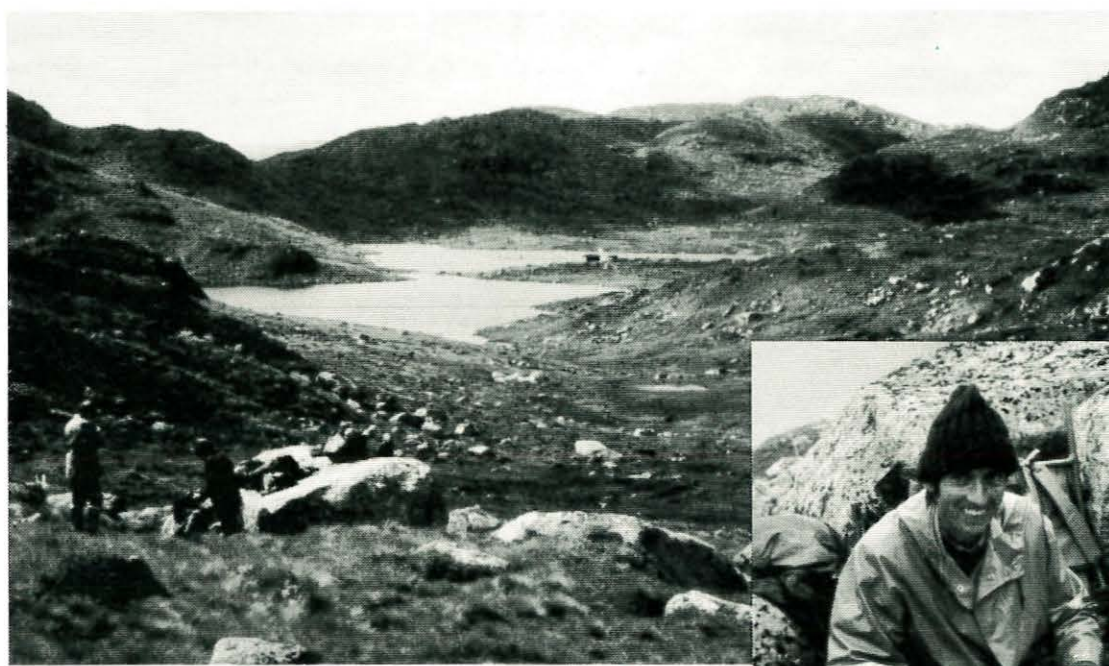


SØRLANDS-PORTEN

NR. 3 1985



KONTAKTORGAN FOR AUST-AGDER VEGVESEN



— her skal vegen gå — s. 16...



«Ny» 150-åring
s.10...



Kirsten — s. 8...



Sørsvann—Rannekleiv
s. 3...



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, mont., trykk:

MÆLAND OFFSET

Opplag: 900

STOFF TIL
JULENUMMERET
MÅ VÆRE OSS IHENDE
INNEN 15. NOVEMBER!
red.

INNHold

	SIDE
Sørsvann — Rannekleiv <i>Høytidelig åpnet i nydelig høstvær</i>	3 — 4
Tilknytningsvegen rv.9 — E-18 <i>har kostet 13 millioner kroner</i>	5
Ut i det blå med pensjonistforeningen	6 — 7
Har alltid ønsket meg en selvstendig og utadrettet jobb <i>sier Kirsten — vår nye administrasjonssjef</i>	8 — 9
Postveit bru kjørbar i nye 150 år	10 — 11
Organisering av vedlikeholdsdriften	12
«Labbetuss» — tre år etter	13
Før i tiden — da var det mye snø da	13
EDB i Biltilsynet	14
Han sydde kongens sko	15
Setesdal — Sirdal - ferdig veg i 1987	16 — 17
Løsemidler <i>Nyttige, men farlige «tjenere»</i>	18
Pensjonist med svanehobby	19
Hver femtende frontkollisjon kunne hvert unngått	19
Stubbebryteren	20
Bilkulturens ofre	20
Refleks like viktig som bilbelte	21
Dekkeleggingsprogrammet snart gjennomført	21
Vegkontorets ansatte på tur med M/S «Ekstrand»	22 — 23
Hvordan dårlig planlegging kan forårsake ulykker	24
Geoteknisk problem på E-18 Tveite—Rømyr	24
Veiet og funnet for tung	25
Nyss seilte vi	25
Aksjon bedre billist '85	26
Kryssord	27
Løst og fast	28 — 29 — 30 — 31



Det skal oppfinnsomhet (og kunnskap) til for at ikke energien skal renne bort mellom hendene dine.

SØRSVANN - RANNEKLEIV

Høytidelig åpnet i nydelig høstvær

Mange mennesker var tilstede da rådmann Arnt B. Andersen åpnet E18-parsellen Sørsvann - Rannekleiv onsdag den 18. september. Før den høytidlige snorklippingen fant sted, hadde Øyestad Skolemusikkorps bygget opp den rette «åpningsstemningen» med sin fine musikk. Vegsjefen ønsket alle velkommen, og gav en orientering om selve veganlegget og den forutgående planlegging. I den forbindelse berømmet han Øyestad kommune for dyktighet i generalplanarbeidet og innpassing av E18 i denne.

Arnt B. Andersen takket vegvesenet for godt utført arbeide og viste til den betydning motorvegen har hatt og vil få for Øyestad kommune. Spesielt gjelder dette den første delen som har hatt mye å si for etablering av industriområdet på Stoa.

Åpningen av Sørsvann-Rannekleiv er 3. byggetrinn av E-18 utenom Arendal

I og med åpningen av motorvegparsellen Sørsvann-Rannekleiv den 18. september er i alt tre av fire byggetrinn ferdig på E-18 utenom Arendal. Mens Stølen-Sørsvann ble åpnet 8. november 1977, kunne Langsælir-jen tas i bruk den 24. oktober 1980. Fjerde og siste byggetrinn er parsellen Rannekleiv Nedenes med bro over Nidelva. Denne er satt opp med 45 millioner kroner i perioden 1990-1993.

Motorveg E-18 Sørsvann-Rannekleiv er på i alt 4,060 km og har i tillegg ca. 2,2 km sekundærveger og 9 broer/kulverter 11 underganger.

En rekke grunneiere har fått eieomsersstninger på i alt kr 3,2 mill., betongarbeidene har kostet kr 3,6 mill. og totalskadene har vært kr 39,5 millioner.

Arbeidene startet så vidt opp i 1981 med skjønn, rydding av linje o.s.v. mens ordinær arbeidsdrift ble påbegynt i 1982.

Under ledelse av **anleggsbestyrer John Baasland** har det vært **oppsynsmann Olav Evensen** som det meste av tiden har hatt det daglige ansvar for driften. Han tok over etter oppsynsmann Jacob Nodde-

Flankert av fylkesmann Signe Marie Stray Ryssdal og vegsjefen klippet rådmann deretter av snoren og erklærte parsellen Sørsvann - Rannekleiv for åpnet.

Etter dette kjørte en større kortesje, med rådmann i spissen, gjennom den nye parsellen samt ny del av riksveg 9 mellom E18 og Stoa. Øyestad kommune holdt deretter en middag for spesielt innbudte.

Blant gjestene var foruten folk fra vegvesenet, fylkesmann, formann i samferdselutvalget og politimesteren. Under middagen ble det holdt taler av ordfører Livolden, vegsjefen, Kristen K. Flaa, Per Barstad som representant for dem som har arbeidet på anlegget, og til slutt fylkesmannen.



Vegsjef H. Gjerstad orienterer om anlegget.



Rådmann Arnt B. Andersen klipper snoren under oppsyn av fylkesmannen og vegsjefen.

land allerede ved påsketider i 1982, og har siden fulgt anlegget til åpningen nå i høst. I en samtale med Sørlandsposten kan oppsynsmann Evensen fortelle at det har vært et anlegg uten de helt store problemer.

— I alt har vi tatt ut ca. 120 000 m³ fjell, fjernet 14 500 m³ vegetasjonsmasser og utgraving av dårlige masser utgjorde ca. 67 000 m³. Et av problemene var å bli kvitt de store leirmassene, men også dette har løst seg tilfredstillende.

— Anlegget har stort sett vært drevet i egen regi, men hvor stor arbeidsstokken vært?

— Av egne arbeidere har vi hatt 9 stykker som har fulgt anlegget siden oppstartingen. I tillegg kommer 10-11 anleggs- og vedlikeholdsfolk som i perioder har utført forskjellige arbeidsoppgaver.

— Og det har de ikke kunnet gjøre uten forskjellig bruk av maskiner?

— Nei, det er klart. Vi har disponert en rekke større og mindre anleggsmaskiner etter som behovet har vært tilstede: En helhydraulisk Roc 712 HC-01, 2 Caterpillarer, 2 dumpere, dozer og vegghevel bl. a. I tillegg har vi i gjennomsnitt hatt en innleiemaskin (opp til 3) og nødvendige lastebiler og dumpere etter behov.

— Du har selv, — sammen med anleggsbestyrer John Baasland fulgt anlegget fra start til mål.

Hvem andre har vært med å lede arbeidet frem til den lykkelige slutt?

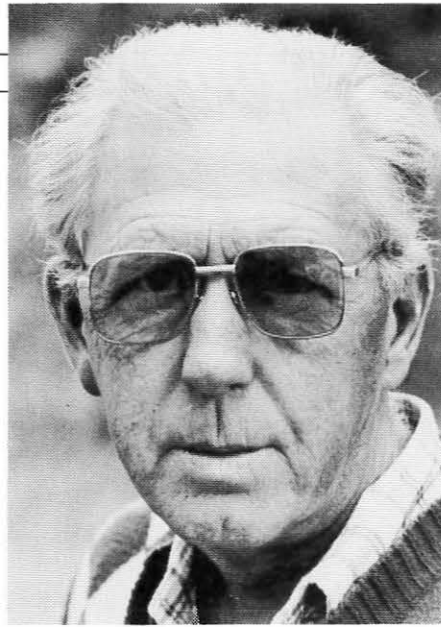
— **Oppsynsmannsassistent Sigmund Baasland** har vært med siden oppstartingen. Videre har i perioder assistentene Sigurd Kløv-fjell og i det siste også Inge Brødsjø vært tilknyttet anlegget.

— Og nå gleder dere dere over det endelige resultatet?

— Ja, jeg må få lov til å si at jeg synes at det er blitt et pent stykke veg. Vi har også hatt et godt forhold til oppsitterne i området, og kan se tilbake på en anleggsperiode uten hverken anleggsmessige eller andre problemer, sier Evensen til slutt.

Planleggingen for ny tracé av E-18 utenom Arendal kom først i gang i midten av 60-årene. Etter en lang og omfattende behandling og befaringer i området, godkjente Vegdirektoratet i februar 1970 den foreliggende utredningsplan. Denne skulle så legges til grunn for videre planlegging. I planene som forelå den gang var det vist 2 linjevalg i Bjorbekkområdet. Alternativ I krysset riksveg 407 i Bjorbekk sentrum nær kommunehuset, mens alternativ II gikk syd for Bjorbekk kirke, men nord for Asdal skole.

Et konsulentfirma kunne på vegne av Øyestad kommune legge frem



Oppsynsmann Olav Evensen

et nytt alternativ nord for kirken i tilknytning til alt. II nord for Asdal skole. Denne varianten var det som senere ble godkjent av vegvesenet og lagt til grunn for linjevalg ved gjennomføringen av vegprosjektet.

I traceen som ble valgt ble det som hovedplan prosjektert en 4-felts veg for å sikre grunnarealer for et fremtidig behov. Innen denne rammen er det planlagt og bygget 2-felts veg tilpasset forventet behov de nærmeste årene.

Parsellen er bygget som motorveg, vegtype A, etter vegklasse II B, med dim. hastighet 90 km/t.

