



SØRLANDS-PORTEN

NR. 2, 1985

KONTAKTORGAN FOR AUST-AGDER VEGVESEN



... nå også i Sørlandsporten



**VELKOMMEN
TIL STOA**

Vegdirektør Eskild Jensen ønskes
velkommen av oppsynsmann
Olaf Evensen.

Mer om besøket på sidene
17 og 18.





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
Bjørg Henriksen
Harbo Colbjørnsen

Adresse:

VEGKONTORET
Postboks 173,
4801 Arendal

Sats & trykk:

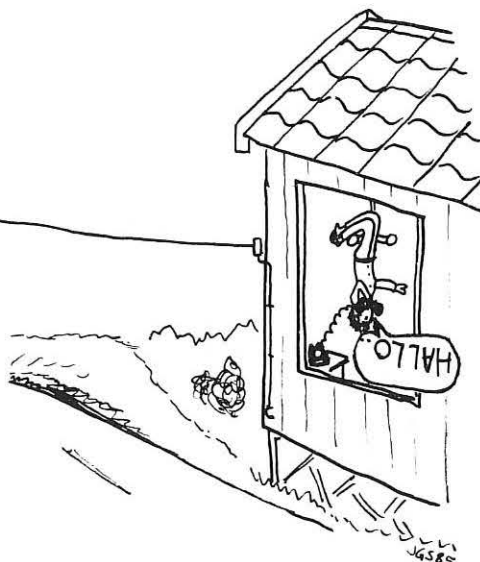
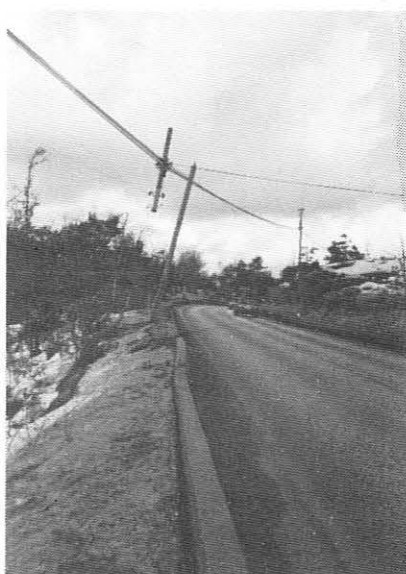
A&B TRYKK A/S

Opplag: 900

**FRIST FOR INNLEVERING AV
STOFF TIL NESTE NUMMER
AV SØRLANDSPORTEN:
1. SEPTEMBER.**

INNHold:

	SIDE
Prioriterer ledelsen verne- og miljøsaker godt nok?	1
EDB i Biltilsynet	2
Baksetebilistene	3
Driftskonferanse i Arendal	3
Botne Feriested	4
Nedklassifisering av fylkesveger	5
Høvåg bru	7
Trafikksikkerhetsrådet i Aust-Agder	10
Vellykket driftsmøte for vedlikeholdet	11
Brukskontrollen på konferanse	13
Siktforhold i kryss og avkjørsler	14
Ståhei om Skagen bru	14
Datagruppen på befarings	15
14 pensjonister hedret i Fyresdal	16
Vegdirektøren på besøk i Aust-Agder	17
Opplæring 1985	19
Biltilsynet — avdeling med stor publikumskontakt	20
Lederutvikling — mellomledere på kurs	25
Informasjonsmøte i Fossheimkomitéen	26
Microdatamaskiner til driftsavdelingene	27
Video — et nytt medium ved vårt vegkontor	29
Administrasjonssjef Osmund Salvesen avslutter sitt yrkesaktive liv i juli	31
En tekniker med bi-jobb	34
Sommerkryssord	36
Få kontroll over kroppsvekten før bilbeltet løsnes	37
En vegmester går fra borde	38
Skidag på Gautefall	40





Arbeidsmiljøutvalget i Setesdalen

I forbindelse med siste AMU-møte 23.5. foretok utvalget en befaring av våre arbeidsplasser i Setesdalen.

Første stopp var Evje vegstasjon, videre til Nesmoen og derfra til Valle vegstasjon.

Det ble også en stopp i Ose hvor det 2 dager før var gått et stort ras over vegen.

AMU-møtet ble holdt på Hovden, og nedenfor bringer vi utdrag fra protokollen.

Hjemreisen inneholdt bl.a. befaring av vegvesenets tomt på Hovden, videre til Bykle hvor avd.ing. Høyesen orienterte om de to nye tunnelene og vegutbedringene der. Ferden gikk så til «Bjørnevassbu» og videre hjemover gjennom Telemark.

Prioriterer ledelsen verne- og arbeidsmiljøsaker godt nok?

I møte 23.5.85 på Hovden drøftet AMU de retningslinjer som Vegdirektoratets arbeidsmiljøutvalg hadde trukket opp i sitt møte 27.2.85 for ledelsens behandling av arbeidsmiljøsaker.

Disse retningslinjer går ut på at avdelings- og kontorledere ser nærmere på forholdene i sine respektive enheter ut fra følgende synsvinkler:

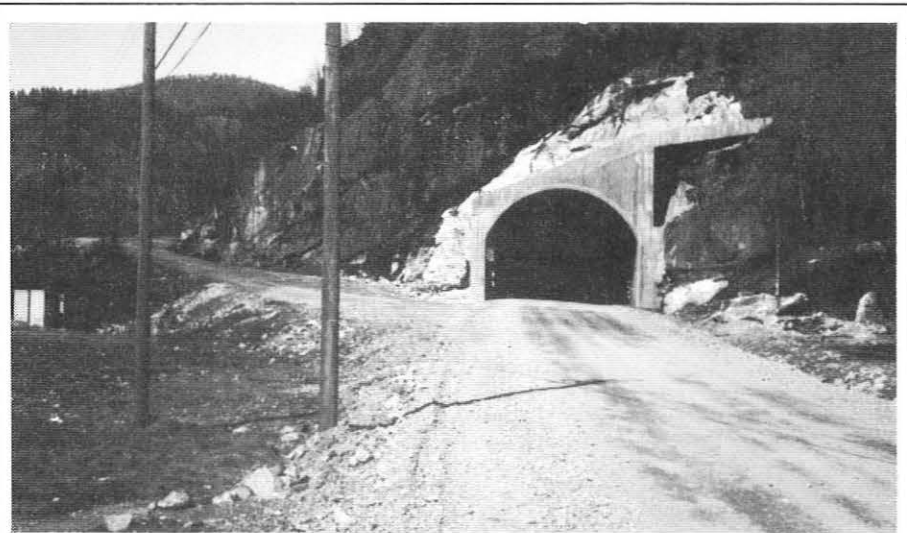
— Det er et lederansvar å arbeide aktivt for et best mulig arbeidsmiljø som kan inspirere til større innsats og økt produktivitet (være lydhør for signaler som kan indikere minusfaktorer i arbeidsmiljøet).

— Arbeidsmiljøspørsmål må få en mer bevisst og regelmessig behandling/oppfølging for eksempel i kontor og avdelingsmøter.

— Det bør legges opp til et mer aktivt løpende samarbeid med helse- og vernetjenesten, f.eks. ved at disse deltar i kontor/avdelingsmøter når arbeidsmiljøsaker behandles.

— Vurdere innføring av medarbeidersamtaler som et middel for å bedre kompetanse/utviklingsmulighetene for den enkelte medarbeider.

— Nødvendig med en mer bevisst



Øvre tunell, sett nordover mot Bykle



Fyllinga over Bykil, sett sørover

På rv 12, parsell Trydal-Bykle bru, er nå øvre delen, med en tunell og fylling over Bykil ferdig ombygd og satt trafikk på. Et meget rasfarlig parti er dermed utbedret, og vi må kunne si at arbeidet her har gått virkelig raskt unna. Ennå gjenstår nedre tunell og fylling før hele parsellen er ferdig.



EDB I BILTILSYNET

Det ser nå ut til å bli fart i arbeidet med innføring av EDB i Biltilsynet.

Det såkalte «Autosys»-prosjektet går sin gang. Pr. idag består Autosys i at vi har 4 skjermterminaler med direkte linjeforbindelse til Vegdirektoratets landsomfattende kjøretøyregister og førerkortregister. Neste trinn i Autosys-prosjektet blir utvidelse av innholdet i forannevnte to registre, mulighet for oppdatering (ajourføring) av disse registre direkte fra

vurdering av behovet for midler og tiltak til opplæring.

Vårt arbeidsmiljøutvalg fant å kunne slutte seg til disse retningslinjer. Utvalget mente at i arbeidsmiljøaker ble ansvar og arbeid i for sterk grad konsentrert om vernetjenesten, uten at saken først var søkt løst gjennom linjeledelsen. Linjeledelsen står i første frontlinje. Vernetjenesten skal stå til rådighet for linjeledelsen på alle plan, og vil være behjelpelig med å løse problemene.

AMU så gjerne at vernetjenesten presenterte sitt syn i Sørlandsporten. Verneleder og hovedverneombud har konsentrert sitt syn i disse merknader:

Alle med reelle arbeidslederfunksjoner, spesielt i driften, må se det som sin plikt å informere arbeidstakerne om helse- og ulykkesfare som er forbundet med arbeidet. I driften gjelder dette særlig ansvaret for at egne og innleide maskiner er i den stand som loven krever. Det skal også sørges for nødvendig opplæring før arbeidet tar til, og at arbeidsmiljøet blir så godt som mulig.

Et eksemplar av arbeidsmiljøloven må alle med arbeidslederfunksjoner ha på sin arbeidsplass.

Linje- og vernetjenesten skal samarbeide om verne- og miljøtiltak, et samarbeid som omfatter

skjermterminalene på stasjonen, samt automatisk utskrivning av vognkort og førerkort. Slik automatisk utskrivning vil først skje som et prøveprosjekt ved enkelte stasjoner, men det bør bære godt håp om at vi på vår stasjon vil få dette i løpet av en to-års periode.

I tillegg til Autosys, har vi nå fått den gledelige melding om at det etter lokalt initiativ kan anskaffes egen EDB-maskin til Biltilsynet i Arendal. Maskinen er en NOR

såvel planlegging av den nye arbeidsplassen, som tiltak for at den enkelte arbeider skal få et arbeid som passer for ham, og som han kan ha ansvaret for.

Ved kontorarbeid er farlighetsgraden mindre. Viktig blir her først og fremst de psykososiale, trivselsmessige forhold. De tilsatte må få mulighet til å diskutere arbeidet. Et godt arbeidsmiljø er lederens ansvar. Med økt trivsel vil de tilsatte svare med økt effektivitet og produktivitet.

Når det oppstår miljøproblemer/vernesaker, skal saken søkes løst på det plan den oppstår. Arbeidstaker, verneombud og leder drøfter saken. Lar den seg ikke løse på dette nivå, kontaktes overordnet ledd, hvor hovedverneombud og verneleder trekkes inn. Bedriftshelsetjenesten kan rådspørres på alle plan.

Alle tilsatte har ansvaret for at arbeidsmiljøloven følges, det være seg arbeidsleder eller arbeidstaker. Arbeidstakerne skal utføre arbeidet i samsvar med instruks/ordre fra arbeidsleder, vise aktsomhet og ta hensyn til hverandre. Farlige forhold meldes fra til overordnet, og den enkelte passer på å bruke verneutstyr som er nødvendig for arbeidet. Arbeidsleder har også et stort ansvar for dette.

A. Strand

100 maskin med betegnelsen COMPACT II. I tillegg til selve EDB-maskinen blir det innkjøpt flere skjermterminaler og skrivere. Den nye maskinen skal komme allerede i juli i år. Maskinen vil først bli brukt til rutine for innkalling og oppfølging av kjøretøykontrollen, automatisk utskrift av innkallingskort, ajourhold av timebestillingslister for kjøretøykontrollen, samt automatisk ajourhold og purring i forbindelse med fremmøte til kjøretøykontroll. Senere vil maskinen også bli brukt i førerkortavdelingens og registreringsavdelingens arbeidsrutiner samt til endel mindre oppgaver som f.eks. ajourhold av oversikten over bilverkstedenes virksomhet.

I forbindelse med den planlagte EDB-virksomheten, har det vært endel opplæringsvirksomhet, og mer vil komme. De fleste på stasjonen har Vegvesenets grunnkurs i EDB. I tillegg har enkelte gjennomgått spesialkurs blant annet ved Norsk Data, Statens Data-sentral og Agder Distrikthøgskole. Det vil i løpet av den nærmeste tid bli sendt 3 personer til opplæring i EDB ved en annen stasjon som har maskin tilsvarende vår.

Ved Biltilsynet er det en egen EDB-gruppe som for tiden består av Egill Engesæth, Harald Torjus-sen, Ola Senum, samt tillitsmannsrepresentant. Dessuten har Biltilsynet 1 representant i Vegvesenets Datautvalg. På denne måten søker en å forberede seg best mulig til utfordringene på EDB-sektoren.

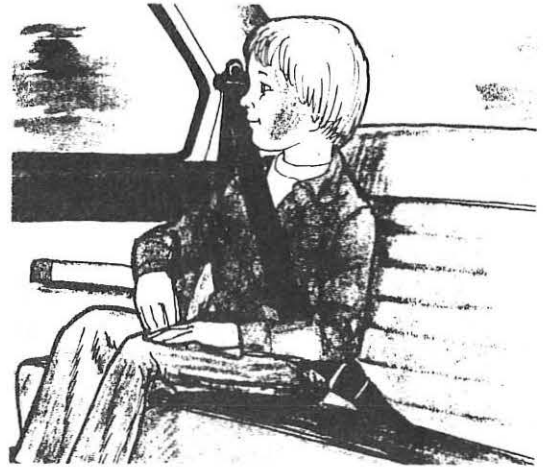
Alt i alt synes det som denne utviklingen mot utstrakt bruk av EDB blir ønsket velkommen, kanskje først og fremst fordi en øyner en avlastning i et sterkt belastet arbeidsmiljø, men også med tanke på nye og interessante og ikke minst tidsmessige måter å utføre arbeidsoppgavene på.



Baksetebilistene

BILBELTEPÅBUD FOR ALLE OVER 15 ÅR

I personbiler som er registrert etter 1. januar 1984. Baksetepassasjerene er selv ansvarlig for bruken av beltet. Og vi minner om at gebyret her er kr. 200,— ved forsømmelse.



Husk at du kjører like fort i baksetet som i forsetet. Ved en kollisjon blir bilen presset sammen på brøkdelen av et sekund. Brutalt blir farten redusert til et null. Din egen kropp vil bli kastet forover med voldsom hastighet. Hvis du ikke er fastspent, vil du fortsette til bevegelsesenergien er oppbrukt.

De som har prøvd testbaner og kjøresimulatorer er overrasket over hvilket kraftig rykk du får i beltet selv ved en hastighet ned i 9 km/t.

Så selv ved bykjøring i lave hastigheter kan du få alvorlige skader hvis du ikke bruker bilbeltet.

Kristin satt i baksetet uten bilbelte...

Foreldrene visste at hun burde vært sikret. De hadde bare ikke fått ordnet det enda. Penger kostet det også. Men neste gang de skulle på langtur, da...

Men ulykker skjer ikke bare på langturer. Ved en bråstopp i 50 km/t vil et usikret barn som veier 20 kg representere et trykk på 1,5 tonn mot forseteryggen eller frontruta.

I trafikkulykker har 90% av usikrede barn blitt skadet. Tilsvarende tall for sikrede barn er 20%.

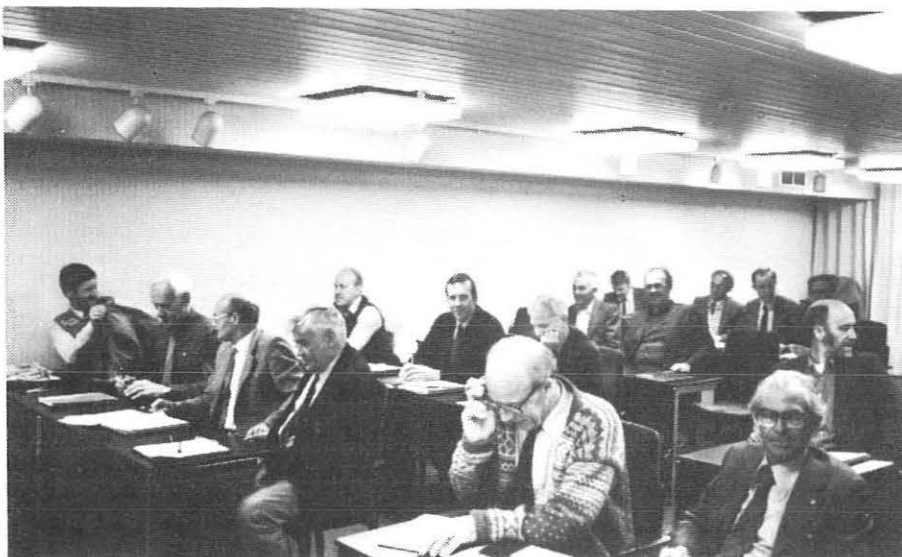
Vårt råd må bli: Skaff barnet ditt godkjent og merket sikkerhetsutstyr så fort du kan. Alle argumenter om at du ikke har råd, ikke har tid til å ordne det og at det sikkert ikke er så farlig, vil bare virke meningsløse etterpå. Ikke la barna betale for din tankeløshet.

vi bruker bilbelte



-også i baksetet

Driftskonferanse i Arendal



På driftskonferansen var ledere for driftsavdelingene i de to Agderfylkene og Telemark samlet.

Lederne for driftsavdelingene, vegsjef, driftssjef og laboratorieleder var sammen med kollegaer fra Telemark, Vest-Agder og Vegdirektoratet samlet til driftskonferanse på Phoenix Hotel 25.-26. april.

På programmet første dag stod nye organisasjonsformer i driften, økonomistyring, effektivitet og produktivitet. Herunder diskuterte vi økonomistyringsprosjektet og konkurranseforholdet mellom vegvesenet og private entreprenører og maskineiere samt hvordan data kan brukes med tanke på resultatoppnåelse.

Andre dagen ble det lagt vekt på EDB i vegarbeidsdriften, kvali-





Botne feriested

Feriestedet ligger ved Alvekilen på utsiden av Tromøy. Tomta er opprinnelig et gammelt grustak. Den ligger tilbaketrukket fra sjøen, slik at det ikke er så værhardt ved hytta. Nedenfor hytta, mot sjøen, er der mest rullestein. Hvis en går 2-3 hundre meter innover Alvekilen, finner vi en av de små idylliske sandstrender, som det finnes så mange av på Tromøy.

Hytta er delt, slik at to familier kan bruke den samtidig. Hver del har tre små soverom med to soveplasser i hvert. I bakre del av hytta er det en liten gang med dør ut, et lite vaskerom og et toalett. Det er innlagt strøm, men vann må hentes i brønn like ved hytta. Nettoarealet på hver leilighet er ca. 47m².

Rundt hytta er det nå blitt stort areal med grass (plen), slik at det er god plass til to familier. I tillegg kan resten av grustaket brukes til ballspill m.v.

