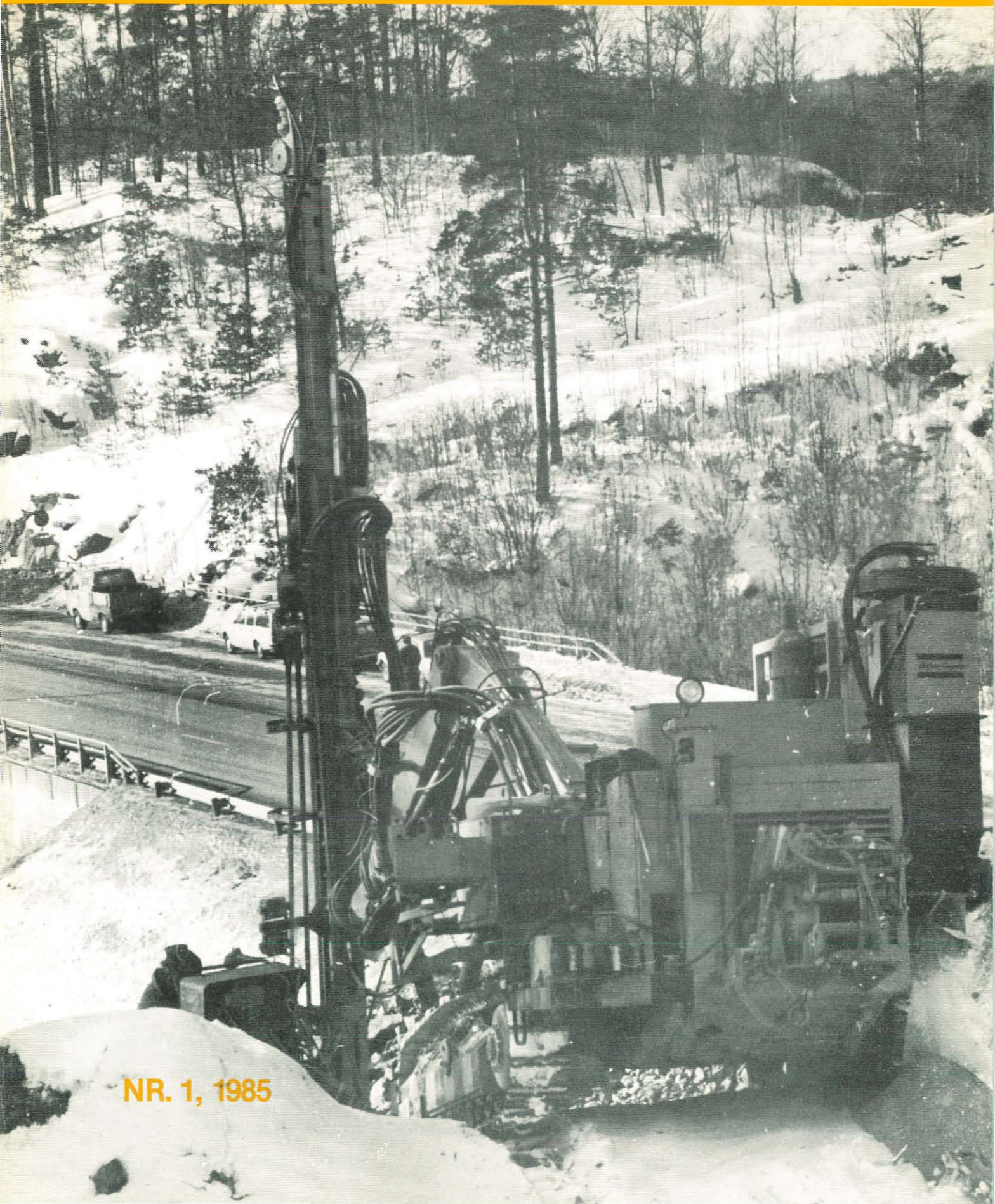


SØRLANDS-PORTEN

KONTAKTORGAN FOR STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER



NR. 1, 1985



SØRLANDSPORTEN

*Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen*

Redaksjonsråd:

Vedl.holdssjef K. Nylund, form.
Oppsynsmann O. Evensen
Adm. sekr. I. Vehus, sekr.
Konsulent H. Kirkedam
Maskinfører O. N. Rydringen

Redaksjonsutvalg:

Tone Kolbenstvedt
John Einar Myhren
Gunnar Lien
Egill E. Engesæth
Mads Krogh

Tegner: John G. Smeland

Adresse:

VEGKONTORET
Postboks 173,
4801 Arendal

Sats & Trykk:

A&B TRYKK A/S

Opplag: 900

INNHold:

Første i Aust-Agder	3
Lokal oppfinner bak brøytstikkemaskin	4
Strengere regler for overskridelse av totalvekt	5
Vellykket montering av gangbru	6
Minidatamaskin til Vegkontoret 1986	7
«Vegfolk forteller»	8
Anleggsarbeider på rv. 40 i krigsårene	9
Forsøk med mobilt trommelblandeverk	10
Stor fotokonkurranse	10
Når vegvesenet sier nei	10
Gjensidig bruk av vegdekkmaterialer	11
Vedlikeholdsfolk i Telemark	12
Skogbruksledere på kurs	12
Aksjon kjøreløys	13
Forlengelse av riksveg 9	14
Arbeidsledelse-kurs for oppsynet	15
Borrigg til 1,4 mill. i bruk	16
Pensjonistforeningen er 5 år	17
Bedriftshelsetjenesten	18
Bilbeltekampanjen	18
Ingen problemer med sysselsettingen	19
Den store familiefesten	20
Første av 2 bruer ferdig på rv. 9 — X E18	22
Flaskehalsbru på Sandum fjernet	23
Vegomlegging på rv. 12	25
Bilbelte er effektivt	26
Valg i N.V.F. avd. 79	26
Om kjøreskolene	27
Påskekryssord	28
NVP 1986—89	30
De 10 serviceregler	31
Mange giftige og helsefarlige stoffer i bruk	31



På riksveg 9 i Vågsdalen — mellom Mykland og Vegusdal — har anleggsavdelingen i løpet av vinteren sprengt vekk den ca. 30 meter lange tunnelen. De nærmere 10 000 m³ fjellmassene som er sprengt bort, er benyttet til omlegging/utbedring av vegen på begge sider av den gamle tunnelen. I anleggsperioden har en kunnet legge trafikken inn på «gamle» riksveg 9, som går rundt fjellet på venstre side av bildet.

OMSLAGSBILDET:

En nyinnkjøpt Roc 712 i fullt arbeid ved motorvegen i Stoa-området.

Første i Aust-Agder . . .

Statens Vegvesen med Aust-Agders første lærekontrakt i anleggsmaskin-mekanikerfaget

Spørsmålet om lærlinger i vegvesenet har i den senere tid vært behandlet i en rekke organer. På bakgrunn av dette mener Vegdirektoratet at det nå bør tas inn lærlinger i Vegvesenets vegarbeidsdrift. Dette gjelder i første rekke Bygg- og anleggsfaget og Metallfagene, men vil også komme til å omfatte Maskinførerfaget når dette nå legges inn under Lov om fagopplæring.

Den aller første lærekontrakten i Statens Vegvesen, Aust-Agder ble undertegnet på vegkontoret en dag på nyåret.

Det er «Anleggsmaskinmekanikerfaget» som skal læres, og lærlingen er 19 år gamle Steinar Evensen fra Bråstad.

Ved fylkets Yrkesopplæringsnemnd får Sørlandsposten opplyst at vegvesenet er den første bedrift i fylket som har inngått Lærekontrakt i dette fag.

Steinar vil til daglig være å finne på Vegsentralen hvor han gjennom sitt arbeid skal gis opplæring i reparasjon av anleggsmaskiner. Normalt er læretiden for dette faget tre år, men Steinar har gått toårig mekanikerlinje ved Blakstad Yrkesskole, - noe han får 20 måneders fradrag i læretiden for. Og for Steinars vedkommende blir praksistiden på Skarpnes 16 måneder. Etter endt læretid skal han avlegge fagprøve, og dersom han består den, vil han få status som fagarbeider, - i dette tilfellet «anleggsmaskinmekaniker».

Steinar forteller til Sørlandsposten at han etter å ha fullført 2-årig mekanikerutdannelse ved Blakstad Yrkesskole bare har hatt tilfeldige jobber. Han har erfart det trange arbeidsmarkedet, og er lettet over å ha fått en lærekontrakt og ser fram til en interessant tid i Statens Vegvesen.

Sørlandsposten ønsker deg lykke til, Steinar, og håper at du vil trives blant oss.

Og hvem kan bli lærling?

I Lov om fagopplæring i arbeidslivet 3 er hovedregelen at en arbeidstaker under 20 år som er utskrevet fra grunnskolen og som tilsettes for å utføre arbeid i fag som kommer inn under Loven, en lærling.

Det kan i tillegg tilføyes at en arbeidstaker over 20 år på frivillig basis kan gå inn som lærling og få lærekontrakt dersom arbeidstaker er enig i det.

Hvordan tilsettes en lærling?

Lærlingene er unntatt fra Tjenestemannsloven slik at det ikke er nødvendig med kunngjøring av ledige plasser. Inntakene skjer derfor som regel ved henvendelse til arbeidsformidlingen.

Læreforholdet innledes med en prøvetid i bedriften på seks måneder. I løpet av prøvetiden skal det inngås en skriftlig lærekontrakt mellom bedrift og lærling. Læretiden varierer for hvert enkelt fag.

Fagprøve og fagstatus

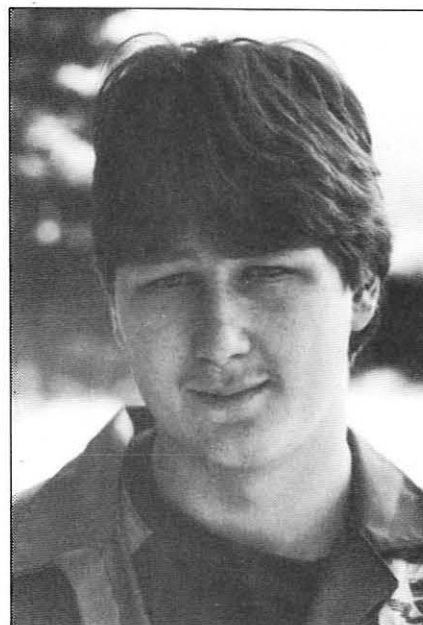
Læretiden avsluttes med fagprøve. Bestått prøve vil være et bevis på fagstatus som fagarbeider.

Voksne arbeidstakere over 20 år kan avlegge fagprøve uten å ha gjennomgått læretid som lærling. Det kreves da til vanlig 25% lengre allsidig praksis i faget enn den læretiden som er fastsatt. Praksis må dekke de fagområder som er angitt i opplæringsplanen. Yrkesopplæringsnemnda i fylket avgjør om praksis kan godkjennes i hvert enkelt tilfelle.

I de senere år har et stadig økende antall voksne arbeidstakere dokumentert sine kunnskaper i faget ved å avlegge fagprøve. Prøvene består av en teoretisk og en praktisk del. Yrkesopplæringsnemnda i fylket er ansvarlig for gjennomføringen av prøvene.

Flere lærlinger?

Vi henvender oss til personalkonsulenten vår, Anne Sofie Samuelsen, som svarer slik:



Steinar Evensen

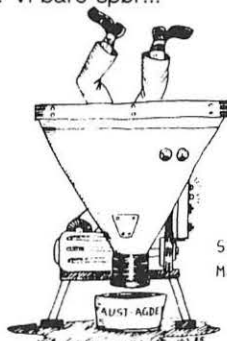
Vegdirektoratet har anbefalt at det nedsettes et arbeidsutvalg som skal lokalisere arbeidsområder i driften hvor det kan være aktuelt å ta inn lærlinger.

Vi er i ferd med å nedsette et slikt utvalg, og vi kommer til å arbeide aktivt for å se på muligheten for å kunne ta inn flere lærlinger i vegarbeidsdriften.

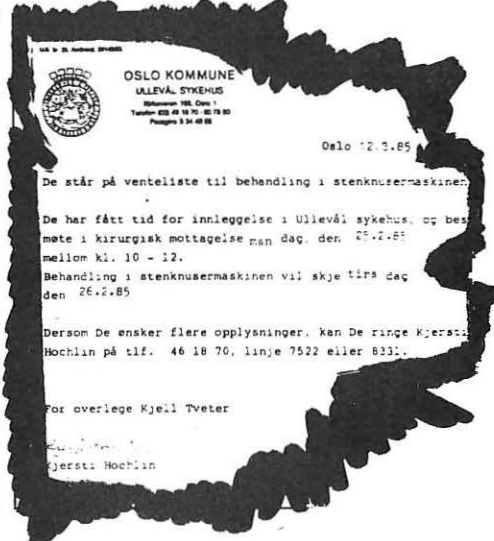
Samuelsen understreker til slutt at lærlinger ikke er noe nytt i Statens Vegvesen, men at Loven og de ordninger den medfører har vært gjenstand for forandringer i årenes løp.

NYE METODER I HELSEVESENET ?

Det er ikke måte på hva en vegtjenestemann skal kunne tåle. Nylig fikk en av våre tilsatte melding om å møte opp på Ullevål sykehus i Oslo for behandling i stenkusermaskinen. Blir vi møtt med egne «våpen»? Vi bare spør...



STENKUSER
MASKIN



Lokal oppfinner står bak markedets mest økonomiske brøytestikkemaskin!

Nedsetting av brøytestikker langs vegene har i årrekkert vært utført på tradisjonelt vis ved hjelp av spett og rå muskelkraft.

I de senere år er vi blitt presentert for en rekke mere eller mindre vellykkede forbedringer, men felles for disse er at de er tungvinn å bruke, i det det er nødvendig å ha to forskjellige maskiner ved utsetingen.

Gledelig er det derfor at vi her og nå kan presentere en lokal oppfinner som med sin idé unngår alle ulempene og ved hjelp av enkle arbeidsoperasjoner kan tilveiebringe et hull for brøytestikken samt komprimere jorden rundt denne slik at brøytestikken sitter fast.

Håkon Bjorbekk driver sitt gårdsbruk på Bjorbekk i Øyestad, men har gjennom de siste 20 årene påtatt seg en rekke oppdrag for Aust-Agder vegvesen. Blandt

disse er f.eks. utsetting av brøytestikker før vintersesongen, feiing og snørydding m.m.

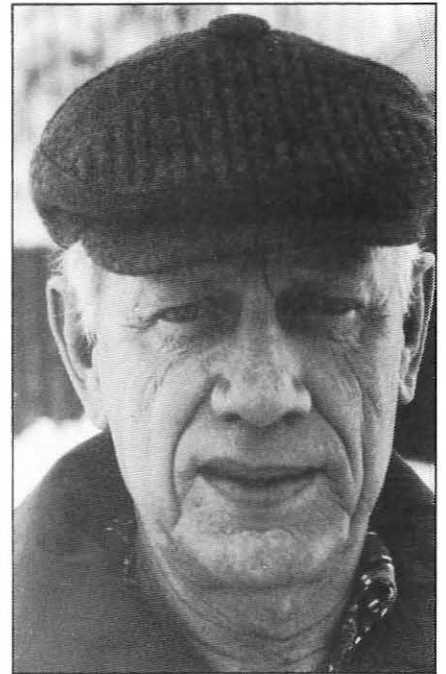
Den patentbeskyttede oppfinnelsen har fått navnet «STIKKEREN», og har gjennom de siste 3 årene blitt utviklet i nært samarbeid med vedlikeholdsavdelingen ved Aust-Agder vegvesen.

-Og hvordan kom du så på denne ideen om å lage dette apparatet, Bjorbekk?

-Vi kan vel nesten si at den ble født under en gran på Jomåsveien i sin tid. Jeg jobbet sammen med Ole Helleland, som i en middagspause foreslo at jeg «i de stille tider» uten arbeid for vegvesenet burde prøve å lage et brøytestikkapparat ulik tidligere ideer.

-Og så begynte ballen å rulle-

-Ja, og da jeg presenterte prototypen for vegmester Kåre Karlsen en stund se-



Gårdbruker Håkon Bjorbekk



Utstyret montert bak på traktoren til oppfinneren selv. Operatøren har en arbeidsplass med ortopedisk riktig utforming — anbefalt av Arbeidstilsynet.

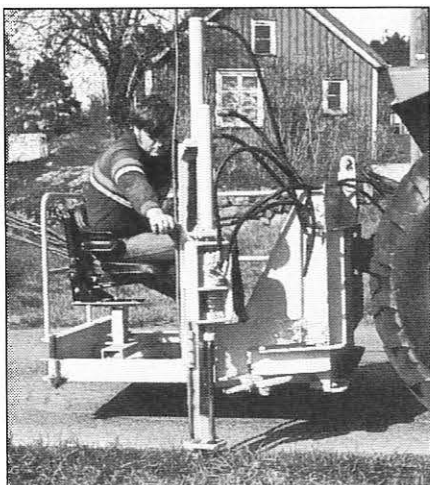
ner ble han - i samråd med avd.ing. Rolf Tidemann - enige om å prøve maskinen i distrikt II. Videreutviklingen av maskinen har skjedd i nært samarbeid med ledelse og arbeidere, slik at den maskinen som presenteres idag er den 3. i rekken, og slik den vil bli markedsført fremover.

-Dette må ha kostet penger, har du fått økonomisk hjelp underveis?

-Jeg har bare møtt positiv vilje, og Utbyggingsavdelingen i Aust-Agder fylke har gjort det mulig å realisere ideen. Gjennom disse har jeg også kontaktet Statens teknologiske institutt som har vært behjelpelig med produktkalkyler og foretatt undersøkelser om markedspris, behov o.s.v.