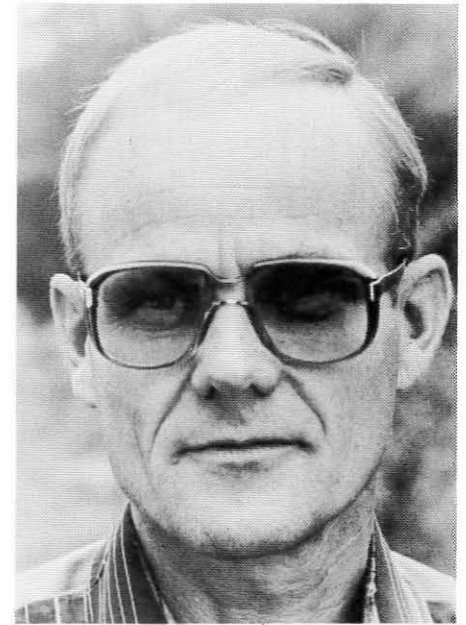
Følgende arbeidere har fulgt anlegget siden starten:

Anders Berget, dozer
Kjell Å. Heggland, dozerr
Oddvar Lindbekk, reparatør
Ole N. Rydningen,
Cat 225

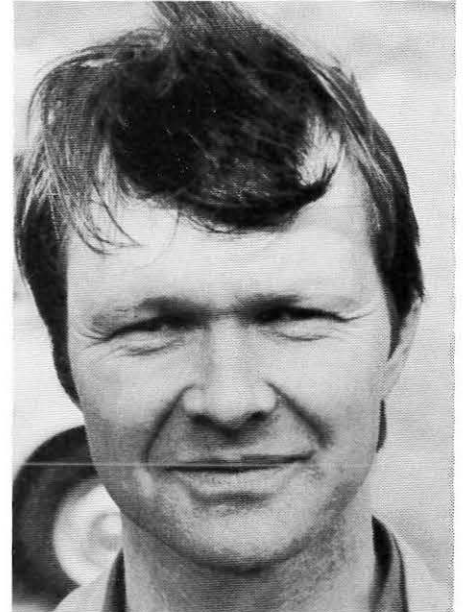
Eyvind Nersten, dumper
Per Barstad, Cat 225
Leif Johannesen, dumper
Kjell Risbruna, traktor
Brit Kristiansen, rengjøring
kontor, brakker

Videre har disse i perioder vært med i anleggsdriften:

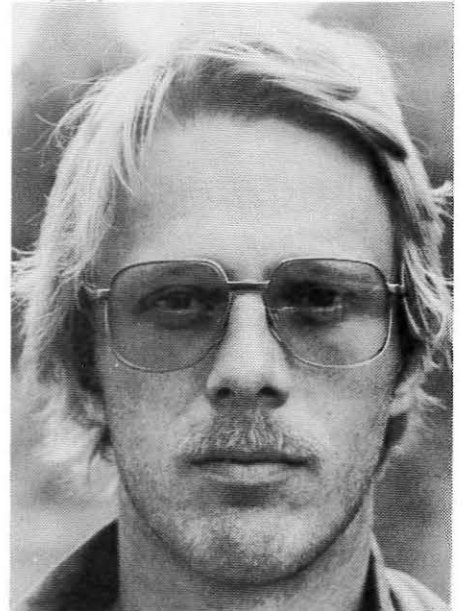
Oddvar Aas, Cat 215
(overflyttet til vedl.holdet)
Olav Tveite, boring/sprenging
Arne Vallheim, borvogn
Arild Sagmoen, Roc 712
Peder Berntsen, boring, skyting
Bjørn Dahlen, borvogn
Ingvar Vimme, Cat 225
Ola Aas, veggøvel
Haakon Markseth, arbeid.formann
Knut Berget, lastebil
Bjørn K. Urfjell, maskinfører



Anleggsbestyrer John Baasland



Opps.m.ass. Inge Brødsjø



Opps.m.ass. Sigmund Baasland.



...og dermed var parsellen åpnet for trafikk.

Tilknytningsvegen rv.9 — E-18 har kostet 13 millioner kroner!

Samtidig med åpningen av motorvegparsellen Sør vann-Rannekleiv kunne man ta i bruk den nye tilknytningsvegen fra riksveg 9 ved Frolandssvingen frem til E-18.

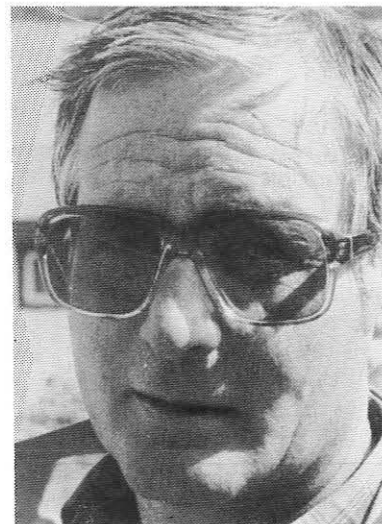
Forlengelsen av rv. 9 er totalt 1 505 m lang, inklusive 120 meter gang- og sykkelveg samt på- og avkjøringsrampe ved E-18.

I tillegg er bygget to broer. Stoholla som fører rv. 9 over fylkesvegen Stoa-Bjorbekk og Sandbekkstoppen over motorvegen.

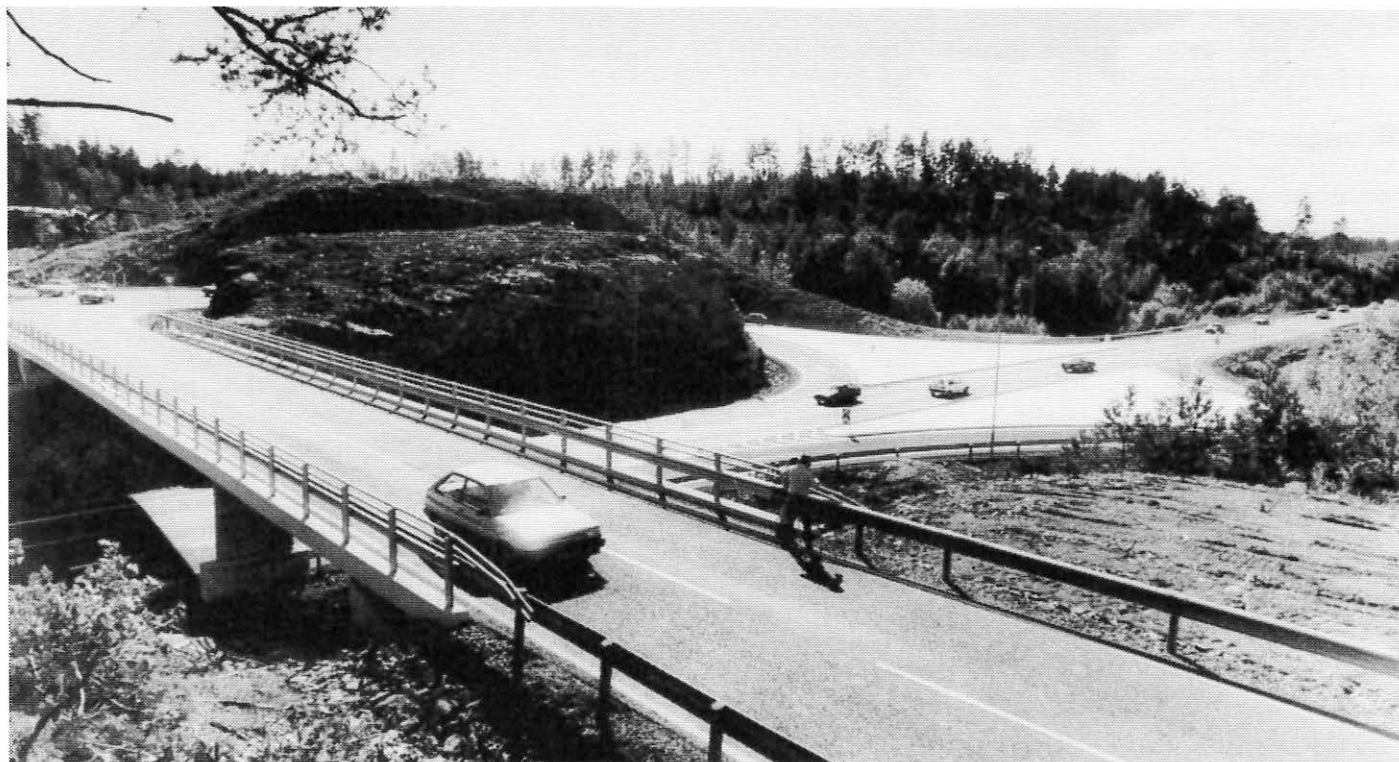
Anlegget ble påbegynt i 1983 med **oppsynsmann Kjell Kittelsen** som daglig leder. Som assistent har vært benyttet Sigurd Kløvfjell i ca. 1 år, mens Knut E. Dabu og Karl Jørgen-

sen har vært vegvesenets faste folk på anlegget. Ellers er å si at arbeidsstokken har ambulert mellom motorveganlegget og tilknytningsvegen i byggeperioden. Størst aktivitet var sist vinter da Arild Sagmoen med den nye Roc 712 hadde ansvaret for at ca. 16 000 m³ fast fjell ble flyttet. Glemmes skal heller ikke styrken av forskalingsnekkere under oppsynsmann Hushovds ledelse, som også her har gjort en fin jobb.

Anlegget har en total kostnad på 13 millioner kroner. Her er også medregnet ombygging av Stoakrysset som igjen har medført ombygging av rv. 9 med 400 meter og fylkesvegen Stoa-Bjorbekk med 350 meter.



Oppsynsmann Kjell Kittelsen.



Sandbekkstoppen bru, en del av rv. 9 ved på- og avkjøringsrampen til E-18.

(foto: Agderposten)



Ut i det blå med pensjonistforeningen

Pensjonistforeningens tur i år fikk en overveldende tilslutning, med hele 74 deltakere. Vi måtte fordele deltakerne på to busser.

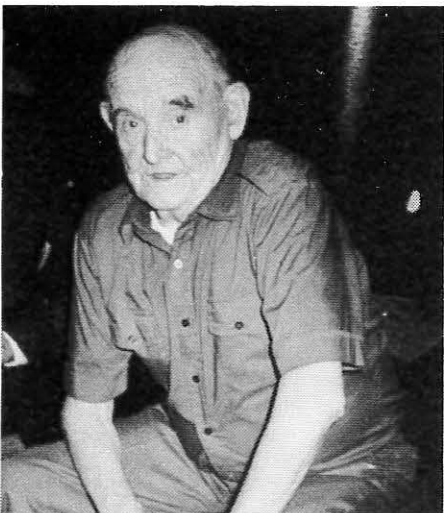
Det ble en tre-dagers tur med Sjusjøen Høyfjellshotell som reisemål. Vi kjørte ruten: E 18 Arendal-Sem, derfra Rv 35 til Eidsfoss-Vestfossen, videre til Åmot-Tyristrand-Jevnaker-Brandbu-Raufoss-Gjøvik-Lillehammer-Sjusjøen. Tilbake på østsiden av Mjøsa, innom Eidsvoll, Oslo og hjem langs E 18.

Vi er heldige, vi i vegvesenet, når vi busser. Vi har yrkesbrødre på andre siden av fylkesgrensen, som kan gi assistanse. På turen i år fikk foreningen all den assistanse og service vi hadde håpet på fra vegvesenet i Buskerud og Oppland fylker. Langs reiseruten i disse fylkene var vi naturligvis først og fremst interessert i hva vår etat hadde gjennomført eller i dag hadde fore. Men våre guider, tidligere vegsjef Nesje og vegmester Steinmoen i Buskerud, førstesekretær Torodd Hauer og administrasjonssjef Per Andberg i Oppland, fortalte også løst og fast om bedriftslivet langs reiseruten, alt krydret med muntre historier. Torodd Hauer? Du husker vel skøyteøperen fra noen år tilbake?

Våre stoppesteder på turen:

— Hadeland Glassverk:

Noen av deltakerne nyttet høve til å se hvordan glassblåsing foregår. Andre gjorde interessante kjøp, til eget bruk eller som gave.



Pensjonisttur er gøy! sier Anon Herefoss.



Fru Bråten og fru Uldal i hyggelig samtale.

— Mjøsbrua:

Brua som blir Norges lengste over vann, 19 spenn på 69 meter og 2 spenn på 54,5 meter. Den blir 12 meter bred med to-felts kjørebane og egen gang- og sykkelveg.

Brua skal etter planen stå ferdig ved årskiftet 1985/86, og vil da gi en fast vegforbindelse mellom Hedmark og Oppland fylker tvers over Mjøsa. Vegen blir en del av E 6, og den «binder sammen» Mjøsområdet på en helt ny måte.

På video-film i annleggsbrakka fikk vi en interessant og instruktiv framstilling av hvordan byggingen foregår.