OBR

tetssikring, vedlikeholdsstandard og ressursmodeller. Vi kom da spesielt inn på retningslinjer, erfaringer og status når det gjelder kvalitetssikring. Når det gjelder vedlikeholdsstandard tok vi for oss bruk og erfaring samt fylkesfordeling og byfordeling av vedlikeholdsbevilgningene. Vegdirektoratet kom med noen kritiske synspunkter på de modellene vi benyttet idag for fordeling av vedlikeholdsmidler til fylkene. Spesielt ble vintervedlikeholdsprosessen omtalt. Hensikten var å peke på en del svakheter ved de eksisterende modellene som et utgangspunkt for videreutvikling av et mer tilfredsstillende modellapparat.

Nyl.



Hytta ligger fritt til i landlige omgivelser



Hver leilighet har soveplass fra 6-8 personer



Like nedenfor hytta finnes fine fiske- og bademuligheter



NEDKLASSIFISERING AV FYLKESVEGER

Av vegsjef Harald Gjerstad

Det har i lengre tid vært arbeidet med å få et nytt inntektssystem for kommunene og fylkeskommunene. Hensikten er bl.a. å sanere antall tilskuddsordninger fra Staten, behandle samtlige kommuner og fylkeskommuner mest mulig likt, og gi grunnlag for større lokalt selvstyre.

Regjeringen har i denne forbindelse lagt fram:

Stortingsmelding nr. 26 (1983-84)

«Om et nytt inntektssystem for kommunene og fylkeskommunene».

Ot.prop. nr. 48 (1984-85)

«Om endringer i lover vedr. inntektssystemet for kommunene og fylkeskommunene».

Ot. proposisjonen er nå enstemmig vedtatt av Stortinget.

For Aust-Agder fylke innebærer dette at 33 % av fylkesvegnettet skal nedklassifiseres til kommunale veger. Nedklassifiseringen skal skje etter faglige kriterier.

Reviderte klassifiseringskriterier

Samferdselsdepartementet legger fram følgende forslag til kriterier for grensedracting mellom fylkeskommunale og kommunale veger:

1. Storbyer/byer (over 5000 innbyggere):
Grensen mellom fylkesveger og kommunale veger trekkes mellom samleveger og adkomstveger slik disse er definert i vegnormalene.
2. Mindre tettsteder (opp til 5000 innbyggere):
Fylkesveger inn i tettsteder opprettholder sin klassifise-

ring i selve tettstedet fram til kryss med riksveg eller fylkesveg, eller kontakt med jernbanestasjon, flyplass, rutebilterminal, eller kai av regional betydning.

3. Spredtbygde - /grisgrendte områder:

En fylkesveg skal ha et befolkningsunderlag på minst 50 personer.

Fylkesvegen føres fram til kontakt med jernbanestasjonen, flyplass, rutebilterminal eller kai av regional betydning.

Turistveger av regional betydning klassifiseres som fylkesveg.

Vedlikeholdsmessige hensyn gjør at vegarmer mindre enn 1,5 km klassifiseres som fylkesveg der kommunal veg ikke fortsetter eller det er lang avstand til andre kommunale veger.

For storbyer og byer menes her de områder som avgrenses til den bymessige del av bebyggelsen. Øvrige deler av vegnettet i disse områdene vurderes som i spredtbygde områder. I de tilfelle det er etablert et vegsystem i spredtbygde områder, trekkes grensen mellom samle- og adkomstveg. Tilsvarende vil gjelde for mindre tettsteder.

Samferdselsdepartementet vil presisere at de ovennevnte reviderte kriterier vil innebære at også enkelte kommunale veger vil kunne bli klassifisert som fylkesveger.

Etter oppdrag fra fylkestinget



Fylkesveg eller kommunal veg?

har vi utarbeidet et forslag til nedklassifisering som vi sendte til fylket 15. mars i år. Fylkestinget har videre oppnevnt et utvalg bestående av

Fylkesordfører Erik Mørch

Fylkesvaraordfører Karl Johan Tveiten

Fylkesrådmannen v/kontorsjef Eivind Hildeskor

Form. i Samf.utv. Kristen K. Flaa
Medl. i Samf.utv. Gunnar Halvorsen

Vegsj. i Aust-Agder Harald Gjerstad

Vegkontoret v/driftssjef Dukefoss er sekretariat.

Utvalget skal gjennomgå saken og komme med et forslag som kommunene skal behandle politisk høsten 1985. Deretter følger den politiske behandlingen i fylkeskommunen før jul 85.

Det nye inntektssystemet omfatter bare tilskudd til driftsformål. Tilskudd til investeringsformål innlemmes ikke i inntektssystemet. Det statlige tilskudd til fylket gis som et samlet beløp til samferdselssektoren -fylkesveger/vegkontoret og kollektive transportmidler/-samferdselskontoret. Tildelingen skal skje etter et sett av fylkesfaktorer (se tabell).

Reinvesteringsbegrepet innebærer en opprustning utover ordinært vedlikehold hvert 90. år. Dette ansees for å være alt for lenge og er sterkt kritisert.



FYLKESFAKTORER ETTER FYLKE OG KRITERIER

BEREGNET ETTER PKT. 6.2 Ot.prp. nr. 48

(Vektberegningen multiplisert med tilsvarende fylkesfaktorer for de respektive kostnader.)

Fylkeskommune	Trafikkavh. kostnader	Vintervedlikeholds-kostnader	Andre vedlikeholds-kostnader	Re investerings-kostnader	Fylkesfaktor
Østfold	0,413	0,204	0,230	0,463	1,310
Akershus	0,769	0,266	0,389	0,466	1,890
Oslo	1,115	0,386	0,561	0,676	2,738
Hedmark	0,330	0,227	0,200	0,333	1,090
Oppland	0,330	0,281	0,217	0,366	1,194
Buskerud	0,330	0,306	0,208	0,366	1,210
Vestfold	0,413	0,279	0,247	0,463	1,402
Telemark	0,330	0,258	0,202	0,463	1,253
Aust-Agder	0,330	0,197	0,187	0,453	1,167
Vest-Agder	0,330	0,254	0,194	0,453	1,231
Rogaland	0,330	0,191	0,187	0,453	1,161
Hordaland	0,713	0,150	0,335	0,500	1,698
Sogn og Fjordane	0,330	0,243	0,191	0,500	1,264
Møre og Romsdal	0,330	0,200	0,191	0,500	1,221
Sør-Trøndelag	0,548	0,381	0,316	0,466	1,711
Nord-Trøndelag	0,330	0,324	0,224	0,466	1,344
Nordland	0,330	0,332	0,219	0,466	1,347
Troms	0,330	0,536	0,269	0,466	1,601
Finnmark	0,330	0,585	0,281	0,366	1,562

Faktorene er delvis basert på regnskap, og som vi ser er Aust-Agder kommet relativt dårlig ut. Dette er tatt opp flere forbindelser allerede — og spørsmålet må følges opp videre.

Fylkestinget vil få en samlet tildeling for flere sektorer, og skal foreta den endelige interne fordeling. Fylkestinget skal også fordele midlene internt i samferdsessektoren.

Det foreligger enda ikke noen oppgaver over beløp som skal tildeles komm./fylkeskommune.

En endring/omlegging av inntektssystemet medfører mange vanskeligheter i en overgangssperiode - og vi kan spørre oss om en nedklassifisering av store deler av fylkesvegnettet (17% på landsbasis) er samfunnsøkonomisk riktig. Ot.prp. nr. 48 tar

ikke opp dette spørsmålet. Som en forvaltningsetat er vi bare nødt til å følge ordre og gjøre det beste ut av gitt situasjon.

Overfor kommunene har vi derfor nå under vår informasjonsrunde i kommune, mai/juni 85, pekt på at vegvesenet kan være villig til å påta seg vedlikehold av nedklassifiserte fylkesveger mot refusjon. Refusjonsbeløpet bør ikke være lavere enn det kommunen får tildelt i forbindelse med nedklassifiseringen. Vi ønsker også å sammenligne en godtgjørelse opp mot de priser vi selv opererer med for vedlikeholdet.

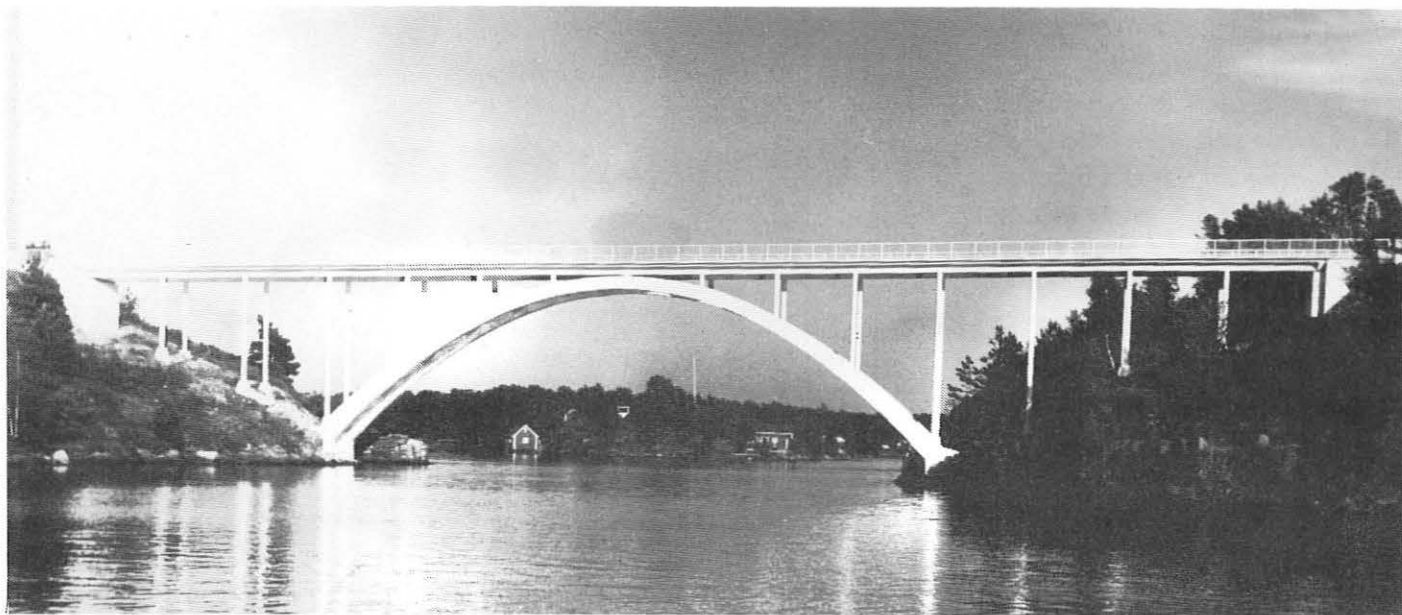
Overfor kommunene vil vi etter hvert gå ut med et konkret tilbud om å utføre vedlikehold på nedklassifiserte fylkesveger. Først vil vi ta for oss brøytespørsmål - og senere det samlede vedlikehold.

Som det vil fremgå, er det fortsatt en rekke spørsmål av både formell og praktisk karakter som enda ikke er avklart. Det hadde derfor vært en fordel om overgangen ble utsatt fra 1.1.86 til 1.7.86. Dessverre er det lite som tyder på det.

HIT — MEN IKKE LENGER



kom traileren som en gang i vår skulle levere byggematerialer til en av våre naboer. De vinterlige problemene i bakken var etter diverse anstrengelser og utsklidninger «beseiret» - og med den alle fremkommelighetsproblemer overvunnet - trodde man. Helt til uryddige snøforhold og feilparkerte biler satte punktum for transportoppdraget den dagen. Ergelig også. — Ja, vi skjønner det så gjerne. Enden på visa ble å sette kursen baklengs hjemover (nedover) og stå over til parkerings- og føreforhold tillot den slags transportoppdrag.



Fra historieboka:

HØVÅG BRU

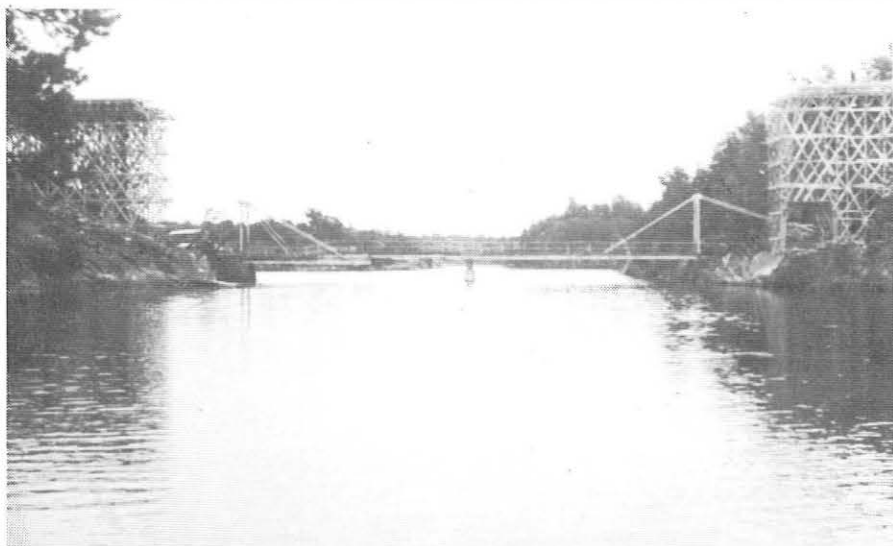
AV GUNNAR BAKKEN

Ovenstående bilde henger på veggen i mitt kontor og det hender i blant at jeg hviler øynene mot sundet med det spenstige slanke bruspenn.

Stedet er Nautesund i Isefjærfjorden og viser Høvåg bru i Rv 401, Vestre Vallesverd — Vest-Agder grense.

Jeg har kikket litt i arkivet og funnet fram noen data om dette bruprojektet.

Brua er bygget i årene 1948-52. Den har en lengde av 100 m med kjørebanebredde 5,50 m. I anleg-



get var også med en omlegging av tilstøtende veg på 640 m med bredde 3,50 m. Fri seil høyde er 13,00 m og 6,00 m bredde.

Regnskapet for anlegget ble avsluttet med kr. 494.269,90 i byggekostnader.

Anlegget ble avlevert ved kontorforretning hos fylkesmannen 16.2.59.

Planleggingen av bruprojektet begynte allerede i 1943, og de første profilene er signert av teknisk assistent Manfred Normannvik og avd.ing. Werner Otterbeck, som også var anleggsbestyrer.

Oppsynsmann ved anlegget var Tjøstolv Bråten. Tekniker Olav T.



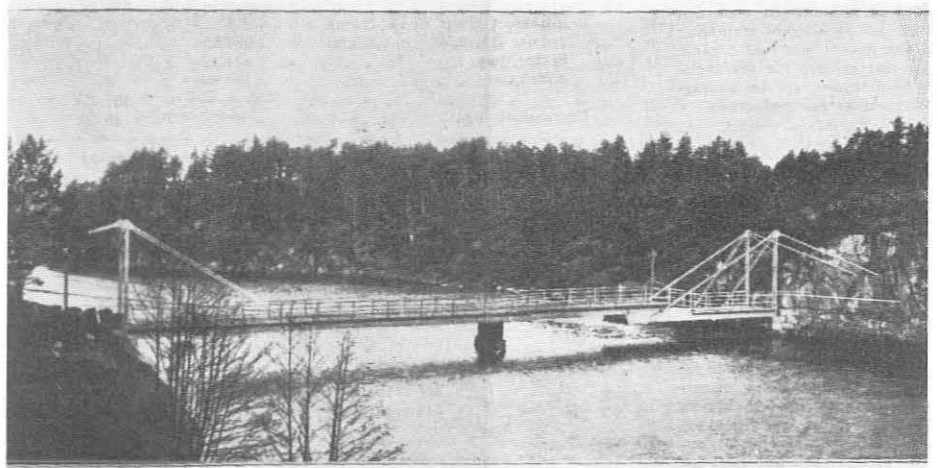
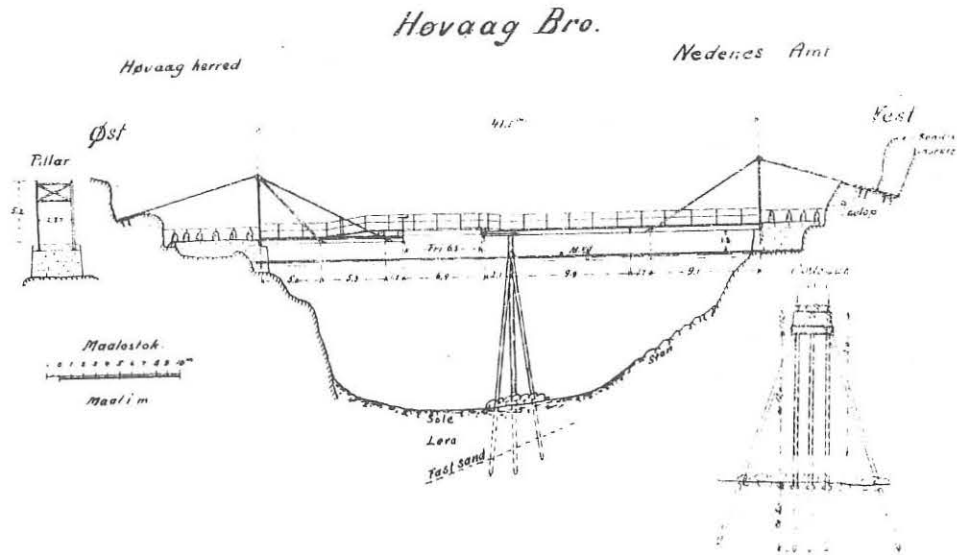
Bråten fungerte som daglig kontrollør ved bruarbeidet.

Men ferdselen over Nautesundet begynte nok ikke med denne brua. I eldre tid var det ferjedrift i sundet. Denne ble avløst av en eldre bru som ble bygget i årene 1915-16 og avlevert 14.9.1916. Men planleggingen av brua hadde pågått i lang tid. De første tegningene er datert i 1904. Planene dengang var å bygge en pontongbru eller flytebru etter mønster av en bru i Porsgrunn.

Men planene ble endret underveis, og den brua som ble bygget og avlevert i 1916 var en stålfagverksbru konstruert som en variant av hengebru. Det ble bygget flere bruer i Aust-Agder i denne perioden av denne type, hvorav Mollestad bru i Birkenes er den eneste som nå er i funksjon.

Det spesielle ved Nautesund bru var at den hadde et seilløp som kunne åpnes ved en rulleseksjon.

Anleggsbestyrer var avd.ing., senere amtsingeniør E. Horgen. Dessverre har en ikke klart å finne bilde av denne gamle brua.



Den færdige bru.

NÅ ER DEN KOMMET:

Kommentarutgaven til Vegloven

Samtlige avdelinger og vegmestrene har nå fått minst ett eksemplar av Veglovens kommentarutgave. Boken er skrevet av underdirektør Otto Arnulf og kontorsjef Erik Gauer, som begge arbeider i juridisk seksjon i Vegdirektoratet.