-Kan du kort fortelle litt om oppfinnelsen din-

-«Stikkeren» er et apparat som hektes på en traktor eller hjullaster, og den kan monteres både foran eller bak på maskinen. På apparatet sitter operatøren som betjener borverket som forarbeider hull i veikanten. Selve apparatet består av et hydraulisk drevet bortårn knyttet til kraftuttaket fra traktor eller hjullaster. Ved hjelp av et roterende bor forarbeides hullet for brøytestikken. Etter at brøytestikken er montert i hullet vil en innretning feste til boreårnet hydraulisk pakke rundt brøytestikken slik at den får et skikkelig feste i veikanten. Der er også avsatt rikelig magasinplass for brøytestikker. I samarbeid med det stedlige arbeidstilsyn har en foretatt en ergonomisk vurdering,



Nedsetting av stikke og ettertrykking/stapping av hull.

slik at den fysiske belastningen for operatøren er minimal. Utrustningen er altså ergonomisk tilpasset operatøren. I følge uttalelser er dette den eneste kjente utrustning som borer hull og pakker rundt brøytestikken. Maskinen bruker vanlig borstål, og jeg kan nevne at i tele brukes betongbor til å bore ned de nødvendige 15 cm, som vegvesenet forlanger.

-Og hva med kapasiteten?

-Kapasiteten på utrustningen er ca.

Strengere regler for overskridelse av tillatt totalvekt

De siste årene har det skjedd en omfattende oppskrivning av tillatt akseltrykk på vegnettet. Tillatt totalvekt på de fleste 9 og 10 tonnsvegene er økt til 50 tonn, og det er innført nye bestemmelser for trip-

120 brøytestikker pr. time, og det er etter som jeg forstår en betydelig rasjonaliseringsgevinst i de fleste fylker i forhold til brukerutstyr pr. idag.

-Vi kan vel ikke komme utenom pris og leveringstid-

-Prisen idag er på ca. kr. 55.000,- og utstyret kan leveres på 14 dager til 3 uker gjennom Nævisdal Mek. og Sveis.

Med bakgrunn i de positive uttalelser vi har fått anledning til å lese fra flere hold, kan vi bare ønske Håkon Bjorbekk lykke til med oppfinnelsen, som uten tvil vil gjøre arbeidet lettere for dem som hver høst setter ned tusenvis av brøytestikker langs alle våre offentlige veger. Metoden er i alle fall både arbeids- og lønnsbesparende.

pelboggitrykk. Videre er det gitt tillatelse til 22m vogntoglengder for tømmertransport på visse ruter. Vi har således hatt en utvikling hvor det tas mer ut av vegene.

På grunn av denne utviklingen har det vært nødvendig å skjerpe bestemmelsene om tillatt totalvekt og endre reglene for omlasting/avlasing. Reglene er innført fra 1. januar i år.

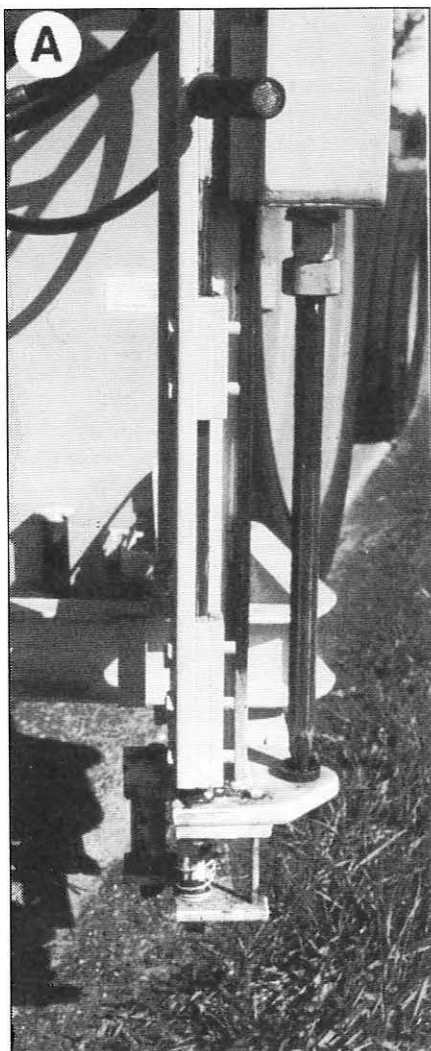
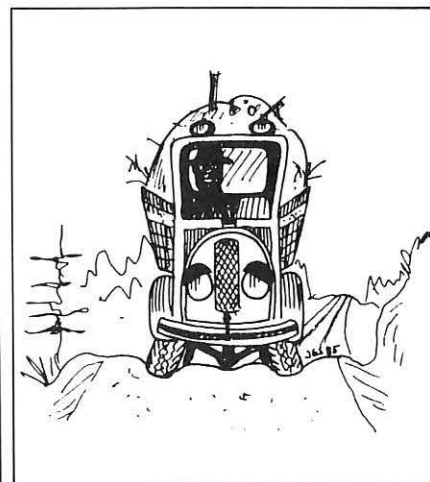
I de gamle bestemmelsene heter det at når et kjøretøy eller vogntog er overløst med mer enn 500 kg på forakselen, 1000 kg på andre enkeltaksler eller 1500 kg på boggi/trippelboggi, skal det ikke tillates kjørt videre før overløsten er brakt ned til det tillatte. I tillegg har det vært innført strengere regler i teleløsningen.

De nye bestemmelsene er nå gjort gjeldende for hele året og inneholder i tillegg til det som er nevnt over de gamle reglene, krav om at et kjøretøy eller vogntog som er overløst med mer enn 5% av tillatt totalvekt, som hovedregel ikke skal tillates kjørt videre før totalvekten er brakt ned til det tillatte.

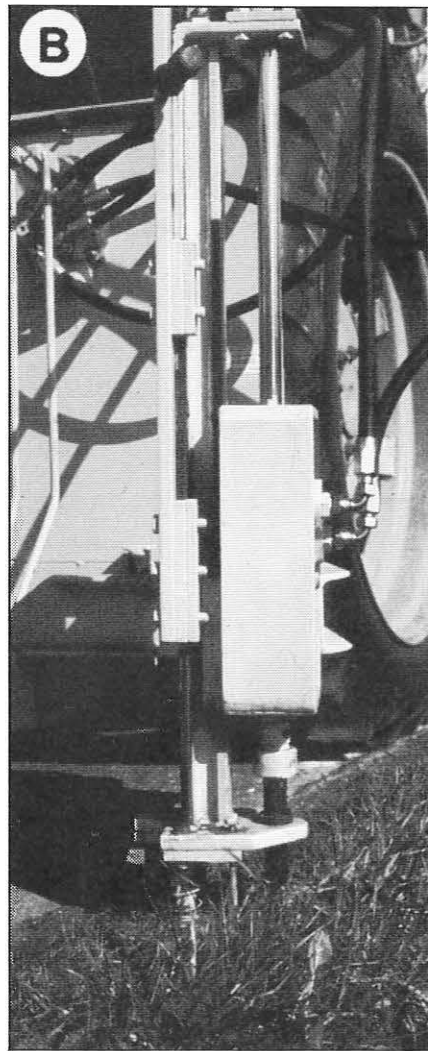
For spesialkjøretøyer vil omlasting bli vurdert så snart den tillatte totalvekt i dispensasjonen er overskredet.

Ved transport av last med kjent vekt, f.eks. sekketransport, kan avlasing/omlasing også bli vurdert ved 5% overskridelse av tillatt aksel-/boggi- og trippelboggitrykk.

Konstatert overløst vil i størst mulig utstrekning bli forlangt lastet over på annet kjøretøy for videre transport. Kun i helt spesielle tilfeller kan det være aktuelt å tillate videre kjøring med overløst utover 5%.



Her ses utstyret i startposisjon.



Boring av hull for brøytestikke.

Vellykket montering av gangbru ved Sunde, E-18

Uten å ta stilling til bakgrunnen for bygging av ny gangbru ved Sunde i Gjerstad, kan vi allikevel glede oss over at disse arbeidene nå er utført. Åpningen skjedde under stor festivitas fredag 21. desember, mens det vi kan kalle D-dagen nok var torsdag 8. november ifjor. Da ble to NIB-bjelker på henholdsvis 29,2 m og 21,6 m montert på plass.

Gjennom lokalpressen var trafikantene gjort oppmerksomme på at det kunne bli opp til en times ventetid i begge retninger.

Men under monteringsarbeidene var det ikke tilløp til større trafikkorker, og det ble aldri mer enn ca. en halv times ventetid.

Den nye gangbrua er montert på nord-siden av eksisterende Sunde bru, med 2,8 m kjørebredde. Østre ende inngår i gammelt brukar, midtpillaren for gammel

bru er påstøpt oppstrøms, mens det på vestsiden er støpt nytt kar på såle. Gangbrua inngår i et gang- og sykkelvegssystem langs E-18 mellom Sunde skole - Sunde bru og riksveg 417. Fra Sunde skole frem til gangbrua er de første 200 meter bygget som gang- og sykkelveg med 3 meters bredde. Videre frem til brua er det bygget et 1,5 meter bredt fortau. På vestsiden er det bygget et 120 meter langt fortau mellom brua og Posthuset med bredde 1,5 meter. Disse arbeidene er gjort ferdig i forbindelse med bygging av gangbrua, mens parsellen fra Posthuset til riksveg 417 foreløpig må vente.

Kostnadene er beregnet til ca. kr. 500.000,- for gangbrua, 0,9 millioner for parsellen Sunde bru - Sunde skole og ca. kr. 80.000,- for Posthuset - Sunde bru.



Transporten av en 29,2 m lang bjelke kunne by på problemer, særlig under innkjøring på Sunde bru fra vest.



Store løftekraner måtte brukes når de to bjelkene skulle monteres på plass oppstrøms gammel bru.

Næringslivets transportkostnader skal reduseres

De investerings- og vedlikeholdstiltak som forutsettes utført i vegplanperioden 1986-1989 vil redusere kjøre- og transportkostnadene for vegtransporten med ca. 1 milliard kroner pr. år.

Dette slo vegdirektør Eskild Jensen fast under en konferanse om Transporten som kostnadspost og lederansvar i norsk næringsliv. Konferansen ble arrangert av Transportbrukernes Fellesorgan 15. januar, og fant sted i Oslo. Vegdirektørens foredrag het «Vegvesenets bidrag til mer effektiv godstransport».

-Kostnadsreduksjonene, som utgjør omlag 3 prosent av alle kjøre- og transportkostnader på veg, består av:

- * endrede kjøre- og tidskostnader
- * endrede transportkostnader som følge av økt tillatt akseltrykk
- * endrede fergekostnader
- * endrede tidskostnader som følge av
- * innkorting/avløsning av fergesamband

I sitt foredrag oppholdt vegdirektøren seg mye ved akseltrykkpolitikken og opplyste at ved utgangen av perioden 1986-1989 er forventet at over 70 prosent av riksvegnettet vil være tillatt for ti tonn med telerestriksjoner (51% for Aust-Agder). 16 prosent av fylkesvegnettet vil på samme tid være tillatt for 10 tonn, mens bare 6 prosent var det i 1984. I 1990 vil dessuten alle stamveggrutene være tillatt for ti tonn, utenom teleløsningsperioden. Akseltrykket i teleløsningsperioden skal ikke være lavere enn 8 tonn. Alt dette kan gi en reduksjon på flere hundre millioner kroner i de årlige transportkostnadene.

Vegdirektør Eskild Jensen opplyste også i sitt foredrag at det ikke vil bli foretatt noen generell økning av tillatt vogntoglengde i de neste 4 år. Men i løpet av denne perioden vil Vegdirektoratet få utredet alle sider av dette spørsmålet. Et viktig unntak fra regelen om største tillatte lengde på 18 meter, er innført for tømmertransporter. Idag er ca 40 prosent av vegnettet tillatt for tømmertransporter på 22 meters lengde. (I Aust-Agder er ca. 50% av riksvegene tillatt for denne type transport). Norge er dermed ett av de land i Europa som har de mest liberale bestemmelsene når det gjelder tømmertransporter.

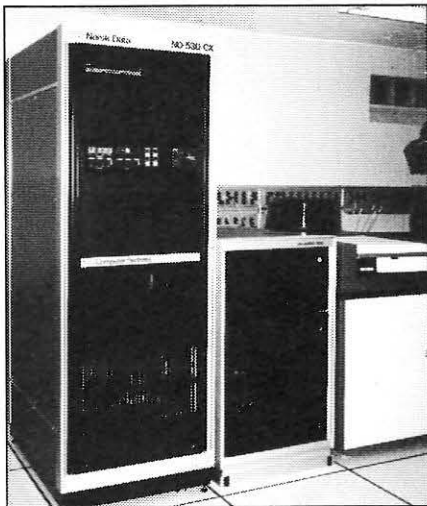
Ved inngangen til perioden 1986-89 vil det gjenstå 90 underganger/bruer og vel 55 km med tunneler som ikke kan trafikeres av 4 meter høye kjøretøyer. Det er kostbart å fjerne disse flaskehalsene. Vegdirektoratet har derfor anbefalt å konsentrere innsatsen i perioden 1986-89 om stamveggrutene, og målet er at alle disse skal kunne trafikeres av kjøretøyer med høyde inntil 4 meter innen 1990, sa vegdirektøren.

Minidatamaskin til Vegkontoret våren 1986

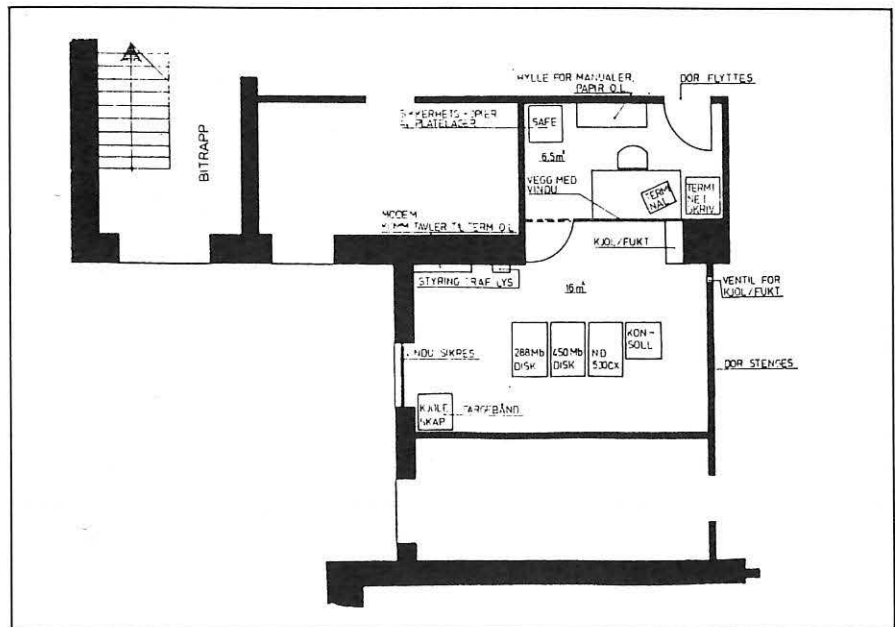
Det er nå så godt som avgjort at vegvesenet i Aust-Agder vil få minidatamaskin våren 1986. Fagsjefene har gitt sin tilslutning til det opplegget som ble presentert i datagruppens rapport, og Vegdirektoratet har nylig bekreftet at Aust-Agder står på listen over de fylker som får maskin neste år.

Datamaskinen skal plasseres i underetasjen på vegkontoret. Her skal vi bruke et lagerrom samt deler at et tilstøtende rom. Vi får med dette et meget brukbart datarom med mulighet for senere utvidelser.

Før selve maskinutstyret - som koster nesten 2 millioner kroner - kan installeres, må det gjøres en del forarbeide. Blant annet må det legges et såkalt data-



Telemark vegkontor har fått installert denne minimaskinen av type ND 530/CX. Aust-Agder får samme type i 1986.



Planløsning for datarom i underetasjen på vegkontoret.

gulv, dvs. et antistatisk gulvbelegg lagt oppå et 20 cm høyt «rammeverk» slik at det blir plass til kabler under gulvet. Videre må det sørges for strømtilførsel på egne kurser for å unngå driftsforstyrrelser. Vann og avløp må føres frem til eget kjøleanlegg som skal plasseres i dataromet.

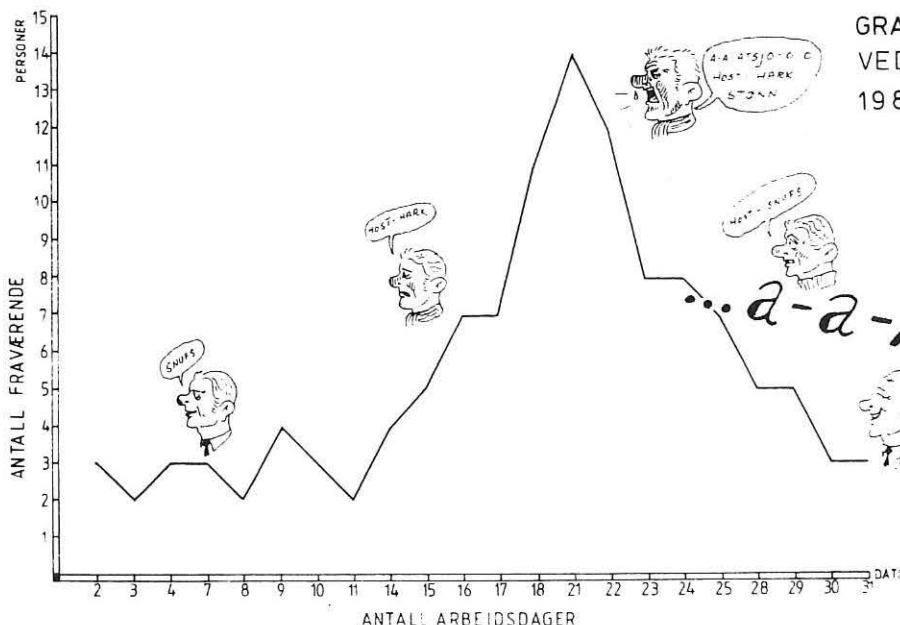
Den største jobben, og den som alle på vegkontoret vil få føling med, er strekking av kabler rundt om i huset og montering av kontakter på hvert enkelt kontor.