— Maihaugen:

På oppturen trodde vi at vi hadde værgudene på vår side. Det lysnet mer og mer da vi nærmet oss Lillehammer. Men neste dag, på Maihaugen, forsøkte «hundredagene» å ta knekken på oss. Vi reddet situasjonen ved å ty inn i Garmo Stavkirke, i den nærliggende prestegården og i hovedbygningen med «De gamle verksteder».

— Aulestad:

Bjørnstjerne Bjørnson kjøpte eieendommen i 1874. Selve hovedbygningen ble i 1922 innkjøpt som nasjonaleiendom.

I et intervju med Bertha Graedler, som har vært guide på Aulestad i 43 år, innleder «Vi over 60» (nr. 8/1985) slik: «Historien er velkjent»: Bjørnstjerne Bjørnsons hustru Karoline skal ikke ha følt seg helt trygg på hva ektemannen, dikterhøvdingen, foretok seg på sine mange og lange utenlandsreiser. Og Bjørnson

fikk grei beskjed: Skulle det komme henne for øre at han pleiet andre kvinnebekjentskaper, så ville hun hoppe ut fra verandaen!

Og en gang, da Bjørnson vendte hjem fra utlandet, og kom oppover alléen på Aulestad - med Karoline ventende på verandaen - ropte Bjørnstjerne opp til henne: «Hopp, Karoline, hopp».

Vi startet omvisningen på verandaen. La det være tilgitt at en erfarne gammel vegmann bemerket at han syntes høyden fra verandaen var for liten til at det kunne ha vært fare for livet.

Under omvisningen fikk vi et levende inntrykk av hvor allsidig dikterhøvdingen var. Han engasjerte seg på mange områder. Karoline også. Det var vel henne som «fant opp» 17. mai toget. Rommene viste hvor gjestfritt det hadde vært i huset. Vakre malerier og gjenstander, fra diktervenner og andre besøkende, var gitt som takk for gjestfrihet.

— Norsk Vegmuseum, er lokalisert til Hunderfossen, like nord for Lillehammer.

Vi hadde først lagt opp til å besøke «Lekeland» (Ivo Caprino). Men vår dag var «Lekeland» ikke åpnet.

Et annet tilbud lå like ved. På nabolommen til «Lekeland» har Norsk Vegmuseum fått tomt. Per Andberg, som er medlem av plankomitteen, redegjorde for framdriftsplanen. For 1985 er bevilget kr 1,5 mill. til Norsk Vegmuseum, som ventes utbygget i perioden 1986-89.

Byggetomten strekker seg fra offentlig veg helt ned til Lågen. Vi vil her få presentert de fleste av veg-

vesenets aktiviteter opp gjennom årene, til og med en ferjestasjon, kanskje også en jernbane tilknyttet veg. Et klart mål for en ny ekskursjonstur.

— *Eidsvollbygningen:*

Bygningen var samlingsstedet for tingmennene, som var innkvartert i nærheten på gårdene. Spesielt møtesalen, hvor grunnloven ble til, var av interesse. Sammen med foreningens formann, og reiseleder prøvde jeg «Nedenesbenken» (tre representanter). Guiden mente at trebenkene måtte ha vært ubekvemme å sitte på gjennom mange og lange møter. Ja det var harde saker. Hadde det vært i våre dager, hadde vel verneleder og verneombud blitt tilkalt.

Til en ekskursjonstur hører festaften. Programmet på Sjusjøen var i alle deler vellykket.

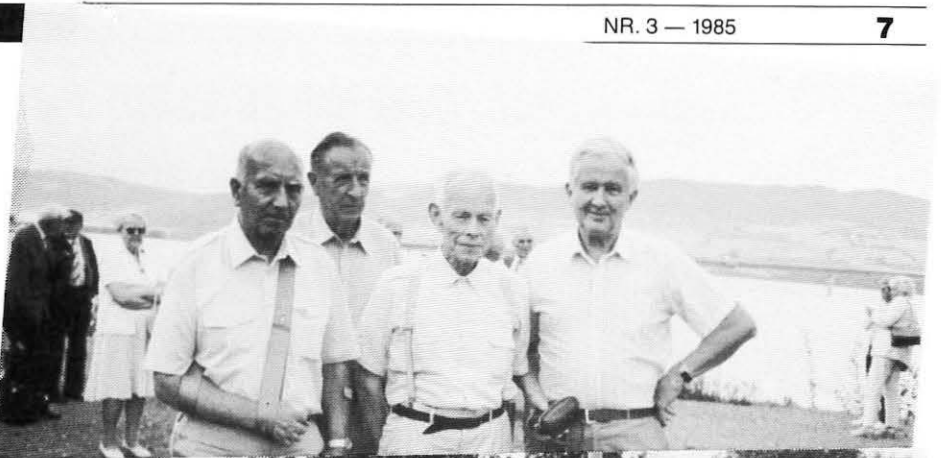
Hotellet hadde sørget for første innslag, kåseri med musikk og lysbilder av fjelloppsynsmann Kristian Svendsen. Vi hadde hittil beveget oss langs landevegen. Han trakk oss nå bort fra landevegen og viste oss alt det vakre i sin fjellheim. En opplevelse av de sjeldne, som ble belønnet med stående applaus.

Neste post på programmet var et hyggelig innslag, fra tilsatte i vegvesenet til de som hadde vært før i vegvesenet, pensjonistene. Inn på scenen kom 5 musikere, alle med en eller annen tilknytning til vegvesenet i Oppland: Bjørn Midtlien, Ola Stensgård, Marianne Stensgård (datter til Ola Stensgård), Anders Skogtun og Sigmund Vårdal. Sistnevnte er også pensjonist, og var tidligere vegsjef i fylket. Blant mange andre saker hadde han som oppgave planleggingen av Mjøsbrua. Nå trakterer han fela i gruppen, en fin overgang fra yrkesaktiv til pensjonist.

I nærmere en time ga gruppen oss mange kjære gamle låter, ispedd allsang og muntre historier fra Skogum og Vårdal. Vi ivret for mer, og for de som ønsket det, ble det anledning til en svingom.

Etter besøket i Eidsvollbygningen tok vi fatt på hjemturen. Takket være vår reiseleder, Ingeborg Vehus, og våre to sjåførere, Håkon Eiker og Åsmund Haugen, kom vi trygt tilbake til hjemlige trakter, etter å ha tilbakelagt en strekning på nærmere 100 mil. De hadde alle gjort god jobb, og ble belønnet med gaver av foreningen.

Osmund Salvesen



Sørlandsporten gratulerer!

65 år - 14. oktober Reidar Birkenes
19. oktober Knut Johnsen Myre
60 år - 1. november Olav J. Solberg
7. november Leif K. Johansen

— Har alltid ønsket meg en selvstendig og utadrettet jobb —

sier KIRSTEN — vår nye administrasjonssjef



Kirsten Lindeberg — kvinnelig sjef i mannsdominert etat.

Ikke rart at en forholdsvis ung dame ble gjenstand for stor oppmerksomhet i lokalpressen da det ble kjent at hun fra 1. august i år skulle tiltre den utfordrende stilling som ny administrasjonssjef i Aust-Agder vegvesen. At hun da allerede hadde varmet opp sjefsstolen siden 15. juli er en annen sak. **Kirsten Marie Lindeberg** var bare 28 år gammel da hun i august 1982 ble ansatt som juridisk saksbehandler/konsulent ved vegkontoret i Arendal. Etter eksamen artium 1972 valgte hun jusstudier og tok juridisk embedseksamen i 1978. Samme år - og frem til mai 1981 - var hun ansatt i Skattedirektoratet som førstesekretær/konsulent. Da resulterte en advokatfullmektigstilling i Arendal til at hun flyttet tilbake til hjemlige trakter.

Som Grimstadjente ble det samtidig anledning til å ta timelærerstilling ved Grimstad gymnas.

Og fra august 1982 har hun hatt sin daglige arbeidsplass ved vegkontoret som juridisk saksbehand-

ler før hun nå har overtatt etter Osmond Salvesen.

I og med ansettelsen av Kirsten Lindeberg som administrasjonssjef her i Aust-Agder, er det vel sprengt en kile inn i en ellers mannsdominert etat når det gjelder ansettelser på høyere nivå.

La oss derfor presentere damen som har skapt denne «revolusjonen» innen vår etat:

— Snaue 32 år gammel sitter du idag i en såkalt toppstilling innen vegetaten. Hvordan stemmer det overens med de forventningene du sikkert hadde etter fullført juridisk embedseksamen i 1978.

Hvilke mål satte du deg den gang, og hva er konklusjonen pr. idag?

— Som de fleste andre juridiske kandidater hadde jeg ingen formening om hvordan jeg ville bruke utdannelsen. Jeg startet med jobben i Skattevesenet fordi jeg under 3. avdeling av studiet hadde brukt tid og krefter på skatterett som spesialfag, og derfor ønsket å få noe igjen for den innsatsen.

— Hvorfor så advokatfullmektigstillingen her i Arendal?

— Fordi jeg er utadvent av natur, fristet senere advokatgjerning. Sammen med den praksis jeg har fått fra det offentlige ville jeg på den måten oppnå advokatbevilling.

I 1978 var vegvesenet et meget fjernt vesen for meg. Mine planer gikk en tid mer i retning av et arbeid hvor jeg ville komme i kontakt med utlandet. Og derfor var jeg høsten 1979 4 måneder i London og studerte engelsk. Her i vegvesenet havnet jeg fordi det tilfeldigvis var ledig stilling som juridisk saksbehandler her, og jeg da var ferdig

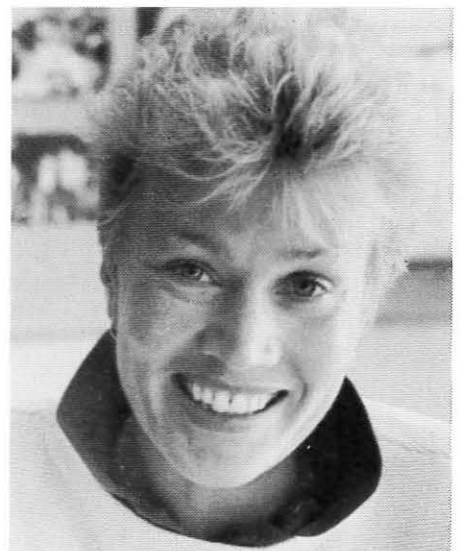


— Jeg er utadvent av natur.

med advokatlæretiden min. Bortsett fra det — jeg har alltid ønsket meg en selvstendig og utadrettet jobb, og her må det sies at mine forventninger er blitt oppfylt.—

— I din nye stilling som administrasjonssjef vil du blant annet delta i møter og konferanser med et mannsdominert samfunn av fagsjefer: vegsjef, driftssjef, plansjef, vedlikeholdssjef, anleggssjef o.s.v.

Skremmer det deg at du blir eneste høne i kurven, og er du redd de vil betrakte deg mere som kvinne



— Interesserer meg for arbeidsmiljøet.

enn likestillet sjef?

— Det er ikke riktig å si at det skremmer meg. Det er ikke første gang jeg representerer et kjønn i mindretall. Her har jeg den fordel at jeg er blant personer jeg kjenner fra før, om enn fra en annen side. Her som ellers vil det viktigste være at man gjør en bra innsats. Men det å skulle være leder og delta i på forhånd etablert ledergruppe er helt nytt for meg, og derfor spennende. Jeg skal finne meg til rette i en ny situasjon og folk skal venne seg til meg. Det er kanskje vel så vanskelig?

— Du kom til oss her på vegkontoret i august 1982 som konsulent/juridisk saksbehandler. Senere har du i din virksomhet fått føle etaten på pulsen i forskjellige sammenheng.

Har forventningene blitt innfridd, eller sagt på en annen måte er du fornøyd med tingenes tilstand, og har arbeidet vært annerledes enn du kanskje trodde ved tiltrødelsen for nøyaktig 3 år siden?

— All den tid jeg hadde liten formening om hva det innebar å arbeide i Statens vegvesen, er det vanskelig å snakke om eventuell innfrielse av forventninger. På et punkt har det imidlertid helt klart vært klaff - her er et trivelig arbeidsmiljø.

Det som først og fremst har vært annerledes i forhold til tidligere var å være den eneste juristen blant en rekke andre yrkesgrupper. Jeg hadde selvsagt stor nytte av at Salvesen er jurist, men det får være grenser for hvor mye du kan plage din overordnede.