Den er en nyttig oppslagsbok for alle oss som arbeider med vegloven til daglig, da den behandler hver paragraf i loven svært utførlig. Forfatterne redegjør for både forarbeidene og de endringene som er foretatt siden loven ble vedtatt, og viser gjennom en rekke eksempler fra rettspraksis og

vegvesenets egne saker hvorledes loven skal brukes i praksis. Ikke minst dette gjør at boken kan være til god hjelp for alle i vegetaten som skal prøve å etterleve veglovens regler. Avkjørselsproblematikken er svært utførlig behandlet med hele 40 sider.

Til fagbok å være, har den et enkelt språk, og den er utstyrt med et fyldig stikkordregister. Med andre ord - en bok som ikke må stå og støve ned i hyllene våre.

Kirsten

Ett mål fra Bodø

Vegvesenets fotballag deltok lørdag 15. juni i Vegcupens innledende runde i Porsgrunn. På programmet sto kvalifiseringskamper mot Telemark og Østfold, vinneren reiser til Bodø hvor sluttspillet arrangeres.

I første kamp måtte vertslaget Telemark bite i gresset med 0-3, og med uavgjort eller bedre mot Østfold, ville vi vært i finalespillet. Imidlertid var Østfold nok en gang ett mål bedre enn oss, og bare seier for Telemark i siste kamp mot Østfold ville bringe oss til Bodø. Østfold tok imidlertid ledelsen 1-0 i 2. omgang, og økte til 2-0 - før Telemark klarte å redusere og utlikne til 2-2. — Men dermed var altså Østfold i finalen, med 3 poeng foran våre 2.

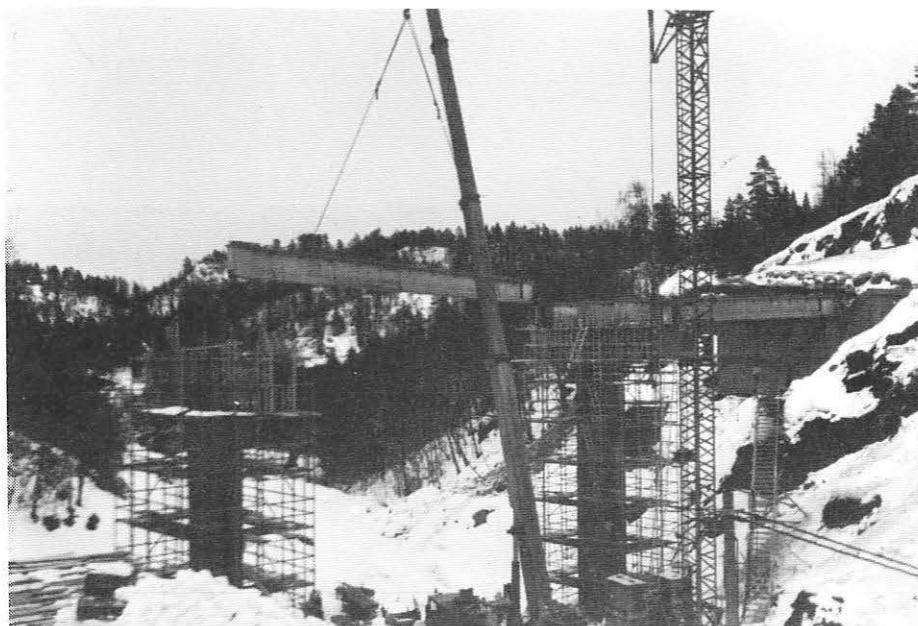


RØMYR BRU

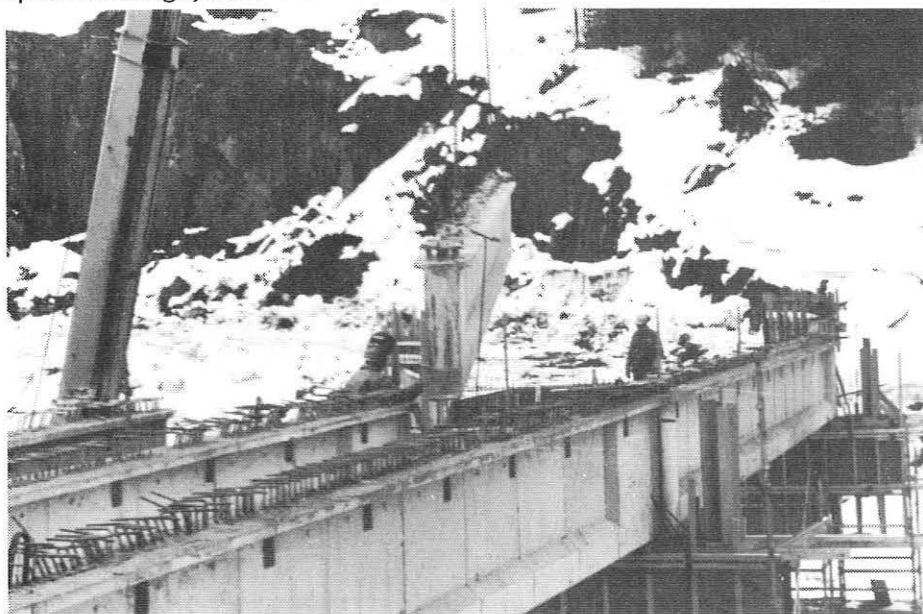
Rømyr bru over E18 ved Tveitehallingene ble påbegynt i januar i år og var planlagt ferdig ca. 15. juni.

Brua har en total lengde på 56 m fordelt på 3 spenn (17m + 22m + 17m). Føringsbredden er på 8,0 m + kryssutvidelse og høyeste pillar er ca. 18 m.

Overbygningen består av spennbetongbjelker NIB 50/120,



Betongbjelke løftes opp og . . .



. . . settes på plass

4 stk. i hvert spenn, med armert betongdekke. Bjelkene ble levert av Stavanger Spennbetong A/S og montasjen ble utført 27. og 28. mars i år (se bilder). Montasjen ble utført av bjelkeprodusenten med firmaets egen 70-tonns mobilkran.

Brua bygges i egen regi med Leon Lorentzen som formann og sammen med de 6 andre som brulaget har bestått av, har arbeidene gått greit etter planen og resultatet ser ut for å bli meget tilfredsstillende.

Total kostnad ventes å bli 2,3 mill. kr.

ÅB

Må vi trekke fotballaget?

Interessen for å delta på bedriftslaget i fotball er tydeligvis sterkt dalende. Selv om vi spiller i 1. divisjon, har oppslutningen til nå vært så dårlig at det vurderes å trekke laget fra serien. Blant mange av det ellers «faste» klientell på laget, er det tydeligvis andre ting som nå gis høyere prioritet. Det har hittil resultert i at 2 kamper er utsatt og i ytterligere én måtte laget gi fra seg 2 poeng uten å kunne stille opp.

I løpet av ferien vil det bli vurdert om det er bryet verdt å fortsette. Alt avhenger nå av at samtlige står på og gir til kjenne overfor oppmennene at de virkelig ønsker at laget fortsatt skal delta.

UNIFORMSUTSTYR TIL BILTILSYNET

a) Jakker

Etter flere års uenighet ser det ut til at det nå er en løsning på jakkespørsmålet i biltilsynet. Med forbehold - fordi protokoll ennå ikke er undertegnet - kan opplyses at det tekniske personell som har behov for jakke, kan velge mellom en blazertype og en utejakke. Det vil være en egenandel på 25%.

b) Varmedresser

For de av biltilsynets personell som hovedsakelig er på veien, har

det vært et ønske om å få varmedresser. Det er nå oppnådd enighet om at de som ønsker det, kan få en varmedress i stedet for en ordinær kjeledress, mot å betale prisdifferansen selv. Denne ordningen tilsvarer den ordningen som gjelder for hovedtyngden i vegarbeidsdriften.

Av hensyn til den vanskelige økonomi i fylkene, er det enighet om at de nye effektene kan komme etter hvert, dog senest innen våren 1987.

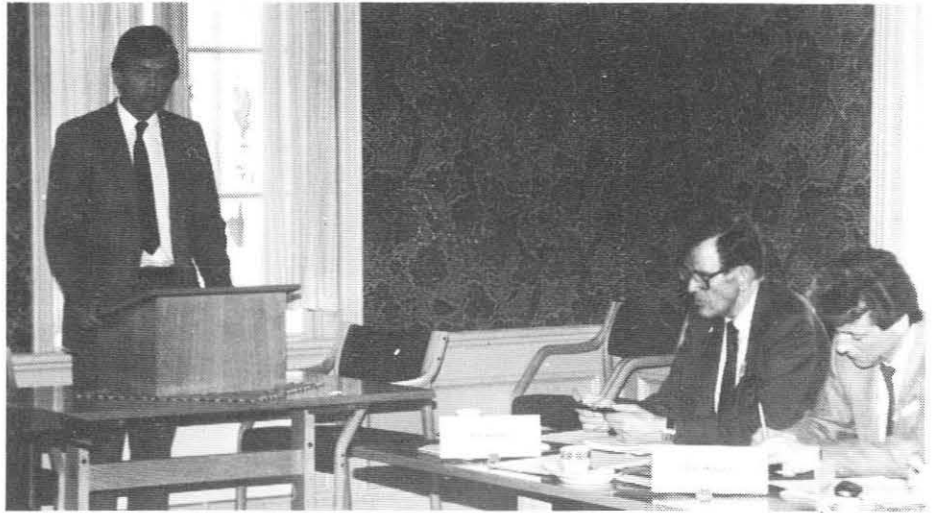


Trafikksikkerhetsrådet i Aust-Agder

Trafikksikkerhetsrådet - Statens rådgivende organ i trafikksikkerhetsaker, var i dagene 16-17 april i møte i Arendal.

Rådets medlemmer ble hentet med buss på Kjevik, og på turen til Arendal orienterte vegsjef Gjerstad og plansjef Colbjørnsen om aktuelle problemer og prosjekter.

Rådets medlemmer, som teller i alt 21 personer, ble ønsket velkommen til Aust-Agder av fylkesordfører Erik Mørck, og til Arendal av ordfører Ørnulf Christensen. Tilstede på møtet var Samferdselsminister Johan J. Jakobsen som holdt et foredrag om aktuelle trafikksikkerhetstiltak. For at Rådets medlemmer skulle få et inntrykk av forholdene i Aust-Agder, ble det holdt innlegg fra formannen i fylkets trafikksikkerhetsutvalg Signe Eidet, fra vegsjef Harald Gjerstad og fra biltilsynssjef Jens Gunnar Andersen. Disse tok for seg problemstillinger som var spesielt aktuelle i Aust-Agder, og orienterte om utviklingen og planleggingen av nye tiltak i fylket.



Samferdselsministeren på talerstolen

I møte den andre dagen diskuterte Rådet hvilke målsettinger det skulle legge til grunn i trafikksikkerhetsarbeidet i perioden.

Det var deretter et innlegg ved programsekretær Ola Jonsrud der han tok for seg NRKs dekning av trafikksikkerhetsstoff.

I den påfølgende diskusjon ble det påpekt at selv om det nå er adskillig mer trafikksikkerhetsstoff i NRK, og da spesielt i P2 radio, er

det viktig at trafikksikkerhetsstoff får en mer omfattende dekning enn tilfelle er idag både i radio og TV.

Tilslutt i møtet ble det redegjort for aktuelle trafikksikkerhetsaker, blant annet aksjonen Bedre Bilist 85, før møtet ble avsluttet og deltagere returnerte med buss til Kjevik.

SHS

Kr. 45.000 fordelt til velferdsformål

I forhandlingsmøte mellom representanter fra tjenestemannsorganisasjonene og ledelsen i begynnelsen av mars, var det full enighet om at velferdsmidlene for innværende år skal fordeles ut i fylket områdevis, i forhold til antall tilsatte. Til pensjonistforeningen og bedriftsidrettslaget ble det avsatt henholdsvis kr. 7000 og kr. 4000 (+ kr. 6000 i tilfelle fotballaget kvalifiserer seg til sluttspillet i veg-cupen).

Når det gjelder fordelingen ellers, er tilsatte i anleggsdriften regnet med i det området der de er

bosatt, og dette ga følgende fordeling:

Område	1-1	kr. 2.950
»	1-2	» 6.100
»	1-3	» 1.600
»	1-4	» 2.350
»	1-5	» 1.600
»	1-6	» 1.100
Vegsentralen		» 2.300
Biltilsyns- stasjonen		» 2.300
Vegkontoret		» 7.700

Personalseksjonen opplyser at det er viktig at planleggingen for gjennomføringen av årets velferdstiltak kommer i gang så tidlig som mulig, da midlene ikke kan overføres til neste budsjettår.

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





Vellykket driftsmøte for vedlikeholdet

11. og 12. april var vedlikeholdet samlet til driftsmøte på Risør hotell. Tilstede var vegmestrene, oppsynsmenn og vegkontorets vedlikeholdsavdeling. Dessuten var vegsjef og driftssjef tilstede sammen med representanter fra de andre driftsavdelingene. Møtet ble åpnet av vedlikeholdssjefen som ønsket alle velkommen og uttrykte ønske om et fruktbart møte.

«sende ut» maskinene slik de er bestilt og ta eventuelle endringer siden i tilknytning til første service. Fløystad pekte også på det uheldige ved at forskjellige personer tar kontakt med leverandøren for å få rettet på feil. Dette må samordnes.

R. Tidemann redegjorde i sitt innlegg for de forskrifter som gjelder for sleping og lagring av tømmer ved veg. Han mente at regle-

heng, og det er viktig å få beskjed om den erfaring brukerne av systemet skaffer seg i løpet av sommeren.

K. Karlsen stilte spørsmål om når en burde bruke «forridder» ved bevegelig arbeid. Debatten ga som svar at ansvarshavende i hvert enkelt tilfelle må vurdere dette, men at det er bedre å være på den sikre siden ved å benytte



Deltakere på driftsmøte i Risør.

Første sak på programmet var innkjøpsvirksomheten i områdene. I sitt innlegg kom O.B. Rørendal inn på sentrale og lokale innkjøpsavtaler og orienterte om vegstasjonenes mulighet til å inngå lokale avtaler.

T. Borgi tok opp spørsmålet om endring av leiepriser på maskiner og bygninger. I debatten som fulgte ble det presisert at leieprisen må være realistisk i forhold til maskinens inntjeningssevne samtidig som driftsresultatet må være i balanse.

T.K. Fløystad redegjorde for den omfattende behandling som skjer før maskiner bestilles og leveres. Utfra denne grundige forberedelse burde alt være klart den dagen maskinen leveres. Dette viser seg imidlertid ikke å være tilfelle. På dette tidspunkt kommer det ofte frem mange ønsker om spesialutstyr og innretninger som det ikke har vært tale om tidligere. Dette skaper problemer, og maskinavdelingen har beslut-

net i utgangspunktet var klare nok, men stilte spørsmål om vegvesenet følger opp reglene tilstrekkelig. Uvettighet på dette felt medfø-

forridder en gang for mye enn for lite.

K. Nylund orienterte om pågående arbeid med vedlikeholdsor-



Konsentrert og alvorlig møteledelse: L. Bakken, T. Frøysnes og J. R. Kristensen

rer både redusert trafiksikkerhet og fordyrer vedlikehold. Transportbruket utvalget ble foreslått koplet inn i saken.

G. Guttormsen orienterte om det nye blankettsystem som skal tas i bruk i forbindelse med planer/vedtak for arbeidsvarsling. Aust-Agder og Sør-Trøndelag er prøvetylker i denne sammen-

ganisering og områdeinndeling.

H. Gjerstad redegjorde for det nye inntektssystem for kommuner og fylkeskommuner, mens O. Dukefoss fulgte opp med omklassifisering av fylkesveger. Disse saker er omtalt i egen artikkel.



H. Marcussen pekte i sitt innlegg på den kjennsgjerning at arbeidstida i høst- og vintermånedene ble dårlig utnyttet på grunn av mørket. Han foreslo derfor en nærmere vurdering av forskjøvet arbeidstid. Det kom mange synspunkter på forslaget, men noen konklusjon ble ikke trukket.

K. Karlsen innledet til debatt om hvordan inntak av lastebiler skal praktiseres i vedlikeholdet. I diskusjonen ble det påpekt at vi må lage disponeringsplan for bilene og at slik plan blir lettere å få til ved bruk av EDB.

M. Rike informerte om hvordan brøyteopplegget hadde fungert i



Konsentrerte, men ikke fullt så alvorlige møtedeltakere: B. Solberg og R. Tidemann.



K. Kjenndalen og K. Karlsen.

prøvefylkene Telemark og Vest-Agder. Det er foreløpig uklart hvordan ordningen blir i Aust-Agder neste sesong.

Som avslutning på første dag fikk forsamlingen demonstrert automatisk is- og snøvarslingsutstyr av et firma som forhandler dette. Et vedlikeholdsområde i Telemark har utstyr av denne typen i bruk som en forsøksordning. Det ble opplyst at et komplett anlegg med 12 målepunkter og telefonisk oppkalling koster ca. 150.000 pr. punkt.

Andre dag startet med at G.

Lien orienterte om telemekanismen, dvs. hva som fysisk skjer når telehiv bygger seg opp. Han kom deretter inn på telerestriksjonene og diverse forhold knyttet til disse.

J. Høgevold innledet til diskusjon om ny driftsrapport og bruk av EDB-lister i oppfølging av driftsplaner. Det ble debatt om forskjellige lister, men det var full

enighet om at den nye driftsrapporten er nyttig.

T. Mykland redegjorde for den nye kartserien som nå dekker 85% av riksvegene. Det er inntegnet polygondrag på kartene slik at det er mulig med korrekt innmåling av f.eks. ledninger, kabler og avskjærslar.

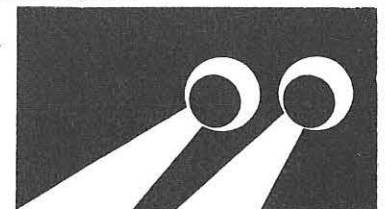
G. Lien informerte så om forestående innkjøp av mikrodatamaskiner til driftsavdelingene.

A. Noddeland presenterte dekkeleggingsprogrammet for 1985 og gav en orientering om muligheten til innsparing i vedlikeholdsbudsjettet ved å anvende steinmaterialer med bedre kvalitet i asfaltdekkene.

B. Solberg supplerte Noddelands innlegg ved å vise en lysbilserieserie fra et dypfresingsprosjekt i Hedmark. Liknende prosjekt kan bli aktuelle i Aust-Agder.

Driftsmøtet ble oppsummert og avsluttet av vegsjefen. Han mente møtet hadde vært verdifullt og anbefalte at liknende møter ble holdt senere.

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





Brukskontrollen på konferanse

I uke 11 i år ble det arrangert regionkonferanse på Rauland Høyfjellshotell for representanter fra brukskontrollen i Telemark, Buskerud, Vestfold, Oslo, Akershus og Aust-Agder. Fra vårt fylke møtte K. Møller-Hanssen, H. Torjusson, R. Dypvik og G. Lien.

Konferansen var lagt opp over 4 dager. Blant innleiderne var det folk fra Samferdselsdepartementet, Avgiftsdirektoratet, politiet og vegvesenet. Etter åpning av vegsjefen i Telemark tok en fatt på forslaget til ny samferdselslov, spesielt det som gjelder løyveordningen. Konferansedeltakerne fikk et innblikk i den interessestriden som gjør seg gjeldende på dette felt og hvor vanskelig det er å finne frem til et brukbart kompromiss. Utformingen av loven er i stor grad påvirket av partipolitiske syn.