Samtidig med maskininstallasjon vil vi få levert 12 terminaler i tillegg til de 3 som vi har idag. Vegdirektoratet har bestemt at 4 av terminalene skal plasseres på regnskapsseksjonen. De øvrige er fordelt på andre seksjoner/avdelinger. Mic-

rodatamaskiner på vegkontoret og andre steder vil kunne koples til den nye minidatamaskinen.

Det sier seg selv at denne utvidelsen av EDB-virksomheten betinger omfattende opplæring. Dette er helt nødvendig hvis vi skal få full nytte av de store investeringene i utstyr. Leveringsavtalen vil inneholde avtale om opplæring av driftspersonell og brukeropplæring for 15 personer. Disse 15 vil bli trukket inn i videre opplæring av øvrig personell. Det vesentligste av opplæringen vil finne sted i 1986.

Både installasjon og opplæring krever detaljert planlegging, og datagruppen skal arbeide med dette frem mot sommeren.



GRAFISK FREMSTILLING AV FRAVÆRET VED VEGKONTORET I JANUAR MÅNED 1985 !!!!



5 «Vegfolk forteller» fra Aust-Agder Vegvesen

Fra 1. august 1979 frem til utgangen av 1983 har Kjell Hegdalstrand, Hedmark vegkontor, arbeidet med å samle det han kaller «Vegfolk forteller». Hensikten med minneinnsamlingen har vært å ta vare på personerindringer fra en utviklingstid i Vegvesenet.

For å få en systematisk intervjumåte ble det utarbeidet spørrelister for de fire hovedgrupper av ansatte i etaten, vegarbeidere, oppsynsmenn, ingeniører og kontorfolk. Spørsmålene er delvis utarbeidet i samråd med Institutt for folkelivsgranskning ved universitetet i Oslo og Historisk Institutt ved universitetet i Trondheim.

For den interne del av spørrelistene, det som angår Vegvesenets drift og administrasjon, var avdøde vegsjef Johs. B. Irgens delaktig i det forberedende arbeid.

Utvelging av informanter ble som regel foretatt i samråd med de lokale kontaktpersoner for musealt arbeid ved vegkontorene. I alt har 145 personer gitt sitt bidrag til minnesamlingen. Kopier av lydopptak og alt skriftelig materiell er plassert i Riksarkivet.

Av de 145 som har ytt sitt bidrag, finner vi fra Aust-Agder følgende: Oppsynsmann Torgeir Bomvoll, vegvokter Tjøstolv Bratteland, vegsjef Johs. B. Irgens, konsulent Trygve Lyngdal og vegvokter Tellef Rislå.



Torgeir Bomvoll

Torgeir Bomvoll (f. 1909) forteller bl.a. om bygging av den første redskapsentral i Aust-Agder i 1925, barn- og ungdomstid i Åmli, sosialt liv i bygda, tuberkulose, krypskyting, kristenliv og folkeedruskap. Videre om livet som anleggsarbeider, spise- og boligbrakker, kokkelag, lønns- og arbeidsvilkår, vegarbeidsstreiken i 1932, redskap og redskapsutvikling, sprengstoffbehandling, oppsynstjeneste, erindringer fra krigsdagene i 1940 og ok-

kupasjonen bl.a. med underminering av vegger og bruer, kontakten med tyskerne og illegalt arbeid, arbeidstjenesten på vegarbeid og endelig funksjonsdelingen.

Tjøstolv Bratteland (f. 1899) kommer inn på minner fra første verdenskrig og arbeid i 1918. Videre om arbeid i Amerika mellom 1923 og 1929, vedlikeholds- og vegvokterarbeid i 1930-årene, vegvokterarbeid på de forskjellige årstider, planlegging av arbeid, overgang til maskiner, - og gikt og andre yrkessykdommer blant gamle vegarbeidere.



Johs. B. Irgens

Johs. B. Irgens (f. 1911) beretter om skolegang, biltilsynet som arbeidsplass, kontorlokaler og utstyr, kontorhjelpe, arbeidsfordeling, avlønning, kontorarbeid, opplevelser under krigen, kontakten ved Vegdirektoratet, forholdet til publikum, kjøreskoler m.m.



Trygve Lyngdal

Trygve Lyngdal (f. 1907) om arbeid på redskapsentralen utstyr og maskiner, arbeidsoppgaver, pukkløsing, snøplogkjøring, brakkeliv, regnskapsførsel, hendinger fra april dagene 1940, kontakten med tyskerne, bensinfordeling, NS-personalkontor, daglig-liv på kontoret under okkupasjonen, administrative endringer, kassererordninger, veksten under krigen, konsesjonssaker, ny arkivnøkkel, funksjonsdelingen, ny veglov osv.



Tellef Rislå

Tellef Rislå (f. 1907) om barn- og ungdomstid i Herefoss, om sin far som vegarbeider, bygging av Sørlandsbanen, politiske strømninger, stiftelse av fagforening for vegarbeidere i 1928, fagforeningssaker i mellomkrigsårene, politisk arbeid, lønns- og arbeidsvilkår, bolig- og spisebrakker, arbeidsskader og yrkessykdommer, boring, sprenging, «dynamittsyke», redskapsutvikling, fagforeningsarbeid i NAF, sang til arbeid, boforhold på anlegg, personlig hygiene, transport til og fra arbeid, vegvesenets vandrebibliotek, arbeidstøy, om statens tiltak for arbeidsløs ungdom, som arbeidsformann på Sognefjellveien, forskjellige hendinger under krigen, bevilgninger og overgang til vegvokterlag.

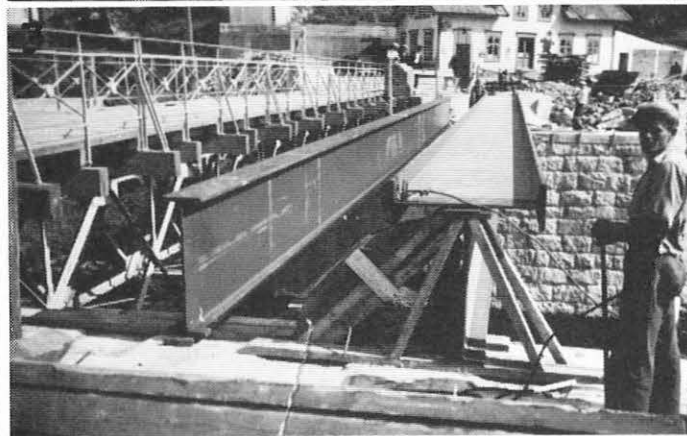
Det kan bestilles kopier av materialet, men den ansvarlige skal påse at det ikke blir brukt i strid med forvaltningslovens bestemmelser om taushetsplikt og at forbehold som fortelleren har tatt for bruken, blir fulgt.



Har du mistet klokka di?

Etter juletefesten på vegsentralen ble det funnet ei klokke. Hvis du tror at den tilhører deg - ta kontakt med Cappelen Aas.

Anleggsarbeider på rv. 40 i de første krigsårene



Fra vegmester O. Nygård i Valle har vi mottatt en rekke bilder fra de første krigsårene, 1940-41.

De er tatt i forbindelse med omlegging av daværende riksveg 40 ved Vippha bru og på Strømbua.

Bilde nr. 1 er fra en skjæring vest for Mose bru v/Vippha, og anleggsarbeiderne fra venstre: Gunnar Haugsjå, Froland, Ambrosius Berntsen, Øyestad og Harald Haukås, Froland.

Bilde nr. 2 er fra samme skjæring (vestre side), og her kjenner Nygård igjen følgende: 1. rekke fra venstre: Karl Sundt, Fjære, Andreas Dalen, Øyestad, Ola Hummelsgård, Vegårshei. Første-

mann i 2. rekke er ukjent, så følger vegvokter Karl Johnson, Øyestad, Albert Sundberg, Øyestad og Theodor Lyngmyr, Øyestad. De øvrige er ukjent.

Bildene 3, 4 og 5 er fra ombygging av Strømbua i 1940. Mannen på bilde 3 er Trygve Olsen, Hisøy. På bilde 4 kjennes bare Hans Uldal som står og holder på brubjelken. På bilde 5 er det oppsynsmann Tjøstolv Bråten, som hadde ansvaret for bruarbeidet. I bakgrunnen kan man skimte den tyske vaktten.

Hvis noen skulle dra kjensel på de øvrige, vil vi gjerne bli underrettet om dette, og takker vegmester Nygård for lånet av de nesten 50 år gamle bildene.

NYE HÅNDBØKER

105-SPESIALTRANSPORT
Veiledning 078 sider

Boka bygger på en rekke rundskriv m.v., «Bestemmelser om kjøretøy», «Vilkår for bruk av kjøretøy/vogntog med vekt, lengde eller bredde over det generelt tillatte». Saksbehandlerrutiner ved søknader om dispensasjon under spesielle forhold er også tatt med.
2. utgave.

DE KJØRTE NED
I ET HULL PÅ
VÅR VEG-
ØDELA
DE DET
MEGET?



Forsøk med mobilt trommelblandeverk

Som en del kjenner til er det nylig kommet et nytt, lite, mobilt trommelblandeverk på markedet. Dette er bygd på Saxlund fabrikk i Risør. Tanken med dette er at det skal kunne varme opp freste asfaltmasser, tilsette nødvendige bindemiddel og/eller steinmaterialer og få tilbake den kvalitet som en ønsker. Hvis en har behov for f.eks. et nytt slitedekke på en fylkesveg i nærheten, kan en kanskje nøye seg med bare å varme opp den freste asfalten. På mer trafikkerte veger må en tilsette bindemiddel.

Erfaringen med blandeverket så langt er at det må en del justeringer til. Et problem er blant annet at den freste massen må ha lite fuktighet. Ved stor fuktighet får vi ikke opp nødvendig temperatur. Avgassopplegget må også justeres en del.

Men verket som sådan kan også benyttes til andre ting, for eksempel produksjon av myk asfalt og oljegrus. Høsten

1984 ble det produsert «halvvarm» oljegrus i et grustak i Bygland.

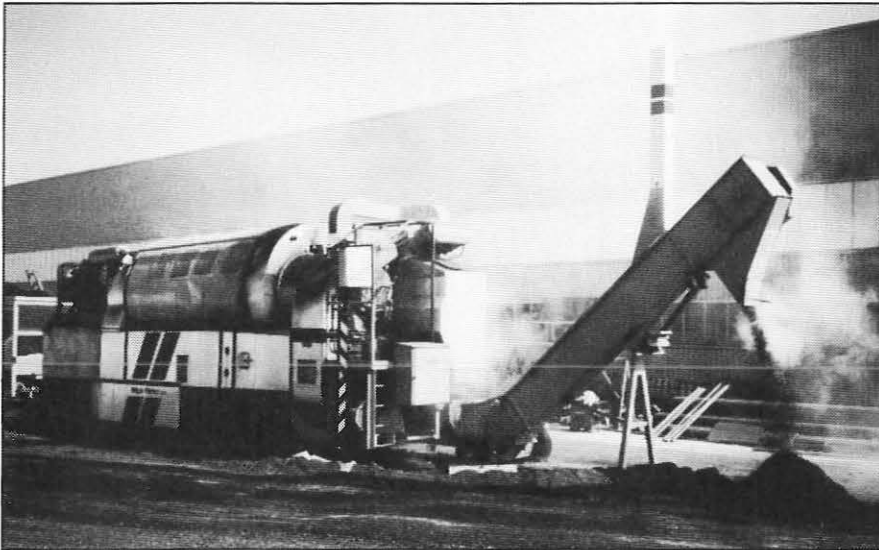
Vi har også i år prøvet et nytt franskprodusert trommelblandeverk. Det er nylig innkjøpt av A/S Fjeldhammer Brug og har produsert ca. 40.000 tonn MA i et av vegvesenets grustak.

Verket har mulighet for å innblande 30% frest masse. Vi freste en anleggsparsell i nærheten og kjørte massen gjennom verket. Produksjon og utlegging gikk greit.

Økonomisk har dette sin klare begrensning. Hvis det er nødvendig å transportere frest masse mer enn ca. 10-15 km fra produksjonsstedet er det ikke lønnsomt. Vi sparte 15 kr/tonn Ab-verk ved å transportere den freste massen ca. 5 km.

AN

Trommelblandeverket fra Saxlund.



Vil du være med i Sørlandsportens store FOTO-konkurranse ?

Vi ønsker oss gode «julekortmotiv», gjerne noe som er særegnet for veg og vegvesen i vårt fylke.

Send ditt bidrag til Sørlandsporten, boks 173, 4801 Arendal innen 1. oktober 1985 og bli med i trekningen om 3 julegaver.



Når Vegvesenet sier nei . . .

Hender det da?

Ja, faktisk, og de mest velkjente «neiene» er vel de som gis i forbindelse med enkelte avkjørselsøknader. Avslagene, som forekommer i alle fylker, blir ofte ikke forstått av dem som søker. For å rette på dette har Vegdirektoratet nå utgitt en brosjyre som på en oversiktlig måte forklarer hvorfor vegvesenet må si nei til noen av søknadene. Brosjyren vil bli vedlagt alle avslag som vegkontoret gir på avkjørselsøknader.

I brosjyren er blant annet sammenhengen mellom avkjørsler og trafikkulykker omtalt. Vi sakser imidlertid følgende avsnitt:

«Vegen gror igjen

Har du som bilist noen gang irritert deg over nedsatt fartsgrense på tilsynelatende gode veger? Svært ofte er det antall avkjørsler som er årsaken. Når f.eks. en riksveg får stadig flere avkjørsler blir en god landeveg sakte men sikkert forvandlet til noe som ligner en boliggate.

Resultatet blir en konflikt mellom de som bor langs vegen og de som benytter vegen som gjennomfartsåre. Og for at trafikkulykkene ikke skal øke, må vegvesenet innføre redusert fartsgrense, kanskje må det også bygges en egen gang- og sykkelveg.

Store deler av det norske vegnettet vil «gro igjen» med avkjørsler dersom vegvesenet ikke begrenser antall nye avkjørsler. I dag har hele 22 prosent av landets riksveger fått redusert fartsgrense, og dette fører til dårlig framkommelighet, lange reisetider og dyrere transportkostnader for brukerne av vegen.

Når en slik vegstrekning først har grodd igjen med avkjørsler, vil eneste løsning ofte være å bygge en helt ny riksveg - for å erstatte den tidligere vegen. Dette er en svært kostbar løsning for samfunnet. Når viktige ferdsselsårer gror igjen, vitner det derfor om dårlig forvaltning av de ressursene som alt er investert i vegen.»

Vi nevner at det i 1984 ble innvilget 273 søknader om avkjørsler fra riks- og fylkesveger i Aust-Agder, mens 34 søknader ble avslått.



Gjenbruk av freste vegdekkmaterialer stadig mer aktuelt

I løpet av de siste årene har fresing av vegdekket blitt stadig mer utbredt i forbindelse med utbedringsanlegg og legging av slitelag. Naturlig nok er det dukket opp spørsmål om hvordan man kan benytte de freste massene best mulig.

I Aust-Agder er det blitt frigjort 4-8000 tonn masse pr. år. Massen har vært benyttet til dekke på lite trafikkerte fylkesveger, til oppretting av svanker og som øvre bærelag i forbindelse med utbedringsanlegg. Videre har det vært brukt fra 30-100% frest masse som tilsetning i trommelblander. Utlegging med produksjonsutlegger hvor det blir tilsatt olje er også benyttet. I et par fylker har man dessuten med godt resultat brukt produksjonsutlegger og frest masse tilsatt 1-2 % emulsjon.

Anders Noddeland forteller at det er viktig å få lagt ut den freste massen på forsommeren slik at solvarmen sammen med trafikken kan få virke på dekkeoverflaten. Det er dårlige erfaringer med å legge frest masse for sent på høsten.

Noddeland mener at fresing og gjenbruk av massen er en metode som er kommet for å bli. At det er god økonomi i dette fremgår av følgende eksempel:

På rv 39 Senumstad-Søre Herefoss skal den gamle vegen bygges om. Her ligger i dag 2 lag fast dekke (ca. 8 cm ALG/OG). Denne freses og kjøres i haug. Anslått kostnad $18000\text{m}^2 \times 5 = \text{kr. } 90.000$ + transport

kr. 100.000,-

Vi har da ca. 2500 tonn frest masse.



Veghøvel påmontert Tonstad-fres.

Denne tilsettes 2% emulsjon og legges ut til en ca. pris på 100 kr/tonn	
100 kg/m ² kostnad	kr. 180.000,-
Kostnader tilsammen	<u>kr. 280.000,-</u>

Ved å legge fast dekke med andre dekketyper eks. AEG, vil samme jobben koste	<u>kr. 550.000,-</u>
--	----------------------

Forutsatt at kvaliteten er som antatt vil vegvesenet i dette eksemplet spare kr. 270.000,- på å benytte frest masse som dekke.

I 1985 skal det i Aust-Agder freses over 12.000 tonn. Fresingen er lyst ut på anbud. Massen er i sin helhet planlagt gjenbrukt til forsterkning, oppretting, bærelag og slitelag. Dersom massene ikke

kan brukes på den vegen hvor den blir frest, er det satt en pris på 60 kr/tonn for levering til andre «anlegg». Prisen er fastsatt i forhold til velgraderte masser for bærelag. På denne måten kan en finne frem til den anvendelse som er mest økonomisk for vegvesenet totalt sett.

SOLEN FOR DAGEN

Motta hver ny dag som en presang, møt opp til den som til en fest. Stå ikke for sent opp om morgenen!

Titt i speilet og le mot deg selv og si «god morgen» til deg selv, da blir du åpen for også å si det til andre! Når du kjenner bestanddelene av «solen»,

kan du lage den selv, like lett som suppe.

