige kjøpere gjorde imidlertid sitt til at rubbel og bit ble solgt, og resultatet på nærmere kr. 150.000,- må vegvesenet si seg godt fornøyd med.

Av de ting det virkelig ble satt pris på, var bl.a. en Volvo lastebil og en større kompressor, som samlet innbrakte nærmere halvparten av inntektene.



Auksjonarius Ole Steenfat solgte for 150.000,- i løpet av snaue 2 timer

Bedriftsidrettslagets fotballgruppe sto nok en gang for salg av kaffe, pølser og mineralvann. Overskuddet er tenkt brukt i forbindelse med neste års vegcup, der tanken om å komme til sluttspillet i Bodø svever i bakholdet.

### VI GRATULERER:

- 65 ÅR:  
7.1. Thor Øygarden
- 60 ÅR:  
14.1. Ingvald Sagedal
- 50 ÅR:  
25.1. Birger Viki  
5.2. John Selås

Vi presenterer:

# Distriktslaboratoriet etter fem års drift



Overing, Helge Pedersen

Det var to spesielle begivenheter som preget Aust-Agder vegvesen våren 1979. Den første var innflytting i nye kontorlokaler, den siste åpningen av nytt distriktslaboratorium på Skarpnæs.

Etter fem års drift finner vi det på sin plass å presentere laboratoriet og de som har sitt daglige arbeid knyttet til denne delen av virksomheten. Undersøkelser av grunn- og fundamenteringsforhold utgjør en viktig del av vegplanleggingen. Planleggingen må videre omfatte undersøkelser av materialer som skal benyttes i vegkonstruksjonen.

Under byggingen må en støtte seg til felt- og laboratoriemessige undersøkelser for å sikre at kvaliteten blir som forutsatt.

For å utvide den faglige kompetanse og øke kapasiteten for å planlegge og utføre undersøkelser av grunnforhold og materialer i vegplanleggingen og tekniske kvalitetskontroll ved bygging og vedlikehold, fant vegvesenet tidlig i 70-årene ut at dette burde skje ved en utbygging av laboratorievirksomheten innen hvert vegkontor.

For å vinne erfaringer om hvordan slike laboratorier burde organiseres og hvordan de skal arbeide, ble det vedtatt som en prøveordning å etablere veglaboratorier i to fylker, Oppland og Telemark.

Da vi den 22. mai 1979 kunne foreta den offisielle åpningen av vårt distriktslaboratorium, var vi på landsba-

sis det 8. fylke i rekken av slike bygg.

Det totalt 341,5<sup>2</sup> store bygget kostet kr. 1,4 millioner og ble oppført i egen regi. Siden en noe «forsiktig» oppstart, er laboratoriet nå både utstyrs- og bemanningsmessig bygget ut, slik at det i dag dekker de fleste av de oppgaver et laboratorium kan bli pålagt.

Daglig leder er fra i år overingeniør Helge Pedersen. Han er utdannet ved N.T.H. i 1963 og har over 20 års allsidig bakgrunn i vegvesenet, bl. a. innen planavdeling, anlegg og biltilsynet.

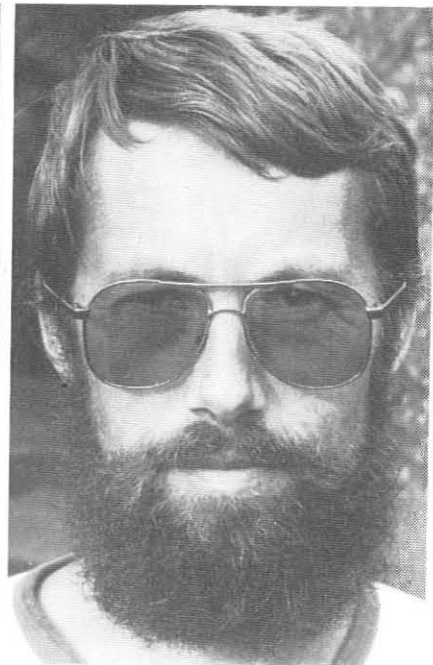
Laboratorievirksomheten kan man si er delt i to seksjoner, der oppsynsmann Knut Hagelia leder arbeidet med driften av laboratoriet, analyse av prøver, rapportering, teknisk kvalitetskontroll asfalt/oljegrus, materialundersøkelser, kontroll av materialproduksjon o. s. v.

Daglig leder for de geotekniske grunnundersøkelsene er oppsynsmann Mads Krogh. Hans viktigste gjøremål innen denne seksjonen er å lede alle former for grunnundersøkelser i marken, opptegning av resultater og nødvendig kontakt med veglaboratoriet i Oslo. I tilknytning til dette lager han borplaner, kontakter grunneiere og undersøker forhold som f. eks. kabler av ulike slag i undersøkelsesområdene, vann + kloakknett m. m.

I tillegg har seksjonen vært engasjert under den omfattende bæreevneregistreringen av riksvegnettet i fylket, — og senere oppfølging av samme.

Totalt er 11 personer tilknyttet laboratorievirksomheten idag. Laboratoriet er etter hvert også utbygget til å kunne foreta geotekniske analyser og beregninger, bl.a. skaffe data fra uforstyrrede prøver til beregning av fundamenter bæreevne og setninger, sikkerhet mot utglidning av fyllinger, skjæringer og naturlige skråninger, jordtrykk osv.

Som medlem av byggekomiteen for laboratoriet kom oppsynsmann Knut Hagelia tidlig med i laboratorievirksomheten. Han er som nevnt daglig leder av laboratoriet, og fordeler de mange arbeidsoppgavene seksjonen har. I tillegg til hva som tidligere er nevnt, sørger han for oppfølging av grus/pukkproduksjon til bærelag, faste dekker m.v. samt vurdering av kvaliteten i forhold til krav/retningslinjer, har kontakt med produsenter for å påvirke



Oppsynsmann Knut Hagelia

produksjonen slik at vi eventuelt kan få kvaliteten innenfor kravene. Han foretar petrografisk analyse (mineralsammensetning, egenskaper, struktur m.m.), sørger for oppfølging av asfaltkontrollen og asfaltanalysene, beregner eventuelt trekk ved feil temperatur, kurve, bindemiddel eller hulrom, lokalisere nye grustak/fjelltak, foretar prøvetaking, oppmåling, skissetegning og vurdering av massenes brukbarhet m.m.



Oppsynsm.ass. Arne Bjormyr



Oppsynsmannsassistent Arne Bjørnmyr står blant annet for føring av grusregister, tilbakeføring av nedlagte grustak, prøvetaking i nye grustak og utvidelser av grustak. Han utfører ellers ajourføring av grusbeholdninger, oppmåling av grustak, lønninger, oppfølging av grus/pukkproduksjon m.m.



Arvid Vindholmen

Felles for Arvid Vindholmen og Kristen Louis Ommundsen er at de begge var med og bygget opp det laboratoriet som senere er blitt deres arbeidsplass.



Kristen Louis Ommundsen

Arvid Vindholmen foretar sikteprøver, fallprøver (steinklasse/kvalitet), slemmeanalyse (telefarlighet) geotekniske analyser (konus, enaksialtrykk mm), kontrollerer betongprøver, utfører kontroll ved overflatebehandling av

veger, kontroll av asfalt (bindemiddel, siktekurver) borkjerneprøver, vedheft på steinmaterialer, reparasjon av diverse utstyr og er ellers en tusenkunstner som ordner opp i det meste som ikke er som det skal. En del snekkeroppgaver om vinteren, bl.a. på vegkontoret hører også med i hans mange gjøremål.

Av K.L. Ommundsens viktigste arbeidsoppgaver nevner vi analysering av asfalt, oljegrus og emulsjonsgrus (bindemiddelmengde, kurve, hulrom m.m.). Videre tar han seg av kontroll med overflatebehandlinger, siktekurver, fallprøver, slemmeanalyser og er — sammen med Vindholmen spesialist på geotekniske analyser og betong, og går ikke av veien for å slå en spiker og en god vits.



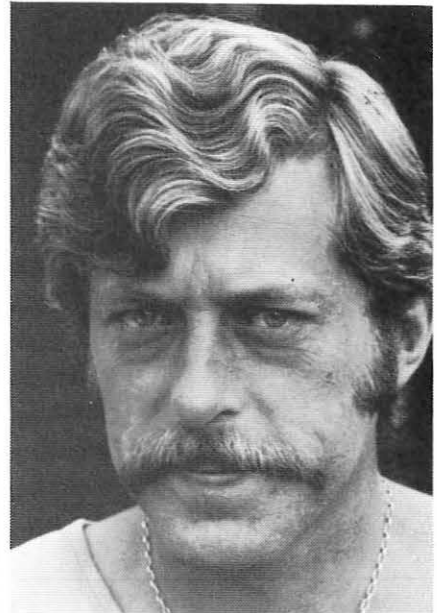
Arvid Strand

Arvid Strand er hovedverneombud og er dessuten hos biltilsynet (vektkontrollen) ca. 4 måneder i vinterhalvåret.

Bortsett fra dette er han tilknyttet laboratoriet, for det meste som asfaltkontrollør på utleggerstedet. Her utfører han nødvendig arbeid med prøvetaking, oppmåling, kontroll av skilting og mange andre oppgaver som er tillagt asfaltkontrolløren.

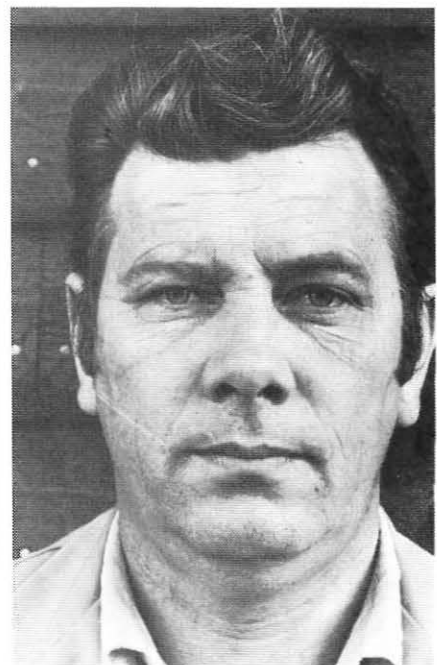
På grunn av de mange varierende arbeidsfeltene er Strand inne på laboratoriet bare korte perioder. Her stiller han helst med fallprøver, sikteprøver, slemmeanalyser, borkjerne av asfalt (hulrom) og diverse forefallende.

Bjørn Eide Olsen er først og fremst asfaltkontrollør hele asfaltsesongen. Ellers stiller han med analyser av asfalt, oljegrus, emulsjonsgrus, borkjerner, fallprøver, slemmeanalyser, siktekur-



Bjørn Eide Olsen

ver og diverse oppgaver for dekkeseksjonen bl.a. legging av asfalt med Porta Patcher.



Jens M. Lindland

Jens M. Lindland er i likhet med Strand utlånt til vektkontrollen ca. 4 mnd. i året. Ellers er også han asfaltkontrollør, og stiller i tillegg med siktekurver, fallprøver, borkjerner m.m. Også han deltar i lapping av asfalt for vedlikeholdsavdelingen med Porta Patcher'en.

Daglig leder for grunnundersøkelsene er oppsynsmann Mads Krogh. Av hans arbeidsoppgaver ellers nevner vi: innsamling av materiale som grunnlag for borplan (opplysninger om stedlige forhold og aktuelle byggverk, kart, pro-





*Oppsynsmann Mads Krogh*

filer, geologiske og kvartærgeologiske opplysninger m.m.). Utarbeider borplaner for hvert enkelt oppdrag, sørge for nødvendig tillatelse fra grunneier, utsetting av borpunkter, påvisning av ledninger m.v., og opprettholder nødvendig kontakt med oppdragsgiver og veglaboratorium osv.



*Helge Berntsen*

Maskinfører/formann Helge Berntsen er ansvarlig for at de ulike typer grunnundersøkelser blir forsvarlig utført. Nødvendige kurs- og andre opplæringstilbud gjør at han sammen med formann Dagfinn Myhren er istand til å ta i bruk de fleste undersøkelsesmetoder for sondering, prøvetaking, vinge-boring, ramsondering, fjellkontrollboring m.m.

I forbindelse med den omfattende

bæreevnerregistreringen i 1976/77 var Helge Berntsen mannen bak opptak av bærelagsprøver i ca. 1760 hull langs riksvegene i fylket. Han er «sjef» for bortraktoren og ansvarlig for vedlikehold av denne og alt av geoteknisk utstyr ellers.



*Dagfinn Myhren*

Formann Dagfinn Myhren utgjør resten av «borgjengen» og supplerer Helge Berntsen i det meste av seksjonens gjøremål. Sammen farer disse fylket rundt hele året og utfører de arbeidsoppgaver de blir pålagt, det være seg av planavdeling, anlegg- eller vedlikehold.