Videre tok en opp til diskusjon erfaringer med kontroll av kjøre- og hviletidsbestemmelsene, overlast og avgifter. Samarbeidet med politiet ble også berørt. Nyttan av kontrollen både for trafikksikkerheten og vegvedlikeholdet ble klart presisert fra flere hold. Det ble samtidig pekt på skjevheten mellom behov for kontroll og ressursinnsats.

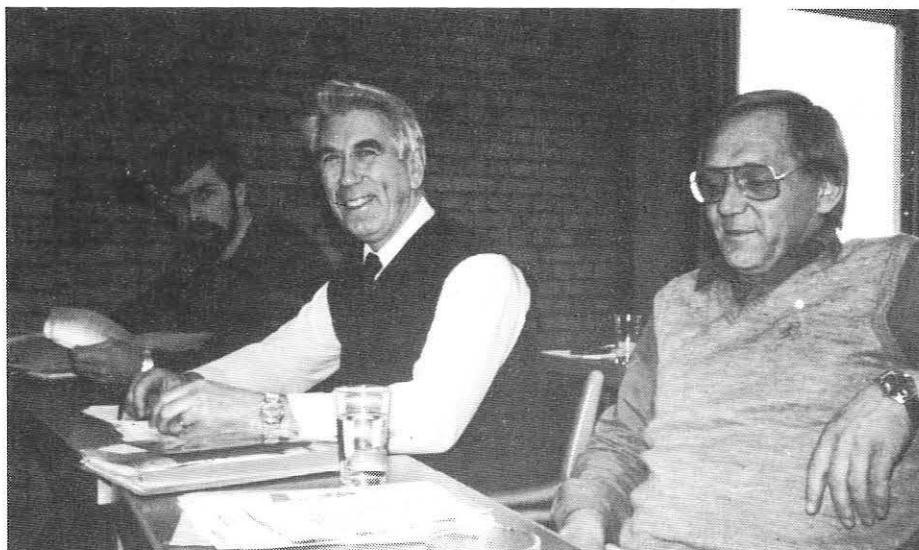
Sikring av last var også et viktig punkt på programmet. I de siste årene har det vært betydelig fokusering på farlig last. Emnet utgjorde derfor en viktig del av diskusjonen. Alt i alt var det en nyttig konferanse, men kanskje 4 dager var i lengste laget.

Som nevnt ble konferansen åpnet av vegsjefen i Telemark. Han beskrev blant annet distriktet vi oppholdt oss i og trakk frem at raulendingene i all tid har vært et selvstendig folkeferd og hatt lite til

overs for «øvrigheta». Som eksempel på dette fortalte han en anekdote som vi tar med til slutt:

En utenbygds lærer - altså en øvrighetsperson - virket i bygda for mange år siden. En dag sendte læreren en av elevene hjem med

en lapp hvor det sto: «Han Åsmund bannar på skulen!». At dette ble lite godt mottatt hjemme fremgår av svaret som sto på lappen Åsmund hadde med tilbake dagen etter; «...Det gjer han heime òg!



Aust-Agder-benken

NORSK VEGMUSEUM HAR FÅTT LEDER

Som kjent har Stortinget vedtatt at Norsk vegmuseum skal opprettes ved Hunderfossen like nord for Lillehammer.

Det forhandles for tiden med grunneieren om overdragelse av et tomteområde på 200-300 dekar.

I løpet av sommeren vil det bli utlyst en planleggingskonkurranse for disponering av museumstomten.

Som daglig leder av Norsk vegmuseum er tilsatt Geir Paulsrud. Han er 33 år gammel og fra Sør-Fron i Gudbrandsdalen. Paulsrud er mag.art. i etnologi og har praksis fra flere museer.

For å bli kjent med etaten vil han i en overgangsperiode ha sin base i Vegdirektoratet og reise rundt i fylkene.

Han har allerede tiltrådt stillingen og vil sette pris på å bli kontaktet.

Har du sett det?
VEGEN OG VI
2/85 Side 14.???



Siktforhold i kryss og avkjørsler

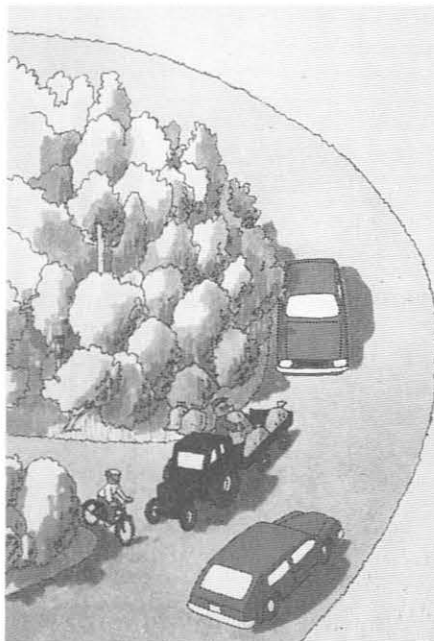
I forbindelse med etablering av kryss og avkjørsler blir det alltid stilt krav om en viss sikt lengde til disse. Likeledes blir det stilt krav om en viss sikt lengde inn i vegkrysset eller avkjørslen.

Det er dessverre slik at det ikke alltid blir etablert som forutsatt, men i tillegg hender det ofte at siktsonen gror til med busker og kratt etter som tiden går.

Vi er nå midt i den perioden der veksten er størst, og langs hele vegnettet blir sikt lengdene nå stadig kortere.

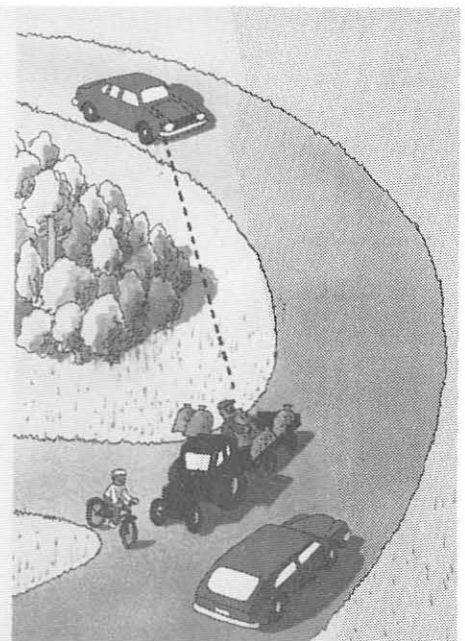
Det er vegholder på sidevegen eller i avkjørslen som er ansvarlig for at sikten er tilfredsstillende, men vi er likevel ansvarlig for å påpeke forholdet, og eventuelt gjøre jobben for den annens regning om det ansees for nødvendig.

Både av hensyn til vedlikeholdet av vegen, og av hensyn til trafikksikkerheten bør vi likevel



strekke oss lengst mulig for å få ordnet opp i slike forhold.

Det er ikke alltid så mye som skal til for å få en vesentlig bedring i siktforholdene, men en må være oppmerksom på at blant annet overhengende grener kan bøyes ned ved regnvær, eller også



være til sjenanse for større kjøretøyer.

Vi vil be om at alle er oppmerksomme på disse forhold, og at det tas kontakt med vegmesteren i de tilfeller en selv ikke kan ordne opp.

SHS

Ståhei omkring Skagen Bru



Det ble en smule oppstandelse blant transportører og andre da det ved slutten av fjoråret ble kjent at «noe» var gått i stykker på Skagen bru. Brua ligger på fylkesvegen inn til Bjørgum i Valle, og har vært tillatt trafikkert etter bruksklasse T8, dvs. 8 tonns akseltrykk.

Dette «noe» var imidlertid ikke så dramatisk som oppstandelsen kunne tyde på. For noen år siden hadde vi det problemet at når tynne kjøretøyer befant seg utpå brua, vippet brubjelkene opp fra lagrene. Når kjøretøyet så nærmet seg enden på brua falt bjelkene tilbake på plass med stor kraft. Dette medførte fare for skade på lagrene. For å forhindre dette kraftige slaget ble det montert en feste-anordning mellom brubjelke og landkar. Deler av denne festean-

ordningen viste seg å være for svakt dimensjonert idet den gikk i stykker senhøstes ifjor. Det var denne skaden som førte til rykter om at brua holdt på å dette ned. Den eneste faren som imidlertid oppsto var den «gamle» med slag på brukarene.

Festeanordningen er nå reparert. Samtidig har det foregått en gjennomregning av bruas bæreevne. Resultatet av dette har gitt 8 tonns tillatt akseltrykk og 26 tonn tillatt totalvekt. I påvente av gjennomregningen ble det satt opp skilt med 20 tonn totalvekt slik bildet viser. En annen sak er at 26 tonn totalvekt er for lite med tanke på effektiv transport av f.eks. tømmer. En ny bru vil koste flere millioner og det foreligger ingen konkrete planer om en slik investering.



DATAGRUPPEN PÅ BEFARING

Som Sørlandsporten tidligere har brakt melding om, vil vegkontoret få minidatamaskin våren 1986. Anskaffelse av denne maskinen medfører omfattende forberedelser med hensyn til organisering, installasjon, opplæring m.v. Datagruppen ønsket derfor en befaring til Telemark og Buskerud vegkontorer som begge har fått minimaskin i hus. Ved dette kunne gruppen få en rekke nyttige opplysninger.

Møter ble avtalt og fra Aust-Agder reiste O. Salvesen, A.S. Samuelsen, P. Knudsen, L. Bakken, L. Espeland og G. Lien.

Onsdag 20. mars hadde gruppen møte på Telemark vegkontor. Det ble først gitt en orientering om EDB-organiseringen og hvordan forberedelsene til og selve installasjonen av minimaskinen hadde gått. Videre fikk gruppen informasjon om et prøveprosjekt angående EDB-basert arkivsystem. Dette er et vidløftig arbeid som på langt nær er avsluttet. Når det gjelder opplæring har 150 personer gjennomgått grunnkurs basert på NKS' læremateriell. I vinter har ytterligere 4 grunnkurs vært gjennomført, men da med lærerkrefter fra EDB-skolen. Det er også gitt tilbud/gjennomført terminalkurs for samtlige ansatte på vegkontoret, biltilsynet og vegsentralen.

På den merkantile sektor er EDB foreløpig ikke tatt i bruk til større systemer, så som fraværsregistrering, personalregistre mv. Dette vil sansynligvis komme i tilknytning til PBR-systemet.

Det er i dag knyttet 21 terminaler til Telemarks minimaskin.

Dagen etter hadde gruppen møte på Buskeruds vegkontor. I møtet gikk mye av tiden med til å

diskutere løsninger for anskaffelse av EDB-utstyr til biltilsynet. Det ble forøvrig presisert at dataarbeidet må prioriteres høyt fra ledelsens side. I Buskerud er formann i driftsgruppa faglig ansvarlig for opplæringen. Det er gjennomført grunnkurs for samtlige ansatte på vegkontoret og biltilsynet. I tillegg er det gjennomført en rekke forskjellige brukeropplæringskurs.

Gruppen avsluttet i Buskerud med en befaring i datamaskinrom og de forskjellige avdelingene for å se utstyret i bruk.

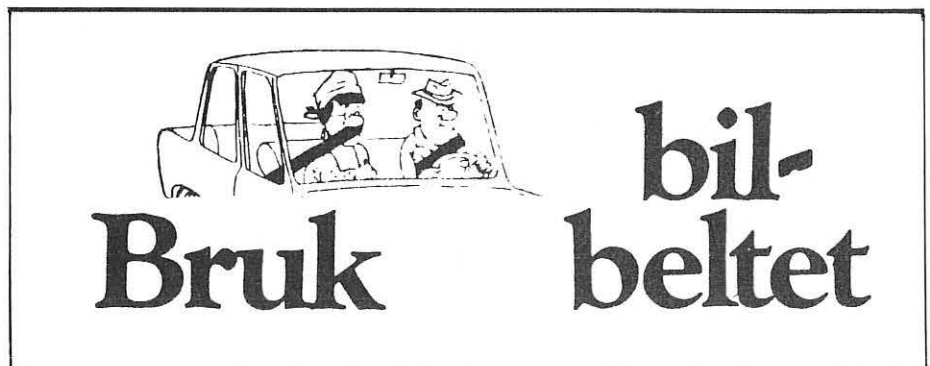
Ved begge vegkontorene hadde installasjonen stort sett gått et-

ter planen, men for Telemarks del ble tiden til planlegging noe kort. Buskerud har vært forsøksfylke med ND100-maskin og hadde derfor et helt annet grunnlag å starte på når det gjaldt kompetanse innen EDB og drift av minimaskinen.

Det har forøvrig vist seg at de driftsansvarlige bruker mye mere tid til drift av maskinen enn det som er forutsatt i Vegdirektoratets utredninger. I Aust-Agder må vi derfor regne med at de driftsansvarlige får nok å gjøre i den første tiden etter installasjonen av maskinen.



Fra datamaskinrommet på Telemark vegkontor.





14 pensjonister hedret i Fyresdal

I likhet med tidligere år, ble det i dagene 5.-6. juni markert at arbeidsforholdet i vegvesenet er slutt. Denne gang for 14 tjenestemenn som er sluttet (eller skal slutte i nær fremtid) som følge av oppnådd alder eller sviktende helse.

Også denne gang var arrangementet lagt til Fyresdal Turistho-

tell, hvor både lokaliteter, bevertning og avskjedsgaver syntes å falle i smak blant deltakerne.

Det at enkelte av pensjonistene for egen regning hadde sine ektefeller med, satte også en ekstra spiss på arrangementet.

De som ble hedret denne gang var: (år i vegv. i parentes)

Per Franksson (43), Trygve O. Dalen (37), Aage Andreassen (33), Håkon M. Nygård (32), Jacob G. Moland (31), Gudmund Urdalen (28), Arnfinn Heia (28), Thor Øygarden (26), Ole U. Østerhus (25), Bjarne Knutsen (24), Osmund Salvesen (22), Knut Gundersen (21), Harry Eriksen (19) og Leif Wang Johannesen (19).

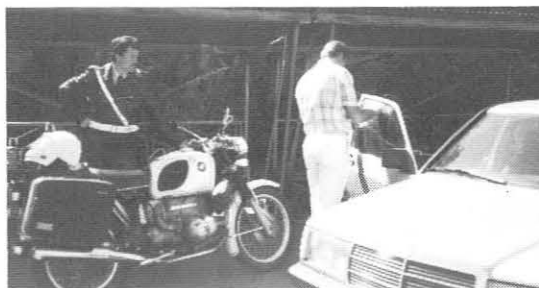
STJÅLET MERCEDES STO PARKERT VED VEGKONTORET

Da personalet på vegkontoret møtte på jobb torsdag 30. mai var en av parkeringsplassene opptatt av en uregistrert Mercedes 190 I. At tenningsnøkkelen sto i, og med dørene åpne, anså en så spesielt at politiet ble kontaktet pr. telefon.

Kort etter ankom politibetjentene Per J. Ørum og Vidar Roskifte, samtidig som politioverbetjent Ragnar Finsland fikk sporet opp at bilen var stjålet i Stavanger få dager før.

Etter at nødvendige fingeravtrykk og øvrige detaljer var sjekket, ble bilen tauet opp til Falken.

Senere etterforskning har vist at bilen ble stjålet av 3 unge gutter, som var rømt fra Ramsvik spesialskole, og at bilen var eid av «God-Bil» i Stavanger. Den ble hentet av



Politibetjent V. Roskifte tar fingeravtrykk — mens Per J. Ørum venter på resultatet.

eien allerede lørdag 1. juni. Det hører med til historien at bilen var uten synlige skader etter turen fra Stavanger til Arendal.





VEGDIREKTØREN PÅ BESØK I AUST-AGDER

Den 13. og 14. mai var vegdirektør Eskild Jensen sammen med sjefsingeniør Erik Furuseth på besøk i Aust-Agder.

Det var lagt opp et omfattende program for gjestene, som ble hentet på Kjevik om morgenen den 13. Undervegs til vegkontoret ble det gitt en orientering om Kaldvell-prosjektet i Lillesand og E18-planene i Grimstad- og Arendalsområdet.

Klokken 09.30 var det duket for møte med ledelsen ved vegkontoret sammen med tillitsvalgte fra alle organisasjonene. Møtet åpnet ved at vegsjefen ønsket velkommen og overrakte vegdirektøren en kniv i anledning hans 60 årsdag den 28. april. Kniven var laget av Aslak Ellefsen (knivblad), Olav Haugenes (skaft) og Bergliot Haugenes (slire).

I sitt innlegg kom vegdirektøren først inn på stortingsmeldingen om Norsk Vegplan 86-89 og da særlig de økonomiske rammer. Bevilgningene til vegformål har i de siste år gått jevnt og trutt nedover til et nivå i 1985 på 30% lavere enn i 1978 (investering). Dette har selvfølgelig skapt problemer, men har dog hatt den positive side at vi har lært oss å være mere nøye med økonomien i virksomheten. 1985 kan imidlertid sies å være bunnåret idet vegplanen legger opp til en liten økning.

Vegdirektøren trakk frem tre områder som han betegnet som de mest vellykkede for vegvesenet i årene som har gått. Det første var akseltrykkpolitikken hvor den sterke innsatsen har gitt betydelig reduserte transportkostnader. Det er stor tilfredshet med det vegvesnet har gjort på dette området. Delingen av riksvegnettet i to, stamvegnett og andre ve-

ger, med sterkere satsing på stamvegnettet er også godt mottatt. Tildeling av prisen som «Årets service etat» er gledelig og mye av æren for dette skyldes biltilsynets innsats og vegmeldingstjenesten. Informasjonsvirksomheten i forbindelse med planlagte veganlegg etc. ble også nevnt.

Når det gjelder tiden fremover har vi spesielt tre vanskelige og utfordrende områder å arbeide med. Statistikken over trafikkulykker har fått en «negativ» knekk. Å snu denne utviklingen krever oppfinnsomhet, initiativ og innsats fra hele virksomheten vår. Innføring av EDB i vegvesenet vil gi en helt ny dimensjon og krever omstilling som vi må få alle med i. Til sist gjelder det den produktivitetsøkning på 2% i anlegg og nær 3% i vedlikehold som det legges opp til i vegplanen.

Vegdirektøren nevnte til sist at det ser ut til å bli en oppmykning av de sterke skiller mellom de forskjellige budsjettene. Vegvesenet må imidlertid vise at dette fører til bedre utnyttelse av midlene.

I diskusjonen som fulgte etter vegdirektørens innlegg trakk Løvdal frem maskinpolitikken og nedklassifisering av fylkesveger. Søndena kom inn på vegvesenets manglende ressurser til å delta i større grad i den arealplanlegging som skjer for områdene langs vegene i fylket og pekte spesielt på utviklingen langs E18. Han kom videre inn på forhold i tilknytning til de alt for små reise- og overtidsbudsjetter, samt begrensede muligheter til kursing. I den forbindelse ble det pekt på det urimelige skille mellom administrasjons- og driftsbudsjett.