I ettertid synes jeg selv at denne arbeidssituasjonen har vært umåtelig lærerik. Det er sunt å oppleve at en sak kan ha en annen innfallsvinkel enn den juristen finner naturlig. Og ikke minst - vi skrivebordsmennesker har svært godt av å bli bragt ned på jorda og lære å se det praktiske i problemet.

Her har forskjellige personer i vegvesenet tilført meg mye. Så jeg er fornøyd med tingenes tilstand - ikke minst fordi jeg føler at flere og flere forstår at jussen ikke bare er et onde som gjør sakene mer tungvinte, men at det faktisk kan gjøre behandlingen av en sak lettere. Vel å merke hvis man bringer juristen inn før det har skåret seg helt.

— Da vi i interjuvet med din forgjenger, Osmund Salvesen, ba om et godt råd til hans etterfølger, sa han at det å skaffe seg god bakgrunn i saker om arbeidsmiljø m.v.

var et råd han gjerne ville gi videre.

Føler du deg foreløbig «på gyngende grunn» her, eller har du i din praksis som førstesekretær/konsulent ved Skattedirektoratet og senere som advokatfullmektig i Arendalsfirmaet Onsrud, Toft & Hald hatt anledning til å skaffe deg innsyn i arbeidsmiljøloven?

— Her er jeg absolutt på gyngende grunn med liten bakgrunn i arbeidsmiljø-saker i advokatpraksissiden min. Dessverre er dette en lov som hadde svært liten plass i pensumet på jusstudiet.

Her i huset har jeg særlig begynt å inninteressere meg for arbeidsmiljøet etter at jeg i 1983 ble med i styret for den bedriftshelsetjenesten vi er medlem av.



Vil gjerne holde en åpen tone.

Men jeg er enig med Salvesen, - dette er et område man som administrasjonssjef bør gjøre seg godt kjent med. Jeg håper også å bli det etter hvert. Vi har en godt utbygget vernetjeneste og et aktivt AMU-utvalg som kan hjelpe meg med dette.

— Som administrasjonssjef har du en allsidig arbeidsmengde, og må ofte prioritere i en flom av innkomne saker.

Samtidig har vi fått knappere ressurser å klare oss med i forhold til arbeidsoppgaver m.v.

Er dette en utfordring du nå gyver løs på med optimisme, og kan du i din tiltredelseserklæring si litt om det du mener vil bli dine viktigste arbeidsoppgaver i framtiden?

— Det er helt klart at arbeidsmengden er allsidig. Jeg merker daglig at det er vanskelig å komme gjennom det man om morgenen har satt seg fore. Delvis skyldes dette at jeg må være forberedt på en annen arbeidsform enn den jeg har hatt tidligere, -f.eks. utstrakt møte-

virksomhet. Men jeg er optimistisk - ellers hadde jeg ikke søkt stillingen. På tross av knappe ressurser tror jeg det er mulig å drive en administrasjonsavdeling som er i stand til å yte tilfredsstillende service for de andre avdelingene. Det er en godt innarbeidet gjeng her, og som legger for dagen en imponerende innsats.

Det blir en viktig oppgave for oss å utnytte de muligheter EDB nå gir oss. Ellers er jeg opptatt av å holde en åpen tone innen min egen avdeling og mellom avdelingene. Ikke minst tror jeg det er mye som kan bedres i forhold til utedriften.

Vi har mennesker i driften som har vært ansatt i flere år og ikke vet hva vegkontoret er. Likleledes har vi noen her i huset som ikke har sett noen av de andre stedene innenfor Aust-Agder vegvesen. Selv synes jeg det er interessant å arbeide når man aner helheten i det man driver med. Kan man klare å bedre forholdene her, tror jeg det også øker trivselen for den enkelte.

— Som alle andre har du et privatliv. Kan du kort fortelle litt om deg selv, født hvor, oppvekst, gift når, barn, hobbies m.m.?

— Jeg er oppvokst i Grimstad etter at familien flyttet dit fra Lillesand da jeg var 1 ½ år. Min far var annsatt i bank, og i oppveksten var det sjøen vi oppsøkte i fritiden. Ble gift i 1976 - med Sverre Grette som nettopp har startet egen advokatpraksis i Grimstad. Han er en Oslo-gutt som stortrives i småby-miljøet. Foreløbig er vi uten barn, og bruker i stedet fritiden til friluftsliv på sjøen, reiser m.m.

Ellers er min hovedinteresse på fritiden korsang, noe de fleste på kontoret har fått merke. Foruten å være medlem av Nedenes Mix & Comp. er jeg svært engasjert i Sørlandske Korverksted.

— På vegne av oss alle ønsker Sørlandsporten deg lykke til i ditt utfordrende arbeid som vår nye administrasjonssjef.

Har du til gjengjeld noe du ønsker å bringe videre som en hilsen til alle etatens ansatte?

— Ikke annet enn at jeg ønsker å yte mitt beste, - og så satser jeg på god hjelp fra andre mer erfarne krefter.

Og ikke minst ber jeg om at folk kommer til meg med tips og råd fremfor å ergre seg over noe de synes fungerer dårlig, avslutter den ene av vegetatens to kvinnelige administrasjonssjefer med et visst håp i stemmen.

Fosstveit bru kjørbar i nye 150 år

Etter noen uker med hektisk oppussingsarbeid, ble Fosstveit bru åpnet for trafikk igjen den 29. august. Den praktfulle brua stod igjen fram som det imponerende byggverk den er, og som et minne om hvilken byggekunst våre forfedre en gang behersket.

Den høytidlige åpningen ble foretatt av fylkesmann Signe Marie Stray Ryssdal. Hun klippet over snoren og erklærte brua for åpnet. Blandt de framømte var også flere skoleklasser.

Alle som gikk over brua fikk overrakt nelliker av damer kledd i drakter fra tidligere tider.

Arrangementet var et samarbeid mellom Historielaget og Vegvesenet, og Historielagets formann, Øyvind Bjorvatn, orienterte om bruas historie. Han rettet også en takk til vegvesenet som gjennom sin fine innsats hadde bidratt med å gjenreise dette rikshistoriske minnesmerke.

Fosstveit bru har gjennom generasjoner vært en del av den vestlandske hovedveg og dermed et bindeledd mellom Østlandet og Vestlandet. Budsjettet for brua, som lød på 3.758 speciedaler, ble vedtatt under Amtsformannskapet sitt møte på Angelstad i 1937. Stedet ligger forøvrig like i nærheten av brua, og arbeidet med å bygge Angelstad til museum er alt i gang.

Jernkonstruksjonen ble støpt på Nes Verk i 1837. Den er yåkker, og den er meget solid. Gjennom tidene har denne brua båret mange

tunge lass, fra store tømmertransporter til de yngste anleggsmaskiner. At brua i dag er klassifisert til 6 tonns akseltrykk, forteller at våre forfedre må ha vært meget forutseende da de bygde brua.

Blant de fremømte gjester var også avd.ing. Bjørn Sørliid fra Vegdirektoratet. Han fortalte at det på budsjettet hvert år ble avsatt et beløp til bevaring og istandsetting av gamle veger og bruer. Fra hele landet kommer det inn mange forslag til bruk av disse midlene. Men når det gjaldt Fosstveit-brua hadde det ikke vært noen tvil. Det finnes bare to slike bruer i landet. Og Fosstveit-brua er den eneste som fortsatt står på sitt opprinnelige sted og som forøvrig kan benyttes som kjøreveg, sa Sørliid. Han berømmet også det gode samarbeidet med Riksantikvaren som hadde resultert i at restaurering av brua idag var en realitet. Denne flotte brua vil ikke bare berike distriktet, men hele landet forøvrig, avsluttet Sørliid som håpet at mange ville finne veien til Fosstveit Bru og glede seg over den.

Driftssjef Olav Dukefoss gikk i sitt innlegg tilbake til 1805 da den første kjøreveg gjennom Aust-Agder ble ferdig. Den ble kalt den Vestlandske hovedveg, senere den Sørlandske hovedveg og i dag Europaveg 18.

Den gamle vegen er ennå synlig på lange strekninger. Tidligere vegsjef Irgens registrerte den gamle vegen og fikk den tegnet inn på kart.

Den første brua ved Fosstveit var nokså sikkert av tre, slik en antar

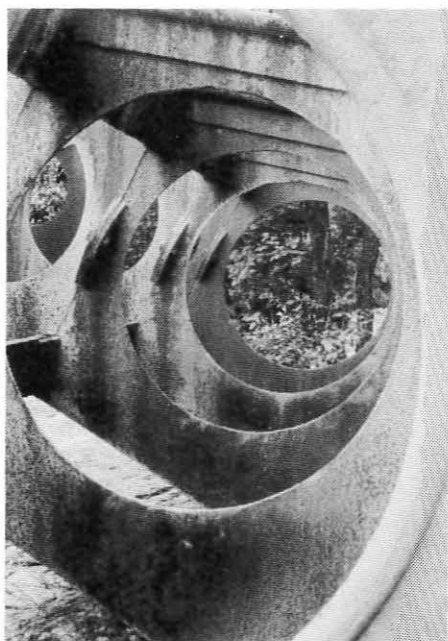
at de fleste av bruene i den Vestlandske hovedveg var.

Dette fordi det var god tilgang på trematerialer, og bruene ble relativt rimelige. Men vedlikeholdet var heller dårlig, og bruene forfalt fort. Dukefoss nevnte også at flere bruer på den tiden ble bygd som hvelvbruer av stein, og slike bruer hadde større muligheter for å overleve.

Da det i 1837 skulle bygges ny bru ved Fosstveit, ble det bestemt at denne skulle bygges av jern. Dette sannsynligvis fordi Nes Jernverk bare lå noen kilometer fra brustedet og kunne påta seg oppdraget.



Konstruksjonen kostet 2400 Spd.



Nydelig detalj fra brukonstruksjonen



Fylkesmann Signe Marie Stray Ryssdal klippet over snoren og erklærte brua for åpnet.

Restaureringen har kostet ialt 210.000 kroner. Brua er sandblåst og malt. I tillegg er det lagt nytt dekke av tre. Så langt som mulig er brua ført tilbake til det gamle opprinnelige.

Bare enkelte mindre ting er endret eller erstattet, - alt dette i sam-

råd med Riksantikvaren.

Det er pyntet fint opp omkring brua. Trær er hogget, og det er laget parkeringsplass. I tillegg vil det bli skiltet ved E-18, og det skal settes opp ei «tavle» ved brua.

Fra Riksantikvaren har vi fått vite at en formell fredning snart vil

komme og dermed markere en varig anerkjennelse av Fosstveit bru. Fosstveit bru ligger bare noen hundre meter fra E-18, - så la oss håpe at mange i årene framover vil ta denne lille avstikkeren for å oppleve et stykke norsk veghistorie.

Fra historieboka

«Den 28. september var jeg ved broen og besaa dens omlægg som var av rujern undtagen bolterne hvor med den ble sammenskuret, men klædningen ovenpaa af dobbelte planker» skrev søndølingen Ole Thorsen Rød om Fosstvedt bru i sin dagbok i 1837. Etter en omfattende restaurering - og gjenåpning i slutten av august - kan brua gjøre tjeneste i nye 150 år.