I tillegg stepper de gjerne inn når det er spørsmål om ekstrahjelp til stikning, bæreevnerregistrering eller montering/vedlikehold av telegrensemålere.

På vårt spørsmål om ønsker for den nærmeste fremtid, svarer overing. Pedersen at behovet for en geoteknisk ekspert/saksbehandler trenger seg

stadig mere og mere på. Nå som laboratoriet har kapasitet til selv å analysere de fleste former for geotekniske resultater og føre disse frem til ferdig rapport, kan Veglaboratoriet i Oslo avlastes samtidig som vi kan oppnå en noe raskere saksbehandling.

Når det gjelder kostnader, kan oppsynsmann Hagelia for sin del opplyse at budsjettet for 1984 er på 1,65 millioner kroner. De største utgiftspostene er kontroll av faste dekker (overflatebehandling, oljegrus, emulsjonsgrus og asfalt) med i alt kr. 385.000,— i tillegg kommer analysering av prøvene fra denne kontrollen med i alt kr. 290.000,—. Husleie, strøm, rengjøring osv. koster kr. 250.00,— mens de øvrige utgiftene er fordelt på en rekke prosesser fordelt etter prøvetypen.

Når det gjelder den geotekniske seksjonen kan oppsynsmann Krogh opplyse at budsjettet for 1984 var på kr. 600.000,—. Men i tillegg kommer til dels store utgifter som dekkes direkte av arbeidsgiver (vedlikehold, anlegg m.m.) slik at de totale utgifter er langt større.

Seksjonen er godt besatt med nødvendig undersøkelsesmaterieil, men en rystelsesmåler for måling på hus ved høy trafikkbelastning står på ønskelisten for kommende år.



*Spise/møterom er det blitt plass til.*



*Interiør fra laboratoriet*



# Elgen — et problem på våre vegger



Kollisjoner mellom skogsdyr og bil er livsfarlig og kan få katastrofale følger for alle impliserte.

Antall viltkollisjoner er stadig økende og ligger nå på godt over 1500 pr. år. 35 % av dyrene er elg, 55 % rådyr og 10 % hjort.

Det er kollisjon mellom elg og bil som får de alvorligste følgene, og ved det svenske Väg- og Trafikinstitutet har en arrangert kollisjoner mellom elg og bil. En har der latt ialt seks ulike biler kjøre på en «elg» laget av solide gummier og med høyde og vekt som en ekte elg. I et tilfelle ble bilen ramponert så mye at det bare var 17 cm plass igjen til føreren mellom det sammentrykte taket og toppen av seteryggen. Bilen hadde her en hastighet på 78 km/t. I et annet tilfelle ble bilen 35 cm lavere etter møtet med elgen.

Statistikken viser at ca. 80 % av alle viltkollisjoner skjer enten etter at det er mørkt, eller i skumring eller grålysning. Og grunnen til dette synes å være at dyrene i dette tidsrommet er mest aktive og i bevegelse.

De fleste kollisjoner ser ut til å skje i skogsområder der skogen vokser helt inn til vegkanten. Du bør derfor være særlig oppmerksom på områ-

der hvor det finnes smale skogsteiger som strekker seg ut mot vegen.

De farligste situasjonene oppstår når viltet i skumring eller mørke krysser vegen mellom to møtende biler. I en slik situasjon er oppmerksomheten konsentrert om den møtende bilen, og i tillegg blir de mer eller mindre blendet av billyset. Dette medfører gjerne at føreren får for kort tid til å reagere, og en kollisjon er uunngåelig. Ved å redusere hastigheten vil en kunne oppfatte mer av omgivelsene og dermed også en elg på vei ut i kjørebanelen.

Dersom en kommer i den situasjon at en elg dukker opp i vegkanten, bør en straks redusere hastigheten til et minimum, - selv om elgen ser ut til å bli stående rolig. Ofte vil den bli stående helt til bilen er like innpå, for så å bykse rett ut i vegen like foran bilen.

Det kan se ut som om elgen avventer situasjonen for så å reagere automatisk, som i enhver truet situasjon - med flukt. Og flukten går oftest i den retning dyret opprinnelig hadde tenkt seg - nemlig over vegen.

Skulle uheldet først være ute, og elgen blir liggende skadd i kjørebanelen, bør du i første omgang ikke røre dyret. Dersom skadene er små, kan el-

gen raskt kvikne til og være en fare for omgivelsene.

Sett først opp varseltrekanten ca. 150 - 250 m fra kollisjonsstedet, og er du sikker på at dyret er dødt, prøv så å få det ut av kjørebanelen så raskt som mulig.

Har dyret stukket av fra åstedet, må en merke plassen. Når dette er gjort, skal man straks ringe lensmann eller politi.

Hvis et skadet dyr må avlives, er det også lensmann/politi som skal kontaktes.

## Vegfolk forteller

1. august 1979 startet Kjell Hegdalstrand arbeidet med hva han kaller «Vegfolk forteller». Hensikten har vært å ta vare på personerindringer fra en utviklingstid i Vegvesenet.

I en meget innholdsrik «Innholdsfortegnelse, vegvesenets minnesamling» finner vi følgende aust-egder representert:

Oppsynsmann Torgeir Bomvoll, vegvokter Tjøstolv Bratteland, vegsjef Johannes B. Irgens, konsulent Trygve Lyngdal og vegvokter Tellef Rislå. Vi skal senere komme tilbake til minnesamling.

## Påbudt bruk av bilbelte i baksetet fra 15. mars 1985

Det har i lengre tid vært arbeidet med å få innført påbudt bruk av bilbelte i baksetet, og i sommer forelå resultatet:

«Enhver som har fylt 15 år, og har en legemshøyde på 150 cm eller mer, skal bruke bilbelte i seter der godkjent bilbelte er montert etter kjøretøyforskriftene». Alle nye biler som er registrert etter 1. januar 1984 skal ha innmontert bilbelter.

En har merket seg at påbudet ikke er generelt og gjelder altså ikke for barn under 15 år.

Sørlandssporten har i denne anledning henvendt seg til fylkessekretæren i Trygg Trafikk, Kjell Forsethlund, og bedt om hans kommentarer til det nye bilbeltepåbudet:

Etter Trygg Trafikks mening er ikke denne lovteksten god nok i og med at det ikke er snakk om et generelt påbud for alle baksetepassasjerer.

Forsethlund viser forøvrig til statistikken som forteller at hvert 3. tra-

fikkdrepte barn i 1983, var passasjer i bil, og at en av de største skadegruppene ved plastisk-kirurgiske avdelinger nettopp er barn med ansiktsskader som følge av trafikkulykker der de har slått ansiktet mot interiør i bilen.

Trygg Trafikk-sekretæren benytter også anledningen til å fortelle at vi er blitt flinkere til å sikre barna våre i bilen. I Aust-Agder har bruksprosenten av barnesikringsutstyr gått opp fra 23% i juni måned til 39% i oktober.

Men, - det er selvsagt langt igjen, og vi får iallefall være glade for det påbudet som kommer 15. mars og arbeide videre mot et generelt påbud i neste omgang, sier Forsethlund som håper at ihvertfall ingen av Sørlandssportens lesere kjører rundt med usikrede personer i baksetet.

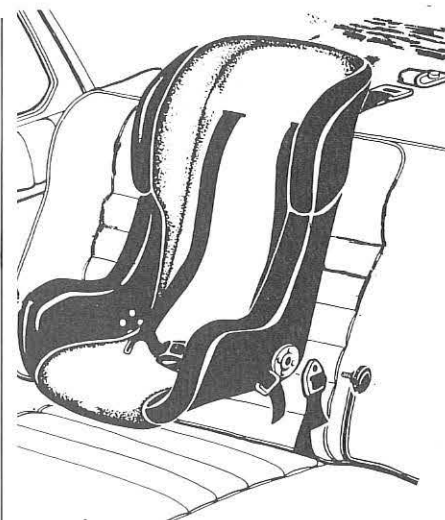
Trygg Trafikk-sekretæren gir oss følgende tankevekker til slutt:

Om du kjører i 50 km/t og kolliderer, og du har et barn i baksetet som veier 15 kg, da vil dette barnet treffe seteryggen foran med en kraft av 3/4 tonn.

Øker du så hastigheten til 70 km/t vil det samme barnet veie 1 tonn.

Tenk da på om du har et voksent menneske på 90 kg i baksetet og du kolliderer i de samme hastighetene, da vil vektene være henholdsvis i 50 km/t 3 1/2 tonn, og i 70 km/t 4 1/2 tonn, eller sagt på en litt annen måte, kraft tilsvarende en elefant.

Tenk på dette neste gang du er ute og kjører og det sitter noen usikret i baksetet i din bil.



### Gammelt og slitt barnesikringsutstyr kan gi falsk trygghet

Jeg vil bare komme med en liten påminnelse om gammelt barnesikringsutstyr. Husk at barnesikringsutstyret blir over dobbelt så fort slitt og usikkert som vanlige bilbelter i bil.

Slitasjen skjer for det meste på selve selene, det være seg i barnestolene eller som egen barnesele, rundt festeordningene, og der hvor en justerer strammingen på selene.

Vær veldig på vakt for det minste synlige slitasjetegn.

Om en ikke passer på dette kan det fort komme til å skje en ulykke som følge av at selene ikke holder det presset en har regnet med den skal tåle. Med andre ord den ryker av!

Så igjen - husk å kontrollere barnesikringsutstyret med gjevne mellomrom.

Hilsen Kjell

 **bil-**  
**bruk beltet**



Kjell Forsethlund håper at ingen av Sørlandssportens lesere kjører rundt med usikrede personer i baksetet.

Store ideer trenger ikke  
bare vinger, men også  
landingsmuligheter.

C.J



# LEDERUTVIKLING

Nytt liv i lederutviklingen for ledergruppen ved vegkontoret

Våren '82 gjennomgikk ledelsen ved vegkontoret et tre-dagers kurs i Resultatrettet ledelse. Av ulike årsaker er arbeidet her ikke blitt fulgt opp. Men nå - to år senere er vi i full gang med videreføringen. Og personal-konsulenten vår, Anne Sofie Samuel- sen, sier til Sørlandsporten at en arbeider nå med å gjennomføre et tret- rinns opplegg der stikkordene er: Re- sultat-rettet ledelse, effektive møter, kommunikasjon og samarbeid.

Samuel- sen forteller videre at leder- ne tidlig i høst gjennomgikk et to- dagers arbeidsmøte hvor målsettin- gen var å identifisere og målsette de viktigste/mest kritiske områder som lederne som gruppe står overfor, og gjennom dette arbeidet øke evnen til å trekke sammen, respektere hveran- dre og utvikle lagånden videre; samt å åpne muligheten for den enkelte til å utvikle seg som leder.

Ansvarlig for opplegget var tidlige- re konsulent i Vegdirektoratet, Roald Skøelv.

Neste trinn i lederutviklingen var:

## **Møtevirksomheten — hvordan gjøre våre møter mer effektive?**

Dette var utgangspunktet da kontor- sjef ved STI, - Statens Teknologiske Institutt, Arne Bjørkheim, ble ønsket velkommen til Vegkontoret.

Bjørkheim hadde fått i oppdrag å analysere møtevirksomheten for le- dergruppen vår, samt å komme med forslag til hvordan en kan gjøre møte- ne bedre og mer effektive.

Fagsjefmøtet var den møtetype som ble viet den største oppmerk- somheten, og målet er at en i felless- kap skal kunne bidra til å gjøre dette møtet enda bedre.

Etter en ukes arbeid basert på samtaler, registreringer og analyser, kunne Bjørkheim legge fram følgende konklusjoner:

— Møter som samarbeidsform prakti- seres godt ved vårt vegkontor.

— Vår ledelse misbruker ikke sin tid til møtevirksomhet.

— Ledelsen bruker 5.6% av sin tid til fast møtevirksomhet.

— Det er registrert i alt 19 faste møte- typer ved vegkontoret.

Bjørkheim sier til Sørlandsporten at han gjennom samtaler med den en- kelte leder har fått anledning til å komme med gode råd og tips til hvor- dan en kan planlegge, gjennomføre og etterarbeide møtene. Blant annet har han pekt på at en del saker muli- gens kan avgjøres på andre måter enn gjennom møtevirksomhet.

En tar sikte på å gjennomføre det siste trinnet i lederutviklingsprosjektet til våren, og da er det emner fra ar- beidspsykologien som vil være sent- rale.



# Nå er julen over oss igjen!



Fotografene har allerede startet opp - «ta julekortbildene nå - til halv pris»!

Nissen sitter fornøyd og blid og kikker på oss fra vinduet. November måned og så en nisse! «Nå er det jul igjen», tenker vi.