Birkeland tok opp problemene med å måle/definere produktivi-

tet, spesielt hvis det samtidig skjer en kvalitetsforbedring. Backe-Hansen og Noddeland Nygård viste til forholdene ved biltilsynsstasjonen og ba om at bemanningssituasjonen ble bedret. Vegsjefen var inne på flere av disse tingene. Han viste dessuten til nåværende bevilgningsnivå og stilte spørsmålet om det er samfunnsmessig riktig at vi skal vente 40 år på å få motorvegstandard på E18 gjennom fylket, 10 år på 10 tonns tillatt akseltrykk på rv 9, 12 og 39, samt 30 år på 10 tonn for resten av riksvegnettet. Han fikk ikke noe svar...

Etter dette møtet var det klart for neste, denne gang med representanter for Arendal kommune. På saklisten sto blant annet trafikkproblemer i Arendal og mulighetene for ny gjennomgangsvog utenom selve sentrum.

Den første dagen ble avsluttet med et møte på biltilsynsstasjonen hvor arbeidssituasjonen og utbyggingsplaner ble drøftet.

Neste dag var det først et møte på fylkeshuset med fylkesmann, fylkesrådmann og fylkesordføreren. Deretter fulgte befarings på veganleggene Sørsvann-Rannekleiv og Tveitehallingene - Rømyr. Bildene fra denne befaringsen taler for seg selv!

Etter matpause på Åmli vegstasjon og befarings på rv. 39, var siste post før retur til Kjevik/Oslo et møte på Birkeland med formannen i Samferdselsutvalget, Kristen K. Flaa.







OPPLÆRING 1985

Vi er nå godt i gang med gjennomføringen av årets opplæringsprogram, og en rekke kurs og konferanser er allerede avholdt.

Programmet, som er et resultat

OPPLÆRINGSTILTAK

LEDELSE OG FORVALTNING

EDB, grunnkurs
EDB, brukeropplæring
EDB, systemopplæring
EDB - DRIFT 1
Medbestemmelsesavtalen, forhandlingsteknikk
Medbest. i systemutv.
Lederutvikling
Mellomlederkurs

AKAN-kurs
Arbeidsledelse
Formannskurs
Regnskapssystemet, EDB-listene
Regnskapskurs

PLANLEGGING

Planforskriftene
Tekn. beregn. på Vdr.s datamaskin

TRAFIKKAVVIKLING

Kjørekostnader

TRAFIKKSIKKERHET

Trafikksikkerhet/trafikkteknikk
Trafikksikkerhet — tiltak basert på ulykkesanalyse

NATURRESS./MATR.FORBRUK

Geologi (kvartær)

KONSTRUKSJONSMESSIG UTFORMING

Klassifisering av bruer

ANLEGG- OG VEDLIKEHOLDSTEKNIKK

Faste dekker (reg.konf.)
Sveisekurs m/materiallære
Bilelektrikk, feilfinning
Dieselrep.
Asfaltdagen
40-timers kurs for maskinførere
Kurs i arbeidsvarsling
Instruktørkurs (mask.f.)
Hydraulikk (grunnkurs)

av de opplæringsbehov som ble registrert sist høst, er inndelt i følgende emneområder:

- Ledelse og forvaltning
- Planlegging

AVD./MÅLGR. LOK./REG./EKST.

alle lok
biltils. ekst.
biltils. ekst.
biltils. ekst.

ledelse lok
oppsyn FAD
ledelse lok
seksj.ledere adm. reg.
lab. gr.maskin adm ekst.
oppsyn lok
faste formenn lok
maskin lok
økonomiseksj. reg.

plan lok

plan lok

plan lok

plan lok

plan lok

lab ekst.

vedlikehold reg.

vedl.h. reg.

maskin lok

maskin —

maskin lok

vedl.h. ekst.

drift lok

drift lok

maskin ekst.

maskin reg.

- Trafikkavvikling
- Trafikksikkerhet
- Naturressurser/materialforbruk
- Konstruksjonsmessig utforming
- Anleggs- og vedlikeholdsteknikk

Vi har i år fått kr. 135.000 til opplæringsformål, hvorav kr. 64.000 til lokal/regional og ekstern opplæring. De resterende kr. 71.000 er øremerket sentrale opplæringstiltak.

Etter forhandlinger med de ansattes organisasjoner var det enighet om å gjennomføre følgende opplæringstiltak i 1985:

Til orientering tar vi også med en oversikt over de sentrale kurs og konferanser vi skal delta på:

KURS/KONFERANSE TIDSP.

P L A N :

Plansjefkonferanse.	mai
Konferanse om trafikksikkerhet og vedlikehold	okt.
Konferanse om vegplanlegging og tiltak mot forurensning	høsten 85
DRIFT:	
Driftskonferanse	april
Vedlikeholdsjefkonf.	juni
Anleggssjefkonferanse	høsten 85
Konferanse om disp. best. for spes. kjøretøyer	feb.
Konferanse om lab.virksomheten	okt.
Kurs i geotekn. prosjektering	nov.
Kurs i reg. av bærevnedata	mars
Kurs om bituminøse vegdekker	mars
Kurs i lab.- og kontrollarbeid, asfalt	jan.
Kurs i bruk av grunnborerigg	juni
Konferanse om bruvedlikehold	høsten 85

Fortsettes side 24



BILTILSYNET —

avdeling med stor publikumskontakt







Som det eneste fylket i landet har Biltilsynet i Aust-Agder bare en stasjon. Denne er lokalisert til His ved Arendal. Stasjonen har ialt 27 tilsatte. Antall stillingshjemler er 22.



På grunn av stadig økende arbeidsmengde og trangboddhet arbeides det med planer om å bygge ut stasjonen på His. I tillegg arbeides det for en desentralisering av virksomheten, og i første omgang vil det bli aktuelt å etablere en stasjon i Risørområdet.

Biltilsynet er den del av vår virksomhet som har størst direkte kontakt med publikum.

Avdelingen har en rekke klart definerte oppgaver som går på førere og kjøretøy:

- førerprøver
- registrering av kjøretøy
- kontroll av kjøretøy i hall og på veg
- brukskontroll (vektkontroll)
- kontroll og godkjenning av verksteder
- kontroll og godkjenning av kjøreskoler/lærere
- tilsyn med kjøreskolenes virksomhet
- sakkyndig hjelp til politiet i forbindelse med ulykker
- kontroll etter samferdselsloven
- kontroll av kjøre- og hviletidsbestemmelsene osv.



Med utgangspunkt i stasjonen på His drives en utstrakt reisevirksomhet til andre deler av fylket. Hver uke kjøres førerprøver for person- og varebil i Risør og Lillesand. I til-

I 1984

ble det kontrollert ute og inne
ble det kontrollert ute og inne
ble det foretatt kontroll av
ble det foretatt
ble det avlagt
ble det utstedt
ble det utstedt
ble det foretatt

legg kjøres det kvartalsvis førerprøver for lastebil og buss på Evje.

Teknisk kontroll blir foretatt ukentlig på vegstasjonen på Birke-land, annenhver uke på Akland og på Evje og månedlig i Åmli og Valle. I tillegg til de tekniske kontrollene gis det også anledning til å avlegge førerprøve for motorsykkel og traktor på disse stedene.

Biltilsynet godkjenner og kontrollerer verksteder iht. verkstedloven. En prøveordning som går ut på å trekke de private verkstedene med i den periodiske kontrollen av kjøretøy, er i gang i en del fylker. Tanken er at eieren, når vedkommende får innkalling til kontroll, skal kunne velge om han/hun vil gå til Biltilsynet eller et godkjent verksted for å få utført kontrollen.

Dersom en slik ordning settes i verk, vil Biltilsynet måtte trappe opp verkstedkontrollen vesentlig.

Biltilsynet bistår politi og rettsve-

5 302 lette kjøretøyer
605 tunge kjøretøy
2 409 kilometertellere
2 024 etterkontroller
3 305 førerprøver
5 400 førerkort
10 985 vognkort
1 772 avskiltingsbegjær



sen som teknisk sakkyndig ved alvorlige trafikkulykker.

Med unntak av brukskontrollen (vektkontroll, avgifter, kjøre- og hviletid etc.), teknisk utekontroll, og kjøreskolekontrollen er virksomheten stort sett knyttet til stasjonen på His. Dette gjelder førerprøver og utstedelse av førerkort, innkalling og gjennomføring av teknisk kontroll, registrering osv.

Autosys og EDB

Biltilsynet har tatt sine første skritt inn i data-alderen. Autosysprosjektet som for vårt vedkommende består av fire skjermterminaler med forbindelse til Vegdirektoratets landsomfattende kjøretøy- og førerkortregistre, ble påbegynt våren 1983. Neste trinn blir utvidelse av innholdet i disse to registre — automatisk oppdatering til databasen fra stasjonene — og automatisk utskrivning av vognkort.

I tillegg arbeides det med planer om anskaffelse av egen EDB-maskin til Biltilsynet. Dette kan du lese mer om i egen artikkel i dette nummer av Sørlandsporten.

Avdelingen er inndelt i følgende tre seksjoner:

- KJØRETØYSEKSJONEN**
- TRAFIKKSEKSJONEN**
- KONTORSEKSJONEN**

På **KJØRETØYSEKSJONEN** arbeider:

- Per Y. Knutsen, seksj.leder
- Harald Torjussen
- Harald Solberg-Jacobsen
- John Åge Bjørndal
- Roald Dypvik (brukskontrollen)
- Nils Markussen (brukskontrollen)

Arbeidsoppgavene her dreier seg i hovedtrekk om teknisk kontroll av kjøretøy, vektkontroll, kontroll av kilometertellere, hvile- og kjøretidsbestemmelsene samt kontroll av verksteder og bensinstasjoner.

På **TRAFIKKSEKSJONEN** arbeider:

- Kjell Backe Hansen, seksj.leder
- Bjørn Olstad
- Bjørn Zernicow

Seksjonens viktigste oppgaver er avvikling av førerprøver og tilsyn/samarbeid med kjøreskolene.

KONTORSEKSJONEN arbeidssoppgaver fordeler seg på følgende hovedområder:

- registrering
- førerkort



— kontroll
— administrasjon
Følgende personer arbeider i kontorseksjonen:

- Harald Kirkedam, seksj.leder
- Ola Senum
- Gerd Strømsland
- Einar Tore Halvorsen
- Eldbjørg Håland (vikar)
- Borgny Thoresen
- Håvard Espeland
- Unn Falkenberg
- Sissel Klaussen
- Solfrid Christoffersen
- Inger Jørgensen
- Ellen Aanonsen
- Turid Noddeland Nygaard
- Valborg Enersen
- Edmund Wangberg



Stasjonens daglige leder er Kåre Møller-Hanssen.

Biltilsynssjef Jens G. Andersen og



pedagogisk konsulent Egill Enge-
sæth har sitt faste tilholdssted på
vegkontoret.

Gamle fotografier?

Sørlandsporten er interessert i å
komme i kontakt med dere som
har gamle fotografier fra vår virk-
somhet gjennom tidene. Vi øn-
sker å presentere slike fotografier
for våre lesere. I tillegg ønsker
vegkontoret å arkivere gamle fo-
tografier da disse ofte kan ha stor
historisk verdi.

Så, - kikk etter i skuffer og skap,-
og ta kontakt med redaksjonen
hvis du finner noe interessant.

NB! Alle originaler blir selvføl-
gelig returnert.

Opplæring 1985 . . .

Konferanse for perso-
nell ved grunnseksj. mai
FTU-konferanse mai

BILTILSYN:

Konferanse for trafikk-
pedagoger mars
Kurs for kontorperso-
nell - reg. okt./nov.
Kurs for kontorpers. -
førerkort okt./nov.
Kurs i tilsyn/samarb.
m/kj.skolene nov.
Konf. for tilsatte i
brukskontrollen mars
Biltilsynssjefkonf. juni

ADMINISTRASJON:

Opplæringskonf. okt.
Arbeidsmiljøkonf. mai
Konf. for juridiske
saksbehandlere sept.
Kurs for info.medarb.
bedr.avisredaktører april
Regnskapslederkonf. jan.
Konf. for ledere av
innkjøpsseksjonen okt.

De glemmer vel ikke .

MORGENGYMNASTIKKEN ?



ETT -



TO!



ETT -



TO!



ETT



- TO!

KLIKK



LEDERUTVIKLING mellomledere på kurs

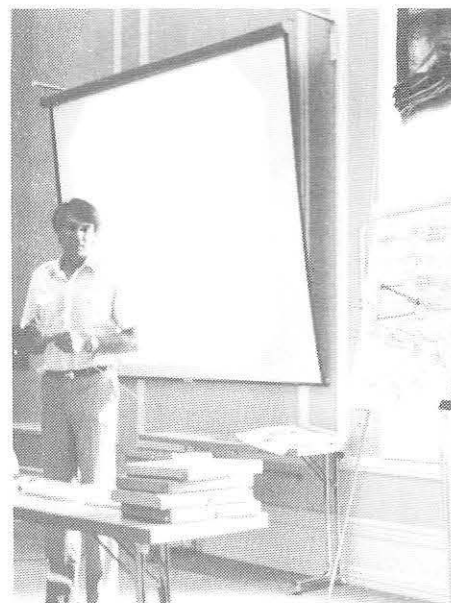
I tiden 8.-9. mai og 3.-4. juni har deltakere fra administrasjonsavdelingen, lab. grunnseksjonen og maskinavd. vært på lederkurs. Kurset var arrangert gjennom opplæringsregionen, og deltakerne kom fra Buskerud, Vestfold, Telemark og Aust-Agder fylker.

Første kursdag var i sin helhet viet temaet arbeids- og leder psykologi og amanuensis Halvor Nordskog ved Telemark Distrikts-

høgskole presenterte mye nytt og interessant stoff.

Neste dag fikk deltakerne en innføring i ledelsesverktøyet «Resultatrettet ledelse» som i hovedtrekk går ut på å kartlegge egen arbeidssituasjon og finne fram til de mest kritiske/viktigste oppgavene og jobbe målbevisst med disse.

Det var avsatt mye tid til gruppearbeid med gruppesammensetting både avdelingsvis og fylkesvis.



Konsulent Bjarne Hope foreleste i systemutvikling.

I tillegg til de mer tradisjonelle emnene innen lederopplæringen hadde en ved dette kurset tatt hensyn til at vi nå står på terskelen til innføring av EDB. I den forbindelse var konsulent Bjarne Hope engasjert til å forelese om Systemarbeid/Systemtenkning - Bruk av EDB. Hope presenterte stoffet på en lettfattelig måte, men likevel fikk vi til fulle forståelse av at fremgangsmåten og arbeidsmetodene for å endre systemene i etaten ikke vil være gjort over natten.



Trivelige samarbeidsforhold i Aust-Agder-gruppa.

Nye lastebiler til Valle og Akland



Ny lastebil til Valle vegstasjon. Sjåfør B. Voldseth overtar nøklene fra selgeren, Tore Osmundsen.



Overlevering av ny Volvo hjullaster til I-2. Fra venstre: Steinar Evensen, H. Chr. Mørck, Per S. Løvdal, Gunnar Liestøl, Lars Knutsen, Åsmund Rundholt, Oddmund Lyngmyr og Borge Tørå.



Informasjonsmøte i Fossheimkomiteen

Fossheimkomiteen, som arbeider med kartlegging av maskinavdelingen, arrangerte stort informasjonsmøte på Skarpnes vegsentrals den 10.4.85. Ca. 45 deltakere var møtt fram da overing. H. Cappelen Aas kunne ønske møtedeltakerne velkommen. Han orienterte om bakgrunnen for komiteen og hva den skulle stille med. Videre kunne han opplyse at når komiteen var ferdig med analyse av maskinavdelingen skulle lignende komiteer arbeide videre med andre avdelinger.

O.ing. Fossheim fra vegdirektoratet orienterte om komiteens arbeidsmåte, og at man ønsket å komme fram til visse anbefalinger i maskindriften. Han mente at resultatet av maskinenes arbeid ikke kom fram i EDB-listene, og han påpekte oppsynets ansvar for å holde maskinene i drift for derved å oppnå et godt arbeidsresultat.

Avd.ing. Isaksen fra vegdirektoratet gjennomgikk driftsresultatene for biler, dumpere, høvler, traktorer, gravemaskiner og hjullastere. Spesielt lastebilene ble grundig gjennomgått på bakgrunn av de to lastebilrapportene komiteen bl.a. har lagt fram.

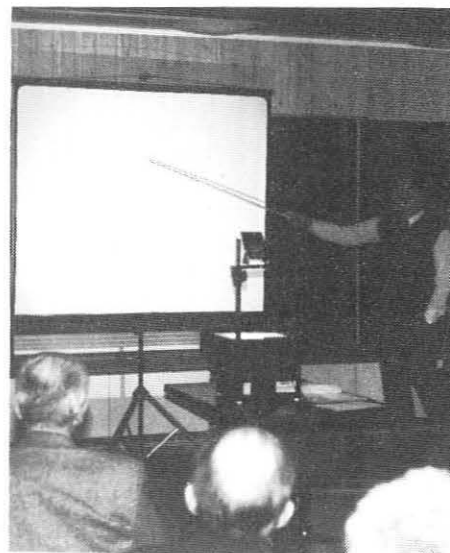
I diskusjonen kom det fram mange momenter. Prissammenligninger mellom private og «gule» maskiner var et sentralt emne. Men vi har ikke noen sammenligning mellom utført arbeid de enkelte maskinene imellom, og en ren sjeling til prisfaktoren er kanskje ikke tilstrekkelig for å vurdere forholdet.

En rekke av møtedeltakerne deltok livlig i diskusjonen, og emner som utnyttelse, avskrivninger, renter, disponeringsplaner, maskinkvalitet og samarbeid ble diskutert.

Møtet ble hevet kl. 15.30 etter at Fossheim hadde karakterisert møtet som positivt. Han innrømmet at planlegging er vanskelig, men at vi må prøve. Han minnet om at kravene ovenfra er økonomisk og effektiv drift, og at det her er snakk om vår eksistens.

Fossheimkomiteen arbeider trøstig videre, og vil før sommerferien legge fram nye rapporter om flere maskingrupper, før de på høstparten tar for seg verksted- og bemanningsoppgavene.

TKF



40-timers kurs for maskinførere

I tiden 16.-22. april ble det holdt et 40-timers kurs for maskinførere. Kurset ble holdt på vegsentralsen, og vår egen maskininstruktør, Borge Tørå var kursleder.

Dette kurset er rettet mot de som ikke tilfredstiller kravene til Yrkesbeviset, det vil si 3 år og 9 måneder opparbeidet maskinførerpraksis før 1. januar 1985.

I tillegg til egne krefter hadde en engasjert foreleser fra ulike ma-

skinleverandører. Kurset hadde 8 deltakere fra driftsavdelingene. I tillegg var spesielle personer innkalt enkelte av dagene.

Med bakgrunn i 40-timers praktisk opplæring samt 40-timers teoretisk kurs vil kandidatene få tildelt opplæringsbok. Boka dokumenterer den obligatoriske opplæring, ajourføres ettersom praksis opparbeides og fungerer som kandidatens førerbevis.