Ta en stor porsjon godhet, rør rikelig med tålmodighet i den, tålmodighet med deg selv, tålmodighet med andre.

Glem ikke et klype humor, til å møte motgang.

Bland i en passende dosis arbeidslyst, og hell en hjertelig latter over det hele, og du har solen for dagen.

Phil. Bosmans



Eccoplane-fresen i arbeid.

Vedlikeholdsfolk på besøk i Telemark

Sørlansporten bragte i forrige nummer en orientering om at det er satt i gang en utredning innenfor vedlikeholdet om organisering, vurdering av antall områder, overføring av arbeidsoppgaver m.v.

Arbeidsgruppen som forestår utredningen er i full sving. Arbeidet er imidlertid omfattende og vanskelig. Gruppen følte derfor behov for å få nærmere informasjon om den prøveordningen som er igang i Telemark vegvesen. Der har man

som kjent etablert to «storområder» som hver ledes av en vedlikeholdsleder. Forøvrig er det 4 andre «vanlige» vedlikeholdsområder i fylket, men ytterligere sammenslåing er under vurdering.

Gruppen fikk avtalt møte på Rugtvedt vegstasjon 14. februar og Vrådal vegstasjon 15. februar. Fra Telemark møtte foruten vedlikeholdssjef og oppsyn, representanter fra oppsynsmannforeningen og arbeidsmannsforbundet. Arbeidsgrup-



Møte på Vrådal vegstasjon.



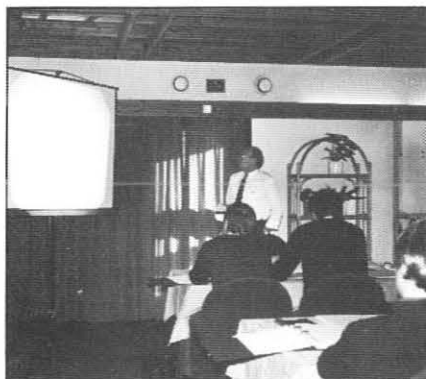
Arbeidsgruppen på veg til møte på Rugtvedt vegstasjon.

pen fikk på denne måten belyst mange forhold i tilknytning til organiserings-spørsmålet. Dette er opplysninger som vil være av stor verdi når gruppen skal lage sitt endelige forslag for Aust-Agder. Forslaget vil snart foreligge idet fristen for innsendelse til Vegdirektoratet er 1. juni 1985. Da skal også kommentarer fra organisasjonene og fylkeskommunen foreligge.

SKOGBRUKSLEDERE PÅ KURS

Norges Skogeierforbund avholdt 12. og 13. februar i år en fagsamling for sine skogbruksledere i Agder-fylkene på Åmli Hotell. Temaet var tømmertransport. Hvert år brukes det millioner av kroner til å transportere tømmer. Det sier seg selv at effektiv utnyttelse av materiell og et rasjonelt opplegg kan gi store innsparinger. En vesentlig faktor i dette er standard på det offentlige vegnettet. Tillatt akseltrykk og totalvekt er en av de viktigste faktorene. Tømmernæringen er derfor interessert i hvilke forbedringer som vil skje på vegnettet i de kommende år.

På denne bakgrunn var vegsjefene i begge Agder-fylkene invitert til fagsamlingen for å gi en orientering om dagens vegstandard og de planer som er lagt for utbedring av vegnettet. Vegvesenet hadde således en god anledning til å opplyse om forskjellige forhold i tilknytning til vegtransport. I sitt innlegg tok vegsjef Gjerstad blant annet for seg de planer som eksisterer for 1985, 1986 og perioden 1986-89 når det gjelder oppskrivning til 10 tonn sommerakseltrykk, 10 tonn helårsakseltrykk og bruk av vinterakseltrykk. Han foretok også sammenligninger med andre fylker, og det er klart at Aust-Agder ligger en god del etter når det gjelder andel 10 tonn veger, både pr. idag og i 1990. Vegsjefen pekte også på den dårlige situasjonen for fylkesvegnettet, men henviste samtidig til det lave bevilg-



Vegsjefen orienterer skogbrukslederne om vegstandard.

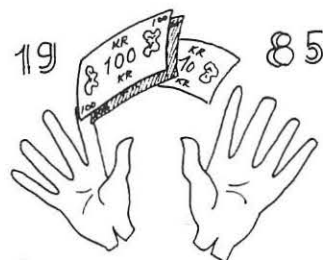
ningsnivået for investeringer og vedlikehold.

Fra vegvesenet ble det også gitt en orientering om hvorfor akseltrykkrestriksjoner er nødvendige i teletønsningsperioden. Samtidig fikk tømmernæringen gitt uttrykk for de store problemene som nettopp disse restriksjoner medfører for tømmertransporten. Tømmeravviklingen er størst i vårmånedene, og på grunn av fare for billeangrep og blåning på skurtømmer er det stramme frister for innlevering. I Aust-Agder er fristen 1. juni. Telestriksjonene skaper således tidspress. Fra næringen ble det derfor sterkt henstilt til vegvesenet at restriksjonene begrenses mest mulig, både i omfang og varighet.

Hyttetomt i Gjøvdal

Den hyttetomta i Gjøvdal som var kjøpt inn for velferdsmidler, er nå, etter at alle planer for oppføring av ny velferdshytte er skrinlagt, levert inn for salg i eiendomssavdelingen ved Sparebanken Sør i Arendal. Så hvis du vil sikre deg tomta, er det bare å legge vegen om banken. Salgssummen vil bli fordelt til andre velferdsformål.

DYREERE
FØRERKORT



FRA 1.FEBRUAR GÅR GEBYRET FOR Å AVLEGGJE FØRERPRØVEN OPP FRA KR. 180 TIL KR. 210. SKAL MAN HA UTSTEDT NYTT FØRERKORT VIL DETTE KOSTE KR. 70, MOT KR. 60 TIDLIGERE.

«DAGNINGEN» SLÅR TIL IGJEN . . .

Denne gang med et kraftig RUMPE-SMELL

Av Asbjørn Svarstad

LILLEHAMMER (VG) Fem idrettsmenn i en buss viste Elisabeth Kjønsløtten (24) den nakne sannhet. Det endte med en kollisjon som resulterte i at jenta fra Bjorli i dag står uten bil og med et sterkt skadet hus.

— Jeg kom kjørende hjemover fra arbeid søndag kveld, forteller Elisabeth.

— En buss kjørte forbi meg like før jeg selv skulle svinge av veien inn til huset mitt. Da bussen passerte, trakk de fem bakerste i bussen ned buksene og viste meg rumpa, sier hun til Dagningen.

Elisabeth Kjønsløtten ble ikke lite betuttet over det uventede synet.

For sent

— Paff som jeg var, ble nok retningsvise-

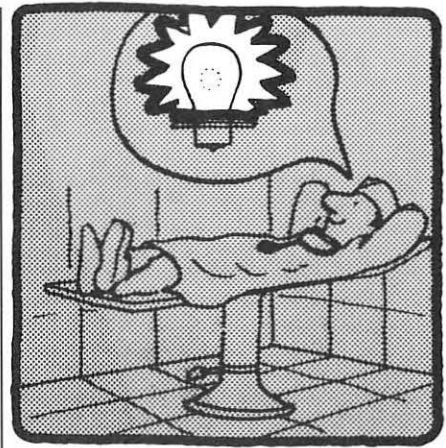
ren satt på litt for sent. Jeg så ikke en trailer som var i ferd med å kjøre forbi meg. Da jeg svingte, kolliderte jeg med den store lastebilen, forteller hun.

Elisabeth Kjønsløtten ble totalvrak i kollisjonen. Hun måtte få sydd et kutt i hodet.

Bussen skysset et idrettslag fra Oslo. Laget hadde vært på et idrettsstevne på Vestlandet.

— De fem karene optrådte høyst krittikverdige. For meg var resultatet av deres handling ikke særlig morsom, sier Elisabeth Kjønsløtten.

— Ingen grunn til å «bakvaske» trailer-sjåføren, mener Elisabeth Kjønsløtten, som tross alt er enig i at når enden er god er altting godt...



**Billys om dagen
= Færre trafikkuylkker**

Aksjon kjørelys

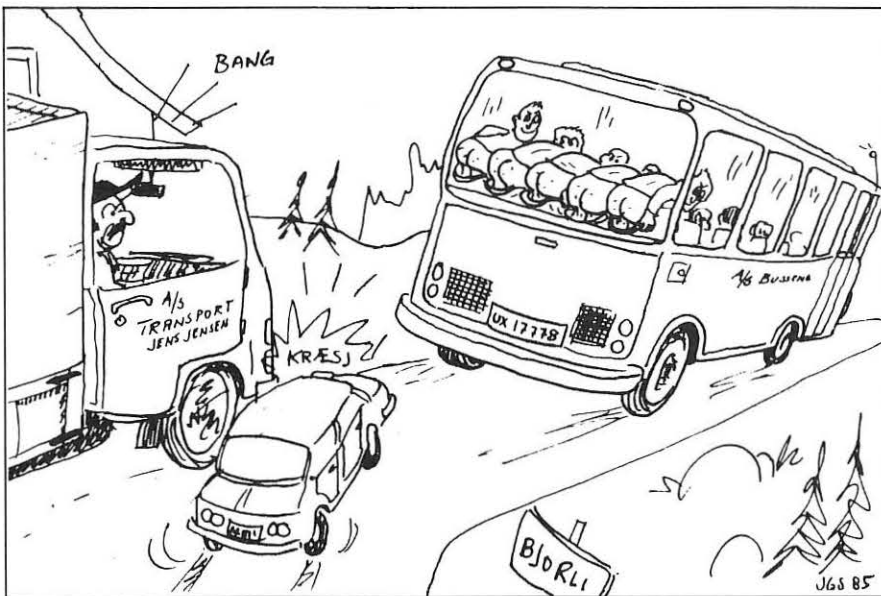
Etter et år med omfangsrik satsing for å få flest mulig kjøretøyer til å bruke lys om dagen, har Vegdirektoratet foretatt en vurdering av de resultater som hittil er oppnådd.

Informasjonssjef Ragnar Lie sier at ut fra et informasjonssynspunkt er de oppnådde resultater tilfredsstillende.

Tellinger har vist at lysbruken på dagtid har gått opp i løpet av aksjonsperioden. Utgangspunktet var at dersom det ikke ble satt i gang noen kampanje ville ca. 50% av bilførerne likevel bruke lys om dagen. Vi ligger over dette tallet i dag, og særlig stor har økningen vært utenfor tettbygde strøk.

Vegdirektoratet har også gjennomført en spørreundersøkelse i Østlandsområdet, på de samme steder som forundersøkelsen ble gjennomført i februar før aksjonen tok til. Denne undersøkelsen gir et udelt positivt resultat og gir et klart inntrykk av at aksjonen har hatt gjennomslag.

Vegdirektoratet og Trygg Trafikk brukte sammen med andre samarbeidspartnere noe i overkant av 1 mill. kroner på aksjonen. Legger man en cost/benefit-analyse til grunn og bare ser på informasjonskostnadene i relasjon til ulykkene, skal det ikke mer enn en reduksjon på 10-12 personskaadeulykker i året til før en har hatt utbytte av investeringene. Og dersom lysbruken på dagtid øker fra 50% til 60%, skulle reduksjonen av personskaadeulykkene, i visse ulykkestyper, teoretisk sett, være vesentlig høyere, sier Lie til slutt.



Færre drepte barn i bil . . .

Det nytter å satse, sier Leiv A. Ellevseth i Trygg Trafikk. Trygg Trafikks foreløpige oversikter viser at det i fjor ble drept 5 barn som var passasjer i bil. Det tilsvarende tall for året før var 13.

Direktør Ellevseth ser en klar sammenheng mellom den markerte nedgang og den innsats som har vært gjort på dette feltet siste år. Det har vært registrert en stor økning i salg av sikkerhetsutstyr for barn i bil.

Trygg Trafikk har siste året sammen med et forsikringselskap foretatt tre landsomfattende tellinger av bruk av sikkerhetsutstyr for barn i bil. Mens bruken i januar og juni var på henholdsvis 31 og



37 prosent, var denne i slutten av oktober steget til 46 prosent.

Sitter ditt barn trygt i baksetet?

Forlengelse av riksveg 9:

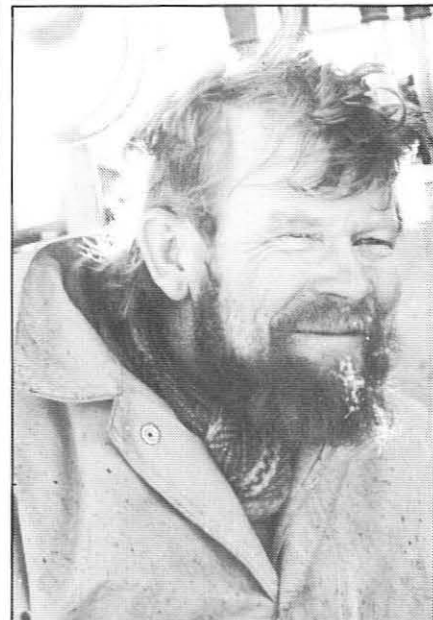
16 000 m³ fjell må fjernes for ny av- og påkjøringsrampe

Samtidig med at motorvegparselen Sørsvann-Rannekleiv skal åpnes i høst, er det meningen at forlengelsen av riksveg 9 frem til motorvegen skal stå ferdig.

Riksveg 9's forlengelse medfører bl.a. bygging av en ca. 45 m lang bru over motorvegen, og at det skal bygges av/påkjøringsramper på begge sider. På denne måten vil det ikke bli kryssing av motgående kjørefelt for noen trafikkstrøm i det nye krysset.

Brua over motorvegen vil få navnet Sandbekktoppen bru, og er kostnadsberegnet til kr. 1.100.000,-. Arbeidene med denne vil bli påbegynt, sannsynligvis med de samme snekkerne som bygde Storholla, så snart oppryddingsarbeider m.v. er ferdige for denne.

I forbindelse med av/påkjøringsrammene, er vegvesenet forlengst i gang med å fjerne ca. 16.000 m³ fast fjell i området. Med vår nye Roc 712 under maskinfører Arild Sagmoens kyndige ledelse, går det «radig» unna med boring/sprenging.



Maskinfører Arild Sagmoen, med is i skjegget og glimt i øyet er fornøyd med den nye riggen.

Totalt er den 1505 meter lange hovedvegen, inklusive 120 m gang/sykkelveg og bruene kostnadsberegnet til ca. 8,8 millioner kroner, og skal altså være ferdig høsten 1985.



Når utstyret er på topp, går det unna med å fjerne 16.000 m³ fjell.



Kr. 600.000 til AKSJON SKOLEVEG

Stortinget har bevilget 15,7 millioner kroner til Aksjon Skoleveg for 1985. Forutsetningen er at fylkene og kommunene bevilger et tilsvarende beløp. Pengene skal brukes på fylkesveger og kommunale veger for å sikre barns skoleveg.

Fylkenes Trafikksikkerhetsutvalg skal foreta fordelingen av midlene innen hvert fylke.

Aust-Agder har fått 600.000 av disse midlene.

Arbeidsledelse — kurs for oppsynet

Den 12.-14. desember ble det holdt kurs i arbeidsledelse for oppsynet. Kurset ble holdt på Gautefall Turisthotell, men startet først med en «forsamling» i Larvik 3 uker tidligere. Der ble kursprogrammet presentert og deltakerne fikk sin første gruppeoppgave. Denne ble senere gjennomgått på kurset på Gautefall. Tiltaket var et regionalt prøvekurs og vil bli tilbudt hele oppsynet i 1985.

Deltakerne representerte hele regionen som består av fylkene Buskerud, Vestfold, Telemark og Aust-Agder. I tillegg deltok noen anleggsbestyrere og distriktsledere. Vegdirektoratet var representert med en observatør fra personalkontoret.

Kursledelsen bestod av Tone Kolbenstvedt, Aust-Agder, Bjørn Cato Hustvedt, Telemark, Per Vaadal, Vestfold og Helge Thorud, Buskerud. Disse bidro med forelesninger om bl.a. resultatrettet ledelse, tidsplanlegging, møter og rammebetingelser. I tillegg foreleste overing. Olav Holthe, Telemark, driftssjef Andreas Setsaa, Vestfold og sist, men ikke minst, amanuensis ved distriktshøgskolen i Bø, Halvor Nordskog. Holte og Setsaa tok for seg aktuelle styringsverktøy som driftsgrupper og driftsplanlegging. Mens



Wilfred Anonsen og Rolf Tidemann i arbeid med gruppeoppgaver

Nordskog foreleste over en del arbeids- og lederpsykologiske emner. Og jeg er sikker på at jeg har alle med meg når jeg framhever Nordskog. Han var bare helt suveren!

Kurset var ellers lagt opp med gruppearbeid og påfølgende plenumssamtaler. Stort sett tror jeg deltakerne engasjerte seg i innholdet kurset presenterte, noe som bildene skulle tyde på.

Personlig tor jeg at alle emnene er nyttige for det arbeidet vi skal utføre i vegvesenet, - men før jeg avslutter mine betraktninger vil jeg komme med en henstilling til kursledelsen: Avslutt kursdagene før klokken 19.00!!

Helt til slutt vil jeg takke både kursledere, forelesere og meddeltakere for et godt kurs og et hyggelig samvær på et alle tiders Gautefall Turisthotell.