«Julen er ikke lenger som den var i gamle dager». Disse ordene hører vi ofte nå. Og det er i grunnen ikke rart, for vi begynner jo med julen fra november måned. Når julaften endelig kommer er en mengde mennesker helt utslitt.

Vi har en evig kamp med skurebøtter og grønnsåpe for å få «godlukt» fram. Gardinene skal vaskes, duker stives, vi skal i skogen eller på «Torvet» for å finne julegrana. Så skal det pyntes etter alle kunstens regler, glitter, flagg, nisser og lys i alle farger. Vi henger opp kuler og julestjerner i vinduene. Juledekorasjonen blir plassert på den fine, gamle juleduken - også - der kommer den tradisjonelle røde julestjernen. På loftet, i skuffer og skap ligger julepakkene godt gjemt.

Så kommer kvelden vi alle venter på. For vi gjør det - store som små. Vi må til og med ta oss i at vi er fristet til å klemme på pakkene.

Men, først skal vi i kirken for å få den gode, varme julestemningen. Kirken formelig «lever» den kvelden. Ungene med røde roser i kinna og forventningsfulle øyne - vi synger julesanger og vi hører Juleevangeliet. Vi sitter der og lytter mens presten leser - det er da en føler den indre ro - det er da en blir minnet på hvorfor vi feirer julen!

Alt vi har stresset med før jul blir liksom ingenting - det betyr ikke noe - nå er det «julefred» vi alle ønsker. Vi synger «Deilig er jorden» - og den kan vi nordmenn synge høyt og tydelig denne kvelden for - når vi går hjem med fred i sinn til en god julemiddag, med ribbe og svinesteik, så herjer krig og vold andre steder i verden.

Vi ønsker hverandre en riktig God Jul - en frase for mange, men går vi i oss selv, så er julen en tid da menneskene kommer nærmere hverandre. Vi har tid til å snakke med hverandre.

Tilslutt står det bare igjen å ønske alle lesere av «Sørlandsposten» en riktig God Jul!

Hen



## Slik ble «Glade Jul» til

I den lille Østerrikske landsbyen Oberndorf ble julesangen «Glade jul» sunget for første gang for 166 år siden. Den stemningsfulle melodien gikk siden sin seiersgang over hele den kristne verden.

Franz Gruber var lærer og orgelspiller i landsbyen, og det var hans oppgave å gjøre det lille kapellet istand til aftengudstjenesten. Da oppdaget han til sin store skrekk at orglet ikke virket! På så kort varsel kunne det ikke repareres, og dessuten fantes det ingen penger å reparere det for.

Men noe måtte gjøres for ikke å skuffe dem som kom til kirken om kvelden. Franz Gruber og den katolske presten, pater Joseph Mohr, fant ut at de måtte skrive en sang. De hadde bare noen timer på seg, men nettopp det ga den rette inspirasjonen. I løpet av denne korte stunden skrev Gruber notene og presten teksten, og de to sang julesalmen sammen i kapellet.



## Omorganisering av vedholdsdriften

Vegdirektoratet har ved sitt rundskriv nr 41/84 Drift av 9.7.84 gitt retningslinjer for organisering av vedlikeholdsdriften.

Ut fra dette skal vegkontorene utarbeide en plan for organisering av vedlikeholdsdriften i to etapper.

Innen 1. juni 1985 skal det være utarbeidet en plan for områdeinndelingen, driftsbygninger og ressursbehov i vedlikeholdsområdene. Denne planen skal drøftes med Vegdirektoratet og strukturen i den framtidige vedlikeholdsadministrasjonen i fylket skal fastlegges.

Neste etappe blir å utarbeide en detaljert plan for den framtidige vedlikeholdsdriften i fylket. Den skal omfatte hvilke konsekvenser en ny områdeinndeling har for oppbygging av administrasjon, ansvarsdeling, kompetanse, saksrutiner osv. Som grunnlag for dette vil Vegdirektoratet avklare spørsmål om kvalifikasjonskrav i utledelsen, oppgave- og ansvarsfordeling, retningslinjer for gjennomføringen og overgangsordninger. Det skal innen 1. januar 1986 utarbeides en fullstendig plan for omorganisering av vedlikeholdet med tidsfrist for gjennomføring.

Vedlikeholdsområdet skal fortsatt være grunnenheten for administrasjonen av vedlikeholdet.

Det skal være et mål å få gjennomført en desentralisert organisasjon med nødvendig delegering av myndighet og ansvar.

En ny arbeids- og ansvarsfordeling mellom vegkontoret og vegstasjonen bør ha følgende mål:

Vedlikeholdsområdene bør bli mest mulig selvstendige enheter for vedlikeholdet innen gitte rammebetingelser.

Vegstasjonene skal gradvis avlaste vegkontoret for visse forvaltningsmessige og administrative oppgaver.

Vegstasjonene skal få utvidet rolle med større ansvar for å betjene publikum og lokale myndigheter.

Det er vanskelig å lage entydige kriterier for valg av områdestørrelse.

Dette må skje på grunnlag av en analyse i hvert enkelt fylke med avgjørende vekt på å oppnå så rasjonelle og økonomiske enheter som mulig. Områdestørrelsen bør likevel reguleres innenfor en ramme av 400 til 750 km. Geografiske forhold kan i spesielle tilfelle gjøre det nødvendig med avvik.

Til å forestå arbeidet med disse planene er det oppnevnt følgende arbeidsgruppe:

Vedlikeholdssjef Kjetil Nylund, formann  
Avd.ing. Gunnar Lien  
Avd.ing. Rolf Tidemann  
Vegmester Kristian Kjenndalen  
Oppsynsmann Torbjørn Borgi  
Hovedtillitsmann Paul Løvdal

Planen skal behandles i de berørte organisasjoner, fagsjefmøtet og fylkeskommunen. Kommunene skal også orienteres.

Kjetil Nylund



### ... tidlig krøkes ...

*Den skal tidlig krøkes som god maskinfører skal bli! Det mener tydeligvis 6 år gamle Tom Erik Nersten, som vi fant på vegsentralen fullt opptatt med å overhale pappa Eivinds «dumpebil». Mens pappa selv tok seg av det mekaniske, mente tydeligvis Tom Erik at sylindrene trengte en finpuss. Og riktig blanke ble de, — det kan vi garantere for.*

## Vegvedlikehold i fremtiden

I 70-årene fikk en i Norden, som ellers i verden, en ny økonomisk situasjon. Etter en lang periode med tildels sterk og jevn økonomisk vekst, fikk en merke økonomisk stagnasjon, noe som endret forutsetningene på mange sektorer i samfunnet. Disse forhold ga også utslag på vegsektoren. Vegvedlikeholdet, som i mange år hadde fått sin jevne del av veksten i le av diskusjoner om prioritering av veginvesteringer, kom sterkere i fokus. Det ble klart at vegvedlikeholdet i fremtiden må være forberedt på å reddegjøre for sitt bevilgningsbehov med grunnlag i en bredere dokumentasjon enn tilfellet er i dag.

På denne bakgrunn avholdt Nordisk Vegteknisk Forbunds utvalg nr. 41 Drift av vegger og gater - et seminar med hovedtema «Vegvedlikehold i fremtiden» i forbindelse med sitt årsmøte på Island.

Det er fremhevet at en nullvekst innenfor vegsektoren betyr en nedprioritering i forhold til andre samfunnssektorer. Skal man komme over på en mer positiv utvikling, vil en argumentasjon med grunnlag i en samfunnsøkonomisk analyse gi beslutningsfattere et bedre grunnlag for å vurdere vegtransportssystemet i sitt rette lys.

For at vegvesenet skal finne sin plass i samfunnet og få et fruktbart samspill med omgivelsene, er det viktig at informasjonsutvekslingen innenfor etaten og med interessegrupperinger i omgivelsene fungerer tilfredsstillende.



Deltagere fra de fleste avdelinger var samlet til kurs i teknisk kvalitetskontroll

## Viktig med dokumentasjon av vegens oppbygging og kvalitet

Nærmere 40 deltagere gjennomgikk et kurs i «Teknisk kvalitetskontroll» i slutten av oktober.

I vegkontorets store møtesal kunne overing. Helge Pedersen ønske velkommen til det han selv heller ville kalle «en innføring i et system for dokumentasjon av teknisk kvalitet» heller enn et kurs i teknisk kvalitetskontroll.

Kurset var ikke kommet i stand fordi vi tror at folk i anleggsdriften er lite kvalitetsbevisste, men for at vi skal skaffe oss en nøyaktig dokumentasjon av vegenes oppbygging og kvalitet, som han uttrykte det.

Håndbok nr. 085 var lagt til grunn for kurset, og forelesere om de forskjellige emner var:

Anleggssjef K. Birkeland: Hvorfor kontroll, og former for kontroll.

Oppsynsmann K. Hagelia: Kontroll av materialtak

Avd.ing. E. Johansen: Kontroll av underbygging

Avd.ing J. Baasland: Kontroll av vegfundament

Avd.ing. A. Høyesen: Kontroll av løpssystemer

Avd.ing. A. Noddeland: Kontroll av bituminøse bærelag og dekker.

Kursdeltagere var i alt vesentlig oppsynsmenn og assistenter fra anlegg, og i tillegg representanter både fra distriktslab., plan og vedlikehold.

**Fra historieboka** For veivesenets personale i distriktene gjelder følgende lønnsregulativer der er vedtatt av Stortinget 10. og 12. juli 1920:

### LØNNS-REGULATIVET 1920

Stilling	0	2	4	6 ar	—
Overingeniør A . . .	12 000	—	—	—	—
Do. B . . .	10 000	—	—	—	—
Avdelingsing. A . . .	7 500	8 000	8 500	9 000	—
Do. B . . .	6 000	6 500	7 000	7 500	—
Assistentingeniør . . .	4 000	4 500	5 000	5 500	—
	0	3	6	9	12 ar
Kontorfullmektig I . .	4 000	4 500	5 000	5 500	—
Do. II . . .	3 800	4 100	4 400	4 700	5 000
Kontorist I . . . . .	3 300	3 600	3 900	4 200	4 500
Do. II . . . . .	2 600	2 850	3 100	3 350	—
Oppsynsmann . . . . .	3 300	3 600	3 900	4 200	4 500



Det går så det skummer . . .

# Grønnsåpe på bilene på vegsentralen!

Mekaniker Hans Christian Mørck foretok service på en av vegsentralens biler i høst. Han skulle bl.a. skifte frostveske på kjølesystemet, og gikk som vanlig til lageret for å hente en kanne frostveske. Stor ble hans forbauselse da han skrudde av korken, og det boblet fra kanna. Lukten minnet umiskjennelig om noe annet enn frostveske. Det ble øyeblikkelig slått alarm, og leverandøren, Norsk Olje, ble kontaktet. Det ble påstått overfor Norsk Olje at vi hadde fått grønnsåpe på frostveskekannene.

Firmaet var meget mistroiske til denne opplysningen, men sendte oss likevel ganske raskt en mann for å se på produktet. Han måtte bare si seg enig. Det hadde foregått en eller annen glipp i tapping og merking av produktene.

Han fikk kanna med på et større møte som han skulle delta i i Oslo dagen etter, og vi antar at forbauselsen var stor også på dette møtet.

Senere har vi funnet enda en kanne med såpe. Norsk Olje har analysert innholdet, og det er en blanding av frostvæske og grønnsåpe, men størsteparten er nok såpe.

Det hører med til historien at Norsk Olje har erstattet rikelig den ubrukelige «frostvesken», og at de har takket oss hjertelig for at vi var våkne og meldte fra så raskt.

Denne takken må vi bare la gå videre til Hans Christian, som oppdaget det hele.



Her er mannen som »oppdaget» såpa - Hans Christian Mørck



## Marius, 6 år forteller . . .

Kjære Mor og Far. Det er snart julekvelden, og alle gir hverandre gaver. Jeg vet hva jeg vil gi dere, men jeg lurar på hvor jeg kan få kjøpt det. Forresten tror jeg ikke det er å få kjøpt heller, så hvordan skal jeg få gitt dere en PAKKE MED TID.

– Ja, for TID er i hvertfall det dere trenger mest av alt. Tenk hvor ofte du sier far: «Ja, det skal vi gjøre vennen min, bare jeg får tid.» Og mor sier nesten hver dag: «Den tiden min strekker ikke til.»

Jeg ønsker også at dere kunne ha bedre tid. Tid til å høre på meg mer ordentlig liksom, tid til å være der for meg. Når dere har tid, og jeg kan sitte litt i armkroken, blir det så varmt inne i meg. Nesten like varmt som på stranda om sommeren. Når vi er på stranda sier forresten mor: «Så deilig det er å være til når sola varmer slik.» Og så smiler hun. Du er pen når du smiler synes jeg. Hjemme har du det ofte for travelt til å smile. Jeg synes det er deilig å være til jeg også når det er varmt, og for meg blir det varmt når jeg kan sitte sammen med dere og kose.