Fra 40-timerskurs for maskinførere på Skarpnes. Foreleser er Gunnar Åmlid fra Pay & Brinck, Kristiansand.



Mikrodatamaskiner til driftsavdelingene

Aust-Agder vegvesen har nå anskaffet mikrodatamaskiner til driftsavdelingene. I første omgang er det innkjøpt 6 maskiner som er fordelt slik:

Vedlikeholdsavdelingen dekke-seksjonen	1	av type	IBM/XT
Vedlikeholdsområde 1-2	1	»	Compaq plus
Vedlikeholdsområde 1-5	1	»	»
Anleggsavdelingen	1	»	»
Laboratoriet	1	»	IBM/XT
Maskinavdelingen	1	»	IBM/PC

Maskinavdelingen har dessuten i bestilling en større mikromaskin av type IBM/AT. Denne kan først bli levert til høsten.

Sammen med maskinene har vi fått levert skrivere og diverse programutrustning. Maskinene har dessuten utvidet «arbeidshukommelse» til 640 Kb, dvs at det er relativt kraftig utstyr vi har fått.

For å kunne ta i bruk maskinene trengs det opplæring. I uke 21 ble det derfor avholdt kurs for 20 personer. Kursleder var o.ing. T. Le-

land fra Vegdirektoratet med assistanse av T. Olsen fra Ing. K. Bruker A/S. Kurset var lagt opp over 4 dager med et tettpakket program.

Stoffet er nytt og de fleste kursdeltakere følte seg en smule lammet. Det ble gitt innføring i det såkalte operativsystemet, dvs. hvordan man oppretter «filer», finner tak i dem igjen, kopierer og får utskrift på papir. Videre var det instruksjon i tekstbehandlingsprogram som gjør det mulig å «skrive» på skjermen, rette, redigere etc.

for til slutt å få skrevet ut det ferdige produkt. Teksten kan lagres i maskinen slik at en senere hen kan hente den frem og rette. Til slutt fikk deltakerne prøve seg på bruk av «regneark». Dette er et system som en kan bruke til å lage diverse tabeller og statistikker. Som eksempel ble blant annet oppsett av forbruksplan prøvd. Systemet byr på store muligheter idet justeringer meget enkelt kan foretas. Enkelte tall kan rettes og maskinen ordner med ny summering på sekunder.

Det som imidlertid er helt klart er at det i tiden som kommer kreves betydelig innsats fra den enkelte i form av opplæring og fra avdelingene for å få frem gode systemer. Sørlandsporten vil senere bringe mere stoff om bruk av mikrodatamaskiner.

Billedmontasjen viser glimt fra kurset.

Glimt fra kurs i bruk av mikrodatamaskiner

BERUSENDE FART — ELLER DØDSRUSEN

Vest-Tyskland har en promillegrense på 0,8. Dette er bare 0,3 promille høyere enn i Norge.

Halvparten av dødsulykkene i Vest-Tyskland skjer under kjøring i påvirket tilstand. Dette er 5000

døde som kanskje kunne vært i live hadde det ikke vært for snapseglasset eller halvliteren ekstra.

Er så tyskerne fornøyd med dagens situasjon?

Meningsmålinger viser at 48%



Ca. 50% av trafikkulykker med dødelig utgang henger sammen med promillekjøring.

av de spurte vil ha strengere promillegrenser. De fleste vil ha den nordiske normen på 0,5 promille. Men en tredel av de som ble spurt ønsker totalforbud mot drikking av alkohol i forbindelse med bilkjøring. De vil ha de samme lovreglene som finnes i Øst-Tyskland og de fleste andt Øst-statene.

Ved alle trafikkulykker i Øst-Europa tas det blodprøve. Kan det i denne prøven påvises alkohol, er føreren hjemlet til straff.

Hvorledes er det i Norge? Her er regelen 0,5 promille, samtidig vurderer en om rusen er stigende eller synkende. En prøver altså å kalkulere seg tilbake til ulykkestidspunktet. Resultatet av dette er at mange dessverre prø-



ver å beregne seg til forbrenningshastighet av alkohol. Her må en bare innrømme at ingen av oss er gjennomsnittsmenneske. Disse tabellene er m.a. ord ikke brukbare på den enkelte av oss. Ikke bare er det store individuelle forskjeller, men det er også forskjeller på forbrenningshastigheten fra gang til gang.

Med andre ord: En livsfarlig kalkyle.

Motorsykkel: For mange av oss et livsfarlig leketøy. Her viser det seg at en av fem drepte motorsykkelførere har hatt promille.

Moped: Her har hver tredje drepte mopedfører hatt promille. Mopedene har som en vet, ikke lov å kjøre over 50 km/t. Er det den lave farten som får enkelte til å tro at det ikke er så farlig å kjøre moped i fylla?

Gående: Her er det heller ikke hyggelige tall. Mer enn hvert fjerde dødsoffer her hadde promille.

Syklist: Tallene viser her at av seks drepte syklistere hadde en av dem promille.

De fleste som er innblandet i trafikkulykker kommer fra det med livet i behold. Over 10.000 personer er innblandet i trafikkulykker og får større eller mindre kvestelser. Nesten 500 av dem mistet livet. 16 stykker ble drept i Aust-Agder i 1984.

Svært mange av disse ulykkene kunne vært unngått hadde ikke alkohol vært en del av bagasjen.

I Aust-Agder var ca. 290 personer innblandet i de ulykkene som ble registrert i 1984. Mellom 25 og 30 personer var mistenkt for å være påvirket av alkohol.



VIDEO

et nytt medium ved vårt vegkontor

Av Hilmar Liane

Ja, det er riktig! Video har gjort sitt inntog ved vegkontoret. En kort historikk:

Det hele startet med at Vegdirektoratet monterte et videokamera på en bil som kjørte rundt og foretok forskjellige målinger av vegbanen. Samtidig ble vegnettet filmet slik at man innhentet nødvendige opplysninger om hovedparseller og lengdeangivelser.

Dette fant direktoratet så nyttig at de gikk ut med tilbud om videofilm av vegene til de enkelte vegkontorer.

Vegdirektoratet hadde inngått en avtale sentralt, slik at hvert vegkontor som var interessert, kunne få kjøpt videospiller og TV.

Dette ble innkjøpt til A-A-vegvesen allerede i 1976. Senere ble det innkjøpt et sort/hvitt kamera til dette. Etter opptak kunne vi heretter sitte og se vegene våre på fjernsyn. Utstyret ble først prøvd i det nye Langsækkrysset før

det ble lysregulert. Vi fikk se mange merkelige situasjoner, ja, til og med en kollisjon ble festet til filmen.

Nå var interessen stigende for denne form for registrering. Men det var ennå ikke lett å få alt til. Utstyret vi hadde måtte ha 22 V vekselstrøm for å kunne nyttes. Dette medførte at vi under opptak måtte ha med mange meter skjøteledning. Vi måtte tiggē strøm hos «snille» mennesker som bodde i nærheten av opptaksstedet. Samtidig var utstyret svært tungt og lite egnet til å frakte med.

Men - noen opptak ble da gjort, og som kjent går utviklingen svært fort. Allerede i begynnelsen av 1980 var det kommet mye nytt og bedre video-utstyr på markedet. Utstyr som var svært kompakt, men lett, - og vi ble ikke avhengig av skjøtekontakt da dette kun trenger 12 volt likestrøm. Dermed kunne vi benytte batterier - som

igjen kunne lades opp - eller benytte strøm fra bilen.

Etter innkjøp av fargekamera og bærbar opptaker hadde vi vårt første opptak under åpningen av Ågre bru. Dette gikk meget bra, og siden har det gått slag i slag.

Mange av riksvegene våre ble filmet på nytt, - i begge retninger. Det ble også konstruert et «biber» (tonesignal) som ble lagt inn på filmen. På denne måten la vi inn kilometering, slik at vi lett kan finne frem til hovedparsell, samt det aktuelle stedet på nærmeste 10-meter.

I 1982 var vegvesenet representert med en stand på Agdermessen. I denne forbindelse skulle vi bl.a. presentere vegvesenet ved en videofilm. Intensjonene var å fortelle om alle de forskjellige avdelinger og feltene innen vegvesenets arbeidsområde. Ved hjelp av det utstyret vi disponerte da, ble denne filmen laget. Sammen med den øvrige presentasjon av etaten, gjorde nok dette sitt til at vegvesenet fikk en gedigen pokal for den mest informative stand på messen.

Flere ting begynte nå å skje. Kunne vi ikke bruke videoutstyr til andre ting? Hva med informasjon i skolene? Var det mulig å lage en film med «skjult kamera» langs skolevegen, i stedet for å la dem se en film laget i Oslo. Vi prøvde, - og det ble en stor suksess.

Flere og flere skoler ber oss nå lage noe for sin skole. Derfor - og så langt tiden strekker til, og i godt samarbeid med Trygg Trafikk her i fylket, hjelper vi til. Filmene blir redigert til ca. 25 minutters spille-



En trafikksituasjon festet til videobåndet.





Torstein Riber følger byggingen av Rømyr bro ved Tvedestrand.

tid. Resten av skoletimen går med til å snakke trafikk med elevene, bl.a. om deres egen skoleveg og de situasjonene de har sett på filmen.

I samarbeid med TT har vi nå lget flere filmer, bl.a. om montering av sikkerhetsseleer bak i bilen, barnesikringsutstyr, bruk og virkemåte, og informasjonsfilm om hvilke trafikkfeller en vanlig avkjørsel kan utgjøre, - særlig for barn som leker, - samt en informasjonsfilm om kjøreløys.

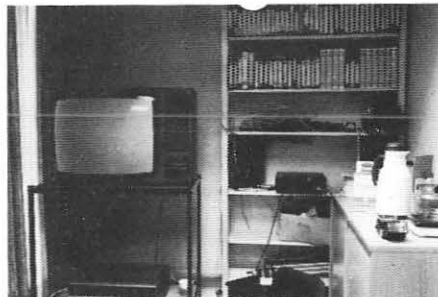


Videorommet på vegkontoret er godt utstyrt, her med artikkelforfatteren ved redigeringsbordet.

Videre er det tatt opptak på vegstrekninger og steder der det i den senere tid har skjedd mange ulykker. Ved hjelp av filmen kan en registrere folks kjørevaner, hvordan den enkelte svingbevegelse fungerer og hva som eventuelt gjøres feil...

Utviklingen har medført at mere utstyr er blitt anskaffet. Her kan nevnes redigeringsmaskin og tekstmaskin, slik at det kan legges inn ekstra informasjon. Kurs i bruk av videoutstyret har vært avholdt, samt forelesning av representant fra Arendal Media Senter. På denne måte lærer vi hvordan vi ved hjelp av film kan fortelle mest, og at de rette bildene blir brukt.

La meg til slutt fastslå at videobruk er kommet for å bli. La oss derfor håpe på mange interessante oppgaver i tiden som kommer.



Interiør fra videorommet.

STIPEND 1985

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

Tilgjengelig beløp er omlag kr. 50.000,—.

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

Studiene skal være gjennomført ett år etter tildeling av stipend.

Søknad om stipend bør inneholde — beskrivelse av emne for studiet — plan for gjennomføring av studiet — opplysninger om søkerens stilling, arbeidssted og arbeidsfelt.

Søknaden sendes:
Nordisk Vegteknisk Forbund
Vegdirektoratet
Postboks 6390 Etterstad
0604 Oslo 6
innen 15. august 1985.

Tildeling av stipend vil finne sted i september 1985.

Nærmere opplysninger kan fås av Johnny Johansen, tlf. 02-46 69 60.





Administrasjonssjef Osmund Salvesen avslutter sitt yrkesaktive liv i juli

AV MADS KROGH

Den 4. juli fyller administrasjonssjef Osmund Salvesen 67 år. Senere i samme måned slutter han etter nærmere 22 års tjeneste i Aust-Agder Vegvesen.

Allerede som 20-åring i 1938 forlot han farsgården på Moi ved Flekkefjord for å ta to-årig telegrafskole.

Etter endt skolegang var han i årene 1940-48 ansatt i Televerket, først som tekniker og senere som sekretær i Telegrafstyret. Han leste samtidig privat til juridikum, et studium han fullførte høsten 1947. Hans juridiske løpebane begynte i 1948 da han ble ansatt som sekretær og senere kontorsjef hos skatteinspektøren i Aust-Agder. Her var han ansatt i 15 år, med ett års avbrytelse som dommerfullmektig hos sorenskriveren i Nedenes.



Vi med «papirarbeid» har vært med og trukket lasset.

Samtidig som den nye vegloven trådte i kraft 1. januar 1964, tiltrådte han som kontorsjef ved vegkontoret. Senere er denne stillingen omklassifisert til administrasjonssjef, - og som sådan av-



Vi burde ha gjennomført full overgang til EDB tidligere.

slutter han sitt yrkesaktive liv i juli måned.

—Tidligere vegsjef Johannes B. Irgens sa ved en festlig anledning at vi aldri måtte glemme at vi først og fremst var ansatt for å bygge-og vedlikeholde veger. Har du som administrasjonssjef hatt inntrykk av at du har vært medbestemmende i dette arbeidet, eller har du mer følt ditt arbeid som «papirarbeid» og uavhengig av selve vegpolitikken?

—Jeg føler at vi med «papirarbeid» har vært med og trukket lasset. Utad er det de mediabestemte ting som fanger interessen: Norsk Vegplan, aksjoner som kjøreløys, mot helgeulykker m.v. Like viktig for helheten er det arbeid som skjer på den indre front. «Det indre liv» må fungere godt. Lagets samlede styrke avgjør innsatsen. En sliter i de bakre rekker styrker laget, men han/hun blir mer anonym enn stjernespilleren med mange scoringer og intervjuer.

—Hvordan har utviklingen vært for administrasjons- og økonomi-

avdelingen i de senere år? Er det enkelte ting du gjerne hadde sett blitt gjennomført annerledes?

—Som de andre avdelingene ved vegkontoret har vår avdeling vært med i forskjellige faser av utviklingen. Først opptrapping i 70-årene, med økte bevilgninger og i antall stillinger, senere stagnasjon i bevilgningene og til og med stillingsreduksjon. Når har vi god tilgang på ressurser, kommer ikke problemene klart nok frem. Først når krybben begynner å bli tom, føler vi sterkt problemene.

Til vegkontoret strømmer det inn en flom av saker som skal behandles. Når ressursene minker, blir nøkkelordet prioritering. Skal vi være litt etterpåkloke, kan vi si at vi burde ha gjennomført full overgang til EDB tidligere. Besparelsene vi får ved å gå over til EDB, innfinner seg først når systemet har virket en tid. Tenk om vi idag - med de knappe ressursene vi har - hadde vært i den fasen at resultatene av EDB-innføringen viste seg.

—Som administrasjonssjef har stillingen medført en rekke verv og møtevirksomhet i årenes løp. Kan du kort nevne noen av de verv du har innehatt og hva du mener om møtevirksomheten generelt. Tar møtene overhånd, eller er de alle like viktige for den daglige drift?

—Jeg ser med stor glede tilbake til tiden i samarbeidsutvalget i Aust-Agder vegvesen og i Hovedsamarbeidsutvalget for vegvesenet. Og det var meget lærerikt å delta i Lunaas-utvalget, som forberedte innføringen av den nye arbeidsmiljøloven i vegvesenet.



Jeg ser med glede tilbake på en rekke tillitsverv.

Noen sier at «møtepesten» rir oss. Noe rett er det nok i dette. For det blir mange møter. en av årsakene til dette er vel at det er blitt mere kronglete å få til vedtak når mange skal delta i prosessen. Vi har fått medbestemmelsesavtalen, og på fylkesplanet er det noen utvalg som belegger tiden til vegvesenets folk. Men bedriftsdemokratiet er kommet for å bli. Vi får innrette oss som best vi kan, og la de viktigste sakene bli henlagt til møter.

—I forhandlinger med etatens mange fagforeninger har du vært deres «motpart» ved forhandlingsbordet. Har det vært en vanskelig oppgave, eller mener du samarbeidet med de ulike tillitsmenn har fungert tilfredsstillende?

—Jeg synes samarbeidet med de tillitsvalgte har vært meget godt. Aktørene, ledelsen og tillitsvalgte har hver sine roller og skal prosedere sin saksfremstilling best mulig. Noen ganger kan det hardne til og bli noe klabb og babb, uten at dette bør gå ut over det kollegiale forhold. Engasjement i saken er av det gode, men bør ikke slå ut i personlige motsetninger.

—Så vidt jeg vet, har du omtrent kontinuerlig vært medlem av AMU (Arbeids- og miljøutvalget) i

alle disse årene. Hva mener du har vært AMU's viktigste arbeidssoppgaver, og har utvalget oppnådd resultater som har vært verd alt bryderiet? Kan du peke på spesielle ting som du mener har vært av stor betydning?

—Vi skal være klar over at det er arbeidsgiveren - Statens vegvesen som i første rekke er pålagt ansvaret for at arbeidsmiljøloven håndheves. Arbeidsmiljøutvalget skal mer være et kontrollorgan som deltar i planleggingen av verne- og miljøarbeidet, og som har som oppgave nøyte å følge utviklingen i spørsmål som angår arbeidstakerens sikkerhet, helse og velferd.

Med de oppgaver AMU har fått tildelt synes jeg det er oppnådd vesentlige ting. Vi har fått etablert en godt utbygget vernetjeneste. AMU står også for bedriftshelsetjenesten, og vi har i Aust-Agder vegvesen i flere år vært i den heldige situasjon at helsetjenesten har omfattet samtlige arbeidstakere. Ikke alle fylker har vært så heldig.

Av konkrete saker som AMU har behandlet, vil jeg nevne to:

I 1982 tok AMU opp arbeidsforholdene ved biltilsynsstasjonen. Utvalget mente at arbeidsmiljøet ikke var fullt forsvarlig, som loven krever. Denne saken ser nå ut til å få sin løsning med utbygging av stasjonen.

Som det første av fylkene har Aust-Agder vegvesen gjennomført en bredt anlagt kartlegging av arbeidsmiljøene. Denne kartleggingen ble senere brukt til å gjennomføre visse tiltak og forbedringer.

—Hvis du ville gi din etterfølger et godt råd i stillingen som administrasjonssjef, hva ville det være?

—Personalsakene er vanskeligst. Bakgrunnen for kravene er viktig. Vegvesenet har mange for-

skjelligartede arbeidsmiljøer, hver med sitt særpreg og arbeidsrytme. På et område fikk jeg allerede i 1939 noe erfaring fra arbeidslivet. Jeg var den gang elev ved Telegrafskolen og deltok i linjebygg i Ryfylke. Vi bodde flere sammen på et rom og holdt delvis kosten selv. En nyttig erfaring når det senere kom krav etter særavtalen for vegarbeidsdriften. Når jeg ser tilbake, er det her gjort betydelige forbedringer i arbeidsmiljøet. Så det og skaffe seg god bakgrunn i saker om arbeidsmiljø m.v. er et råd jeg gjerne bringer videre.



Samarbeidet med de tillitsvalgte har vært meget godt.