Hilsen fra en deltaker

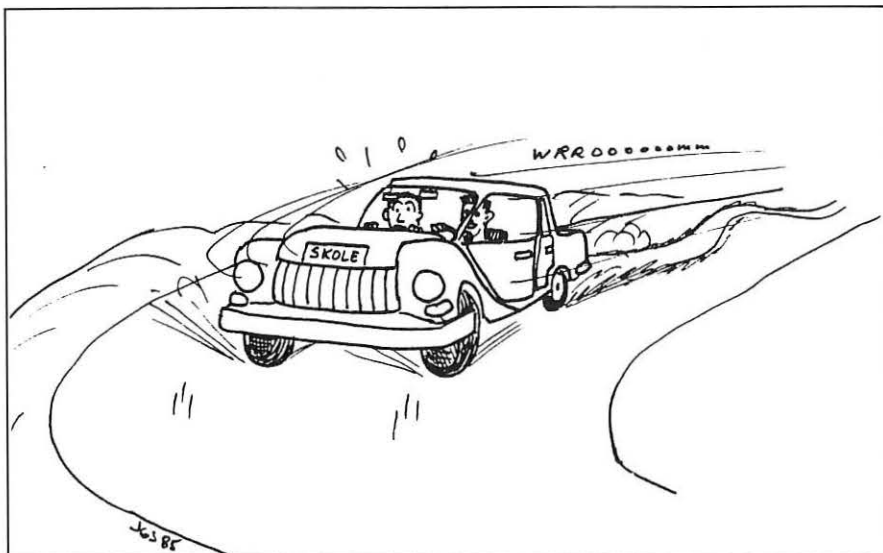
Glattkjøringskurs kan nå gjennomføres tidligere

Vegdirektoratet har nå bestemt at glattkjøringskurset, som inngår som en del av fase 2 i bilføreropplæringen, kan gjennomføres fire måneder etter utstedelsen av det midlertidige førerkortet.

Hittil har det vært forlangt at det skulle gå minst ett år etter at et midlertidig førerkort har vært utstedt, før glattkjøringskurset kunne gjennomføres. Grunnen til dette har vært at det ble antatt at det burde gå en viss tid med egentrening før

glattkjøringskurset. Praksis har imidlertid vist at dette ikke er nødvendig, men at det snarere kan være en fordel å ha gjennomgått kurset på et tidligere tidspunkt.

Teorikurset skal fremdeles gjennomgås før glattkjøringskurset. Det er ikke gjennomført endringer i forskriftene for utstedelse av ordinært førerkort. Utstedelsen skal fortsatt ikke skje før etter ett år.



SØRLANDSPORTEN GRATULERER:

65 ÅR:

4.5. Joleif Svendsen

60 ÅR:

13.4. Kåre Selåsvassenden
28.4. Eivind Attestog

50 ÅR:

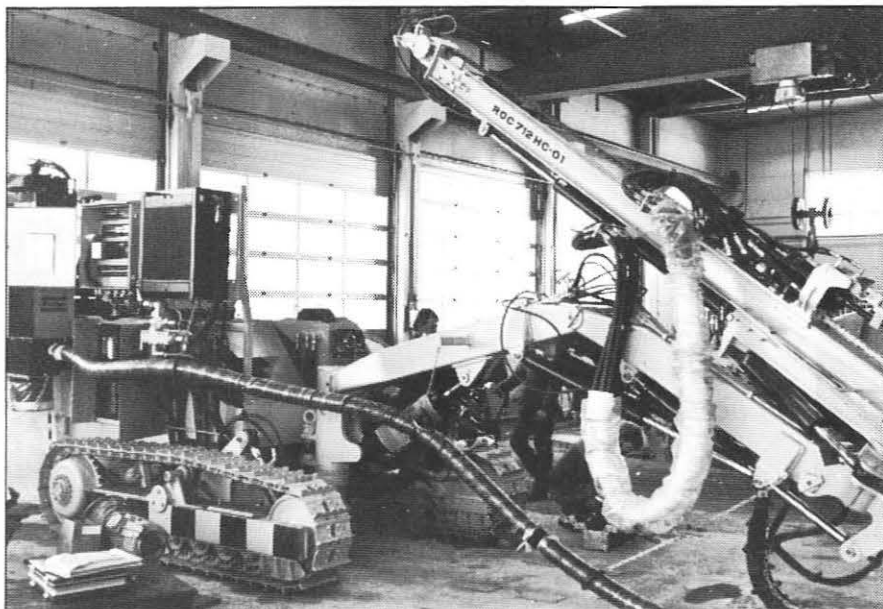
13.4. Arvid Vindholmen
09.4. Vrål Kåsi

Borrigg til 1,4 millioner kroner er tatt i bruk på veganlegg i A-A

Av de absolutt største maskininnkjøp i år er en helhydraulisk Roc 712 HC-01 til en pris av kr. 1.338.971,-. Borvognen har en dieselmotor Deutz BF 6L 913 med effekt HK 142/2300 omdr. Vekten er på nærmere 10 tonn og maskinen har største bredde = 2,44 m og største høyde 2,90 m.

Kompressoren er en Atlas XA 85 med maksimalt arbeidstrykk 8 bar. Den hydrauliske fjellbormaskinen, COP 1238, har et slagfall 2460-3600 slag/min. En fordel er at det kan brukes ulike borkronediameter, f.eks. R 32-48-64 mm eller T38-64-89 mm.

Maskinen er satt inn i arbeidet med bygging av nytt planskilt kryss rv. 9/E-18 som igjen inngår i byggingen av en forlengelse av rv. 9 fra O.G. Ottersland til E-18 (motorveg).



Det er imponerende dimensjoner over den nye Roc 712 HC-01, som her klargjøres på vegsentralen for bruk ved motorvegen ovenfor Stoa.

Maskinfører er Arild Sagmoen, som herved har tatt i bruk en av de største borvogner som benyttes mobilt pr. idag her i landet. Ifølge leverandøren, P.A. Olsen mek. industri, er denne type maskin av de største mobile borvogner på markedet. Større finnes, -men er som regel plassert i steintak osv. I tillegg til det vanlige utstyr en må kunne forlange av slikt maskinell, har Roc 712 ekstra utrusting som bl.a. omfatter:

- * Støvutskiller for bedre arbeidsmiljø
- * hydraulisk vinsj for økt sikkerhet ved oppstilling i vanskelig terreng
- * to-fartsmotor for hurtig forflytning
- * hydraulisk hylseholdere for sikrere og enklere stanghåndtering
- * slangegalge for liggerboring
- * innretningsinstrument for hurtig og riktig innstilling av hullretning og helning
- * redusert slagverkstrykk for sikrere på hugg og boring, spesielt i sprekete fjell
- * automatikk mot igjensetting av borkronen ved boring i leirslag
- * svingarm for fremre manøverpanel ved liggerboring

Boraggregat og kompressor drives av samme dieselmotor, som har justerbart turtall. Dieselmotoren er dessuten utstyrt med automatisk turtalls-regulering, som gir stor brenselbesparing ved ubelastet motor. Som ovenfor bevisst er det en meget avansert borrigg maskinavdelingen

Maskinfører Arild Sagmoen blir liten ved siden av den borriggen han skal betjene.

Vegvesenets første Pensjonistforening fem år

Det er i år fem år siden den første pensjonistforening i Statens vegvesen ble startet. Og det skjedde i Aust-Agder.

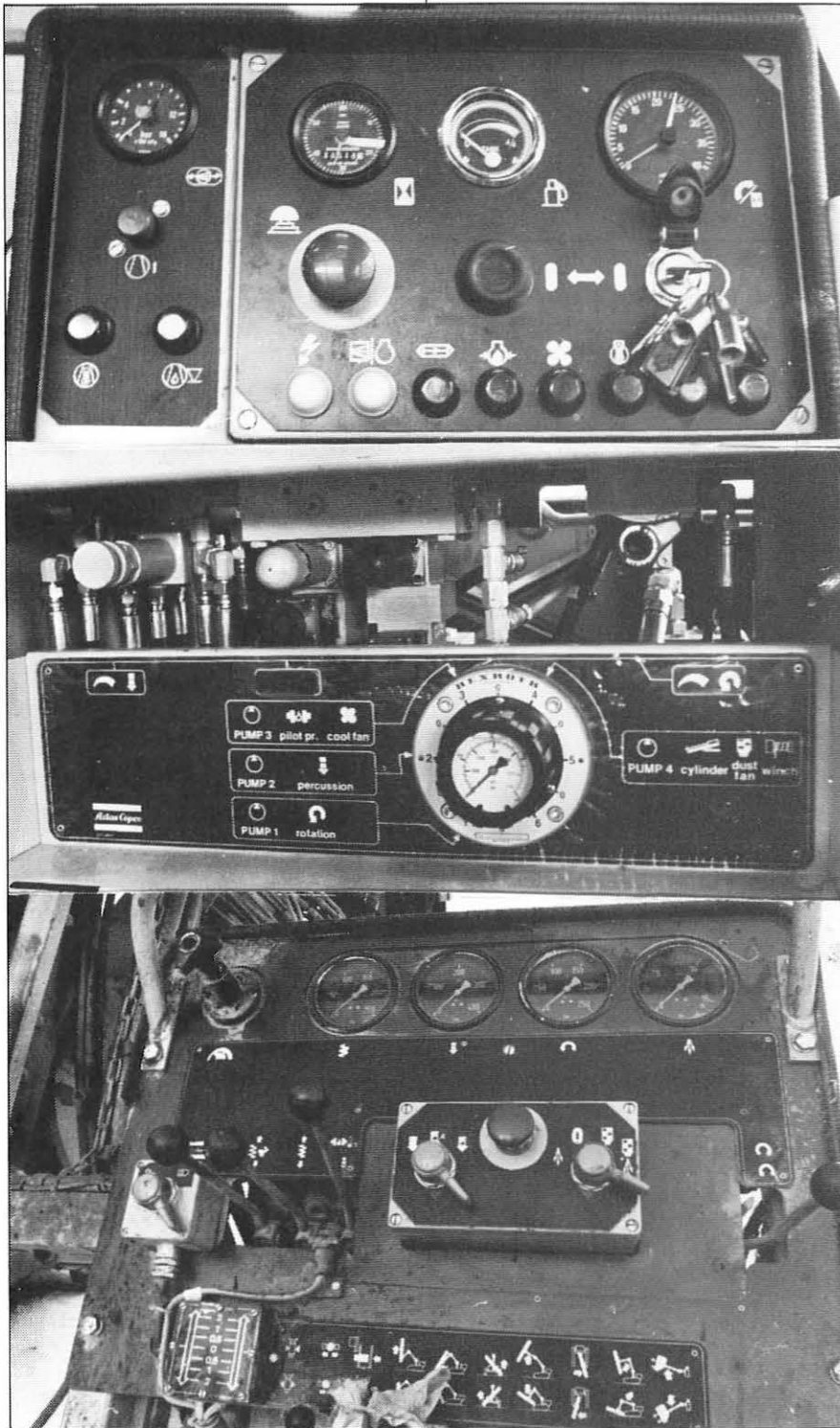
Femårsjubileumet ble markert da foreningen var samlet til årsmøte en dag i februar. Møtet ble holdt i Bondeheimens

festlokaler i Arendal hvor ca. 60 pensjonister med ektefeller var møtt fram.

Helt siden foreningen ble startet for 5 år siden, er det Tellef Rislå fra Herefoss som har svingt formannsklubba. Til Sørlandsposten forteller Rislå at det har vært

har gått til innkjøp av, mens så koster det også kr. 470, pr. time å benytte riggen.

(Tekst/foto:MK)



En må være klar i toppen for å holde oversikten over alle manøver og kontrollpanelene på borryggen. Her finnes varselampene som indikerer på ulike feil på aggregatet, automatisk stenging av dieselmotoren, kontroll for matningstrykk, slagverktrykk, rotnesttrykk, bomposisjon, spyllufttrykk og meget, meget mer.



Formannen Tellef Rislå i samtale med adm. sjef Salvesen.

fem trivelige år i foreningens arbeid. Han understreker også det gode samarbeidsforholdet med vegkontoret. Administrasjonens velvilje og positive innstilling har vært en solid støtte og av stor betydning for foreningen, sier Rislå.

Rislå forteller videre at det var høsten 1978 at Samarbeidsutvalget besluttet at en ville kontakte noen pensjonister og be dem danne en pensjonistforening. Og året etter, - i mai måned, møttes disse pensjonistene på vegkontoret: Harald Lauvland, Trygve Lyngdal, Torgeir Bomvoll og Tellef Rislå. Et interimstyre ble dannet og fra Vegkontoret ble det lovet penger og sekretærhjelp. J.E. Myhren kom til å inneha denne «sekretærfunksjonen» de første 3 årene. Han ble senere avløst av Ingeborg Vehus som er foreningens skrivende støttespiller i dag.

Foreningen har i dag over 100 medlemmer og støttemedlemmer. Blant de mange aktivitetene, er vel den årlige pensjonistturen å regne for høydepunktet. Her er oppslutningen meget god, og det er skikkelig trivelig med noen dagers bustur rundt om i vårt vakre land sammen med gode venner, sier en aktiv formann til Sørlandsposten.

Blant innbudte gjester til årets jubileum var nestformann i Norges Pensjonistforbund Mauritz Østhaug, og fra vegkontoret, vegsjef Harald Gjerstad og administrasjonssjef Osmund Salvesen.



Kakene smakte fortreffelig. Her forsyner Ragnhild Beisland seg.

BILBELTEKAMPANJEN 1985

Bilbeltepåbudet utvides

Etter Australia, New Zealand og Brasil Norge det neste land som får påbud om bruk av bilbelte på alle bilens plasser.

Fra 1. mars i år blir det påbudt med bilbeltebruk i baksete for alle personbiler registrert etter 1. januar 1984.

Påbudet gjelder for personer over 15 år. Men også barn vil være best sikret ved å sitte fastspent. Enhver passasjer/bilfører er ansvarlig for å bruke

setebelte. Det er dermed ikke føreren av en bil med passasjerer som har ansvaret for at alle sitter fastspent.

Gebyret som blir gitt for ikke-bruk av bilbelte er fortsatt på 200 kroner.

Gebyr som utstedes i forbindelse med ikke-bruk av bilbelte vil på samme måten som parkeringsgebyr øke med 50 prosent dersom betaling ikke skjer innen 14 dager.

Fra 1. mars 1985 har passasjerer i baksetet på personbiler hvor bilbelter er påbudt montert, plikt til å bruke dette.



Vel blåst! Her er «regjeringen» samlet. Fra venstre Torgeir Børvoll, Tellef Rislå, Harald Lauvland, Trygve Lyngdal, Ingeborg Vehus og Hans Uldal.



Noen gode «vegstubber» ble det også tid til.

RETNINGSLINJER FOR BEDRIFTSHELSE-TJENESTEN I AUST-AGDER VEGVESEN

I Samråd med bedriftslegen har arbeidsmiljøutvalget i møte 27.1.85 vedtatt disse retningslinjer for bedriftshelsetjenesten i Aust-Agder vegvesen, jfr. arbeidsmiljølovens 24 pkt. 2 a:

1. Årlig helsekontroll for arbeidstakere over 45 år.
2. Helsekontroll hvert tredje år for arbeidstakere under 45 år.
3. Helsekontroll ca. ett år etter nyansettelse.
4. Nødvendig helsekontroll av arbeidstakere med behov for legekontroll p.g.a. erkjent sykdom, sykdomsdisposisjon, eller spesiell helserisiko på arbeidsplassen.
5. I tillegg hertil innkalling av tilsatte til helseundersøkelse i forbindelse med hyppige og langvarige sykefravær, ved vurdering av behov for bedriftsintern attføring/omplussing, og eventuell veiledning i uføresaker.
6. I den utstrekning det til enhver tid er disponibel tid i bedriftshelsetjenesten gis adgang til åpen konsultasjon. For slike konsultasjoner må de tilsatte påregne å betale vanlig honorar.
7. Ved sykefravær som krever sykemelding fra lege, kan bedriftslegekontoret nyttes.
8. Bedriftslegekontoret skal gjennomføre periodiske, målrettede helseundersøkelser for å avdekke symptomer eller skade som erfaringsmessig kan opptre i forbindelse med den enkelte arbeidstakers yrke, alder, kjønn, arbeidssituasjon, sykefravær m.v.
9. Bedriftshelsetjenesten vil vanligvis ikke ha anledning til å yte øyeblikkelig hjelp/service ved ulykker eller skader

På valg i år var formann, sekretær og et av styremedlemmene, og etter dette skulle styret for kommende år ha denne sammensetning:

Formann	Tellef Rislå
Nestformann	Harald Lauvland
Sekretær	Trygve Lyngdal
Kasserer	Torgeir Børvoll
Styremedlem	Arne Holmgren
»	Harald Hansen
»	Hans Uldal

Sørlandssportens stiller seg i rekken av gratulantene og ønsker pensjonistforeningen vår lykke til med fem nye år.

Ingen problemer med å sysselsette vedlikeholdsarbeiderne

Sysselsetting av vedlikeholdsarbeiderne i vinterhalvåret har vel fra tid til annen bydd på visse problemer, bortsett fra periodene med sterkt snøfall og full utrykking, opptining av stikkrenner osv.

Vedlikeholdsdistriktene har gjennom en tid registrert farlige avkjørsler, dårlige siktforhold m.m. langs riksvegene våre. Disse er sendt planavdelingen som prioriterer utbedringene og utarbeider planer for disse, og her har E-18 første prioritet.

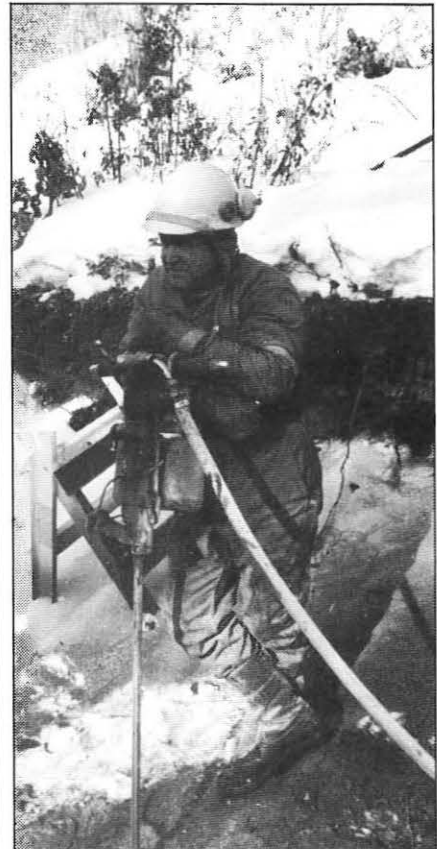
Dermed har distriktene fått et arbeidsprogram for vinterhalvåret, og avhengig av tilgjengelige midler - kunnet sysselsette sine folk i den aktuelle 2-3 måneders perioden det er tale om.