Om morgenen synes jeg det er fint å se på snøfuggene som danser og leker med hverandre utenfor vinduet mitt. Men det kan jeg nesten aldri gjøre for så roper dere: «Marius, kom skynd deg. Vi må på jobben vet du, og du skal i barnehagen. Vær stor gutt nå og gjør deg ferdig.

– Jeg har ikke lyst til å være stor gutt, men jeg pleier å være det helt til jeg kommer i barnehagen til tante Maren. Da behøver jeg ikke å være så stor og rask lenger, for Maren tar meg på fanget og stryker meg over håret. Hun har så gode hender. Noen ganger leker jeg at tante Maren er moren min, og at jeg ikke er i barnehagen, men hjemme på rommet mitt.

– Jeg gleder meg til jul, for en gang for lenge siden sa dere at til jul skal vi få tid til å gjøre en masse sammen – tid til å lese bøkene mine, tid til å lage snømann og snølykter. Heldigvis er det bare 2 uker igjen til julekvelden.

Det er søndag, og nå bare 1 uke igjen til julekvelden. Mor og far ser på meg og smiler litt. Mor stryker meg på kinnet. Jeg blir så glad. De gleder seg nok også til å få TID. De ser på meg og far sier: «Marius, mor og jeg har snakket sammen og funnet ut at vi trenger, litt sol og varme. Vi har tenkt å ta oss en feiuke i syden nå i julen. Blir du veldig lei deg om vi reiser dit, så kan du være hos mormor og morfar . . .»



## Kurs-treff, «vegmenner» m/ektefeller på Vrådal Turisthotel oktober -84



*Her er de «vordende» pensjonister samlet, - godt forberedt til å møte pensjonsalderen.*

I «Sørlandsporten» nr. 3 var der et fylldig referat fra det første kurset for vegvesenets folk, i Vrådal. Jeg slutter meg til det, for det var virkelig lærerikt, og fint lagt opp.

Jeg, sammen med de andre ektefeller som fikk være med mennene våre å «gå i skole» vil si en hjertelig takk til Aust-Agder vegvesen, som også tenkte på oss.

Jeg sitter igjen med bare gode minner fra de dagene. En hyggelig måte å bli kjent med hverandre på.

Ivar Wigaard var i særklasse en fin leder på kurset. Vi beundret den unge mannens «viden» om å sette seg inn i eldre menneskers problemer.

Verskapet gjorde mye for at vi kunne hygge oss. Bare en sånn ting som da vi var samlet første kvelden, spanderte han et glass sherry på alle (alkoholfritt for dem som ønsket det) - med det og ønske oss velkommen til hotellet.

Mandag kveld samlet vi oss i salongene, og vi ble fort kjent med hverandre.

Vi fant snart ut at vi hadde en dyktig pianist blant oss, nemlig Nils Tveiten. Gerald hadde med seg noen sanger, kopiert opp for allsang. De nære ting... av Kurt Foss og Reidar Bø ble sunget om igjen flere ganger i løpet av kurset. Alle syntes den er fin. Vi fikk lov å bruke en del av spisesalen, der pianoet stod, på tirsdag kveld. Jeg vil si det ble et fint sosialt samvær.

Foruten allsang våget Gerald seg «uti» det med å synge noen enkle revysanger, da med Nils ved pianoet. Stemningsfylt var det.

Onsdag kveld hadde vi besøk av tegnekunstneren, lærer John Skarprud fra Kvitseid. Han var fenomenal til å tegne og fortelle om sin bygds historie. Tiden gikk fort, både om dagen ved skolebenken - og kveldene.

Så var det plutselig alt blitt torsdag, og vi tenkte vi måtte ha en god avskjedsfest om kvelden. Den velvillige verten syntes det var en god idé, og han var behjelpelig med å kopiere opp sanger for oss, deriblant Aren-



*Noen hadde lagt merke til Møller-Hanssens svakhet for desserter, og siste kvelden fikk han et helt serveringsfat fullt. Her takker han serveringsdamen.*

dalsangen. Vi pyntet oss, og kom til et nydelig dekket bord, med 3 retters middag, noe ekstra dessert til Kåre M. Hanssen. Serveringsdamene hadde nok funnet ut tidligere i uken at han satte stor pris på hotellets gode desserter.

Hotellverten var med på festen. Han spanderte forresten vinen til maten (alkoholfri for dem som ønsket det).

Der ble holdt taler, og mange gode ord ble sagt - om kurset - stedet maten og musikken som spilte hver kveld.

Det med helsesport er jo viktig. På grunn av regnvær, fikk vi bare en trimtur i skogen. En del av oss trimmet da hver kveld på dansegulvet.

Det var faktisk trist å si farvel til hverandre, fredag formiddag.

Takk igjen fra oss fruere, som fikk være med på dette.

Reidun Stebekk



*I avslappede omgivelser: Fra venstre Lars Knutsen, Gerd Holt, Arne Holt og Nils Tveiten*



# Sommerminner i en kald årstid

Etter at sommerferien var vel over for de fleste, begynte det å krible i folk fra planavdelingen til å ta fatt på høstens stikningssesong, og fra 6.-17. august hadde vi noen uforglemmelige dager på Setesdalsheia.

Vegforbindelsen fra Setesdal til Sirdal ble stukket av planavdelingen her i fylket i 1972. Etter befarung med grunneiere og hytteeiere var det enighet om å undersøke en omlegging av linjen fra Myklevatn til Urdevatn. Arbeidet, som ble ledet av Vrål Kåsi, gikk med liv og lyst fra tidlig på morgenen til sene kvelden. I løpet av 2 uker hadde vi klart å stikke, nivellere og profilere 4 km veg i et svært vanskelig terreng.

Det ble virkelig ydet full innsats fra samtlige, og verken tett skog eller stupbratte lier hindret oss i å fullføre dette stikningsoppdraget. Selv i en bukt innerst i Myklevann lot ikke stikningsgjengen seg stoppe. To av karene var så sportige at de kastet klærne og stakk videre mens de vasset i søle og vann til oppover lårene.

Utenom det intense stikningsarbeidet, må det innrømmes at vi hadde noen fantastiske naturopplevelser de dagene vi var der oppe. Tre av oss fant naturen så fascinerende at vi tilbrakte den siste uken i telt inne på heia. I fritiden hadde vi noen fantastiske turer på leiting etter molter, og litt molter ble det, selv om fritiden var kort og moltene sto spredt.

En kveld kom to av oss så sent tilbake at tredjemann fyrte opp bålet for at vi skulle finne vegen. Vi var riktignok på rett veg, men godt var det like-



vel etter en lang tur å kunne sette seg ned rundt bålet å nyte stillheten og freden langt borte fra den travle hverdag. Og når månen spilte seg i fjellvannet, følte vi virkelig at vi var alene langt inne på Setesdalsheia.

AHH

VED URDEVATN



Planavdelingen går i vannet.



Matpause. Fra venstre: Helge, Vrål, Hermann, Ottar, Kai, Lars, Tore og John Geir. Dagfinn tar bildet.



SANDVASSKARE T

# Grimstads nye innfartsveg ble åpnet i oktober



Fylkesmann Signe Marie Stray Ryssdal og vegsjef Harald Gjerstad før åpningen.

At en vesentlig del av riksvegmidlene de senere år er kommet Grimstad kommune til del, fikk vi et nytt eksempel på fredag 19. oktober. Da kunne fylkesmann Signe Marie Stray Ryssdal åpne den 1190 meter lange nye innfartsvegen til Grimstad fra vest.

Så sent som i 1981 var vi med få dagers mellomrom med på å åpne en ny parsell av E-18 utenom Grimstad og den 600 meter lange strekningen over Reddalskanalen, - og nå altså Vesterled.

Den tradisjonelle snoren i nasjonalfarger ble klippet over presis klokken 12, og så bar det i kortesje til lunsjbord og mange taler på Helmershus.

Fylkesmannen var først ute, og trakk spesielt frem at man i og med bygging av gang- og sykkelsti også hadde tatt vare på de myke trafikantene. Ellers talte vegsjef Harald Gjerstad, teknisk sjef Arne Gunnerud og varaordfører i Grimstad, Hallstein Gauslaa.

Parallelt med den nye vegen er det altså anlagt hele 1400 meter med gang- og sykkelsti, bygget kulvert ved Groosevegen for ca. 290.000,-, gangbru v/Grimstad gymnas for 514.000,- og nok en gangbru v/Tønnevold for 428.000,-. Totalkostnad for anlegget er 7,1 millioner kroner.

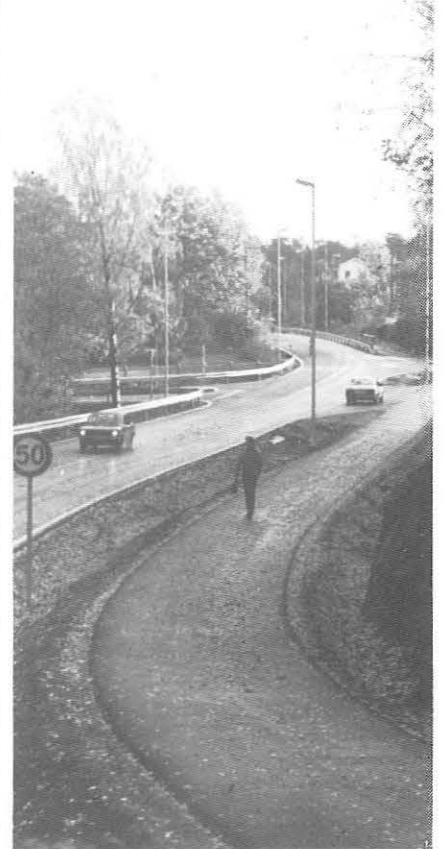
I tilknytning til den nye innfartsvegen er det foretatt en rekke omleggin-

ger. Alle tilførselsvegene er skiltet med «vikeplikt».

Vegkrysset E 18 - Vesterled er uforandret, mens det er bygget ny avkjørsel fra Vesterled til Grøm.

Særlig i forbindelse med tilknytning til Terje Løvås veg har det tidligere vært en del diskusjon mellom vegkontor og kommunen. Resultatet er blitt en tilkopling fra Terje Løvås veg, men ikke fra gymnassiden.

På grunn av sikkerheten har Groosevegen fått to T-kryss i stedet for et X-kryss, parkeringsplassene på Od-



1400 meter gang- og sykkelsti er bygget samtidig med innfartsvegen.



Fylkesmannen kliper over snoren med vegsjef Gjerstad og varaordfører Hallstein Gauslaa som nærmeste bivånere

## Plassering av skytepropp i tunnel

Direktoratet for arbeidstilsynet har informert Vegdirektoratet om at reglene for passering av skytepropp i tunnel blir skjerpet. Styret i Arbeidstilsynet har med bakgrunn i et par klagesaker behandlet problemet, og fattet følgende vedtak:

Arbeidstakere skal etter sprengning vente i godt ventilert brakke eller friskluft til gasskonsentrasjonene ved stuff og bakstuff er kommet under administrative normer.

Dersom arbeidstakere etter denne ventetiden er nødt til å passere skyteproppen, skal det ved passering nyttes friskluftutstyr som gir arbeidstakerne tilfredsstillende beskyttelse. Vedtaket er endelig og kan ikke påklages.

Selv om vi her i fylket ikke driver større tunnelarbeid i egen regi, kan det være nyttig å minne om dette.

## Fylkesveganlegget Myra- Bråstad blir kjørbart i 1985 -uten asfalt



*Omfattende ombyggingsarbeider på rv. 9 i Stoa-Bråstad området, med bygging av gang/sykkelsti der fylkesvegen Myra-Bråstad kommer ut*

I januar i år startet arbeidene på det 2240 m lange fylkesveganlegget Myra - Bråstad. Prosjektet går gjennom både Øyestad og Moland kommuner med henholdsvis 1355 meter og 885 meter, og ble vedtatt av fylkestinget i 1981. Finansieringsplanen for første utbyggingsfase inneholder grovplanering av strekningen fra kryss ved riksveg 9 til kryss ved Myra, og utgjør ca. kr. 6,8 millioner.

For å fullføre anlegget er det nødvendig at kommunene stiller til rådighet det resterende beløp som tilsvare kommunenes og fylkets andel, og begge kommunene har søkt om tillatelse til å forskottere fylkets andel av anleggskostnadene.

Anlegget har følgende data:

Lengde: 2240 meter

Største stigning 80 o/oo

Vegbredde 6,0 m + gang- og sykkelveg

Regnet i 1983-kroner er ferdig vei m/asfalt beregnet å koste kr. 8.150.000,-.

Disponible midler pr. idag er kr. 6.650.000,-.