—Som pensjonist, går jeg ut fra at du ikke akter å sitte i gyngestolen med armene i kors. Hvilke hobbyer har du, og hva står først på programmet etter at du har gått av?

—Jeg er hageentusiast. Føler jeg for trim, tar jeg sykkelen. Arendal har i sin omegn en del fylkesveger, velegnet for sykkeltrim med forholdsvis liten trafikk og fast dekke. Langs riksvegnettet utbygges nå også sykkelveger i godt tempo. Vintertid vil jeg reflektere på kurstilbud, - fra Friundervisningen og andre.

—Som «fersk» pensjonist - har du noen ønsker for fremtiden?

—Vegvesenet var oss behjelpelige med overgangen fra yrkesak-



Flere hundre m³ raste ut i tildels store blokker. (Foto: Setesdølen)

RAS I SETESDALEN

30 meter av rv. 12 sør for Reiersfossen raste ut

Ved middagstider 21. mai gikk et større steinras som tok med seg ca. 30 meter av rv. 12 i Setesdalen. Fram til klokken ni om kvelden var det omkjøring på østsiden av dalen mens rasstedet ble ryddet. Flere hundre m³ raste ut i tildels store blokker. Toppen av ra-

set ligger ca. 100 meter over vegen. En stor blokk på nærmere 100 m³ gikk over vegen og ligger nå på elvesiden som et minne om raset.

Geologen som var på rasstedet 23. mai mener at det ikke skal være fare for nye ras her.

Det ligger nå store blokker på oversiden av vegen, og denne barrieren vil fange opp eventuelle mindre ras av stein og jord som måtte komme.

Vegen som er planlagt utbedret mellom Frøysnes og Ose kan bygges som planlagt ved rasstedet.

tiv til pensjonist. Vi over 60 fikk tilbud om forberedelseskurs i Vrådal. Det var en takknemlig gjeng vordende pensjonister som tok i mot gode råd om hvordan vi best mulig kunne takle overgangen, for å unngå pensjonistsjokket. Vegvesenet gir også andre tilbud til pensjonistene. Det støttes opp om Pensjonistforeningen og til de årlige informasjonsmøter med julekaffe inviteres pensjonistene.

I årene fremover blir det flere pensjonister, blant annet som følge av at pensjonsalderen settes



ned. Det er derfor mitt ønske at vegvesenet må fortsette sin linje og holde god kontakt med medarbeiderne som går av. Pensjonistene burde telle med i antallet når den årlige velferdsbevilgningen skal beregnes, - sier vår ferskeste pensjonist, som vi ønsker mange og gode år fremover sammen med familien.

Jeg er hageentusiast, sykkeltrimmer og ser fram til kurstilbud.



En tekniker med bi-jobb

AV MADS KROGH

Hva kan det være som får en innbarket arendalitt til å drive med en så spesiell hobby som bi-avl? I et forsøk på å få et fornuftig svar på det, spurte vi tekniker Arne Dalsøren, mannen som har denne bisarre hobbyen som viktigste fritidsbeskjeftigelse.

At mange tilsynelatende fornuftige mennesker har hund eller katt — og til nød kaniner — i et typisk bymiljø er allmenn akseptert, men bier — —!



En røyk-puster har dempet gemyttet til biene, og kubene kan åpnes.

— Hva var det som stakk deg da du begynte med produksjon av honning som bierverv?

— En fetter av min kone drev med bier. Og hans overtalelsesevner gjorde at jeg fikk lyst til å prøve selv. Og da jeg fikk en håndbok i birøkt i julepresang i 1977, ble de hundrevis av sider lest flittig.

— Så det var nærmest alle røkteres bi-bel som vekket din interesse. Og da bi-ologi som kjent er læren om de levende vesener, ble det altså boken om birøkt som fikk ditt bi-fall.



I et godt år kan opp til 40 000 bier ha tilhold i hver kube.

— Ja, på forsommeren 1978 kjøpte jeg mine første 3 kubene, og allerede første året fikk jeg godt med honning, til sammen ca. 75-80 kilo.

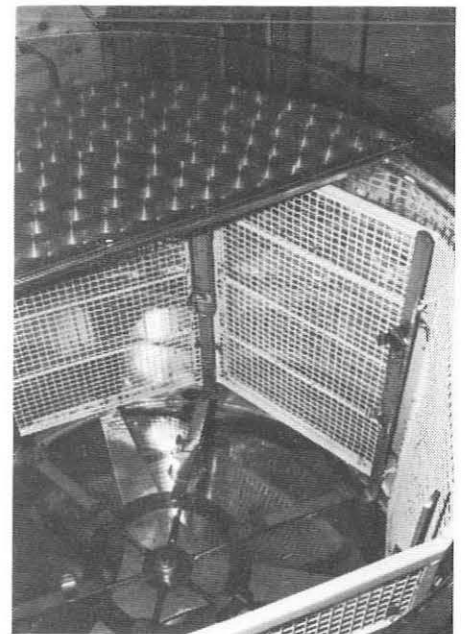
— Honning med bi-smak har vært kjent helt fra den grå oldtid, og honningbienen kommer vel opprinnelig fra Middelhavslandene. Men hvilken prosess foregår før vi kan smøre det ferdige produktet ut over brødsnivene våre?

— I hver bikube er det kun en forplantningsdyktig hun, «dronningen», som ikke gjør annet enn å legge egg. Dronningen kan legge et vekslende antall egg med hanbier, eller droner, og opp til 30-40 000 arbeidsbier. Det er disse siste som samler inn honning og blomsterstøv, produserer voks og bygger vokskakene med de velkjente 6-kantede cellene. Disse benyttes dels til egglegging og oppføding av yngelen og dels til oppbevaring av de innsamlede forråd. Dronningen befruktes kun en gang i sitt liv, hvoretter dronene

kastes ut av kubene som overflødig og eggleggingen begynner.

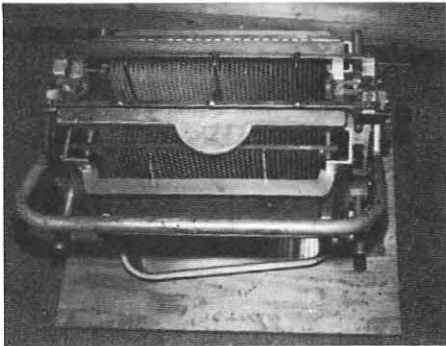
I de noe større og videre såkalte droneseller legges ubefruktede egg, hvorav utvikles utelukkende droner. Av de befruktede egg utvikles arbeidsbiene når de legges i alminnelige arbeidsseller, men derimot droninger, når de legges i særskilte store, dertil innrettede droningseller. Når det blir to eller flere droninger «svermer» biene, i det bifolket deler seg i to partier. Den ene, sammen med den gamle dronningen, forlater i en tett sverm kubene og slår seg ned i en busk eller tre nær kubene. Da gjelder det å ha en ledig kube og få svermerne inn i denne.

— Nå skjønner jeg bedre hvorfor det heter bi-vuak når flere slår seg ned i friluft i en hvileperiode. Men er birøkt sesongbetont, eller må du stå på hele året?



En moderne honningslynge «kaster» honningen ut av honningtavlene.

— Det er meget intenst i svermeperioden ca. 20. juni - 5. juli, mens innhøstingen skjer i august-september med etterpåfølgende foring for vinteren. All fritid går



Honningtavlene settes ned i en honning-løsner full av pigger.

med, - ca. 1 dagsverk pr. kube pr. år. Men biene er renslige, slik at det ikke blir noe stell av kubene. De blir foret med sukkervann, som gir lite avfallstoffer.

—Så bi-deet har de altså i friluft.

Ifjor gjorde du hobbyen din til noe mer enn en bi-stilling, og du søkte - og fikk - permisjon fra arbeidet i hele 5 måneder. Hvorfor det?

—Jeg hadde lyst til å prøve i litt større sammenheng, og leide derfor en del kuber slik at jeg ialt disponerte ca. 230. De ga meg fullt opp å gjøre, og da det ifjor var et godt honningår ble resultatet flere tonn med honning. Alt dette skal slynges og siles før levering. Det var artig å prøve i stor målestokk,

men i år er jeg gått tilbake til det vanlige, - på hobbynivå.

At arbeidet med slynging og siling går profesjonelt for seg, fikk vi erfare ved selvsyn da vi besøkte bi-senteret til Dalsøren på Birkenlund. Eget bi-hus på ca. 50m² inneholdt det aller meste av utstyr som trenges.

Jeg har latt meg fortelle at det kan være 40-50.000 bier i en god kube i juli måned. Du må jo ha hatt en bi-llion å stelle med ifjor?

—Ikke fullt så ille, men nærmere 10 millioner bier er vel nærmere sannheten.

—Din lidenskap førte deg i 1983 til Sovjet, fortell... -

—Vi var på birøktertur til Moskva og Kaukasus, i det sydlige Sovjet. I alt var vi 35 birøktere som var borte i 8 dager. Vi fikk bl.a. se amatørbirøktere i Moskva med et opplegg ikke ulikt vårt eget. Men i Kaukasus var det kollektiv produksjon, med produksjon av dronninger som de sendte på bestilling til hele Sovjetunionen. Det var et meget profesjonelt opplegg.

Kaukasus var forresten et sær-

preget område naturmessig, med høysletter ca. 1000 meter over havet.

Det hører ellers med til historien at Dalsøren selvfølgelig er medlem av birøkterlaget. Men ikke nok med det, han er også formann i lokallaget Arendal & Omegn Birøkterlag.

Det er altså ikke måte på hobbyer!



Slyngsilen sørger for at honningen blir uten bi-produkter.

LØST & FAST:

Endring av satser

Staten og hovedsammenslutningene har oppnådd enighet om endringer av satsene for kostgodtgjørelse og nattillegg. Virkning fra 1. januar 1985. Følgende satser er endret:

Kostgodtgjørelsens beregning

For reiser som varer 4-8 timer: Fra kr. 32,- til kr. 34,-.

For reiser som varer 8-12 timer: Fra kr. 135,- til kr. 145,-.

For reiser som varer over 12 timer: Fra kr. 255,- til kr. 270,- pr. døgn.

Nattilleggets beregning

Det ordinære nattillegg er endret

fra kr. 165,- til kr. 180,-. Nattillegget i byen er endret fra kr. 230,- til kr. 275,- pr. natt.

Legitimasjonsretten for overnatting er endret fra kr. 600,- til kr. 670,- pr. natt.

Fradrag i nattillegg ved overnatting i Vegvesenets brakker eller vegstasjoner under tjenestereiser: I de tilfeller hvor Vegvesenets arbeidstakere overnatter i Vegvesenets vegstasjoner, brakker o.l. under tjenestereiser, økes fradragssatsen i nattillegget fra kr. 46,- til kr. 50,-, når Vegvesenets sengetøy benyttes. Der hvor bare køye/seng og madrass nyttes, økes fradragssatsen fra kr. 15,50 til kr. 17,- pr. natt.

Støvlungundersøkelse

For ca. 3 år siden ble det gjennomført en støvlungundersøkelse blant vegtjenestemann i vegarbeidsdriften.

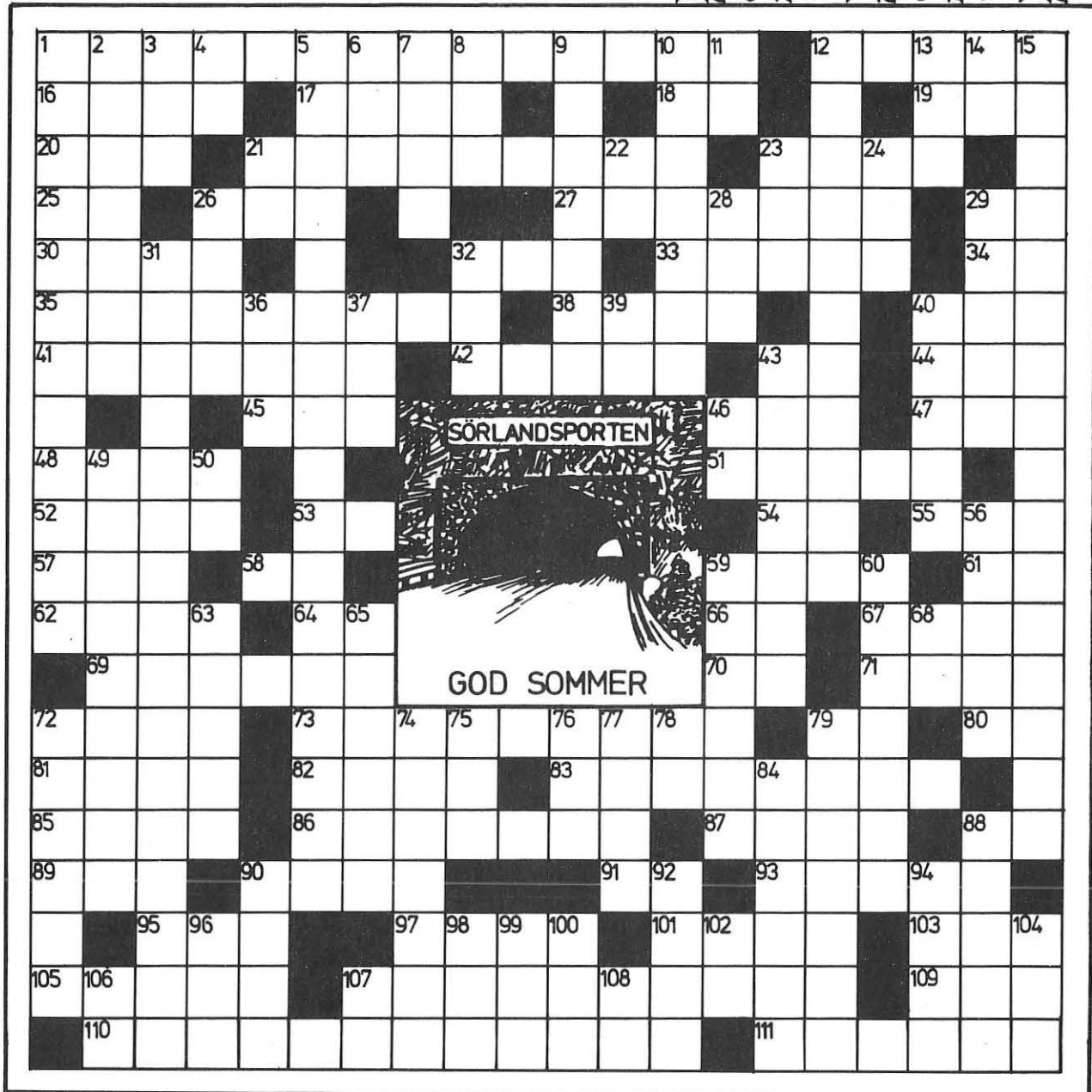
En tilsvarende undersøkelse startet opp her i Aust-Agder i april måned, - i samarbeid med Statens Skjermbildefotofering. I den undersøkelsen som fant sted i 1982/83 ble det undersøkt 2371 personer. Det ble da funnet 4 meget lette tilfeller av silikose, hvorav 2 tilfeller etter all sansynlighet var pådratt under arbeid hos tidligere arbeidsgivere.

Hvem savner en blå barnegenser?

Den er gjenglemt på Valle vegstasjon og kan fås tilbake ved henvendelse til vegmester Nygård.



SOMMERKRYSSORD



Vannrett

- 1 Fjell ved Rv 12
12 Uvær
16 Geni
17 Krydder
18 Sølv
19 Flokk
20 Naturkatastrofe
21 Flere steder i Aust-Agder
23 Dronning
25 Uro
26 Esse
27 Guttenavn
29 Avis
30 Stammehøvding
32 Den første
33 Bedro
34 Elvemunning
35 Skriveutstyr

- 38 Får
40 Jentenavn
41 Sendemann (uttale)
42 Fugl
43 Konsonanter
44 Legemiddel
45 Treg
46 Slange
47 Ore
48 Bedrift i Aust-Agder
51 Norrønn gudinne
52 Vri
53 Tone
54 Forstavelse
55 Merke
57 Forenes, V---
58 Overnattingssted
59 Fyrt
61 Moderne

- 62 Iherdighet
64 Sted ved Bergen
66 Guttenavn
67 Indianer
69 Vy, -----ktiv
70 Haglbyge
71 Drikk
72 Topp
73 Bergart
79 Drikk
80 Fortår
81 Feta
82 Helt
83 Moderne møbel
85 Gubbe
86 Ikke opp
87 Klage
88 Organisasjon
89 Buss-selskap

- 90 Fugl
91 Skipsbetegnelse
93 Skrape
95 Småfisk
97 Ruin
101 Adverb
103 Papegøye
105 Innsjø
107 Kastes penger i
109 Sporter
110 Influensa
111 Studerer

Loddrrett

- 1 Synes mange Sørlandet er
2 Yrkesvalghemmet
3 Odde
4 Rekkefølge
5 Sport for de dristige



Viktig etter takvelt med bil:

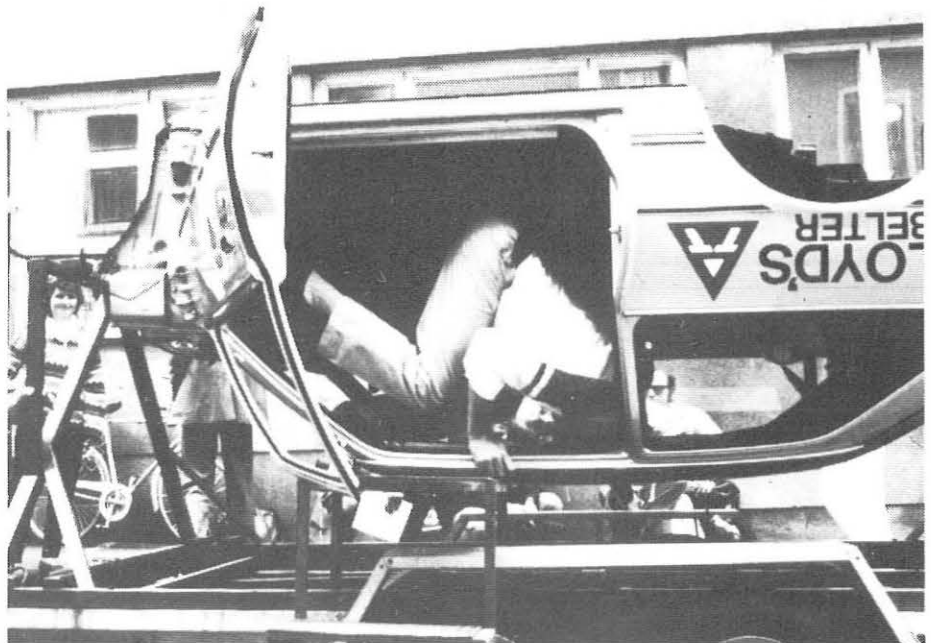
Få kontroll over kroppsvekten før bilbeltet løsnes

Løsnes beltet for fort, kan nakken lett brekkes, sier ingeniør Torkel Trønnes.

Hjelp, jeg har gått rundt med bilen! Hva skal jeg gjøre? Hvordan skal jeg komme meg ut? Dette er en problemstilling som kan bli aktuell før du vet ordet av det. Trygg Trafikk har spurt mannen bak den vellykkede sommerpatruljen med Veltepetter'n, ingeniør Torkel Trønnes, hva han ville gjort.