Den gamle jernkonstruksjonen ble støpt på Nes Verk i 1837, og i «Regnskab over Veikassens Indtægter og Udgifter i Nedenæs og Raabygdelaugets Amt for 1837» finner vi følgende regnskap for brua:

FOSTVEDT BROEN

Jernværkseier, Ridder Aall for Jernbroen	.....	2400 Spd
Do. for Stolper og Rækker	.....	110 — 18
Thor Larsen Angelstad for Muurarbeidet	accordet 690 Spd., men formedelst nogle endnu værende Mangler, kun udbetalt	..... 630 —
Søren Grandalen for Broens Opsætning og Murens Afpudsning	accordet 400 Spd, men af samme Grund kun udbetalt	..... 360 —
Snedker Amund Nielsen fra Mandal for 175 Dages Opsyn med denne Broes Bygning	à 1 Spd.	..... 175 —
Knud Ellingsen og Torjus Halvorsen for Leverede Materialer, efter Licitation af 25de Mai 1836	.....	71 —
Knud Jørgensen Lien i samme Anledning	.....	12 — 101
		<u>3758 — 119</u>

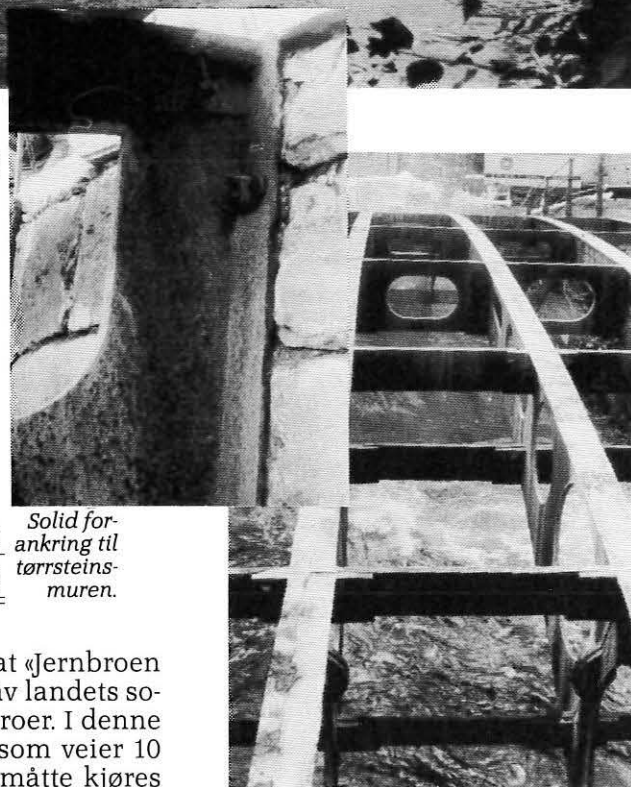
Fosstveit bru har tidligere inngått i Den vestlandske hovedveg, og har gjennom generasjoner vært regnet som et bindeledd mellom Østlandet og Vestlandet. Brua vitner om at det har stått kløktige folk bak planlegging og utførelse. De støpte jernplatene som bærer konstruksjonen virker kanskje ikke så imponerende i dag, men med datidens primitive hjelpemidler var det et storverk. Fosstveit bru var inntil 1865 et viktig ledd i Kongeveien eller Postvegen som hovedvegen ble kalt. Etter den tid fikk en veg fra Sandvad til Amtmannssvingen, eller Blødekjærmyra som stedet opprinnelig het.

I Holtsboka står det at «Jernbroen over elven er visst en av landets solideste og merkelige broer. I denne bro finnes jernplater som veier 10 skipund (1600 kg) og måtte kjøres frem ved hjelp av 3 hester».

Jacob Aall leverte som nevnt jernplatene til brua, mens murverket og arbeidet med sammenskruingen tok endel av dalens oppsittere seg av.

I Kristiansands stift ble den daglige ledelsen av vegvesenet overlatt til en vegmester, lokalt var der Georg Daniel Barth Johnson som var vegmester på dette tidspunkt.

Restaureringen er kommet i stand takket være «press» fra Histo-



Solid forankring til tørrsteinsmuren.

Brua avkledd gammelt tre-dekke

rirelaget for Dyvåg, Holt og Tvedestrand. Vegvesenet har utført arbeidene som totalt har kostet 210.000 kroner.

Fosstveit bru er en av to slike i Norge i dag. Den andre er Løkka bru ved Sandvika i Bærum. Den 120 tonn tunge brua ble i 1977 flyttet 75 meter oppover Sandvikselven, et arbeid som kostet 1,2 millioner kroner.

Organisering av vedlikeholdsdriften. Områdeinndeling

Vegdirektoratet har nå i flere år arbeidet med effektivisering av vedlikeholdsdriften. «Retningslinjer for organisering av vedlikeholdsdriften» ble sendt ut i form av rundskriv nr. 41/84 Drift av 9. juli 1984.

I overensstemmelse med retningslinjene ble det oppnevnt en arbeidsgruppe til å utrede saken. Arbeidsgruppen fikk i mandat å utarbeide en plan for områdeinndeling, driftsbygninger og ressursbehov. Denne planen skal behandles som egen sak nå. I neste omgang skal gruppen utarbeide en detaljert plan for den framtidige vedlikeholdsdrift i fylket. Denne planen skal omfatte hvilke konsekvenser den nye områdeinndelingen har for oppbygging av administrasjon, ansvarsdeling, kompetanse, saksrutiner osv. med tidsfrist for gjennomføring.

Det primære i intensjonene fra Vegdirektoratet er:

- Delegering fra vegkontoret til vedlikeholdsområdene.
- Kompetanseoppbygging ved vegstasjonene.
- Bedre kontakt med publikum og lokale myndigheter.
- Rasjonalisering av arbeidet.
- Bedre utnyttelse av maskiner og redskap.

Det pekes på at områdene bør være av en viss størrelse, 400-750 km pr. område.

Ut fra de foreliggende retningslinjene har arbeidsgruppen kommet til følgende konklusjon:

Antall områder reduseres fra 6 til 4 ved at I-4 (Åmli) legges inn under I-1 (Akland) i stire trekk og I-6 (Valle) under I-5 (Evje) i sin helhet. Områdegrensene justeres i tillegg.

Forutsetningene for dette er at alle eksisterende driftsbygninger beholdes og at en oppsynsmann skal ha kontor plass i Åmli og i Valle i tillegg til Akland og Evje. Det forutsettes også at lagene fungerer som nå ved at de har driftsbygningen (dagens vegstasjon) som tilknytningssted.

Forutsetningen er også en desentralisert verksteddrift på dagens nivå. Dette forslaget begrunnes med at færre områder gjør det mulig å utnytte ressursene bedre ved en økt intern effektivitet. Bruken av oppsyn vil også kunne rasjonaliseres.

Når det gjelder service overfor publikum og lokale myndigheter vil ulempen ved økt avstand til vegsta-

sjonene bli mer enn oppveid ved den økte delegering av oppgaver og myndighet fra vegkontoret til områdene.

Mindretallet på et medlem reserverer seg mot denne innstillingen og dette begrunnes med at en reduksjon av antall områder med tilsvarende antall vegstasjoner ikke i seg selv kan føre til rasjonaliseringsgevinst. Videre hevdes det at en slik endring tvert imot vil føre til ulempe i form av redusert oversikt ved vedlikehold av vegger og maskiner samt redusert kontakt med nærmiljøet og lokalbefolkningen.

Mindretallet har siden fått følge av et av de andre medlemmene som tidligere delte flertallets syn.

Ved den videre behandling i administrasjonen og organisasjonene har følgende tre alternativer vært vurdert:

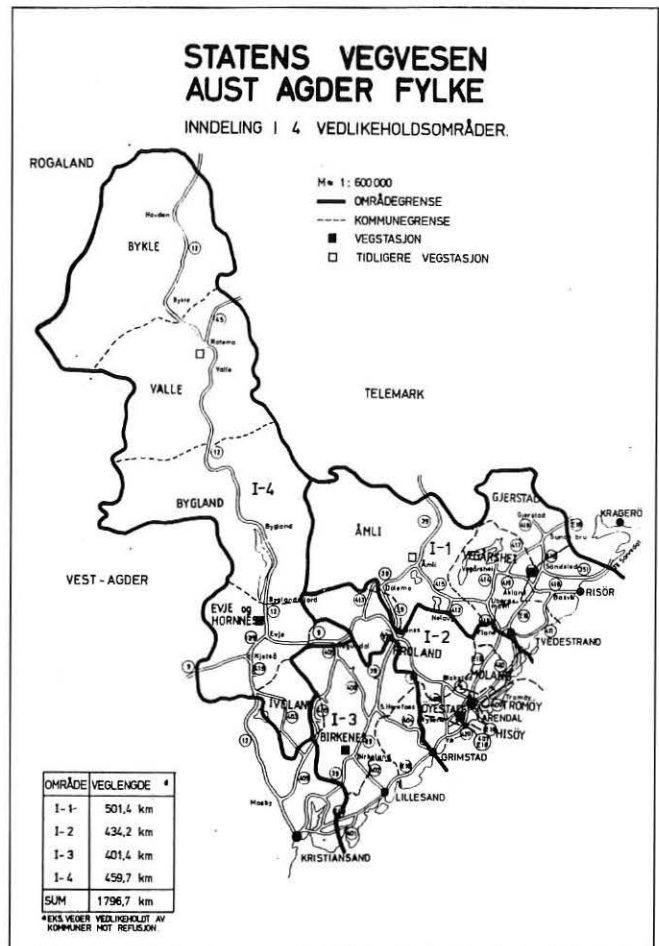
Alt. 0: Beholde dagens områdeinndeling. Identisk med mindretallets forslag.

Alt. 1: Ny områdeinndeling med vegstasjon på Akland, Skarpnes, Birkeland og Evje. Identisk med flertallets forslag.

Alt. 2: Ny områdeinndeling med vegstasjon på Akland, Skarpnes, Birkeland og Valle. I tillegg noe justering av områdegrensene.

Alle organisasjonene bortsett fra NVF går inn for alternativ 0 som går ut på å beholde dagens områdeinndeling.

NIF mener at dersom det ikke dokumenteres en teknisk, økonomisk og/eller en servicemessig gevinst har det ikke noen hensikt å endre områdeinndelingen. NITO og NAF tar utgangspunkt i mindretallets forslag. Spesielt pekes det på stadig større krav til service/informasjon



Arbeidsgruppen forslag til framtidig områdeinndeling.

til trafikanter, grunneiere og kommuneadministrasjon. De kan heller ikke se at en reduksjon av antall vegstasjoner vil gi noen rasjonaliseringsgevinst i maskinpark, mannskapsstyrke og andre ressurser, men derimot representere en fare for dårligere oversikt, og dermed en mer kostbar drift. Videre pekes det på større reiseutgifter og reisetid og behovet for større delegering fra oppsyn til arbeidsformennene. De mener også at en omklassifisering av de minst viktige fylkesvegene representerer en liten endring i de totale arbeidsoppgavene.

NVF setter som forutsetning for en reduksjon at eksisterende bygninger i Valle og Åmli beholdes, at en oppsynsmann får kontor plass på hver av de nevnte steder, og at oppsynet i områdene må styrkes i forhold til dagens bemanning og økes i takt med nye oppgaver som blir tildelt områdene.

Vegsjefen for sin del peker på at det ut fra det foreliggende materialet kan være vanskelig å gjøre seg

«LABBETUSS» - tre år etter!

Da vegvesenet i 1983 gikk til innkjøp av en såkalt MB-trac til godt over en million kroner, ble nyanskaffelsen gjenstand for en rekke kommentarer. Maskinen ble umiddelbart døpt «Labbetuss», og mange syntes den gang pengene kunne vært brukt til fornuftigere innkjøp.

Den umiddelbare reaksjon fra de første leietakere var at den bl.a. var for dyr til sitt bruk, hadde dårlig rekkevidde og var lite fremkommelig i terrenget. Den kunne med andre ord ikke sammenlignes med en beltevoan, samtidig som den store pressa bak gjorde den dårlig manøvrerbar. Opprinnelig var den bygget for bruk av helsetangbor, men ble rigget slik at skjøtebor kunne anvendes. Sammen med en ombygging av pressa ble den etter hvert mere anvendelig.

Etter en kort prøvetid på anlegget Sørsvann-Rannekleiv, ble den senere brukt ved tunnelarbeidene i Fånefjell.

Nå-tre år senere kan vi konkludere med at det er rift etter den samme maskinen. Etter hvert som justeringer og ombygging ble foretatt, finner man «Labbetuss» ideell til bl.a. all sprengning langs eksisterende veg der fjellet ligger i vegnivå (grøfter o.l.). Også til enklere geotekniske undersøkelser som boring til fjell og gjennom veger med bærelag av grove materialer har den vært brukt med godt resultat.

Med en utleiepris pr. time som i oppstartingen tilsvarte omtrent leien av en Rock 701, er denne nå redusert slik at den er overkommelig for brukerne.

Etter at maskinfører Odd Dalen hadde ansvaret for MB-tracén, er det Arne Vallheim som pr. idag er fast maskinfører på det som fra begynnelsen syntes å skulle bli et «bomkjøp», men som ved fornuftig og riktig bruk nå er blitt en høyst populær maskin.