Det er vedtatt at veien skal bygges ferdig med unntak av asfaltdekke, og den vil bli kjørbart i løpet av 1985.

Til fylkesveganlegget må grunneierne i området avstå 24.860 m<sup>2</sup> grunn. Samtidig med utbyggingen, foregår bygging av gang/sykkelveg mellom rv. 9 ved Stoa og frem til Haugåsdalstjenn ved Bråstad.



den og utkjøring fra rutebilstasjonen har fått vikeplikt. Endelig er Jørgen Bangs gate lagt om i krysset med Lillesandsvegen og ved nedkjørslen til Odden. Uttalelser vi overhørte like etter åpningen, tyder på at trafikantene var vel fornøyde med den nye veg-

strekningen, selv om det oppsto problemer med gal parkering i krysset Jørgen Bangsgate/Odden. Men - som vanlig trenger vel bilistene en viss tilpassingstid før det hele flyter normalt.

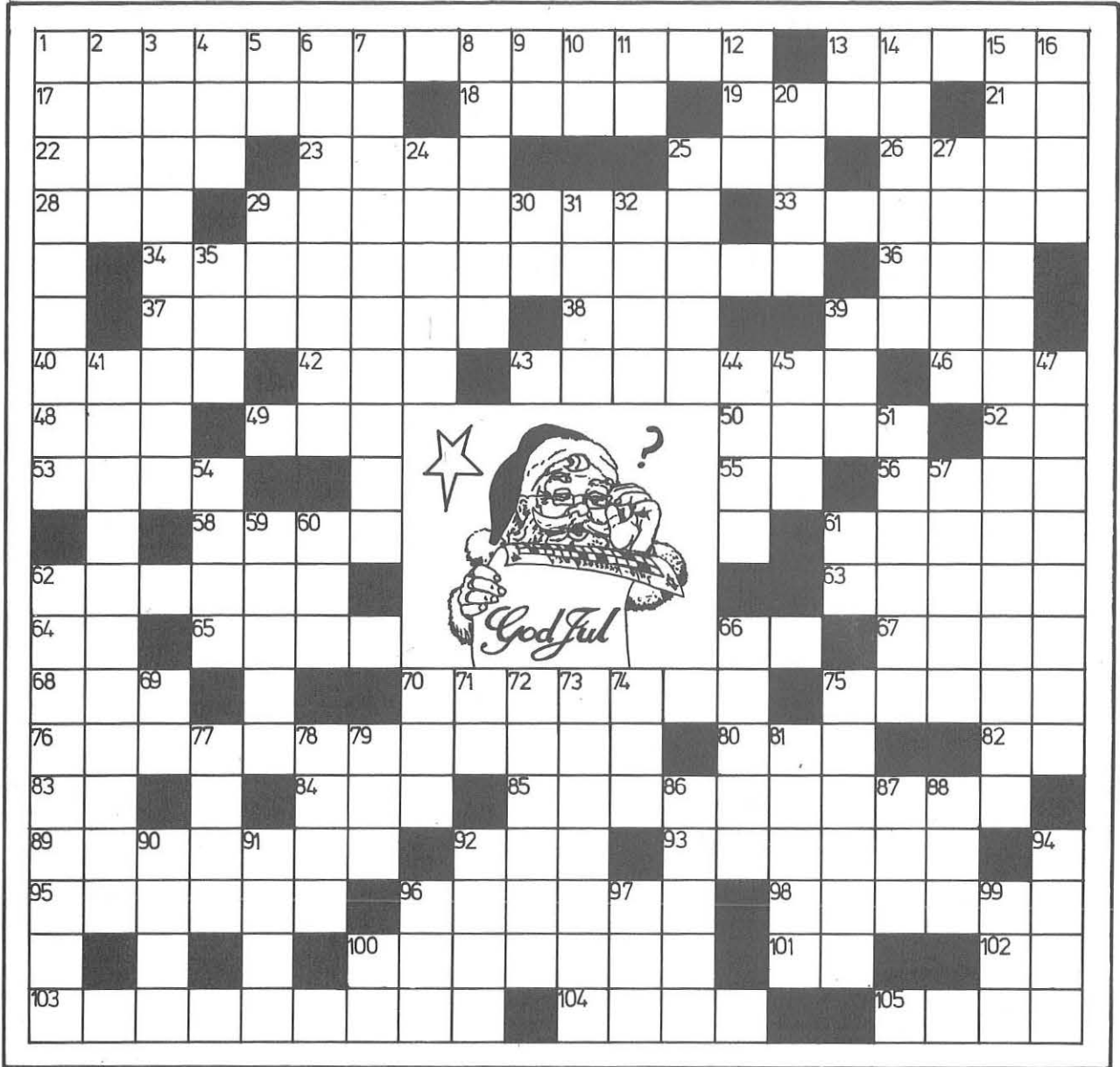
(Tekst/foto: MK)



*Et parti av fylkesveganlegget sett mot Myra. Parallelt med vegen legges vann- og kloakkledning på samme side som fremtidig gang/sykkelsti*



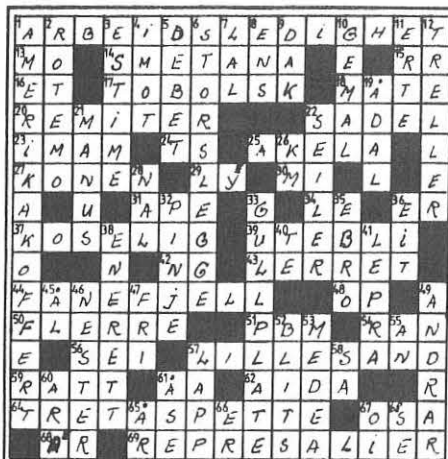
# JULEKRYSSORD



Navn: .....

Adr.: .....

Løsningen sendes:  
**SØRLANDSPORTEN**  
 Aust-Agder Vegkontor  
 Postboks 173, 4801 Arendal



**Vannrett**

- 1 Bakverk
- 13 Snok
- 17 Forretningsvirksomhet
- 18 I ørkenen
- 19 Forretningssenter i Aust-Agder
- 21 Målenhet
- 22 Aske
- 23 Tonetrinn
- 25 Brukes nå i baksten
- 26 Beveget
- 28 Første del - - - mo
- 29 Er Vinmonopolet
- 33 Nonnelev
- 34 Liker noen å være av og til
- 36 Alene
- 37 Motstandere
- 38 Stol på
- 39 Ey i Russland
- 40 Guttenavn
- 42 Dyr
- 43 Drikk
- 46 Rolf T. Mo
- 48 Belegg

- 49 Ert
- 50 Sted på vestlandet
- 52 Ustekt
- 53 By, europeisk
- 55 Svarord
- 56 Krydder K - - - -
- 58 Ibsenfigur
- 61 Uenighet
- 62 Ve
- 63 Instrument
- 64 Vidar Paulsen
- 65 Har gjort mye for folkeviseleiken
- 66 Jente
- 67 Guttenavn
- 68 Bokstaven
- 70 Runene
- 75 Pelsverk
- 76 Veske
- 80 Egen
- 82 Spis
- 83 Voks
- 84 Nasker
- 85 Venter mange på

Riktig løsning på kryssord i nr. 3

Vinner ble:

- 1. Inger Lise Aas, 4880 Rykene
- 2. Oddbjørn Bakken, Vegkontoret

- 89 Eksploder
- 92 Rydder
- 93 Kjøredning
- 95 Fugl
- 96 Luksusutstyr på bil
- 98 26. - 30. desember
- 100 Stjernebilde
- 101 Først
- 102 To like
- 103 Kalles ofte den siste
- 104 Elektrisk komponent
- 105 Gårdsnavn

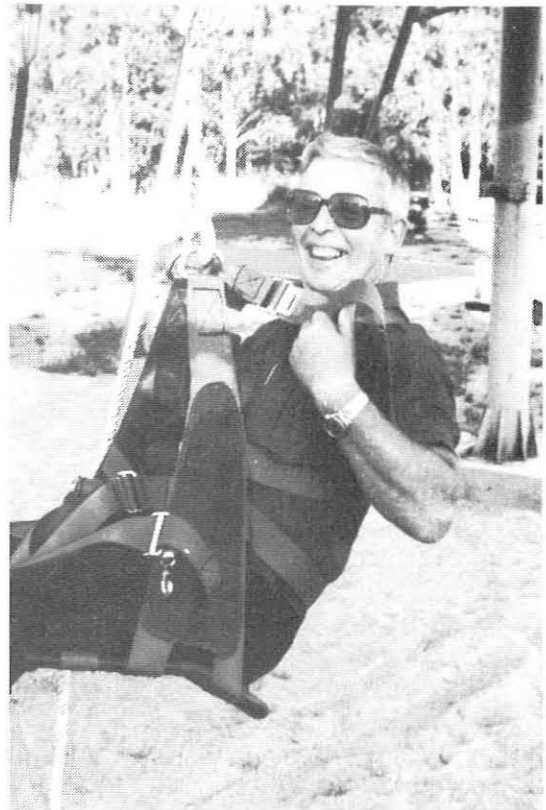
#### Loddrrett

- 1 Instrument
- 2 Spill
- 3 Gi opp
- 4 Forening
- 5 Konjunksjon
- 6 De vil ha sine friområder på Sørlandet
- 7 Uendelig
- 8 Blomstene
- 9 Lade
- 10 Voks
- 11 Kreatur
- 12 5 - 19 - 12
- 13 Purke
- 14 Åmer
- 15 Bilutstyret
- 16 Tirre
- 20 Grunnstoff
- 24 På plenen, opp
- 25 Buskas
- 27 Skuer, gl. rettskr.
- 29 Svak
- 30 Oppsynsman i A.-A., initialer
- 31 Dessert
- 32 Figur fra aktuelle barnebøker
- 35 Pur
- 39 Pronomen
- 41 Stabukken
- 44 Sted i Aust-Agder
- 45 Poststed i Oppland
- 47 "Sanger"
- 51 Spott
- 54 Gutteneavn
- 57 Vesen
- 59 Gudinne
- 60 Sted i Vestfold
- 61 Kornsort, R - -
- 62 Også en dans
- 66 Elv i Oppland
- 69 Eks. parti
- 70 Like
- 71 Bakevje
- 72 Forsterk
- 73 Løper
- 74 General, motsatt
- 75 Norge
- 77 Kjetting/tau
- 78 Matrett
- 79 Mann
- 81 Erte
- 86 Ugrei
- 87 Konjunksjon
- 88 Dyr, Vegårsheidialekt
- 90 Farve (bestemt f.), opp
- 91 Lur
- 92 Blomst
- 94 Tidl. skjøyteløper, forn.
- 96 Fisk
- 97 Tro
- 99 Fisk
- 100 Tone

## BILLEDGLIMT FRA ET ARBEIDSVARSLINGSKURS



*Vestegdene demonstrerer sine nye oppfinnelser til bruk ved fjellrensk. Her er Bjarne Solberg i «svevet»*



*Praktiske øvelser hører med. Kirsten i «full munn» og klar for oppgaven.*

*— og her, trygt nede igjen.*

*Løsningen må være redaksjonen i hende inne 20. januar*

## Årets kontaktutvalgsmøte ble holdt i Fyresdal

Ialt 85 deltakere fra biltilsynet i Telemark, Vest-Agder og Aust-Agder var samlet på årets Kontaktutvalgsmøte som ble avviklet i Fyresdal 13.-14. oktober.

Blant de mange interessante emner kan vi nevne at stasjonssjef Has-selgren ved biltilsynet i Bergen orienterte om innføring av EDB i biltilsynet. Han tok for seg den videre utbygging av Autosys og viste også til det arbeid de hadde gjort i Bergen med innføring av EDB. Disse lokale edb-baserte rutinene ville på sikt utfylle det arbeidsområde Autosys ville ivareta. (Vi håper forøvrig å komme tilbake til Has-selgrens foredrag i et senere nr. av Sørlandssporten).

Under posten «Åpningstider i biltilsynet», var stasjonssjef Eggebø ved biltilsynet i Mandal, provokatøren. Men de helt store konfrontasjonene uteble. I Mandal har en gjort forsøk med utvidet åpningstid. Resultatet var at behovet synes så opplagt å være tilstede ved kjøretøykontrollen, mens det på kontorsiden synes å være tilstrekkelig med de ordinære åpningstider.

Størsteparten av årets kontaktutvalgsmøte ble viet de seksjonsvise emner:

For Trafikkseksjonen innledet avd.ing. Klaus Borch fra Vegdirektoratet om de nye retningslinjene for kjøreskolekontrollen. De som var kommet lengst i dette arbeidet opplevde de nye rammene for tilsyn som gode.

Avd.ing. Finn Larsstuen var innleder for kjøretøyseksjonen. her tok en for seg «Seter- sitteinnetning i varebil/lastebil/trekkbil og campingbil». Temaet inneholdt ikke noen spesielle nyheter annet enn at minst mulig trøbbel var så absolutt å foretrekke.