Vegmester Kåre Karlsen forteller at

med denne ordningen har det ikke vært problemer med å sysselsette folkene i vinter. De har bl.a. foretatt siktforbedring på E-18 ved Skåland og Longum, på fylkesveg His,His krk. og en kombinasjon av utvidelse /siktforbedring på riksveg 9 ved Bråstad og Blengsvann. Ved Blengsvann er det også foretatt en grøfteutvidelse og massene er brukt til planering for 2 nye og nødvendige busslommer i området. På E-18 ved Sæveli har de fjernet en del trær, laget ny grøft og foretatt ombygging av en farlig avkjørsel, slik at siktsonen er utvidet fra 15 til 60-70 meter. Bildene er tatt fra vedlikeholdsarbeider på fylkesvegen Bjorbekk-Løddesøl, der boring/sprenging av fjell inngår i planlagt breddeutvidelse av vegen.



Kulde, snø- og isproblemer hindrer ikke de ansatte i vedlikeholdet i å foreta nødvendig vegutvidelse.



Kolbjørn Ristøl, godt kledd for å holde kulda ute under fjellboringen.



Bjørn Andreassen foretar nødvendig borsliping.

Den store familiefesten

373 barn og voksne samlet til fest i sveisehallen på vegsentralen

Det er søndag ettermiddag. Kalenderen viser den trettende, og januarkulda er i ferd med å bite seg fast i vår sørligste landsdel. For oss i vegvesenet er dette en helt spesiell dag, det er Bedriftsrettsslagets juletreffest på vegsentralen!

Vi ankommer «festlokalet» i lett snøvær. Brennende fakler geleider oss til døren, og minner om at den søte juletid ennå ikke er forbi.

Inne er det hektisk aktivitet. Votter og luer, genser og ullbukser, alt skal av. Penskoa skal på og håret skal ha en siste finpuss fra mors hånd, - så er vi klare.

Den store sveisehallen er pyntet til det ukjennelige, - juletre, glitter og lys, ja selv gulvet har fått teppe på - og den gode julestemningen, den som vi trodde var på retur, den er der igjen, og med full styrke.

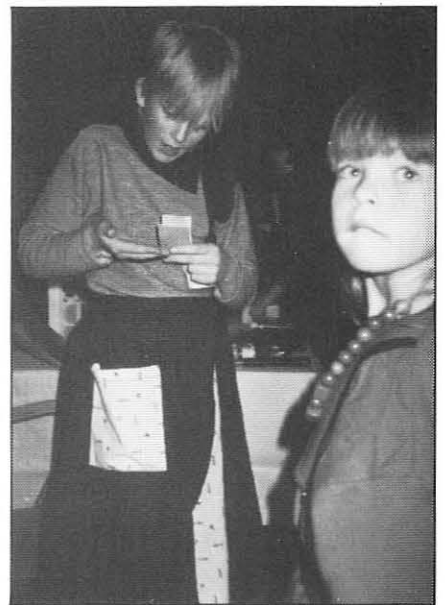
Etter velkomstordene får festdeltaker-



Underholdningsgeneralen i aksjon.

ne servert et allsidig og innholdsrikt program, og vi nevner dukketeater, sang og leker, andakt, film og mye mer.

Midt mellom julepyntede langbord, kaffe og velduftende hjemmebakst, treffer vi festgeneralen, Herman Cappelen Aas.



Ivrige loddselgere.

Til Sørlandsporten forteller han at det rundt bordene er benket 173 voksne og 200 barn. Antallet holder seg temmelig jevnt fra år til år. Cappelen fremhever gjerne alle mammaene som hvert år stiller med favnen full av herlig hjemmebakst,-



Julenissene hadde pakker til alle.



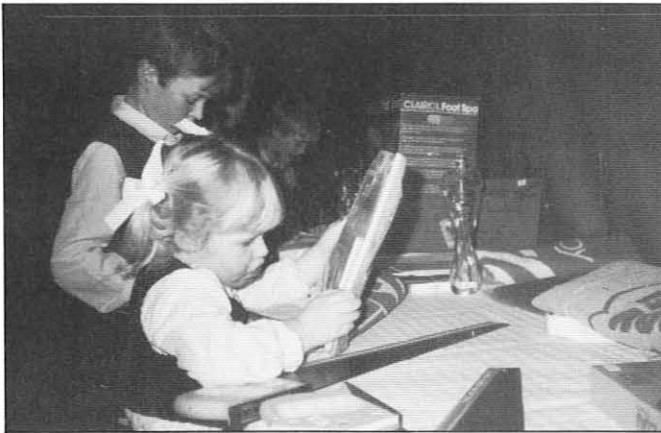
— skulle ønske at jeg også kunne spille som deg, Peter.



«Mammaenes hjemmebakte smakte fortreffelig»



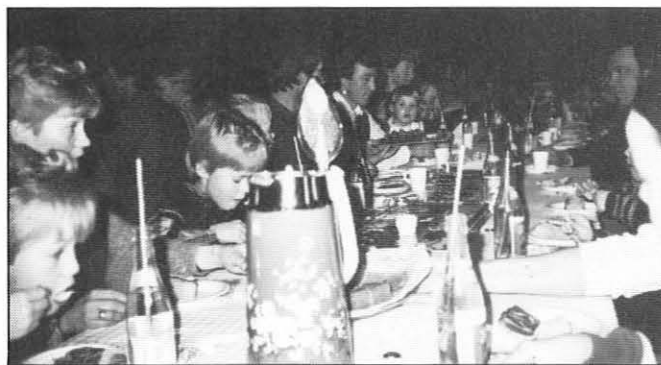
Juletreffest er gøy!



«— skulle gjerne vinne denne, jeg.»



Dukketeatret trollbandt de unge publikummere.



— og mat og drikke er godt!

og så Riber da, selvfølgelig,- han er alltid klar med sin store kaffekjele - 80 liter kokte han i år.

Cappelen retter også gjerne oppmerksomheten mot alle andre medhjelpere, og håper at ingen blir fornærmet når han spesielt fremhever «onkel» Harald (Kirkedam). Ja, hva skulle vi gjort uten ham? Sang og barneleker, - der er han suveren!

Lotteriet er også spennende, - og vår festgeneral legger ikke skjul på at det er gode forbindelser gjennom årene, firmaene, som har funnet tradisjon i å bidra med gjenstander til lotteriet. Dette lotteriet er en viktig del av idrettslagets økonomi, sier han.

Kveldens høydepunkt var nok, både for liten og stor, julenissene!

Blinkende gul-lys ble først observert utenfor sveisehallen, og mens forventningen i 200 par barneøyne steg mot de store høyder, toget nissene inn gjennom verkstedhallen og stoppet ved juletreet.

På mini-traktor med tilhenger kom de, lastet til randen med julepakker. To store og en liten nisse fikk det travelt med å overrekke pakker til alle barna. Stemningen var stor!

I sin tale gav vår nye vegsjef bl.a. uttrykk for gleden ved å være kommet inn i en så stor familie. Ja, for tidenes store familiefest må vel dette med rette kunne kalles.

Og nå er festen over.



Den første av to bruer ferdig på rv. 9 - X E-18



Stoholla bru er 45 m lang, og har kostet 1,1 mill. kroner.

Vegfarende som passerer Stoa-området i Øyestad kan ikke unngå å ha sett de store endringene som skjer i forbindelse med vegsystemet i området. Vegvesenet er nå i gang med å bygge en forlengelse av riksveg 9 fra O.G. Ottersland til E-18 (motorvegen). På den 1505 meter lange parsellen inngår bygging av 2 bruer og et nytt planskilt kryss ved rv. 9/E-18.

Stoholla bru, som fører ny riksveg 9 over fylkesvegen Stoa-Bjorbekk og jernbanen, er allerede ferdig bygget. Den er ca. 45 meter lang og er kostnadsberegnet til kr. 1.100.000,-.

Fem av våre faste snekkere har vært i sving her siden ifjor, nemlig Johan Ås-

heim, Gudmund Jansen, Børulf Håkedal, Edvin Kristiansen og Georg Sziraki.

Tross de mange kuldegrader over lengre perioder har arbeidet gått tilfredsstillende, og er ferdig til planlagt tid.

Den nye vegen sett fra brua mot Stoa-Bråstadorområdet.

JULEREFESTEN — UAVHENTEDE GEVINSTER

Fra arrangementskomiteen får Sørlandsporten opplyst at det ennå er noen gevinster som savner vinner.

Se etter om du har et eller flere av følgende lodd:

Rød E 73	Rød E 73
Gul Z 82	Gul D 35
Rød Z m/hull 11	Rød Z 20

I såfall er du en av de heldige vinnere. Henvend deg til Arvid Strand og du får utlevert gevinsten.



Flaskehalsbru på Sandum erstattes med ny i år

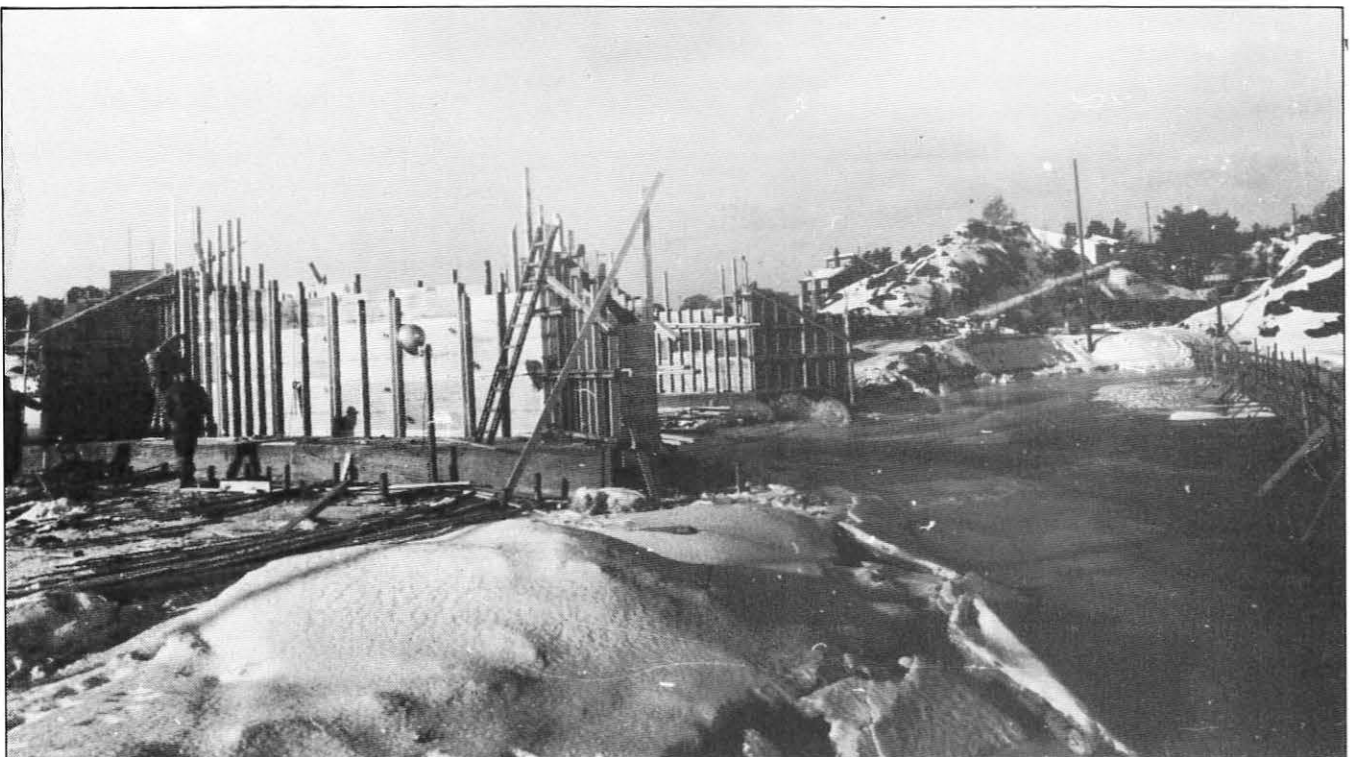
Det er en høyst påkrevd ombygging av Sandum bru på fylkesvegen Flangeborg-Sandum-Tromøy kirke som pågår i disse kalde vintermånedene. Med opp til -20 og iskald vind inn Hovekilen, må det sies å være en sur arbeidsplass for to av våre snekkere, Harald Abusland og Jan Sandberg. Sammen med 4 sysselsettingsarbeidere er de ansvarlige for forskaling og støp av den 14,40 m lange nye brua som erstatter eksisterende «flaskehals» innerst i kilen.

Alt bruarbeid foregår i vintermånedene, i det arbeidet ble påbegynt tidligere i år og skal være ferdig i mars/april.

Forutsatt at ikke uforutsette hindringer oppstår, vil brua komme på kr. 430.000,- og i tillegg kommer kostnadene til arbeidene med tilstøtende veger på begge sider av brua. Disse pågår parallelt med bruarbeidene og hele parsellen ventes ferdig før sommerturistene igjen inntar øya.

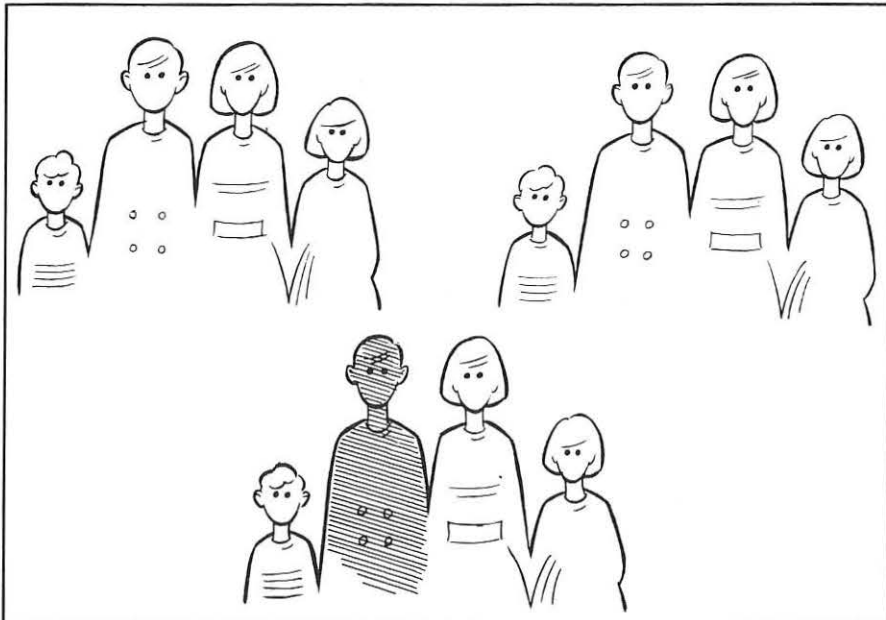
Snekkerbas Halvor Abusland unnlot ikke å nevne at vi måtte få med at de var meget godt fornøyde med de 4 sysselsettingsarbeiderne de disponerer over, og i tillegg er ytterligere 3 sysselsatte på selve veganlegget.

Med -20° og kald vind inn kilen, er det surt å være snekker.



Landkarene for den nye brua er ferdig når dette går i trykken. En provisorisk gangbru er bygget innerst i Hovekilen.

Bilkjøring farligere enn de fleste tror



Hver tredje norske familie vil statistisk sett komme til å oppleve en bilulykke der en av familiemedlemmene blir drept eller skadet. Dette er noe man bør fortelle alle som ikke vil se risikoen ved bilkjøring i øynene: Sjansen er 1 til 3 for at nettopp en av familiemedlemmene i vedkommendes familie en eller annen gang vil bli rammet. Det understreker viktigheten av at alle benytter bilbelte, for å sikre seg best mulig.

Sannsynligheten for å komme ut i en trafikkulykke som bilfører eller passasjer er beregnet ut fra dagens ulykkesituasjon.

Hver tredje norske familie vil oppleve en alvorlig bilulykke.

DET BLIR TELELØSNING I ÅR OGSÅ

Over halvparten av landets riks- og fylkesveier kommer til å få nedsatt akseltrykk mens teleløsningen pågår.

Også i år har Vegdirektoratet utgitt en egen brosjyre med opplysninger om telerestriksjoner. Brosjyren kan fås ved vegkontoret eller ved Biltilsynet. I tillegg til å gi generell informasjon om telerestriksjonene, gir brosjyren en oversikt over en del viktige riksveier hvor akseltrykket kommer til å bli nedsatt.

Den inneholder også en oversikt over hvordan transportørene kan innhente informasjon om hvor det til enhver tid er innført telerestriksjoner.

Nytt av året er at vegmeldingssentralen på Kjellerbru kan gi opplysninger



om nedsatt akseltrykk på riksvegene i hele landet. (Tlf. 02-717730)



For 50 år siden . . .

Trafikktelling på fylkesveiene

Trafikktelling har før vært utført på riksveiene. Nu har imidlertid veivokterne i fylket fått beskjed om førstkomende fredag, lørdag og søndag på de mest trafikerte veikryss å oppta tall på motorvogner, motorsykler og hester. I slutten av denne måned skal det samme foretas på riksveiene.



Det kan være godt å jobbe i le når vinden biter som verst.