«Labbetuss» i arbeid på E18.

opp en begrunnet mening om hva som er riktig antall områder. Han mener likevel at det vesentlige i saken er at om vi skal kunne gjennomføre en reell delegering, må områdene bygges ut bemanningsmessig og kompetansemessig og at dette vil bli vanskelig om en ikke samtidig foretar en reduksjon i antall områder og dermed skaper store nok enheter som kan drives rasjonelt.

Vegsjefen har overfor samferdselutvalget gått inn for at fylket deles inn i 4 vedlikeholdsområder, Akland, Skarpnes, Birkeland og Evje i samsvar med utvalgets forslag.

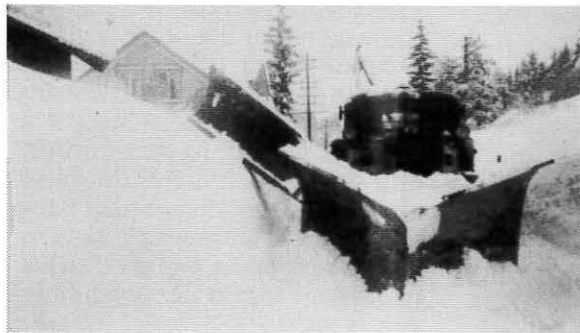
Denne saken ble behandlet i samferdselutvalget 26.8.85 der utvalget enstemmig gikk inn for å beholde dagens områdeinndeling. Denne saken skal behandles videre i fylket. I tillegg skal kommunene orienteres og eventuelt uttale seg.

Når alle uttalelser foreligger, skal vegsjefen foreslå overfor Vegdirektoratet hva som etter hans vurdering bør velges som framtidig områdeinndeling i Aust-Agder.

Som tidligere nevnt skal det arbeides videre med en detaljert plan for den framtidige vedlikeholdsdrift i fylket etter at Vegdirektoratet har tatt en beslutning.

K. Nylund

FØR I TIDA — DA VAR DET MYE SNØ DA....



snøplog av den smale typen, - og med sidesving, klarte ikke alltid brøytejobben alene.

Gryting husker spesielt godt vinteren 1936. Da kunne det til tider være vanskelig å holde veien oppe over Østerholtheia.

I tillegg til pløgen måtte de organisere «måkelag». Disse måket først ei hylle oppe i brøytekanten slik at de etterpå kunne måke snøen fra veien og opp i denne hylla.

Bildet nedenfor forteller om nok en snøvinter. Det var i 1951, og det store snøfallet kom seint det året. I midten av februar minnes Gryting. Sørlandsbanen snødde igjen og var stengt i 42 timer. I tillegg ble den om døpt til «Snølandsbanen». Bildet er hentet fra Grytingvegen. Denne var igjensnødd og ble ikke åpnet før i begynnelsen av mai.



Fra Ivar Gryting i Gjerstad har vi fått låne disse bildene som viser hvordan store snøvintre kunne være.

Gryting har arbeidet i vegvesenet i 28 år. Mesteparten av denne tiden har han vært tilknyttet anleggsvirksomheten ute.

Bilen på bildet, en FVD

EDB i Biltilsynet



Biltilsynsstasjonen på His fikk installert sin minimaskin 23. august i år.

Maskinen er en ND-100 Compact Modell 13.

Dette systemet består av:

- ND-100 Processor
- 74 Winchester disk drive med controller
- 1 MB hukommelse
- 1,2 MB 5 ¼" Floppy disk drive med controller
- 45/60 MB 5 ¼" Streamer tape drive med controller

Ansvar for drift og vedlikehold av maskinen og programvare ivaretas av Sissel Klausen, Turid N. Nygård og Ola Senun.

Det er for tiden 3 terminaler og 1 skriver som er knyttet til maskinen. Men det er i dag muligheter for 16 tilkoblinger. Totalt kan det utbygges til 48 tilknytninger.

Personalet på His er svært positivt innstilt til omlegging til mer databaserte rutiner. De tre driftsansvarlige har fått ryddet sin timeplan slik at de perioder vil kunne disponere tre hele arbeidsdager i uken til arbeid med maskinen. Dette understreker igjen den arbeidsinnsats alle på stasjonen er villig til å bidra med for å få det hele i havn.

Samtidig må en også være klar over at kundepågangen, særlig på registreringssiden er større enn på lenge.

En annen faktor som også må understrekes, er at det er umulig å kunne si når de ulilke fasene

av omstillingsprosessen er gjennomført. Dette kan for mange være et ekstra stressende moment.

Men med det pågangsmot og den energi som utfolder seg på His, bør også de uungæelige tilbakeslag og praktiske vansker kunne tas med humør.

Sprudlende humør og engasjement er nettopp noe som kjenner seg på de tre driftsansvarlige.

De arbeider seg nå gjennom de viktigste prosedyrer ved hjelp av manualer og ulike «oppskrifter».

Det er slettes ikke alltid at det går slik det skal. Da diskuterer og prøver de tre å finne ut hva det er som har skjedd, og hvorfor nettopp dette skjedde. Når det så viser seg at der er enkelte feil både med datamaskinen og programvaren, er det ikke rart at de enkelte dager er utslitt når arbeidsdagen er slutt

Så kan Sørlandssporten kommentere:

«Dette ser riktig håpløst og «frusterende ut.» «Dette, nei.» svarer de tre i kor. «Dette er kjempegøy. Vi lærer så mye. Arbeidet er virkelig spennende og utfordrende. Dessuten må vi tilstå at enkelte ganger har vi stått bom fast. Da må vi bite i det sure eplet og ringe Norsk Data i Kristiansand. Men da er det også ekstra oppmuntrende å høre at det har vært en maskinfeil. Det er premie god nok etter timers grubling. Vi lærer noe hele tiden. De er så hyggelige og hjelpsomme hos Norsk Data i Kristiansand. Du må få med at det ikke er særlig mange

gangene vi har ringt vestover.»

De videre planene for å dyktiggjøre disse tre innen sitt ansvarsområde, er følgende: I uke 39 skal de ha en tredagers opplæringsrunde i Sogndal. Biltilsynet i Bergen og biltilsynet i Sogndal er de to stasjonene som har lengst erfaring i data. Sogndal har samme type maskin som de har fått på His. Utbyttet skulle derfor bli størst med en tur til Sogn og Fjordane. De tre driftsansvarlige har (som Sørlandssportens lesere så i forrige nr.) allerede vært på kurs i Norsk Data.

I uke 41 skal de på et nytt kurs i Norsk Data. Dette kurset går i Kristiansand. Kurset er et Sitrans timesharing kurs. Det går over 4 dager.

Hele biltilsynsavdelingen er takknemlig for den hjelp og støtte en har fått fra alle avdelingene ved vegkontoret.

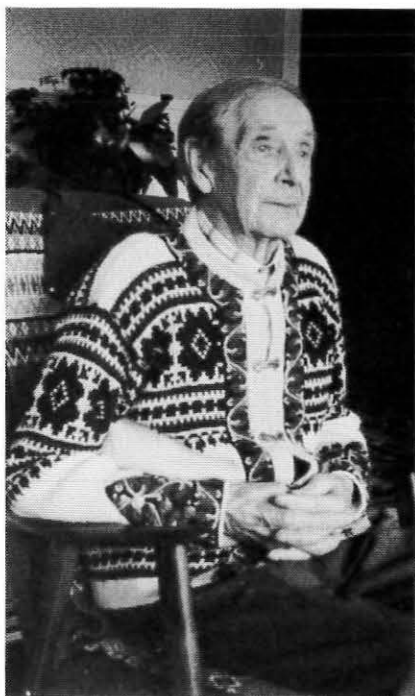
Uten den ville det vært vanskelig å ta dette store økonomiske og arbeidskrevende løftet.

Datagruppen ved vegkontoret kan være et godt eksempel i så måte. Også i framtiden kan det i perioder være behov for en ekstra «input».

Biltilsynet regner med å kunne yte sin skjerv når vegkontoret får innstallert ND 530-maskinen. Drifts- og vedlikeholdholdsrutinene på den er nesten identiske med biltilsynets maskin.

Dessuten har som kjent biltilsynet en del programvare som vegkontoret kan ta i bruk allerede i høst.

Han sydde kongens sko



Hans Nygård i sitt hjem på Gjenne-
nestad.

Som far, - så sønn..... «Det er skomaker du må bli, Hans». Slik lød det fra fars munn da Hans som 15-åring ble sendt til Kristiansand for å lære seg skomakeryrket. Det var like etter århundreskiftet og året var 1909. Og skomakerfaget skulle han lære av sin fetter som var Mester og drev fabrikken Salomone Sko.

Etter et par år ble det nok sko for Hans. Hans utferdstrang var stor, og anleggslivet fristet.

Som 17-åring begynte han sin 8 år lange arbeidsdag på jernbanen. Aldersgrensen var 18 år, minnes Hans. Men gode venner hjalp til, og han fikk arbeide på Åmli-Tveitsundbanen. Senere ble det Brattsbergbanen ved Porsgrunn, Meheia ved Kongsberg, og til sist Dovrebanen.

Gjennom tunnelarbeidet skaffet Hans seg erfaring som skulle vise seg å komme til stor nytte da han senere begynte som anlegg-sarbeider i Vegvesenet.

Den første tiden arbeidet han på Jomåsvegen. Her var det ikke anleggsbrakker, og arbeidsfolkene ble innlosjert på gårdene i området. Og her traff Hans sin Martha som han senere giftet

Hans Nygård går i sitt 92. år. Han bor på Gjenne-
stad i Øyestad, er frisk og i god form, - og forteller
mer enn gjerne om et langt og innholdsrikt liv
som skomaker, tunneldriver, jernbanearbeider
og vegarbeider.

seg med. Sammen fikk de 6 barn, — deriblant en vegmester, smiler Hans.

En gang fikk Hans en stygg skade i den ene foten, men med små barn gikk det ikke an å gå «arbeidsledig». Da var det godt å være skomaker. I en to-års periode drev Hans sin egen skomakervirksomhet på Stornes i Holt. Skomakerbestillinger kom fra fjern og nær. At han var en dyktig skomaker skulle følgende bestilling tyde på:

— Et par barnesko til kronprinsen - Haakon R.

Men Hans var anleggsarbeider, og så snart han var frisk, bar det ut på vegarbeid igjen. Nå arbeidet Hans en tid på den ytre vegen mellom Arendal og Tvedestrand.

Det var først og fremst som sprengningsarbeider Hans har gjort seg bemerket. Han var den første vegvesenmann med salvsprengning her i fylket. I begynnelsen var det bare 3 serier sier Hans. Ikke så veldig lenge etter kom «pressa» og overgang fra handboring til kompressor var et faktum. Den første pressa gikk bare med en hammer. Den gode opplæring Hans hadde skaffet seg på jernbanen kom godt med i denne nye spregningsepoken. Og stort sett gikk det godt. Bare en gang var jeg virkelig redd, minnes Hans. Det var ei salve som ikke gikk av, under arbeidet med veien til Fantoddbrua. Jeg måtte bare ta en sjanse - så jeg sendte en pram i hver retning - og fyrte av. Og heldigvis, - det gikk godt, humrer Hans.

Hans var med under bygging av Storgata i Tvedestrand. På veien ned mot sjøen gikk det med over 500 skudd, - og bare ei vindusrute - i Sparebanken. Store deler av sitt vegarbeiderliv tilbrakte Hans med bygging og ut

bedring av veger mellom Arendal og Tvedestrand, bl. a. ute på Flosterøya og Tverdalsøya. Her arbeidet han under Overing. Holst og hjelpeing. Moldal. Det var den gangen vi tjente 5 kroner dagen, det, minnes Hans.

Under krigen måtte Hans rømme unna for tyskerne. Men etter en tid ble han oppsøkt av skipsreder Gjertsen. Han var blitt båtløs, men skulle drive ut glimmer fra gruvene i Iveland. Gjennom Geologisk Institutt hadde Gjertsen fått vite om en solid «steinkjenner» på sørlandet, nemlig Hans Nygård. Hans ble deretter engasjert som steinkjenner, og ble i Iveland resten av krigen. Her kjøpte han gården Loland i Øvrebø. Det var et fint og godt sted å bo, minnes Hans med en smule vemod.

Som den steinkjenner han var, fortsatte Hans denne gruvedriften etter krigen, men nå som selvstendig næringsdrivende. Han tok ut store mengder feltspatt. Denne solgte han videre til Holland. Der hadde de mølle, og feltspaten ble finmalt for senere å bli benyttet bl.a. til porselensindustrien.