*Fornyelse av førerkort. Denne kunden manglet legeerklæring, og klandrer biltilsynet for mangelfull informasjon. I rollene: Liv Stordrange, Gunn Nyheim og Harald Kirkedam.*

Larsstuen kunne forøvrig opplyse at nye regler og rundskriv kommer i nærmeste framtid, - og dermed skulle det være muligheter for visse forenklinger på et fra før så vanskelig område.

For kontorseksjonen innledet førstesekretær Tone Kolbenstvedt over emnet «Vårt arbeidsmiljø - vår publikumsbehandling». Hun tok for seg en rekke elementer som er grunnleggende for et godt arbeidsmiljø, fysisk og psykisk. Kolbenstvedt understreket verdien av et godt arbeidsmiljø for å kunne gi vårt publikum en god service.

Videre utdypet hun også dette å kunne sitt eget arbeid, å kunne bedømme situasjoner, samt noen grunnregler for hvordan vi skal kunne kommunisere med vårt publikum.

Mot slutten av KU-møtet orienterte avd. direktør Aksel Brun fra Vegdirektoratet om biltilsynets fremtidige arbeidsoppgaver og arbeidsprogram for perioden 1986-89.

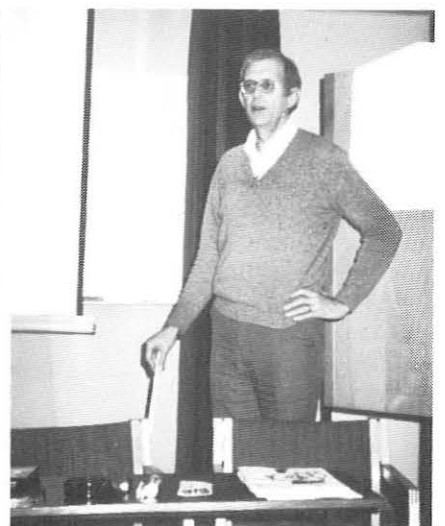
Her kan det nevnes at en tar sikte på å forenkle og sanere regelverk. Det foreligger bl.a. et forslag til nye førerkortforskrifter, og nye bilverkstedforskrifter er også på trappene. Brun nevnte videre at en vil ta sikte på å styrke føreropplæringen for om mulig å kunne redusere ungdomsulykkene.

På kjøretøysektoren vil en gå inn for å øke tiden til kontroll for å kunne gi publikum bedre veiledning om vedlikehold av sine kjøretøyer.

Brun viste forøvrig til den høye avskiltningsprosenten en har i helgene og håpet at en også neste år vil kunne få økonomiske midler til å øke helgekontrollen langs våre veier.

På registreringssiden kan en fra 1986 glede seg over å kunne ta i bruk maskinell utskrivning av vognkort, - hvilket skulle kunne gjøre store utslag hva arbeidsmengden på kontorseksjonen angår.

Når det gjelder tungtransporten vil en ta sikte på å bedre veiumulighetene ved å bygge ut flere utekontrollstasjoner, en vil gå inn for å bedre samarbeidet med vegbrukerne, og en vil videreføre arbeidet med transport av farlig gods.



*Avd.ing. Aksel Brun orienterer om biltilsynets arbeidsprogram.*





# Dekkelegging i 1984

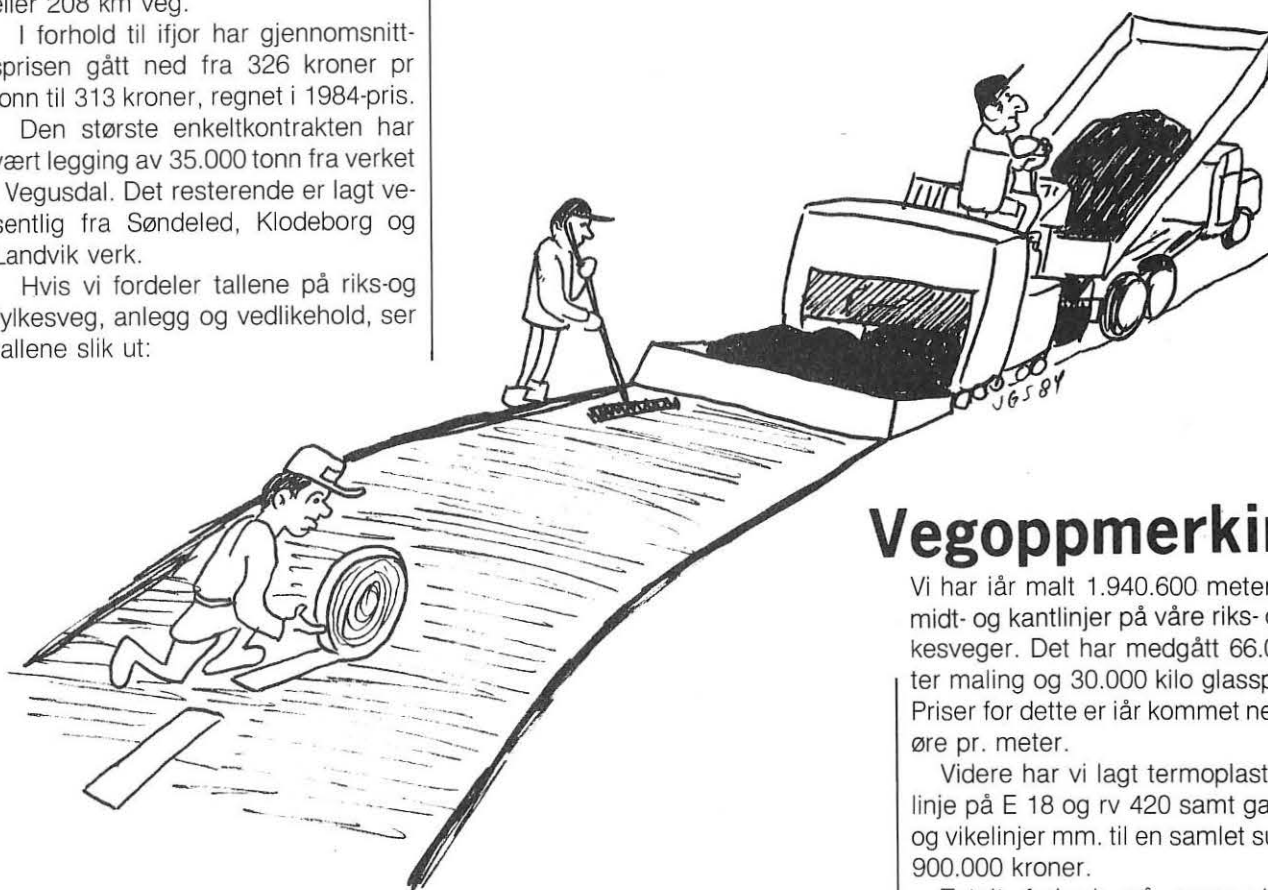
I år har det vært stor aktivitet i forbindelse med dekkelegging. Totalt for riks- og fylkesvegene er det brukt 33,6 millioner kroner til legging av godt og vel 107.000 tonn asfalt/oljegrus. Denne store mengden er fordelt på nesten 1,2 millioner m<sup>2</sup> eller 208 km veg.

I forhold til ifjor har gjennomsnittsprisen gått ned fra 326 kroner pr tonn til 313 kroner, regnet i 1984-pris.

Den største enkeltkontrakten har vært legging av 35.000 tonn fra verket i Vegusdal. Det resterende er lagt vesentlig fra Søndeled, Klodeborg og Landvik verk.

Hvis vi fordeler tallene på riks- og fylkesveg, anlegg og vedlikehold, ser tallene slik ut:

	Veglengde (km)	1000 m <sup>2</sup>	tonn	mill. kroner
Rv-vedlikehold	124	756	67900	21,3
Rv-anlegg	18	107	15500	5,8
Fv	66	316	23800	6,5
Totalt for 1984	208	1179	107200	33,6



Brun orienterte til slutt i sitt foredrag om bemanningen i biltilsynet. Han sa her at en vil kjempe for at den totale bemanning skal forbli uendret i

neste periode. Den svake reduksjonen en går inn for på kontorsiden, vil være godt innenfor det en normalt kan ta ved naturlig avgang.



Publikumsbehandling. Her er det sønnens bil som skal registreres. Far i Tarald Oses skikkelse og ved skranken, Gunn Nyheim.

## Vegoppmerking

Vi har i år malt 1.940.600 meter med midt- og kantlinjer på våre riks- og fylkesveger. Det har medgått 66.000 liter maling og 30.000 kilo glassperler. Priser for dette er i år kommet ned i 58 øre pr. meter.

Videre har vi lagt termoplast midtlinje på E 18 og rv 420 samt gangfelt og vikelinjer mm. til en samlet sum på 900.000 kroner.

Totalt forbruk på oppmerking i 1984 beløper seg til 2.255.000 kroner.

## Nye håndbøker

— 051: ARBEIDSVARSLING  
Generelt om arbeidsvarsling  
Generelle bestemmelser  
Planlegging og anvendelse  
Varslings- og sperreutstyr  
Eksempler på varsling og arbeid på veg.

— 116: DRIFTSBYGNINGER  
Tekniske normer  
Vegsentralen  
Vegstasjonen  
Veggarasjer  
Brøytestasjoner

Håndbøkene kan fås ved henvendelse til E. Berthelsen, Vegkontoret

# Tilsyn med kjøreskolene

23. januar i år bestemte Vegdirektoratet at tilsynet med kjøreskolene skulle trappes vesentlig opp. Personell fra biltilsynet ble sendt på kurs i løpet av våren, her ble de gitt opplæring i hvordan tilsynsarbeidet skulle gjennomføres.

I høst kom så retningslinjene for dette tilsynet. En bygger på de lover og forskrifter som allerede finnes. Bestemmelsene er nok gode nok i seg selv, men har ikke vist hvordan tilsynet best skulle ordnes. Dette er nok en vesentlig grunn til at kjøreskolene har ikke vært fulgt godt nok opp. Dette har igjen ført til at useriøse skoler har gitt en for dårlig opplæring.

Tar ikke kjøreskolene arbeidet sitt alvorlig nok, går det ut over eleven som sendes ut i trafikken med sviktende grunnlag. Det er lett nok å få førerkort, dersom en bare tenker på den prøven eleven skal bestå hos biltilsynet. Men dersom en tenker slik, bryter en med de opplæringsforskrifter som er gitt og de krav som normalplanen stiller.

Selve førerprøven er bare ment som en stikkprøve på at kandidaten har nådd et brukbart kunnskaps og ferdighetsnivå. Kjøreskolen er den egentlige garantisten for at eleven har nådd et godt nok nivå som bilfører og ikke vil være et usikkerhetsmoment for sine medtrafikanter. Det er kjøreskolene som kjenner sine elever best. Derfor er det også viktig at biltilsynet kommer med i skolens virksomhet så tidlig som mulig.

Alle som har erfaring med bilføreropplæringen mener at der er en begynnende tendens til stadig dårligere opplæring. Derfor er målet for tilsynsarbeidet formulert slik:

Tilsynsarbeidet skal gi som minimum resultat på kort sikt at dagens kvalitetsnivå i bilføreropplæringen opprettholdes. På lengre sikt skal tilsynsarbeidet føre til en dokumenterbar kvalitetsheving av opplæringen. Tilsynet skal bidra til å skape sunne konkurranseforhold samt sørge for at mindreverdige tilbud fjernes fra markedet. Tilsynsarbeidet utføres ved å se til at kjøreskolenes virksomhet drives i samsvar med gjeldende bestemmelser, herunder:

At undervisningen følger Normalplan for kjøreskole ved at opplæringen består av en teoretisk del (metodisk tilrettelagt slik normalplanen foreskriver) og en praktisk del.

At sammenhengende teoretiske emner og praktiske øvinger undervises integrert.

At undervisningen har det omfang og nivå som er foreskrevet.

At kravene til undervisningsrom og undervisningsutstyr (herunder lærevogn/motorsykel) er tilfredsstillende.

At retningslinjer for maksimalt antall elever i klasserom ikke overskrides.

At daglig leder og lærerpersonell har nødvendige kvalifikasjoner til å lede/undervise i aktuelle førerkortklasser.

At opplæringskortet føres slik at det gir et fullstendig bilde av opplæringsforløp og blir korrekt ført.

At kjøreskolevirksomheten med hensyn til eierforhold er organisert i henhold til gjeldende bestemmelser.

At elevbok ved kjøreskole er autorisert og føres korrekt.

At gjeldende krav til oppbevaring av dokumenter etterkommes.

At skolens daglige leder utfører sine plikter i henhold til gjeldende regelverk.

En sentral del av biltilsynets tilsynsarbeid blir følgelig å påse at regelverket etterleves.