Vegomlegging på rv. 12 mellom Nesmoen-Urdviki

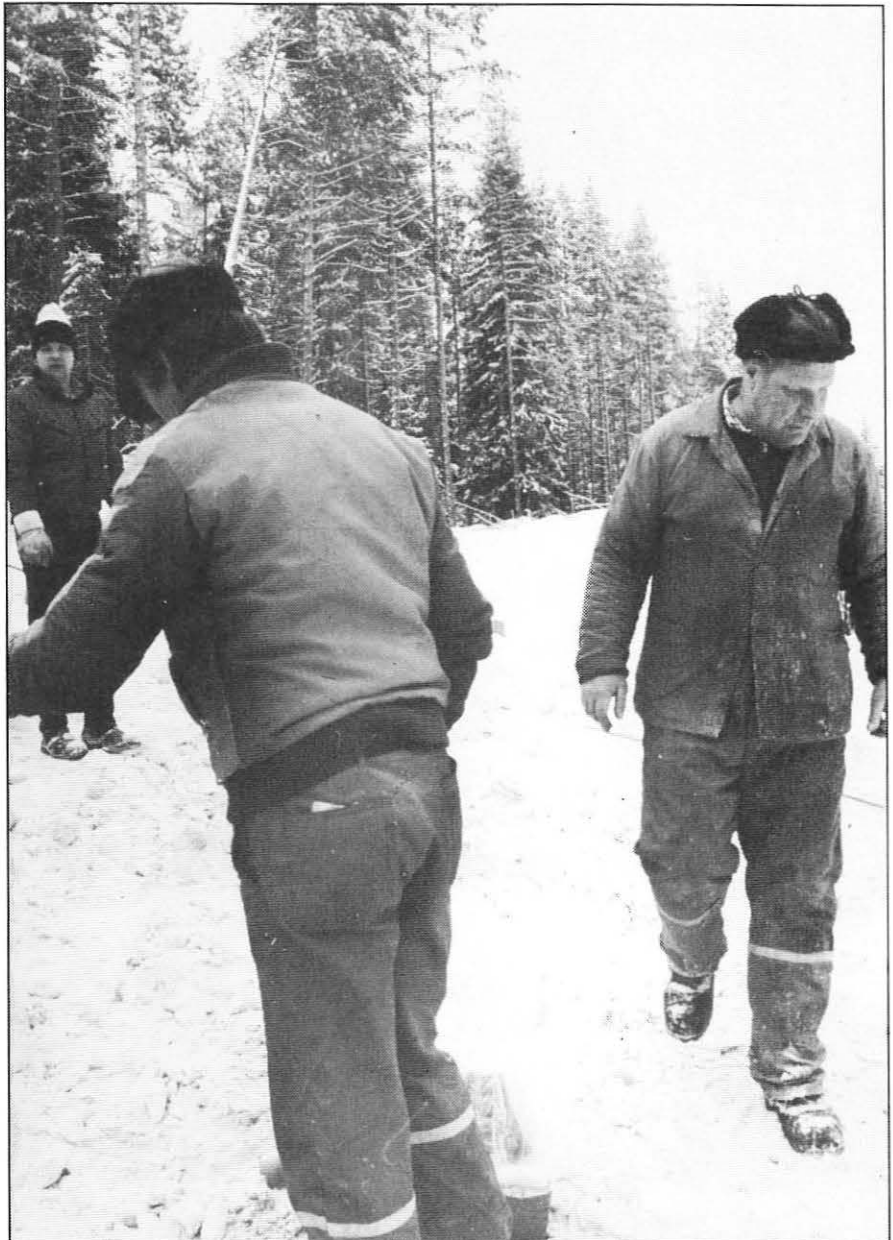
Anleggsavdelingen startet i høst opp arbeidene med en parsell av riksveg 12 mellom Nesmoen og Urdviki i Bygland.

Av teknisk/økonomiske grunner ble linjen forskjøvet noe nærmere gammel rv. 12 enn opprinnelig planlagt, og er 1660 meter lang. Den bygges etter vegklasse II med dimensjonerende hastighet 80 km/t, og vil ferdig utbygd koste ca. 1,2 millioner kroner.

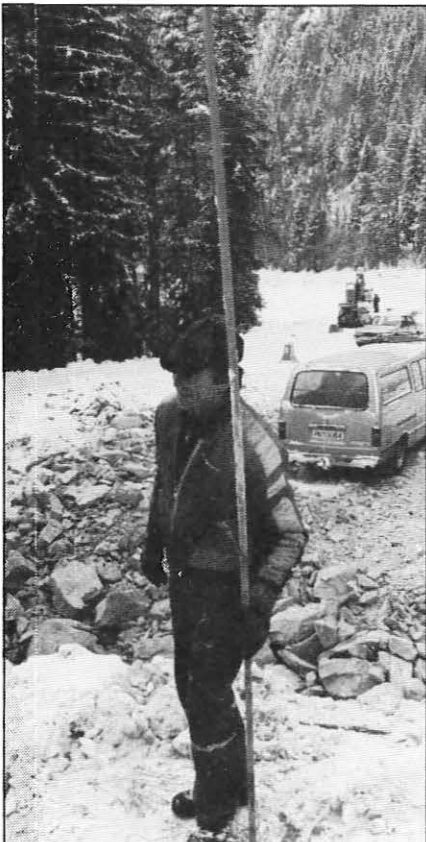
Arbeidene i den forholdsvis lange skjæringen fra Nesmoen og nordover pågår i perioder, i det arbeidsstokken pendler mellom anleggsarbeider i Dåsvalldalen-Bygland og Frøysnes.

Likevel er det meste av parsellen planlagt ferdig før ferien i år, og da gjenstår et lite parti frem til vegkrysset mot Åraksbø.

I tillegg til våre faste arbeidere, Jan Landås og Harald Lund, er det benyttet 2 maskinførere + 2 sysselsatte i perioder.



Harald Lund (med ryggen til) og skytebas Jan Landås travelt opptatt med å lade for en ny salve.



Harald Lund med «lakjeppen».

MELDING TIL ALLE JULETREFESTGLADE

Si din mening om juletrefesten

Vi vil gjerne gjøre juletrefesten vår så god som mulig, slik at alle kan trives og ha et hyggelig samvær.

Vi tror at det er mange ting som kan gjøres bedre. Har du en mening om dette? I så fall vil vi gjerne få høre den. Henvend deg, muntlig eller skriftlig, til H. Cappelen Aas med ris og ros...

Du kan gjerne være anonym hvis du måtte ønske det.

Hilsen FESTKOMITEEN

Norsk Vegteknisk Forening Avd. 79 Aust-Agder

holdt 23.11.84 sitt årsmøte, og valget gav følgende resultat:

Formann	Torbjørn Borgi	4680 Byglandsfjord
Nestformann	Knut Hagelia	4993 Sundebru
Sekretær	Sigurd Kløvfjell	4850 Åmli
Kasserer	Kjell Pedersen	Opalvn. 2 4875 Nedenes
Styremedlem	Sigrid Engenes	Lerkev. 2 4800 Arendal
»	Jon Høgevold	4660 Evje
Datatillitsm.	Lars Bakken	4930 Vegårshei
Varamenn	Dag Ødegård	4909 Songe
»	Jakob Noddeland	A. Moland 4800 Arendal
Tillitsmannsutv.	T. Borgi, K. Hagelia og S. Kløvfjell	
	S. Engenes er tillitsvalgt for ITT gruppa	
Tilsettingsråd	Olav Evensen	4920 Staubø
	Sigmund Baasland	Lørkev. 5 Vestre Strømsbu 4800 Arendal
Varamenn	Jakob Noddeland	
	Dag Ødegård	
Revisor:	Olav Evensen	
	Sigmund Baasland	
Represent. til Samorg.:	Olav Evensen og Johan A. Johansen	
Varerep.	Bjarne Solberg og Gudmund Mjåvaten	

Seiglivet bjørk har fått sin endelikt

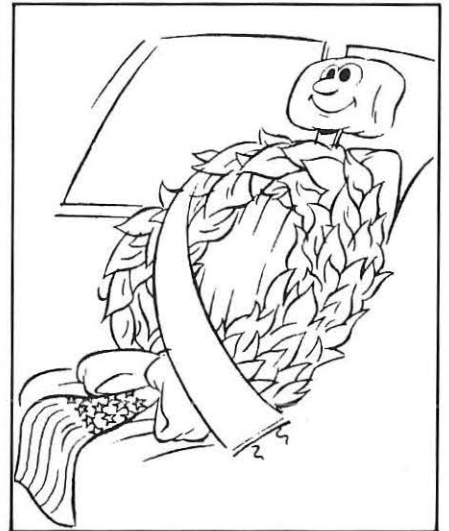


Joda, bilbelte er effektivt

Påbudt bilbeltebruk i Norge har trolig ført til at antall drepte og skadde i bil er redusert med 15-30%. Effekten av bilbeltebruken vil bli enda bedre dersom alle bruker beltet. Personer som ikke bruker bilbelte har fra 3 til 5 ganger større risiko for å bli drept i kollisjon. I 1981 og 1982 ble tilsammen 270 personer drept inne i bilen. Av disse satt 90 i bilbelte. 53 ble drept ved at de ble kastet ut av bilen gjennom dører og vinduer. 2 av disse satt i bilbelte. Kastes man ut av bilen, er dødsrisikoen mye større enn i det første tilfellet.

I USA ble 37 ulike trafikksikkerhetstiltak rangert etter nyttekostnadsverdien. Bilbeltepåbudet inntok en klar førsteplass.

I USA er bilbeltet kåret til det mest nyttige trafikksikkerhetstiltak.



Slik møtte vi alltid treet på vår veg mot Evje

De av oss som opp gjennom årene har fartet langs riksveg 9 mellom Arendal og Evje vil ikke ha unngått å se «hengebjørka» i vegkanten ved Myklandsdalen.

Stikk i strid med naturloven har den klamret seg fast med røttene langt inn under vegbanen, og gitt etter - millimeter for millimeter!

Hver gang undret vi oss kanskje over hvor lenge det ville vare før den mistet fotfestet, og falt ned over telefonlinjen på utsiden. Nå er det skjedd, men ikke av naturlige grunner. Televerket har vel ikke tatt sjansen på at rotfestet var godt nok ennå i noen år, og har både felt dødsdommen - og treet.

... og nå er vår undring over

Fra Aftenposten sakser vi:

Hardere kamp om elevene

Kampen om førerkortkandidatene vil i årene som kommer bli stadig hardere. Det blir stadig færre elever mens antall kjøreskoler hittil bare har øket. Samtidig flykter mange kjørelærere over i andre yrker og skolene blir mindre. Ved utgangen av 1983 var det bare tre kjørelærere i gjennomsnitt pr. skole.

Et regnestykke basert på en gjennomsnittspris på et førerkort på 6500 kroner, viser at hver registrert skolebil (ca. 1870) kjører inn ca. 264.000 kroner i løpet av ett år. Dette skal blant annet betale kjørelæreren, driftsutgifter, forsikringer, avskrivning på bilen og administrasjon. Med andre ord: lønnsomheten generelt i bransjen er ikke god - noe som bekreftes av en undersøkelse foretatt av konsulentfirmaet Asbjørn Habberstad A/S for Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund.

I Vegdirektoratet regner man med at antall utstedte førerkort vil synke fra dagens nivå på ca. 76000 årlig til ca. 50000 i begynnelsen av 1990-årene. Reduksjonen har vært merkbar de siste årene, men antall kjøreskoler har likevel øket jevnt og trutt fra 500 i 1979 til 570 i 1983. Antall kjørelærere var på topp i 1980, ved utgangen av 1983 var det 100 færre, det vil si ca. 1730.

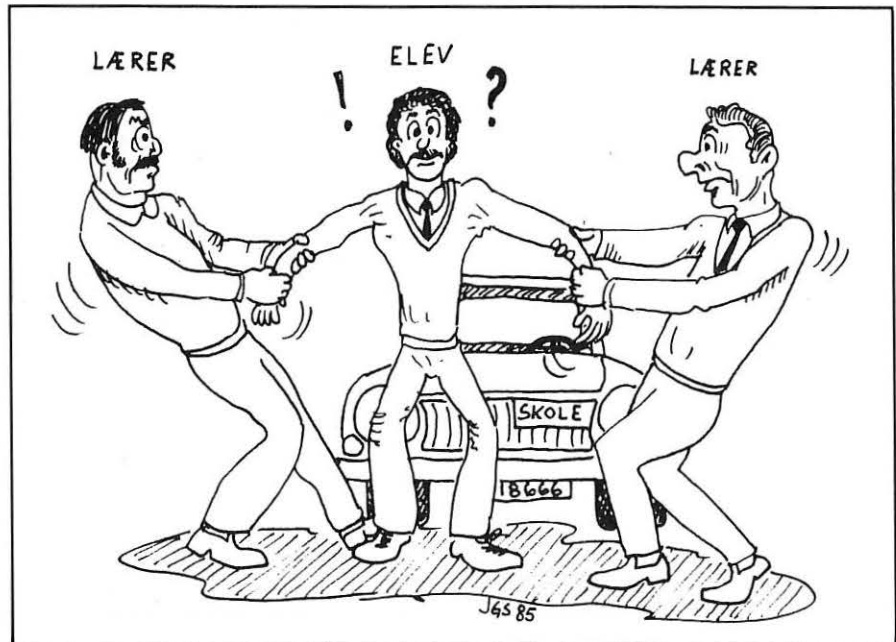
Ca. fem prosent av lærerstaben slutter hvert år - noe som settes i sammenheng med en svært stressende arbeidssituasjon, lange dager og usikre fremtidsutsikter. Gjennomsnittlig levealder for en kjørelærer er beregnet til 53 år.

Ideell opplæring: en elev - en lærer

Én elev og én lærer i én bil er den beste og mest trygghende form for bilføreropplæring, mener Noralf J. Olderskog, administrerende direktør i Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund (ATL). Han har ingen tro på at det offentlige skoleverk vil kunne gjøre jobben bedre enn dagens private skoler.

ATL organiserer ca. 500 av landets 570 godkjente trafikkskoler. Forbundet skal arbeide for å sikre næringsgrunnlaget for medlemmene og motvirke usunn konkurranse. Men hovedmålsetningen er å arbeide for en god og trygghende opplæring i samarbeide med offentlige myndigheter. Langt på vei kan det sies at ATL-skolene idag har monopol på opplæring av nye bilførere.

Olderskog forteller at ATL arbeider for å få mer obligatorisk opplæring inn i un-



— La elevene få kjennskap til kjøreskolens resultater

Konkurransen mellom kjøreskolene har både positive og negative virkninger. Den kan virke utviklende og føre til bedre opplæring, og den kan føre til at elevene får slippe «billig» for at skolen ikke skal få dårlig rykte. - Skoler som får ord på seg for å holde lenge på elevene, vil få færre elever enn skoler med motsatt rykte. Kan-skje burde elevene i tillegg til prisopplysninger også få kjennskap til hvilke resultater den enkelte skole kan vise til, sier avdelingsingeniør Klaus Borch i Vegdirektoratet.

— Dessverre er de aller fleste opptatt av hva førerkortet koster. Derfor er de interressert i færrest mulig timer. For å endre denne innstillingen, må det skarp lut til - alvorlige ulykker i familien eller i den

nære vennekrets har noen ganger ført til at enkeltmennesker har satt spørsmålstegn ved vårt nåværende opplærings-system.

For å få den enkelte kjøreskoleelev til å forstå betydningen av en grundig, tidkrevende og dessverre kostbar opplæring, kunne undervisningen gjøres mer risiko-orientert. Men realistiske øvelser av denne karakter kan være kostbare - derfor er de idag også vanskelige å gjennomføre i praksis. Jeg har aldri skjønnet hvorfor Staten ikke gir støtte til denne undervisningen, sier Borch.

Opprinnelig var det meningen at opplæringen i fase 2 skulle inneholde en del øvelser av denne karakter. Men dette ble droppet av praktiske og økonomiske årsaker.

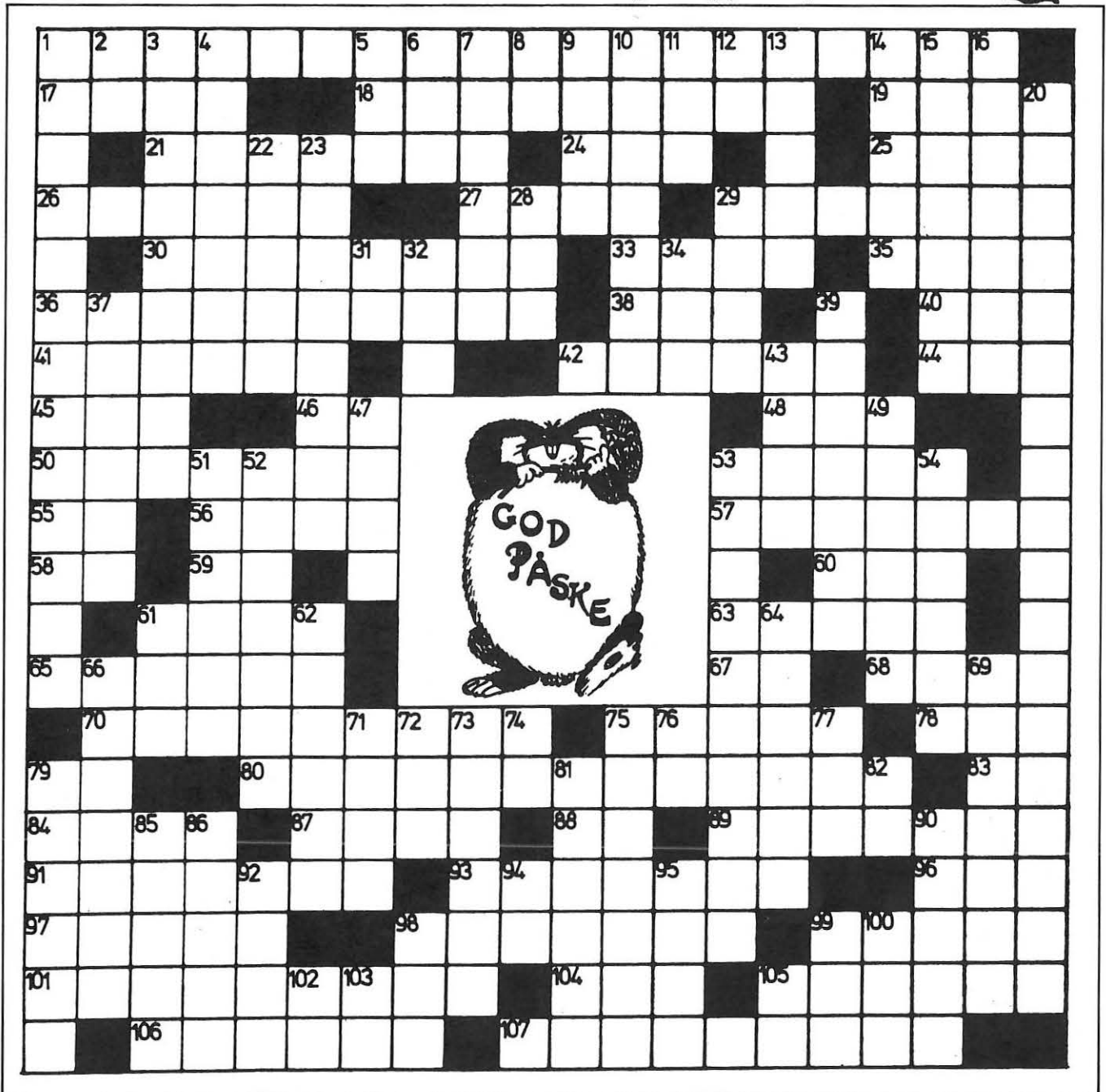
— På endel andre områder i samfunnet har Staten akseptert at opplæring er relevant for øket sikkerhet, men altså ikke når det gjelder trafikken. Det skjønner jeg ikke, sier Borch.