— For det første, sier han, ville jeg prøve å unngå refleksbevegelser med hånden for å løsne beltet. Jeg ville starte med å tenke nøye over situasjonen. Du sitter oppned i beltet. Hele kroppsvekten hviler i beltet. Hvis du løsner beltet uforberedt kan du risikere å brette nakken. Og det ville jo være trist å brette nakken **etter** en rundvelt som du forøvrig har sluppet uskadd fra.

— Derfor, sier Trønnes, som har opplevd å måtte løsne seg fra beltet i oppned-situasjoner både ved virkelige og simulerte velt — ville jeg prøve å avlaste kroppsvekten ved å sette et eller begge ben i taket. Få kontroll over kroppsvekten



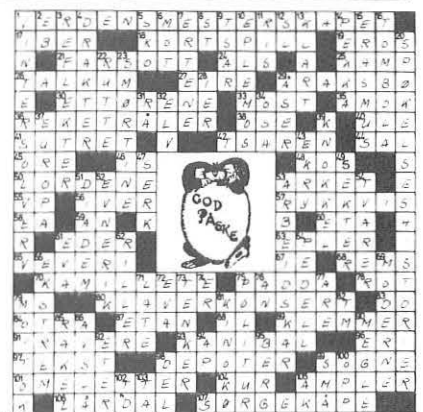
En av Torkel Trønnes «disipler» henger med hodet ned i Veltepetter'n. Som det her blir demonstrert, gjelder det å få armene og bena godt plantet i biltaket før beltet løsnes.

— spark fra med bena. Og sett så begge hender i taket. Nå har du kontroll over kroppsvekten. Ta den ene hånden opp til beltefestet og løsne beltet. Da først kan du krabbe ut — uskadd.

— Vil en klare å løsne beltet uten å avlaste det på den måten du nettopp har beskrevet?

— Bare de færreste vil klare det. Vekten må ut av beltet. Hvis en person på 90 kilo lykkes i å løsne beltet, vil han oppleve at låsen nærmest «eksploderer», og fallet ned i taket er såpass alvorlig at han som sagt risikerer å brette nakken hvis ingen forholdsregler er tatt, sier Trønnes.

6 Fyr	32 Tær	76 Dobbelt
7 Pronomen	36 Like	77 "Blindtarm", V-G---
8 Tone, motsatt	37 Bokstaven	78 Forstavelse
9 Foss	39 Eksisterer	79 Del av servise
10 Sommeraktivitet	40 Italiensk innsjø	84 Stup
11 Sølv	43 Møbel	88 Skal mange nå ha
12 Pest	46 Konsonanter	90 Ikke med
13 Blir til setning	49 Sted i Vest Agder	92 Sport
14 Slagsted	50 Utrop	94 Grønn plett
15 Feires av mange	56 Lugl	96 Be (lat.)
21 fylkesveg	59 Vannet	98 Ener
22 Rekkefølge	60 Sted i Vest Agder	99 Redd
23 Vil de fleste ha	63 Uærlig	100 Nynorsk verb, presens
24 Adverb	65 Krus	102 Smelte
26 Jentenavn	68 Adv./konj., nynorsk	104 Merke
28 Kar, nynorsk	72 Godt i sommervarmen	106 Eks. parti
29 Lås	74 Nytt	107 Hest
31 I/S	75 Frigjøringsorganisasjon	108 Invitere



Vinnere av Sørlandsportens påskekr.::

1. Anders H. Hermansen

2. Tore Kjell Fløystad

Sfinxen er oversendt.

Løsning sendes: SØRLANDSPORTEN

Aust-Agder Vegkontor

Postboks 173, 4801 Arendal innen 1.9.85



En vegmester går fra borde

AV ROLF TIDEMANN

Vegvesenet i Aust-Agder står foran en nesten full utskifting av vegmesterene. Hele 4 av 6 «mestere» må se i øynene at pensjonsalderen om ikke lenge er et ufravikelig faktum.

Den første som går er vegmesteren på Birkeland, Per Franksson, som har meldt fra om at han går over i pensjonistenes rekke like over ferien.

Nå er det på ingen måte en vegmester som er tynget av alderen som legger inn årene. Per Franksson er tvert imot i usedvanlig god form. Vi som kjenner ham vet dessuten at han har et ungdommelig sinnelag, og glimtet i øyet er aldri langt unna, selv når det røyner på som verst med snøkav og mas. Men når en er blitt 66 år synes han det kan være på tide å slippe yngre krefter til.

Når Franksson nå slutter, så kan han se tilbake på en lang og variert arbeidsdag for Aust-Agder Vegvesen. Han ble ansatt i mai 1942, 23 år gammel, og det første arbeidsoppdraget var å delta på stikning i hjembygda, Selåsvatn i Åmli. Tidligere var han i noen år med på anlegget for Sørlandsbanen, og han hadde nok i denne tiden heller tenkt seg å ha fortsatt i jernbanen. Men ofte er det tilfeldigheter som bestemmer utviklingen, og idag er han glad for at det ble vegvesenet. Heller vegmester enn stasjonsmester, sier han.

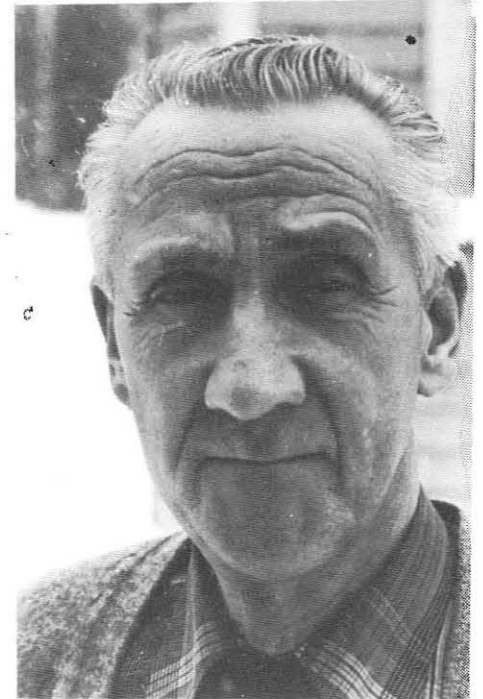
Til Birkeland kom han i 1951 som fast stasjonert oppsynsmann. Det var før funksjonsdelingen, og han ledet derfor både anleggs- og vedlikeholdsdriften. Særlig husker han byggingen av Senumstad og Teinefoss bruer som både krevende og interessante prosjekter.

Etter funksjonsdelingen ble det, bortsett fra noen utbedringsanlegg, vedlikehold for alle pengene, bokstavelig talt. Med stort engasjement og innsikt har han ledet vedlikeholdsdriften i området gjennom en periode i rivende utvikling, trafikkmessig, teknologisk og økonomisk.

Han er kjent i etaten for å drive rasjonelt, og for å få tingene utført med minst mulig bruk av ressurser. Han er også kjent for å sette sin ære i å utføre et oppdrag på beste måte.

Per Franksson er en representant for vegmestere og oppsynsmenn av den gamle skolen, d.v.s. folk som i tillegg til den obligatoriske skolegang som kreves for stillingen, også har solid erfaring fra praktisk arbeid. Uten forkleinelse for yngre oppsynsmenn representerer denne kombinasjonen av teori og praksis en spesiell verdifull ressurs for dem som skal lede arbeidet ute i marka. Per Franksson innehar begge disse kvalifikasjonene til fulle.

Alle som kjenner ham vet at han er en ivrig friluftsmann, og at



jakt og fiske er hans store interesse. Særlig rypejakt står høyt hos ham. Han skal være rask på avtrekkeren, sies det, noe vi så gjerne tror. Vi håper han holder dette vedlike slik at han fortsatt kan få mange minnerike fjellturer, med og uten borse, i Setesdalen i årene som kommer.

Takk for samarbeidet, Per!

Bedriftshelsetjenesten opplyser følgende:

Det er sommer og ferietid, og kontoret blir stengt fra og med 8. julit til og med 4. august.

Fra og med mandag 5. aug. blir kontortiden:

Mandag kl. 08.00-14.00 kun sykepleier
Tirs/ons kl. 08.00-16.00 lege og sykepl.
Tors/fre kl. 08.00-14.00 kun sykepleier
Foruten dr. Schei og søster Åse Gjenestad, er sykepleier Olaug Waaler ansatt i 24 t og fysioterapeut Gudrun Sandbu Jørgensen i 15 timer.



Snart vil 65 000 nye biler bruke kjørellys om dagen

Fra og med 1. juli vil stadig flere og flere biler ha kjørellys som tennes automatisk. I løpet av året regner Vegdirektoratet med at omlag 65 000 nye biler vil ha installert automatisk tenning av kjørellys.

— Det er de nye bestemmelsene om at biler som registreres første gang i Norge skal ha kjørellys som tennes automatisk ved start, som derved slår ut «i full blomst»,

sier avdelingsingeniør Finn Larstuen i Vegdirektoratet.

Grunnen til at myndigheter og organisasjoner har gått inn for å øke kjørelysbruken, er den gunstige effekt kjørellys har på ulykkesutviklingen, spesielt på ulykker der myke trafikanter er involvert.

— Her i landet har myndighetene valgt ikke å innføre generelt påbud, men etter hvert som nye biler registreres, vil stadig større og stør-

re deler av bilparken få automatisk tenning av kjørellys. Det vil imidlertid ta flere år før alle biler har kjørellys, men dette er forsøkt kompensert ved at det er satsset på å øke kjørelysbruken på den eksisterende bilpark ad frivillig veg. Det ser ut til at den kampanjen som ble gjennomført i 1984 nå virkelig begynner å gi resultater. I dag bruker 2 av 3 biler kjørellys, legger Larstuen til.

Skadet bilbelte bør skiftes ut

Bilbelter som er blitt påført ytre skader, bør skiftes. Det samme gjelder bilbelter som over et lengre tidsrom har vært utsatt for sterk solpåvirkning. Belter må ikke rengjøres med sterke løsningsmidler, men med mildt såpevann.

Dette understreker avdelingsingeniør Finn Larstuen i Vegdirektoratet. Han opplyser at Vegdirektoratet har gjennomgått en rekke undersøkelser som er blitt gjort når det gjelder bilbeltenes levetid, og at alle disse undersøkelsene har gitt noenlunde samme konklusjon.

— Vi kan, dersom vi legger de resultatene vi har sett til grunn, slå fast at belter som ikke har synlige skader på noen av delene, ikke behøver å skiftes ut etter en kollisjon i hastigheter under 30 km/t. Det er heller ingen grunn til å skifte ut belter som har vært i bruk en stund, dersom de ikke er påført ytre skader.

— Vi vil imidlertid understreke at det er viktig at bileieren sjekker bilbeltene fra tid til annen, spesielt etter en kollisjon. Dette kan gjøres hos biltilsynet, en testestasjon eller på et bilverksted.

FLERE TENNER KJØRELYS

To av tre norske biler kjører med lysene tent om dagen. Det har vært en markant økning i bruken av kjørellys i forhold til for et år siden, går det fram av vegvesenets landsomfattende registrering av bilenes bruk av lys om dagen.

Vegvesenet har registrert mer enn 30 000 kjøretøy i Akershus, Hedmark, Vestfold, Hordaland, Sør-Trøndelag og Troms i tidsrommet 19.—30. mars både i 1984 og i 1985.

— Bruk av kjørellys betyr færre trafikulykker, og dette budskapet ser ut til å ha nådd fram til mange nye

Resultatene blir som følger:

Bruk av kjørellys	Mars 1984	Mars 1985	Differanse
I alt	58,2	65,7	+ 7,5
I tettsteder	50,1	65,2	+15,1
Utenfor tettsteder	73,9	72,4	- 1,5
Gode lysforhold	45,2	55,9	+10,7
Middels lysforhold	69,6	75,1	+ 5,5
Dårlige lysforhold	75,9	87,9	+12,0

bilførere i løpet av fjorårets Aksjon Kjørellys, sier informasjonssjef Ragnar Lie i Vegdirektoratet.

— Spesielt gledelig er det at lysbruken økte med hele femten prosent i tettbygde strøk. Det er tross alt her vi finner de mange myke

NYE HÅNDBØKER

122-Kabler til hengebruer

Retninglinjer 48 sider

Disse retningslinjene er en revidert utgave av «Tekniske leveringsbetingelser for kabler til hengebruer» av juni 1979. De bygger i stor grad på tyske normer (DIN), men er tilpasset de spesielle forhold som gjelder for kabelleveranser til bruer for Statens vegvesen. Boken har også tekst på engelsk.

121-Detaljplaner

Normaler 40 sider

Håndboken gir regler og råd om hva en detaljplan bør inneholde, og hvordan den bør presenteres. Den er utarbeidet på grunnlag av høringsutgave datert april 1984, og senere kommentarer.

123-EDB-program COBE

Veiledning 72 sider

Hensikten med programmet er å beregne kontinuerlige bjelke/kassebruer i betong. Programmet er bygget på bjelketeori, og elementmetoden benyttes som løsningsmetode. Programmet er tilgjengelig på ND 500 og Prime datamaskiner.

trafikanterne, som har spesielt stor nytte av at bilene kjører med lys, sier Lie.



Skidag på Gautefall

Når du nå i disse (forhåpentligvis) så hete dager nyter de etterlengtede sommerlige gleder, vil vi prøve å kjøle deg ned litt med disse billedlige glimt fra Vegkontorets skidag til Gautefall sist vinter.

Vi gikk ikke alene.



På Gautefall snødde det tett. Men Jon Geir lot seg ikke skremme. Her gjør han seg klar til 12-kilometeren.

På vei til vinter-eventyret. Rørendal ser fram til mange turer i slalåmbakken.



Noen hadde dårlig gli, og andre hadde ikke gli i det hele tatt. Her staker Gunnar Bakken seg nedover.



Etter ski, mat og drikke duger helten ikke.



Surt og kaldt var det, men humøret uteble ikke av den grunn. Her er Turid Hartvigsen og Torbjørn Mykland.

«Nå hær i hvert fall e lyst på kaffi». Hermansen gjør seg klar for en stående kaffesup.



DET VAR EN DAG I FEBRUAR —
DET VAR EN KALD DAG —
DET VAR EN SUR DAG —
DET SNØDDE —
DET BLÅSTE —

MYE . . .

Vi beklager at det ikke lyktes å få med noen glimt fra våre fartsfantomer i slalåmbakken. Vår fotograf gjorde et tappert forsøk, men siktforholdene var lik null og ingen «vegvesener» var å se.



Etterpå. Her er Kirsten og Ingeborg.



Fremmerlid:
«Skitur
e gøy»

De skal etter sigende ha vært der, selv om de enkelte ganger var i tvil om det var hopp- eller slalåmbakke de befant seg i. Store fenner i bakken gjorde det hele til en heller svevende opplevelse for noen.



90% bilbeltebruk i Aust-Agder

Utrykningspolitiets registreringer viser at Troms fylke ligger lavest når det gjelder bruk av bilbelte, her ble det i 1984 gitt gebyr til hele 24 prosent av de som ble stoppet. 8000 biler var med i tellingene i Troms fylke. Etter Troms følger Møre og Romsdal, så Telemark.

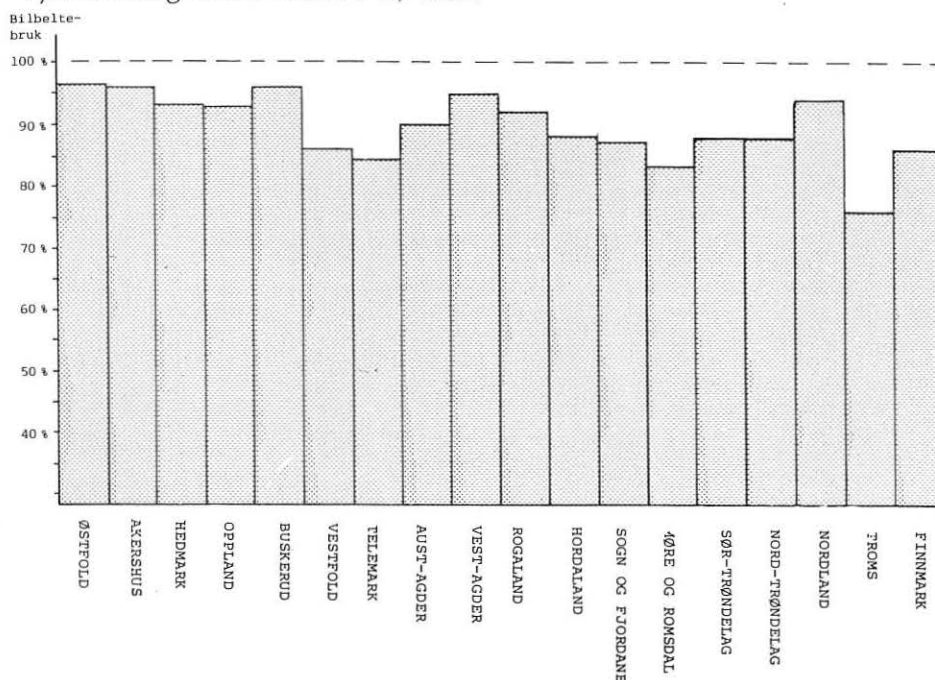
Utrykningspolitiets registreringer kan fortelle at andel som fikk gebyr i 1981 var på 6,5%, i 1982 var tallet 7 prosent, i 1983 var det kommet opp i 9 prosent. I 1984 var tallet 11 prosent. Disse tallene er gjennomsnittstall for ikke-bruk av bilbelte både i og utenfor tettbygde strøk.

Utrykningspolitiets undersøkelse fra 1984 omfatter 110 000 tellinger og er foretatt både innenfor og utenfor tettbygde strøk i alle landets fylker.

Vegdirektoratet og Trygg Trafikk har satt igang en kampanje for å motivere til økt bruk av bilbelte hos folk flest. Kampanjen kom igang etter nytt påbud om bilbelte-

bruk. Dette påbudet, som angår baksetepassasjerer, gjelder fra 1. mars i år og omfatter personbiler registrert første gang i Norge etter 1. januar 1984.

Fylkesmessig bilbeltebruk i %, 1984



Årets service-etat — var med



Fra venstre ser vi Hallvard O. Kjelleberg, Kjetil O. Jore og Jørund G. Jore.

Valle-revyen har i år hatt et innslag om Statens Vegvesen om årets service-etat 1984.

Og oppskriften var denne:

- Man tager to stk. dame- eller pigesykler, man sveiser dem sammen, og resultatet blir en tandem-sykkel.

Denne maler man med den veivesenske gulfargen og utstyrer så doningen med plog og telefon, gullys og stikkemaskin, varmt og kaldt vann - og sist men ikke minst en riktig godstol (type stressless?).

Framkostmidelet var i tillegg utstyrt med melkemaskin, og i sangen heter det i refrenget:

«Ein putte for søt mjølk -
ein putte for sur -
ein putte for kefir -
den seiste for øl - heilt privat.



Æ bruke åsså sikkerhetsella!
Bruk bilbeltet!