I tillegg må biltilsynets pedagogiske og trafikkfaglige ressurser benyttes. Biltilsynet kan bl.a. bidra med følgende:

— Gi informasjon om

— ulykkesdata i fylket - forskning og utvikling - litteratur

— Være ideformidler gjennom samlinger og enkeltpåvirkninger.

— Være nivåformidler gjennom å informere skolene om deres nivå i forhold til gjennomsnittet i distriktet og landet forøvrig.

— Gi pedagogisk/faglig veiledning.

Arbeidet med tilsynet er strukturert i følgende trinn:

Trinn 1:

Registrering av tilstanden ved samtlige skoler i fylket og utvelgelse av skoler for første og andre årets oppfølgingsarbeid.

Trinn 2:

Drøfting av problemer med utvalgte skoler og fastsetting av mål for de endringer som planlegges/forutsettes gjennomført.

Trinn 3:

Oppfølging av gjennomføringen av det som er avtalt med skolene i trinn 2.



# TRYGG — GLAD — RUSFRI

18.000 promilleturer pr. dag!  
Undersøkelser viser at det gjennomsnittlig blir kjørt hele 18.000 promilleturer hver dag. I løpet av ett år kommer vi opp i 6,5 millioner promilleturer. Mesteparten finner sted i byene og særlig i helgene og på mandagene. I byene foregår det mest promillekjøring i morgentimene. Årsaken er bl.a. at mange tror de er promillefri «dagen derpå».

10% av promillekjørerne kjører med høypromille, over 1,5. Sjansen

## LOKALT KJØRESKOLE- TILBUD

Biltilsynet i Arendal har i høst lagt om tilsynet med fylkets kjøreskoler etter den nye tilsynsplanen.

Kjøreskolene må utarbeide egne skolereglement, slik at elevene vet hvilke rettigheter og plikter de har.

Dessuten vil det fra 15. nov. ikke være mulig å ta føreropplæring uten teoriopplæring. Eventuell begrunnet søknad om å slippe teorikurs eller deler av dette skal sendes gjennom den aktuelle skole til Biltilsynet.

Biltilsynet vil hjelpe kjøreskolene så langt råd er med å styrke opplæringen. Men elevene må også aktivt yte sitt, med engasjement og vilje til å få mest mulig ut av opplæringen.

Elevene må stille krav til kjøreskolene. Ikke krav om færrest mulig timer, men om god kvalitet både på den teoretiske og praktiske del av opplæringen.

De må føle at de får noe igjen for de kronene de satser. De må føle at de lærer noe og at de trenger denne kunnskapen.

Det nytter lite å stramme inn kravene, dersom ikke elevene i siste instans erfarer at de får den opplæringen de trenger. Derfor tror biltilsynet at kunne en få elevene til å satse på de beste skolene, vil mye være vunnet. Vi er alle interessert i å få en så god føreropplæring som mulig.

Sørlandsposten vil følge opp føreropplæringen i seinere nummer med bilder og reportasjer.

for at de skal omkomme i en trafikkulykke er hele 1000 ganger større enn for dem som kjører i edru tilstand.

### Skremmende dødsstatistikk

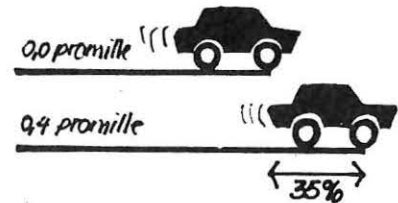
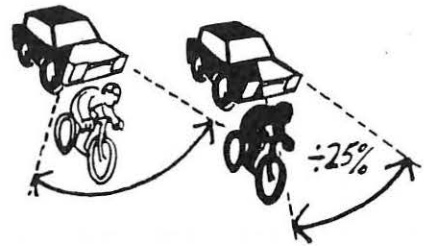
Hver 3. drepte bilfører har promille. Hver 4. skadde og drepte sykklist eller fotgjenger har promille. Det samme gjelder hver 10. fører av moped. Dessuten vet vi at i utforulykker har bilføreren oftere promille enn i forhold til andre ulykker. Det er ikke bare promillenivået som virker inn på dødsrisikoen. Både kjøreefaring og erfaring i å omgå alkohol er avgjørende. Yngre førere har betydelig høyere risiko enn eldre med samme promille.

Hvorfor blir vi dårligere bilførere med promille?

For det første svekkes sansene, særlig synet. Allerede etter 2 pils kan f.eks. mørkesynet reduseres med hele 25%!

Evnen til å motta og bearbeide informasjon blir redusert ved alkoholpåvirkning. Dette gir seg særlig utslag når man skal motta og bearbeide flere typer informasjon samtidig, f.eks. når det oppstår kritiske situasjoner. Resultatet er ofte at man tar gale avgjørelser beregner avstand feil, reagerer for sent, etc., og dermed skjer ulykken. Selv når alkoholen er ute av

kroppen vil kjøreferdighetene over en tid være redusert - «hang-over-effekten», som man sier.



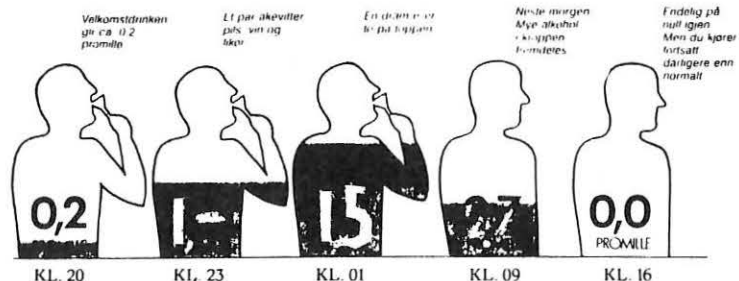
Ved 0,4 promille kan reaksjonstiden bli opptil 35% lenger enn normalt.

## Derfor får politiet så mange «napp» i sine trafikkontroller ...

Noen timers sovn, så er man klar igjen. Det tror mange som har vært på fest. Men det er man altså ikke! Derfor mister et hundretall førerkortet hvert år. A kvitte seg med alkoholen tar mye lengre tid enn man tror. Og leveren holder sitt langsomme tempo samme hva du finner på.

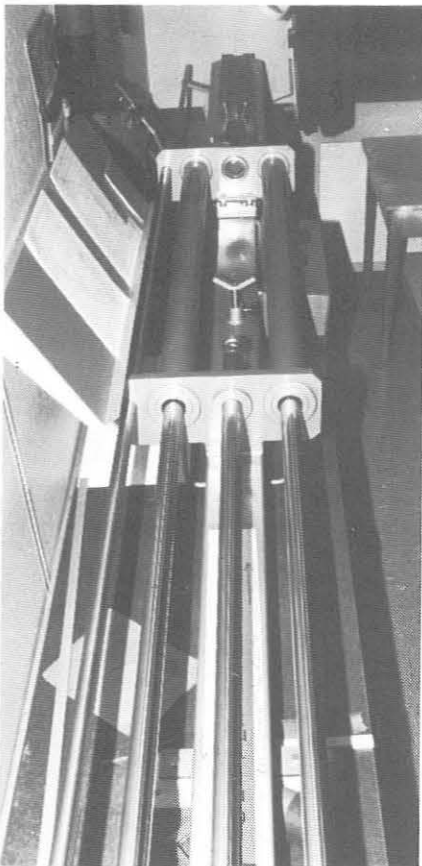
Springmarsjer, badstu, sterk kaffe - ingenting hjelper.

Det eneste riktige er å la bilen stå hele dagen derpå. Da er du på den sikre siden. Se på figurene nedenfor - så skjønner du hvordan det ligger an. Promillen er lumsk. La deg ikke lure!



OBS! Promilletallene i figurene er omtrentlige. De er beregnet etter en mannsperson på ca. 75 kilo. Alkoholforbrenningen begynner klokken 20 og pågår hele tiden frem til klokken 16 neste dag.





Den hydrauliske prøveskyveren til nærmere 85.000 kroner

Et av de mest kostbare innkjøp til laboratorieseksjonen er en hydraulisk prøveutskyver for plastsylindere. Sammen med nødvendig tilleggsutstyr som et enaksialtrykkapparat og komplett konusapparat kom det hele på nærmere 120.000 kroner.

Utstyret benyttes i forbindelse med analysering og beregninger av uforstyrrede prøver. Disse tas som oftest med sylindreprøvetaker og kommer inn til laboratoriet i 80 cm lange sylindere.

I den hydrauliske prøveutskyveren blir sylinderen spent fast og prøven presset ut ved hjelp av et stempel og en skurespindel. I det prøven kommer ut, blir den liggende på en aluminiumsfolie og denne følger med under den videre utskyving for å hindre at prøven forstyrres ved friksjon mot underlaget.

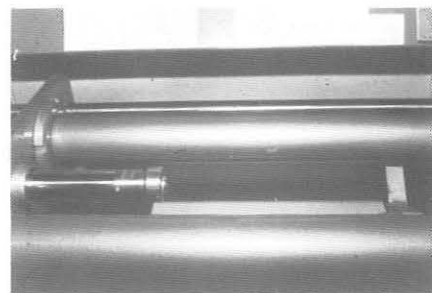
Etter uttrykking beskrives prøven før man skjærer av et tynt lag i lengderetningen. Ved uttørking av dette tynne skiktet vil en eventuell lagdeling komme tydelig frem. Prøven deles så opp i 10 cm lengder og det noteres både på selve prøven og på et datakort hvor de forskjellige forsøk skal utføres. En slik prøve gir bl.a. et bilde av jordartens oppbygging i marken. Dens struktur er nærmest uforandret,

## AVANSERT HYDRAULISK UTSTYR TIL DISTRIKTSLAB'EN

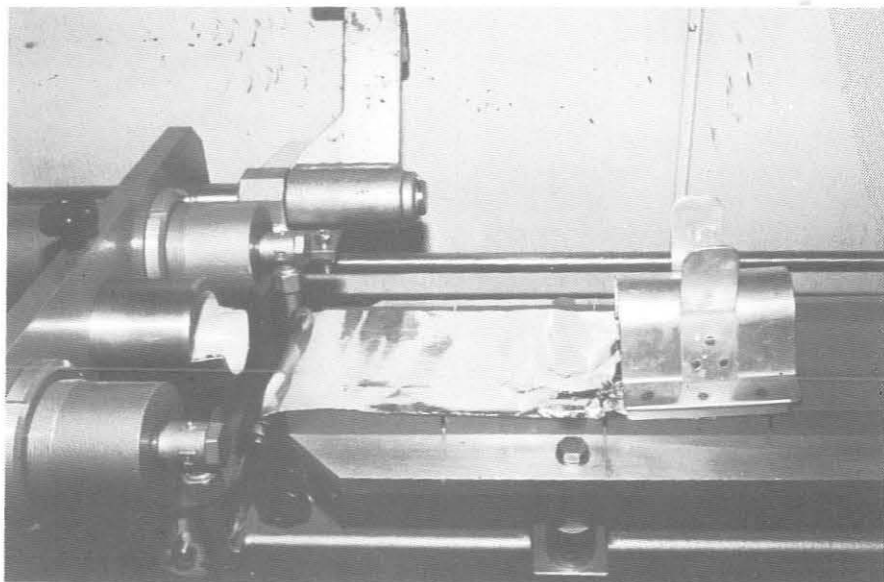
slik at mekaniske egenskaper, som finnes ved laboratorieforsøk av prøven, kan overføres til forholdene «in situ» (uforstyrret).

Forsøk på uforstyrrede prøver gir data til beregning av fundamenters bæreevne og setning, sikkerhet mot utglidning av fyllinger, skjæringer og naturlige skråninger, jordtrykk osv.

Både Arvid Vindholmen og Kristen Louis Ommundsen har gjennomgått kurs ved Veglaboratoriet, slik at de nå kan foreta alle nødvendige prøver på vårt eget laboratorium.



Et stempel og skurespindel presser prøven ut av sylinderen



Her kommer prøven ut og blir liggende på en aluminiumsfolie

## Har DU lopper

Ja, ikke bokstavelig talt, altså, — men ting du kan avse til et loppemarked som fotballgruppa vår vil arrangere til våren. Den eneste betingelse vi setter er at det ikke skal være klær, men ellers er vi mottagelig for alt fra synåler, pocketbøker, møbler og gamle lamper til filleryer, glasstøy, TV- og radioapparater osv. osv.

Inntektene skal i sin helhet settes av til et «fond» til støtte for eventuell deltagelse i fremtidige vegcup'er.

Fotballaget håper naturligvis å kvalifisere seg til neste års sluttspill, som skal arrangeres i Bodø, så — derfor altså!

Vi henter i Arendalsområdet etter nærmere avtale, og ellers kan dere kontakte K. Lauvrak, Vegsentralen eller M. Krogh, Vegkontoret og avtale leveringsmåte.