Etter krigen ble det mye skogsvegbygging for Hans. I tillegg hadde han noen mindre oppdrag for vegvesenet innimellom.

Hans trives når han kan få snakke om sitt vegarbeiderliv. Det er anleggsarbeider jeg først og fremst er. Alt det andre har vært av mindre betydning, sier Hans. Han følger godt med på alt som rører seg omkring planer og vegutbygging i fylket vårt, og det er jo ekstra trivelig hver gang jeg får Sørlandsposten og Vegene og Vi. Ja, da virkelig koser jeg meg, sier den trauste vegarbeideren.

Setesdal-Sirdal - ferdig veg i 1987?

I Norsk Vegplan 1986-89 som ble vedtatt i sommer, ble ikke Setesdal-Sirdal tatt med som riksveg. Men det er lovet tilskudd fra staten dersom vegen bygges som fylkesveg.

Det er nå utarbeidet en finansieringsplan med sikte på at vegen skal bygges som fylkesveg. Den fylkeskommunale behandling er allerede i gang.

Finansieringsplanen forutsetter at kommunene Bykle, Valle, Sirdal og Tokke nå gir tilskudd til vegen på linje med forutsetningen for et forskudd dersom vegen hadde blitt bygget som riksveg. Det er også forutsetningen at vegen innen Vest-Agder blir offentlig veg.

Kostnadsoverslaget er 32,3 mill. (85)kr og bygger på at det ikke skal kreves inn bompenger.

Formelt gjenstår at fylkesutvalget vedtar hovedplan for vegen. Dette regner en med kan bli gjort i høst. Fylkestinget må vedta at vegen bygges som fylkesveg. Dette kan først bli på fylkestinget i desember 85.

For at første parsell - veg under Brokkegrenda - skal kunne påbegynnes i januar/februar 86 må ganske mye avklares. Detaljplan må være ferdig, og nødvendige vedtak være fattet for den. Det må være ordnet med grunn/eventuelt at arbeidstillatelse blir gitt. Linja må være ryddet. Entreprenør må velges, og denne må være klar til å ta fatt.

Parsellen under Brokkegrenda er totalt 2000 m.



«Kom igjen karer, vi må videre». John Geir tar initiativet til å få med seg resten av «stikkegjengen».

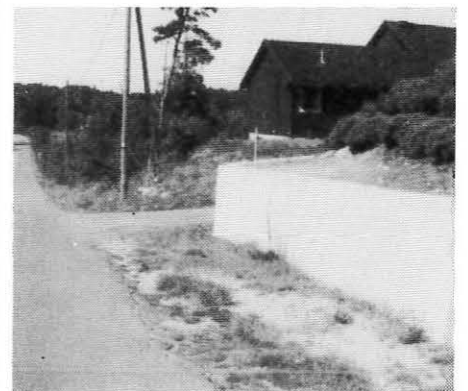
Dersom en kommer i gang i januar/februar 86, må fortsettelsen på den totalt ca. 25,0 km lange vegen komme sommeren 86.

Sommeren 84 og hele august er gått med til å stikke enkelte omlegginger av tracéen og til å få satt ut linja på ny. Jobben i år har vært hard og planleggerne som har vært på heia kan skrive under på dårlig sommervær.

Dersom tempoplanen skal holdes, blir det hard jobbing med planene. Planen under Brokkegrenda skulle kunne bli ferdig i desember 85. Men å få klar ca. 23 km med detaljplan til sommeren 86 det kan bli knallhardt selv om deler av detaljplanen fra 1974 kan nyttes.

Siktemålet er ferdig veg i 1987.
RN.

En trafikkulykke



Den 15. oktober 84 skjedde det en trafikkulykke på Haugenesfeltet ved Søm.

En gutt på sykkel kom ut en sidevei til «Svartedabbe» og kjørte rett inn i en bil, som kom i moderat fart ned denne kommunale veien. Gutten ble kjørt til ASA med hodeskader.

Det er i krysset bygget opp en mur som har en høyde på ca. 1,5 m og som står slik at det er en sikt på 3,30 m inn i krysset fra den gjennomgående veien. Det er fartsgrense 30 km/t i området.

Vi krever vanligvis en sikt på 4 m som et minimum i avkjørsler. I dette tilfellet er det helt klart at sikten er for liten og sannsynligvis også burde vært større enn 4 m. Dette er en kommunal vei. Utbygging er foretatt etter reguleringsplan, så Vegvesenet har forsåvidt ingenting med å blande seg inn i forholdene på stedet. Bygningsrådet i Grimstad står ansvarlig for disse forhold. Foreløpig er ingenting gjort på stedet.



Nå skal det jammen bli godt med mat og kaffe. På bildet er det Lars Espeland som forbereder seg til et godt «heimåltid».

Befaring allerede i 1898

At det er et gammelt behov som nå ser ut til å bli etterkommet forteller Kopiboken fra 1898 oss. Da foretok «Komiteen for utredning av veisagerne Thelemarken-Sætersdalen og Sætersdalen - Stavanger amt» befaring av «Hønedalslinjen».

SørlandSPORTEN gjengir her deler av den påfølgende beretning:

«Her gjaldt det paa den ene side en meget liden interesse. Nu har 4 familier 12000 ren.

Kommer der 20 familier med 60.000 ren, kan man sige at de Sæterdalske og Sirdalske heibeiter er spolerende for «smalen», og hvad vil det sige? Jo, 30.000 mennesker i Stavanger amt med 192.000 faar skal lide skibbrudd paa en af de viktigste nærings-

veie blot for at nogle familier skal kunne leve et vildt nomadeliiv deroppe i heierne.

Naturen har saagodtsom overalt udrustet fjeldstrækningen vestenfor Sætersdalen med yppig græsvekst, men hvad der mangler er veie og broer.

I denne henseende er endnu intet gjort, og under den primitive tilstand hvori disse høyfjeldstrakter befinner seg med hensyn til kommunikationer, er det en selvfølge, at faarenes transport medfører mange og store ulemper. De daarlige veie hindrer fremkomsten, saa transporten bliver langvarig, hvorved dyrene taber i huld. Men hvad der mest er tabbringene er den omstendighed at man som oftest maa lade faarene svømme over vasdragene, da broer ikke findes - paa undtagelser nær -, hvorved mange dyr sætter livet til.

Under saadanne forhold er det klart, at udbytte for faareeierne ikke opnaar den størrelse som under gunstigere omstendigheder vilde være tilfældet. Dette har selvfølgelig tilbakevirkende kraft paa beiteeieren, idet indtægten af heierne bringes ned til et minimum.

Medens der overalt i riget ellers sørges for forbedrede kommunikationer efter hvert steds specielle krav, er fremkomsten over heromhandlede heistrækninger uforandrede, saaledes som den er fremgaaet af naturens haand. - Et forhold hvori der af alle hensyn kræves forandring.»



Polvottene kom godt med, selv i august måned.



Her, — i disse naturskjønne omgivelsene skal veien gå.

vi bruker bilbelte



-også i baksetet

«Veidirektøren har fremsat saadan plan for successiv fremme af veianlæg paa den hele strækning Stavanger amt - Thelemarken:

I: Raig — Dirdal og Ryg — Østebø i Stavanger amt — Kjørevei.

II: Østebø — Sirdal. Driftevei.

III: Sirdalen — Sætersdalen. Broer især over Sira og Kvina.

IV: Sirdalen — Sætersdalen. Kjørevei.

V: Sætersdalen — Skafse. Kjørevei.»

LØSEMIDLER: Nyttige, men farlige «tjenere»

Av bedriftslege Per A. Drabløs



Løsemidler er kjemiske stoffer som anvendes på grunn av sin evne til å løse opp andre stoffer som fett og oljeprodukter. Videre er de flyktige, slik at de dunster bort. Dessuten blander de seg med en rekke oljer, limer og kjemiske forbindelser. De brukes derfor over alt i yrkeslivet, på arbeidsplassene i hjemmene.

De vanligste bruksområdene er:

- rensing, rengjøring, avfetting
- tynnere i malinger, lakker, farger, gummi, tusjpenner, neglelakker osv.

De er altså meget nyttige produkter som vi daglig benytter oss av på en rekke områder. Ja, vi kan vel ikke tenke oss samfunnet uten løsemidler. Hverdagen i hjem og yrkesliv baserer seg på en utstrakt bruk av disse stoffene.

Samtidig som løsemidlene er nyttige tjenere for menneskeheten kan de også være farlige og direkte skadelige for den som bruker dem. Dette betyr at vi må omgås dem og bruke dem med respekt og forsiktighet og ta hensyn til de farlige sider ved disse stoffene.

Vanlige typer av løsemidler:

- Aceton, Bensin, Butanol, Diklormetan, Etanol, Metanol, Styren, Trikoretan, Wite Spirit, Xylen.

De forskjellige løsemidlene har noe forskjellige virkninger og farlighetsgrad. De farligste stoffene vil nok etter hvert forsvinne ut av bruk og erstattes av mindre farlige forbindelser. Dette vil en jo alltid tilstrebe.

Løsemidlene kan virke på en rekke organer i kroppen:

- Hud, hjerne, nervesystem, lunger, hjerte, lever, nyrer, kjønnsorgan, blod, dessuten på fosteret og kan fremkalle kreft.

Hud:

Løsemidlene er avfettingsmidler og slik virker de også på huden. Fettet i hudens beskyttelslag løser opp og huden tørker ut og blir tørr, og der kommer sprekkdannelser. Dermed øker mottakeligheten for stoffer

som kan skade huden slik som allergifremkallende kjemikalier og bakterier, som kan gi hudinfeksjoner. Ved langvarig hudkontakt vil løsemidlene kunne føre til at huden blir sprukken, rød og irritert.

Noen stoffer kan også trenge gjennom hel hud — for eksempel Metanol, Xylen og Isopropanol.

Øynene:

Løsemidlene gir lokal irritasjon av huden ved direkte kontakt. Øynene blir røde og vonde. Man kan også få irritasjon av hornhinnen.

Nervesystemet og hjernen:

Dette er organer som er særlig utsatt for løsemiddelskader.

Akutte virkningssymptomer: hodepine, svimmelhet, kvalme, appetittløshet og brekninger.

En kan også få følelse av beruselse, noen blir trette og føler seg sløve og faller kanskje i søvn med en gang de kommer hjem fra arbeidet.

Ved langvarig påvirkning kan man utvikle psykiske forandringer med mer irritabilitet, økt psykisk tretthet, svekket konsentrasjonsevne, langvarig hodepine og svimmelhet. Humøret kan bli svært vekslende, det kan også føre til depresjon. Det kan bli følelsesmessige forandringer: man gråter lett, blir irritabel, kommer i ubalanse. Det diskuteres også om de setter mer fart på aldersprosessen.

Luftveier:

Det vanligste problemet her er lokal irritasjon av slimhinnene. Jo mer vannoppløselige stoffene er jo større evne har de til å gi irritasjon. Ved stor påvirkning er det rapportert lungeskade med væskeansamling i lungene (vannlunge) og utvikling av lungebetennelse. Det er usikkert om det kan oppstå kroniske bronkittplager.

Lever:

Noen av de farligste løsemidlene som Tetraklor kullstoff kan gi for-

bigående påvirkning på leveren.

Hjerte og blod:

Også disse organer utsettes for skade. Kulldisoflid synes å gi økt hyppighet av kroniske hjertesykdommer. Benzen kan påvirke benmargen.

Nyrer:

Det er beskrevet kronisk nyrebetennelse (glomerulomefritt) etter påvirkning av løsemidler. Symptomene kommer gradvis.

Forplantning:

En rekke løsemidler mistenkes for å kunne gi forandringer av arveegenskapene og der foreligger også en viss mulighet for at de kan føre til fosterskader og aborter.

Kreftfare:

Når det gjelder utvikling av kreft, er dette ikke klarlagt for mer enn noen løsemidler.

Man vet at Benzen kan fremkalle blodkreft (leukemi). Vinylklorid kan gi utvikling av forskjellige former for leverkreft.

Triklorethylen, Dikloretan, Karbon, Tetraklorid og Kloroform har også kreftfremkallende egenskaper. Vår viten er imidlertid mangelfull på dette området, og man bør derfor holde kontroll med disse stoffene, se på forbruk og bruksmåte osv.