— Ut fra et pedagogisk synspunkt, ville ingenting vært bedre enn at kjøreopplæringen fikk den plassen den fortjener i det offentlige skoleverket. Men totalt sett ville det nok blitt mye dyrere enn det systemet vi har idag.

Forts. s. 29

— Jeg tar avstand fra undervisningsformer som brevkurs, intensivkurs, kjøregårder og andre tiltak som ensidig tar sikte på en billigere opplæring. I dagens situasjon ser jeg ikke noe alternativ til systemet med én lærer, én elev og én bil. Eventyrløsnings med sikte på billigst mulig førerkort, er dødfødte. Det finnes ingen snarvei til «himmelen», mener ATL-direktøren.

PÅSKEKRYSSORD



Vannrett

- | | | | | | | | |
|----|-----------------------|----|----------------|----|--------------------------|-----|-----------------|
| 1 | Tevlingen | 41 | Gråt | 67 | Bakevje | 99 | Grense til |
| 17 | Guttenavn | 42 | Herskeren | 68 | Serpentin, ----e | 101 | Matretter |
| 18 | Fritidsbeskjeftigelse | 44 | Aula | 70 | Drikk | 104 | Behandling |
| 19 | Gud | 45 | Rem | 75 | Amfibien | 105 | Skåler |
| 21 | Pest | 46 | Dessert | 78 | Opphav | 106 | Sted i Telemark |
| 24 | Øy | 48 | Hygge | 79 | Sykdom | 107 | Sommerfugl |
| 25 | Strid | 50 | Adelsmennene | 80 | Underholdning | | |
| 26 | Pudder | 53 | Bladet | 83 | Det samme | | |
| 27 | Land | 55 | Konsonanter | 84 | Elv | | |
| 29 | I Setesdal | 56 | Tiltakslyst | 87 | Gass | | |
| 30 | Myntene | 57 | Ujevnt | 88 | Tempo | | |
| 33 | Drikk | 58 | Gud | 89 | Klyper | | |
| 35 | Berserkergang | 59 | Bokholderiutr. | 91 | Hester | | |
| 36 | Fartøy | 60 | Gresk bokstav | 93 | Farlig menneske, ---n--- | | |
| 38 | Poststed i Setesdal | 61 | Gl. pronomen | 96 | Endelse | | |
| 40 | Tute | 63 | Frukt | 97 | Skrift | | |
| | | 65 | Fabrikk | 98 | Lagere | | |

og så var det språkreglene igjen da ...

Vi minner om språkregel nr. 8:

SLØS IKKE MED ORD ELLER BOKSTAVER

Ut fra prinsipielle grunner og av hensynet til biltilsynets kontrollmulighet og konsekvensene i relasjon til de samarbeidsformer og navnebruk som nå gjør seg gjeldende i forsikringsbransjen, og etter å ha forelagt saken for Forsikringsrådet, forutsetter Vegdirektoratet under henvisning til § 4 i Forskrifter om trafikktrygd m.v. av 1. april 1974, at trygdeerklæringer og opphørsmeldinger blir påført det korrekte navn til det forsikringsselskap som har godkjennelse til å drive trafikkforsikring, uten fellesbetegnelser/navn (Uni forsikring) etc.

Sprek Mercedes

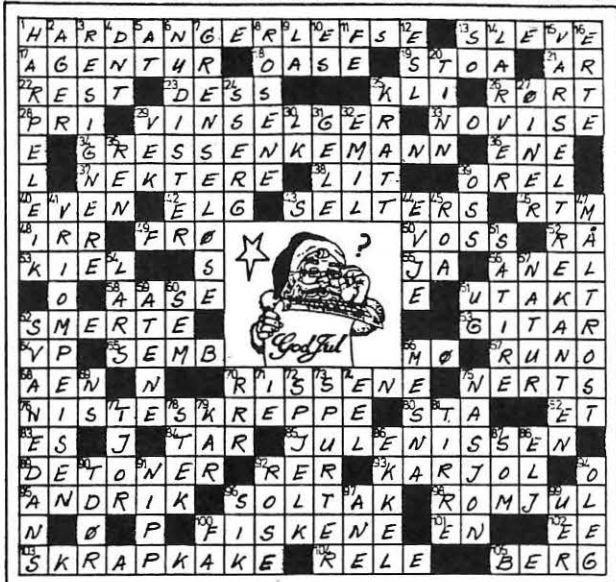


Etter en overbevisende utredning om behovet, har Aust-Agder Vegvesen i år fått en av de absolutt sprekeste lastebiler på markedet.

Det gjelder en Mercedes Benz 1936 AK firehjulsdrevet lastebil med helbull-dog halvlangt førerhus, løftbar boggiaksel, 10-sylindret OM 423 V-motor med 355 Hk. DIN, motorbrems, servostyring, 2-krets trykkluftmekaniske selvjusterende bremseser, to-leder opplegg for tilhengerbremseser med Duo-Matic, halvsynkronisert 16.trinns ZF gearkasse, 7500 kg forakseltrykk, startpilot justerbar rattstilling og mange, mange flere finesser.

Vidunderet er allerede på plass i vegmester Nygårds distrikt, og har kostet nærmere 800 000 kroner.

JULEKRYSSORD

LØSNINGEN PÅ
KRYSSORD-
OPPGAVEN I
SØRLANDS-
PORTEN 4/84

Vinnere ble:

1. Nils Tveiten
2. Finn Fjermeros

Konfekten er
oversendt.

Forsettelse fra side 27 ...

— La elevene ...

Jeg er imidlertid ikke i tvil om at det vil være betydelig lettere å få aksept for behovet for mer opplæring, hvis utgiftene gikk over skatteseddelen istedenfor direkte fra lommeboken, mener Borch.

Loddtrett

1 I desember	31 Brutal	76 Bokholderiutr.
2 Bedrift i A-A	32 Ferdselsåre	77 Guttenavn
3 Reager	34 Musiker	79 Fikk
4 Bunader	37 Verdensdel	81 Rekke
5 Skaller	39 Ben	82 Konsonanter
6 Preposisjon	43 Farve (uttale)	85 Bibelsk kvinne
7 Frøene	47 Plagg	86 Nekte
8 Stasjon	49 Trosamfunn	90 Formidle/Fjerne uoverensstemmelse
9 Keiser	51 Hodepynt	92 Fortærer
10 Syltetøy	52 Genial	94 Gjør
11 Målenhet	53 Gårdsgutt	95 Familienavn
12 Salgslag	54 Gl. kjøkkenredskaper	98 Part
13 Opplagt	61 Jentenavn	99 Ikke store
14 Bjørn	62 Furer	100 Adverb
15 Holbergskikkelse	64 Vaktmester	102 Eksempel, nyn. (fork.)
16 Lotteri	66 Ytterliggående	103 Nask
20 Spennende fortellinger	69 Siste mote	105 Renn
22 Bruke	71 Dovne	
23 Gl. husholdningsgjenstand	72 Den første	
28 Bakevjer	73 Grubler	
29 Høyder	74 Eksisterer	
	75 Polermiddel	

Send løsningen til «SØRLANDSPORTEN», Aust-Agder vegkontor, Boks 173, 4801 Arendal innen 1. mai og bli med på trekningen om den doble og den enkle SFINX'en.

NVP 1986—89 = 245 mill. 85-kroner

Norsk Vegplan passerte statsråd 8.3. Endelig behandling blir i Stortinget i juni i år.

Forslaget fra Samferdselsdepartementet går ut på totalt 245 mill. kr. til investeringer (anlegg) i fireårsperioden 1986—89.

I perioden 1982—85 har vi til anlegg fått 238 mill. kr., så økningen er 7 mill. kroner.

Følgende forandringer er gjort til det forslag som ble sendt inn fra fylket:

Setesdal—Sirdal

«Vegdirektoratet har vurdert prosjektet og finner ikke å kunne anbefale at dette bygges som riksveg. Samferdselsdepartementet og Miljødepartementet er enig i dette.»



Maskinfører Åge Andreassen sluttet etter 35 år i AAV

Maskinfører Åge Andreassen er sluttet i vegvesenet etter nærmere 35 års tjeneste. Før denne perioden var han i årene 1939-1944 ved N.S.B., vesentlig som tunnelarbeider. Senere var han i nærmere 3 år maskinfører i entreprenørfirmaet Selmer, før han tidlig i 1950 begynte hos OSS.

I mange av disse årene har Åge drevet en omflakkende tilværelse, vekselvis i anlegg- og vedlikeholdsverksamheten. Da han sluttet til jul, var det etter lengre tids arbeid ved Vrålselvmø grustak.

Sammen med representanter for vedlikeholdsledelsen og arbeidskamerater feiret han sin siste arbeidsdag på juletilstelingen ved distriktslaboratoriet på Skarpsnes. Her ble han behørig takket og overrakt gave av avd.ing. A. Noddeland, og av alle ønsket lykke til i sin fremtidige pensjonisttilværelse.



Åge Andreassen takker for gave og gode ønsker.

Så vegen Setesdal—Sirdal nådde ikke opp. I en lengre kommentar til avslaget sies det at Samf.dept. vil støtte prosjektet dersom det blir vedtatt som fylkesveg. Støtte i form av midler fra distriktsutbyggingsreserver, sysselsettingsmidler og midlertidig økning av skatteutjæmningsmidler til Aust-Agder nevnes.

I planleggingen av Norsk Vegplan som gikk fram til februar 84 ble det fremlagt ut fra en ramme på 222 mill. kroner. Denne rammen er nå flyttet til 233 mill. kr. og prioriteringslisten for prosjekter ut over rammen er fulgt.

Det betyr:

6,0 mill. kr. til E18 Temse—Bie.

5,5 mill. kr. til Valle—Rotemo.

3,9 mill. kr. til Mjåland—Lonehei.

Posten til disposisjon er økt fra 6,3 til 18,3 mill. kroner.

I Norsk Vegplan heter det:

«Etter at vegplanen for perioden 1986—89 var vedtatt av fylkestinget har det blitt fortgang i planene om et senter for høyteknologi i Lillesand kommune. Planene forutsetter delvis omlegging av E18 i området og ombygging av vegen. Kostnadene er anslått til 45 mill. kroner.

På denne bakgrunn har departementet ført opp et beløp under posten Til disposisjon. Dette gir fylkeskommunen mulighet til å vurdere prioriteringen av dette nye prosjektet i forhold til investeringsprosjekter som ellers ville blitt aktuelle.»

I de oppstillinger som Vegdirektoratet og Samf.dept. har nyttet er gang- og sykkelveger og spesielle trafikksikkerhetstiltak trukket ut som egne poster.

Forordningen som gjelder i fylket med 50 % av investeringene til E18, 30 % til Rv. 9, 12 og 39 og 20 % til de andre riksvegene kommer da ikke fram av tabellen nedenfor. Men med g/s-veg og spesielle trafikksikkerhetstiltak fordelt, så er fordelingen 50/30/20.

Vegdirektoratets foreløpige program for 1990—93 bygger på at både 1986—89 og 1990—93 (det foreløpige forslaget) skulle planlegges ut fra 222 mill. kroner.

Vegplanen for 1990—93 må vi begynne på i 1987 og ha ferdig her ved vegkontoret tidlig i 1988.

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for perioden 1986—89 og Vegdirektoratets foreløpige program for perioden 1990—93 for AUST-AGDER fylke.

Mill. 1985-kr

Rv.nr. Strekning	1982-85	1986-89	1990-93
	Bevilgninger	Samferdselsdepartementets forslag	Vegdir.'s forel. program
EV 0018 Telemark gr - V-Agder gr	114,4	107,3	88,6
RV 0009 Arendal XE18 - V-Agder gr	11,5	15,2	15,4
RV 0012 V-Agder gr - Telemark gr	24,9	31,3	24,0
RV 0039 V-Agder gr - Telemark gr	9,5	14,2	15,8
RV 0045 Rotemo X12 - Telemark gr	-	-	-
RV 0351 Søndeled XE18 - Telemark gr	-	-	-
RV 0401 V.Vallesvørd - V-Agder gr	-	-	-
RV 0402 Lillesand - Birkeland	-	-	-
RV 0403 V-Agder gr - Hornesund X12	-	-	-
RV 0404 Grimstad XE18 - S.Herefoss X39	2,6	-	-
RV 0405 V-Agder gr - Vegusdal	-	-	-
RV 0406 Senumstad X39 - Stemlona X405	-	-	-
RV 0407 Strømmen X420 - Vik X420	-	-	-
RV 0408 Rykene X407 - Blakstad X9	-	-	-
RV 0409 Krøgenes X410 - Kongshavn m/arm Holtet - Skilsøy	2,1	7,0	1,7
RV 0410 Amtmannsvingen - Arendal X420	10,5	12,5	5,0
RV 0411 Bosvik X416 - Tvødestrand	-	0,8	5,5
RV 0412 Hovde bru - Melaug stn.	-	-	-
RV 0413 Myklandsdalen X9 - Dalemo X39	-	-	-
RV 0414 Ubergsmoen X415 - Høl	-	-	-
RV 0415 Fiane XE18 - Rislandsf. X39	6,4	-	-
RV 0416 Myra X414 - Risør	7,0	1,0	3,3
RV 0417 Renstøl XE18 - Bråten X416	-	-	-
RV 0418 Sunde bru XE18 - Egddalen	2,0	-	-
RV 0419 Hannåsmoen X12 - Klepp	-	-	-
RV 0420 Stølen XE18 - Vik	3,1	-	-
Tiltak for kollektivtrafikken	-	-	-
Gang- og sykkelveger	36,0	30,2	24,3
Spesielle trafikksikkerhetstiltak	-	7,2	-
Spesielle servicetiltak	0,7	-	-
Støyskjerming	-	-	-
Refusjoner	4,0	-	-
Til disposisjon	3,5	18,3	-
Ufordelt	-	-	38,4
Investeringer totalt	238,2	245,0	222,0

DE 10 SERVICEREGLER

1. Si fra hvor du går, og når du er tilbake.
2. Skriv enkelt. Unngå fremmedord og lange setninger.
3. Hvis ikke du kan hjelpe, vær sikker på at du henviser publikum til den rette - og at vedkommende er tilstede.
4. Gjør ditt for en effektiv telefon- og ekspedisjonstjeneste. Vennlighet alene er ikke nok. Kan du ikke umiddelbart gi svar på en henvendelse - be om å få ringe opp igjen.
5. Diskuter arbeidsrutinene med dine overordnede og kolleger med jevne mellomrom. Hvordan kan de gjøres bedre og enklere?
6. Husk at god service og effektive arbeidsrutiner ikke bare har betydning for publikum. Et godt samarbeide med dine kolleger og ansatte i andre etater er like viktig.
7. Kan du jobben din? Er du ajour når det gjelder lover og forskrifter på arbeidsfeltet ditt?
8. Har du noengang prøvd å se problemene/sakene fra publikums side? Hvis ikke - gjør det!
9. Lytt til publikums erfaringer - og bruk dem til å gjøre jobben bedre. Spør deg selv: Har jeg virkelig vært til hjelp?
10. Vær sikker på at publikum forstår hva du sier. Sørg for at de blir informert om sine rettigheter, plikter og klagemuligheter.

Hilsen

AKSJON
publikum



Verneleder Hans H. Markussen:

«Mange giftige og helsefarlige stoffer i bruk i vår virksomhet»

Det er nå etablert et eget register over helsefarlige produkter som brukes i vegvesenet.

Sentralt er det Veglaboratoriet, Asfalt- og kjemiseksjonen som har ansvaret for oppbygging og ajourføring av dette registeret som etterhvert skal inneholde produktinformasjon om alle helsefarlige stoffer som brukes i vegvesenet.

Hos oss er registeret fordelt til: Hovedverneombudet, bedriftslegen, alle veg-

mestre, laboratoriet, vegsentralen, Mørlandsmoen, vegkontoret og vernelederen.

Vernelederen sier til slutt at sammen med hovedverneombudet vil han kalle inn alle verneombudene til et orienteringsmøte med det første. Det er viktig at disse er kjent med hvilke helsefarlige stoffer som finnes på det enkelte arbeidssted.

Hans H.
Markussen



GOD
PÅSKE!