# En holdningskampanje for kroppen er igang



En tabell over omfanget av de alvorligste plager i Aust-Agder vegvesen viser at de plager som peker seg ut — og dermed berører de største gruppene av ansatte — er ryggplager, vonde skuldre og stiv nakke. I landsmålestokk viser det seg at ni av ti får problemer med rygg/nakke/skuldre i løpet av sitt liv. Over halvparten blir sykemeldt for kortere eller lengre tid.

Det er derfor ikke uten grunn at kommunal- og arbeidsdepartementet, i samarbeid med sosialdepartementet, statens informasjonstjeneste og LO/NAF har startet en holdningskampanje for kroppen. Holdningskampanjen tar sikte på

- å motivere til forebygging av muskel- og skjelettlidelser
- å peke på at det er mulig å påvirke den belastningen og slitasjen vi utsettes for
- å anviser praktiske tiltak
- å sette i gang praktiske arbeid med sikte på å redusere årsakene til slitasje og sykdomsutvikling.

Årsakene til rygg/nakke/skuldreproblemer kan være mange. Tunge løft og tungt kroppsarbeid, uheldige arbeidsstillinger, ensformig arbeid og stress er noen eksempler.

Sammen, eller hver for seg vil disse forhold føre til belastningssykdommer.

Disse sykdommene koster oss mer enn 10 milliarder kroner i året! Det viser at belastningssykdommene koster oss enormt. Først og fremst er det hva plagene medfører deg som blir rammet. Smertene kan være uutholdelige. Du mister overskuddet, og klarer ikke å gjøre det du har lyst til.



## Vondt både her og der

Muskel- og skjelettsykdommer er et fellesnavn for plager, ubehag og sykdommer som rammer muskler, sener, leddbånd, leddbrusk og knokler. Gruppen omfatter alt fra mindre, kortvarige plager til langvarig ubehag og kroniske smerter. Ofte ligger årsaken til at vi får plager i måten vi utfører

forskjellige oppgaver på. Vi løfter galt, vi bærer for tungt, kanskje vi må jobbe for lenge uten å ta pauser, kanskje utsettes vi også for en masse unødvendig stress. Mye er vunnet hvis vi får muligheten til å slakke ned litt, tenke oss om før vi gir oss i kast med de daglige utfordringene.



## Arbeidsmiljøloven

Etter arbeidsmiljøloven har arbeidsgiver et spesielt ansvar for å legge forholdene til rette slik at uheldige belastninger unngås. Finn derfor ut om det er noe å sette fingeren på der du jobber. Løfter du tungt og ofte? Er arbeidshøyden riktig? Er arbeidet monotont? Har du de rette hjelpemidler? Arbeidsmiljøloven er kommet for å beskytte deg. Bruk den!



Vegvesenet vil vurdere hvilket materiell som er hensiktsmessig å anskaffe. Det legges ekstra vekt på å nå de gruppene som er spesielt utsatt for belastningsslidelse, og de miljøer hvor det er praktisk mulig å organisere og tilrettelegge tiltak gjennom opplæring og problemløsning. Blant annet er det et håp at kampanjen vil stimulere helseopplysnings- og arbeidslivets organisasjoner til en ekstra innsats. Vi skal komme tilbake til holdningskampanjen i senere nummer av bedriftsavisen.



# Vegprosjekter i skolestua

Det hele begynte med skoleheftet «Veg», - et emnehefte utgitt av informasjonskontoret i Vegdirektoratet, og beregnet på elever i 5.-6. klasse i grunnskolen. Og på vegkontoret fant vi en dag dette brevet i posten:

## Til alle vegkontoret

Skolevegvesen 3, B. Altes 173  
4801 A. Molde.

500 i klasse ved Fiane skole i Gjerstad arbeider med Veg i et hefte fra Vegdirektoratet i Molde. Vi blir oppfordret til å spørre vegkontoret i Molde, når det er noe av utstyret som vi trenger?

110 sk 3556  
110 sk 3556

1. Hva koster asfalt pr. m<sup>2</sup>?
2. Hva koster autoveier pr. m<sup>2</sup>?
3. Hva koster den nye veien mellom Fiane og Sørdeide?
4. Hva betaler vegvesenet pr. time for...

atlastebil.  
b) brøyte

5. Hva er meterprisen for E-veier (E-18)?
6. Hva er meterprisen for garveier (ca)?
7. Hva koster brøyting pr. km<sup>2</sup>?
8. Hvor mye skal brukes det pr. km<sup>2</sup> Puss?
9. Hva koster ei brøytestikk?
10. Hva det profetiske besvaret til for at veier skal bygges (Sørdeide og Norddeide).
11. Det er visst viktig at det blir overvakt om natta?

Hilsen 5 og 6 klasse

Noen dager senere var spørsmålene besvart, og brevet var på vei tilbake til elevene ved Fiane skole.

Sørlandssporten ringte skolen og inviterte seg selv på et aldri så lite besøk. Vi utstyrte oss med kamera, blokk og blyant - og troppet opp en dag midt i siste timen.

De 20 elevene i 5. og 6. klasse møter oss med et stort «Velkommen til Fiane skole» på tavla. Og innledningsvis forteller de oss at de snart skal få ny skole - den gamle skolestua fra 1916 holder ikke lenger mål, - og slettes ikke når rektor går gjennom golvet...

Lærer Trondal forteller at klassene har arbeidet med «Veg» i godt over en måned, - og at alle formings- og o-fagtimer har gått med til prosjektet. Elevene har laget arbeidsbøker, og i grupper har de utformet forskjellige veglandskaper ved hjelp av pappmasje, hammer og sag, maling og pensel.

Det er trangbodd i den gamle skolestua, og vi må derfor bli med opp på loftet for å ta kunstverkene i nærmere øyensyn. - Og blant de mange arbei-

dene synes vi å kunne dra kjensel på noe som kunne minne om et «Sundebru-prosjekt». Hvorvidt dette er sammenfallende med Vegkontorets planer, skal være usagt, ...men et forsøk er det iallefall.

Vi spør et par av elevene, Kristin og Jan Terje om hva som har vært mest interessant med «vegprosjektet».

«Gøy å skrive brev til vegvesenet», kommer det fra Kristin, - «og få endelig med at vi synes dere var raske med å svare på henvendelsen vår».

Jan Terje synes at arbeidet med veglandskap i tre og pappmasje hadde vært kjempegøy, men han legger ikke skjul på annet enn at alle figurene som ble skåret ut i tre hadde krevd både tid og tålmodighet.

Både Kristin og Jan Terje mener at de nå vet langt mer om veg og vegbygging enn for et par måneder siden. Og ingen av dem hadde heller drømt om at det koster et sted mellom 1000 og 1500 kroner å bygge en meter gang- og sykkelveg. På forhånd hadde de tippet denne prisen til å være ca. 60 kroner.

Hans Arne heter en annen av elevene i klassen. Han har en bestefar som arbeider i vegvesenet, nemlig Arne Svendsen. Og hver høst har bestefar kommet med sitt hjertesukk overfor elevene ved skolen: «Vær så snille - å la brøytestikkene få stå i fred».



Jørn, Jan Terje og Hege

Hans Arne, og hele klassen med ham, regner med at i vinter vil brøytestikkene få stå i fred, - iallefall fra deres side..., de vet nemlig at hver brøytestikke koster en krone og tjue øre!



Ingrid Marie, Elin, Cato og Arne Olav viser stolt fram sitt «vegprosjekt»



# Telegrensemålinger kontinuerlig i vinterhalvåret

Hvert år gjennomføres teleristriksjoner på omlag 25% av landets riksvegnett. Tidspunktet for innføring og oppheving av restriksjonene kan variere avhengig av de klimatiske forhold.

I 1975 ble det satt ned et utvalg med målsetting å komme frem til metoder og rutiner som kunne legges til grunn ved innføring og oppheving av teleristriksjonene.

Utvalget kom frem til at følgende metoder og målrutine skulle forsøkes for å få bakgrunnsopplysninger for oppsett av et slikt system:

1. Måling av bæreevnen fra telegrensen begynner til veggen har oppnådd sommerbæreevne igjen.
2. Måling av teledybden fra et tidspunkt som ligger 2-3 uker før forventet telegrensing og inntil frosten er gått ut av vegkroppen.

Til måling av bæreevnen brukes her i fylket Dynaflect, og for måling av opptining i vegkroppen er montert en rekke «Gandahl telegrensemålere». Målerne monteres her i fylket ned til 2,0 meter under vegbanen, og kan avleses etter behov fra telen inntreffer og til telegrensingen opphører.



Det bores først et hull ned til over 2 m

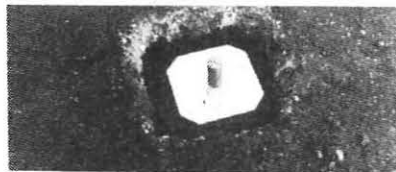


Telegrensemåleren monteres med anker for feste i undergrunnen

Ved montering i marken oppsonderes et hull med slik diameter at et ytterrør m/anker kan settes ned til ønsket dybde.

Målerne plasseres i prinsipp der hvor man fra tidligere oppgravninger vet at det er leire/silt under vegens bærelag.

Når ønsket dybde er oppnådd, meisles asfalten vekk i et kvadrat rundt hullet. En skrutrekker føres ned og skrur ut ankeret, som fester seg til undergrunnen slik at måleren ikke skal heve seg under telegrensperioden. Et kapselrør av plast med messingkapslet festes til ytterrøret.



Stålplate og messingkapsel påmonteres før hullet «lappes» igjen

En stålplate festes til kapselrøret med slangeklemmer og så skrur man på en messingkapsel med innvendige gjenger og et skrulokk hvor selve målerøret er festet i underkant. Hullet fylles igjen med asfalt og komprimeres meget godt. Ved senere målinger løsnes skrulokket ved hjelp av skrutrekker, og man kan ta opp den 2 meter lange måleren og lese direkte av hvor tykt teleglag man har i veggen på et bestemt tidspunkt.

## Et vegvesen for publikum

Vi er i ferd med å skjerpe etatens profil i forhold til publikum, sa lederen for Organisasjonskontoret i Vegdirektoratet, Kjell Arne Hvidsten, på et møte med samtlige fagforbund i Statens vegvesen. Statens vegvesen ble tidligere i høst utpekt av Astrid Gjertsen som «Årets service-etat i staten». Vi er ikke bare i ferd med å skjerpe profilen, men holder også på med å heve servicenivået innen etaten og forbedrer samtidig arbeidsmiljøet til våre ansatte, fortsatte Hvidsten.

I møtet med fagforebundene understreket Hvidsten at målene for det publikumsrettede utviklingsarbeidet var å forbedre publikumsbehandlingen, informasjonen til publikum og saksbehandlingen overfor publikum ved å gjøre den raskere og bedre. Det er utarbeidet et handlingsprogram som bl.a. går ut på at vegvesenet i alle fylker skal gjennomføre lokale tiltak. Gjennomføringen har hittil gått meget bra. Akkurat nå skal det gjennomføres en første vurdering av hvilke resultater man har fått. Samtidig skal alle handlingsplaner for de lokale tiltakene oppdateres. Hvidsten la stor vekt på at det publikumsrettede utviklingsarbeidet skulle over i en mer permanent fase. Det skulle bl.a. innarbeides en del retningslinjer for det publikumsrettede arbeidet i etatens plandokumenter. I tillegg ønsker man å gå i gjennom rutiner som berører publikum og se hva som kan gjøres i den forbindelse.

Hvidsten nevnte enkelte eksempler på resultater som var oppnådd i vegvesenet i fylkene. Han fremhevet bl.a. at vegvesenet i Oppland hadde gode erfaringer med møter med grunneiere og andre berørte ved veinlegg og større vegutbedringer. Slike møter hadde vist seg å få stor betydning både for publikum og vegvesenet. Misforståelser kunne ryddes unna på et tidlig tidspunkt. I Møre og Romsdal hadde informasjonsbrosjyrer om større og kompliserte tiltak blitt svært godt mottatt av grunneiere, vegbrukere, politikere og publikum generelt. I tillegg gjennomgikk Hvidsten en handlingsplan som vegvesenet i Aust-Agder hadde utarbeidet. Der skal det bl.a. gjennomføres bedre skilting ved vegkontoret, åpne vegplanmøter, kontordager på vegstasjonene, publikumsundersøkelser og kontaktmøter med publikum.

Til slutt fortalte Hvidsten at det skulle utarbeides en bred orientering til alle ansatte i Statens vegvesen om det publikumsrettede utviklingsarbeidet. En slik orientering er ikke minst viktig for å gjøre hver enkelt av de ansatte oppmerksom på mulighetene for medvirkning til lokale tiltak, mener Hvidsten.

S HS



Glædelig Jul