Konklusjon:

Løsemidler er nyttige og nødvendige hjelpemidler i dagens samfunn. De blir brukt på en rekke områder og i overskuelig framtid synes det ikke å være mulig å erstatte dem med andre stoffer.

Man skal håndtere dem med respekt og rette seg etter de normer og retningslinjer som er angitt for hvert enkelt stoff. Det er viktig at man nytter seg av produktdatabladene og tar hensyn til de sikkerhetsregler og vernetiltak som anbefales for hvert enkelt stoff.

PENSJONIST MED SVANEHOBBY

Torgeir Bomvoll som bor like ved Molandsvann har fått seg en hobby litt utenom det vanlige. En stor flott knoppsvane har hatt tilholdsted i Molandsvann på tredje året og er blitt en av Bomvolls mest trofaste venner.

Bomvoll forteller at svanen sommeren -83 kom dit sammen med foreldrene. Året etter kom den tilbake alene og var der helt til snøen kom, og isen på vannet hadde lagt seg.

Slike store fugler trenger mye mat. Noe Bomvoll sørger vel for. Han kjøper brød i sekkevis for 25 kroner



sekken og mater svanen 2-3 ganger om dagen, da spiser den opptil 4 skiver brød hver gang, sier Bomvoll.

Han forteller videre at når han plystrer matsignalet, kommer svanen svømmende for full propell selv om den er langt ute på vannet. Og hvis

jeg ikke går ned i vannet, ja da kommer svanen vabbende hit opp til meg. Jeg tok den også opp i fanget en gang, sier Bomvoll. Men da ble den så fornærmet at den ikke ville spise fra hånden min på flere dager.

HVER FEMTENDE FRONTKOLLISJON KUNNE VÆRT UNNGÅTT

— Hver åttende fotgjenger- og syklistulykke ville vært unngått dersom alle bilene alltid brukte kjøreløys.

— Hver femtende ulykke mellom møtende kjøretøyer ville vært unngått dersom alle bilene alltid brukte kjøreløys.

— Hver tyvende kollisjon i vegkryss ville vært unngått dersom alle bilene alltid brukte kjøreløys.

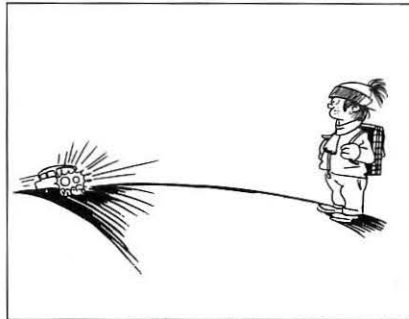
Dette er konklusjonene vi kan trekke på bakgrunn av en vitenskapelig undersøkelse som er foretatt i Sverige. Det var innføringen av påbud om bruk av kjøreløys om dagen som ga svenskene muligheten til å gjennomføre en slik undersøkelse. Resultatene i undersøkelsen blir også bekreftet av lignende undersøkelser i andre land.

Den aller største ulykkesreduksjonen fant sted i tettbygde strøk om sommeren, fordi økningen i bruk av kjøreløys var størst under slike forhold.

— Jeg har ingen problemer med å få øye på en bil så lenge det er lyst, er det mange som sier. Og på sett og vis er jo dette riktig — så lenge du har konsentrasjonen og blikket rettet mot akkurat det sted hvor bilen dukker fram. Men dessverre er ikke det alltid tilfelle.

Sidesynet

Vitenskapelige eksperimenter viser at det er kontrastene i lys og farver som avgjør hvor raskt du oppdager bilen. En grå bil mot en grå himmel gir dårlig kontrast, en grønn bil mot en grønn



skog gir dårlig kontrast. Men ved bruk av kjøreløys oppdages alle biler like raskt — uansett farge.

Det er bare en liten del av alt det du ser framfor deg som du klarer å se helt skarpt på en gang. Det som ligger utenfor det lille punktet som du «ser på», kalles sidesynet. Og det er nettopp når biler dukker opp i sidesynet ditt at bruken av kjøreløys har svært stor betydning for hvor raskt du oppfatter at det kommer en bil — og retter blikket og oppmerksomheten mot den.

Spesielle lysforhold

Bruk av kjøreløys vil redusere antall trafikkulykker under alle forhold. Men med de spesielt vanskelige vær- og lysforholdene vi har i de nordiske landene, vil virkningen bli større her enn i andre land.

Sola står mye lavere på himmelen her hos oss enn lenger sør. Dette skaper farlige problemer med solblending og motlys. Dessuten har vi svært lange overgangsperioder hvor det ikke er helt lyst og ikke helt mørkt. Ved vintersolverv er skumringsperioden fem ganger så lang i Oslo som i Roma.

BRUK BILBELTE!

Norge ikke dårligere enn resten av Norden når det gjelder bilbeltebruk, men vi er ikke gode nok.

— Men også i Norge er det altfor få som forstår betydningen av å bruke bilbelte også innenfor tettbygde strøk, og på korte turer. Folk flest føler seg så trygge i slike situasjoner at de ikke mener de har behov for bilbelte, sier overingeniør Henrik Hvoslef i Vegdirektoratet. Han legger til: — Det er få som er klar over at bilister har en langt større risiko for å bli utsatt for en trafikkulykke enn en ulykke på arbeidssstedet. Det er ikke ufarlig å kjøre bil, selv ikke på korte avstander.

Henrik Hvoslef understreker at bilbelter både kan redde liv og hindre skader.

— Når myndighetene har innført beltepåbud både i forsete og i baksete, det siste for personbiler registrert for første gang i Norge etter 1. januar 1984, er det ikke fordi myndighetene elsker å gi påbud. Men det er for at bilførere og passasjerer skal forstå at bilkjøring også inneholder faremomenter, forteller overingeniør Henrik Hvoslef.



Selv i lave hastigheter er det farlig å stole på at man er sterk nok til å holde seg for ved en kollisjon. Bruk bilbelte.

STUBBEBRYTEREN

- Om arbeidet med utbedring av Rv.40 i 1930-åra

Av Harald Lauvland

Disse to bildene er tatt under arbeidet med utbedring av Rv.40 ved Fjellet i Austre-Moland. Jeg antar at det må være i begynnelsen av 1930-årene.

Her gikk veien tidligere i en krapp sving utenom dette fjellpartiet der veien nå ligger. Den nye traaseen var i den tid et ganske stort arbeide. Ingen maskiner hverken til boring eller lastning, - alt ar-

beid ble utført med handkraft av seige og sterke arbeidsskarene.

To-mannsfeiselens malmfulle klang hørtes dengang. Stubbebryteren var den eneste hjelp vi hadde til å laste de store steinblokkene opp på de små og spinkle lastebilene vi hadde dengang. Ofte måtte det fire mann til ved sveivene for å løfte de opp på bilene. Enkelte

stein var så tunge at gummien subba mot hjulkassen slik at vi måtte kjøre i lavgir for å komme fram til avlastingsstedet som var ca. 150m mot øst. For å få disse store steinene av bilen måtte vi bruke spett. Vi hadde ikke tipp den gang. Når da steinen kom på vippen reiste bilen seg på bakhjulene slik at forhjulene kunne være ca. 1m over bakken.



Karene vi ser på bildet er: Osuld Larsen, Steffen Ravnåsen (begge fra Froland), så er det meg, videre ser vi Halvor Helleland, og helt bakerst tror jeg det er Jakob Lomåsen (begge fra Froland).



På bildet ser vi sjåføren Gunnar Gulbrandsen. Arbeidslaget her var Vegårshøiinger med Anders Aslaksen som bas. Videre var Jens Aslaksen, Gunnar Kleivene og Hans Moen med i dette laget.

Bilkulturens ofre

Det er livsfarlig å kjøre på norske veger. Aust-Agder fylke er et av de farligste.

Sørlandsposten vil anbefale sine lesere å lese Norges Automobil-Forbund sitt blad MOTOR nr. 9/85.

Der har Gro B. Henriksen en reportasje:

«Når et barn dør i trafikken».

Visste du at: De nærmeste har behov for å snakke om det som har hendt. Dette er vanskelig både for dem og deg som tilhører.

Visste du at: Det ofte kan være behov for hjelp fra fagfolk (terapi etc.) for å komme seg psykisk etter en slik ulykke.

Visste du at: Det kan koste mange års kamp for å kunne leve et normalt liv etter at en av ens nærmeste er revet bort av en meningsløs trafikkuulykke.

Visste du at: De som er rammet av et trafikkdirap, ikke bare mister en av sine kjære, men mister

også noen av dem de trodde var deres venner. Dette minsker ikke smerten.

Visste du at: Det er du som må ta kontakt. At det er du som må vise omtanke og kjærlighet når dine venner sitter igjen med sorgen, savnet og bebreidelsene. Selv om de ikke

Landsforeningen for trafikkskadde

Årlig omkommer mer enn 400 mennesker i trafikken. Antall skadde i 1984 nærmet seg 12 000. Hver fjerde norske familie berøres av trafikkskader.

For hver og en av dem som rammes, representerer disse tallene en katastrofe og en stor psykisk belastning. I tillegg til en rekke praktiske problemer.

I januar 1984 ble Landsforeningen for trafikkskadde stiftet, etter initiativ fra skadde, pårørende og andre trafikk-engasjerte. I dag har foreningen vel 1000 medlemmer

over hele landet, og lokallag for Moss, Asker og Bærum og for Agder-fylkene.

Tilbudet gikk i første omgang på erfaringshjelp og kontakt, juridisk bistand og praktiske råd og veiledning i en ny livssituasjon.

Landsforeningen for trafikkskadde har tre hovedmål-settinger som ivaretas av tre grupper.

- 1) Støtte og kontaktgruppe. Gir støtte og hjelp til ulykkesrammede som søker kontakt med foreningen. Vil etter hvert også drive aktiv oppsøkende hjelpetjeneste.
- 2) Faggruppe for trafikkspørsmål. Består av fagfolk på veg og trafikkspørsmål. Press-gruppe for sikrere trafikkmiljø. Arbeider med å få fram data og bakgrunnsmateriale. Opplysningsvirksomhet. Overordnet målsetting å forandre holdningene til trafikkspørsmål.
- 3) Behandlingsgruppe. Består av fagfolk innen helsesektoren, medisinsk personell, psykologer, ergoterapeuter, fysioterapeuter.

Refleks like viktig som bilbelter!

Ville du kjørt bil i mørke uten lys? Nepe. Men mange fotgjengere ferdes i mørke uten muligheter til å bli sett før bilen er for nær. Med refleks blir du sett i en avstand av 130 - 140 meter dersom bilen kjører med fjernlys. Fotgjengere som bruker refleks dukker sjelden opp på sykehuset i forbindelse med ulykker. Ved en omfattende undersøkelse som er gjort på regionsykehuset i Trondheim hadde bare 13% av de skadede fotgjengere som ble bragt dit refleks.

Informasjon og opplæring er nødvendig, og det gjelder å starte tidlig. I 20 år på rad har Norges

Brannkasse — nå UNI Forsikring — i samarbeid med Trygg Trafikk arrangert en refleksaksjon for alle landets førsteklasinger. Hver høst får elevene på dette klassetrinnet refleksbrikker, og nesten halvparten pleier dessuten å delta i en tegnekonkurranse med mottoet: «Det er mørkt. Jeg blir sett fordi jeg bruker refleks.»

Aksjonen er gjerne et ledd i skolens trafikkundervisning, og barna tegner av hjertens lyst. I de 20 årene konkurransen har vært holdt har ca. en halv million 7-åringer sendt inn tegninger til Norges Brannkasse/Uni Forsikring! Og

i løpet av denne perioden er innpå to millioner refleksbrikker delt ut.

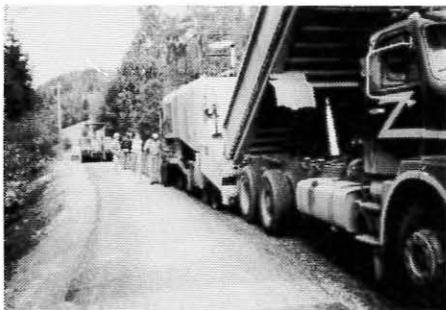
Men la ikke refleksbrikkene bli liggende i en skuff. Lag Aksjon Refleks hjemme hos deg selv! Frem med alle brikker og fest helst to på hvert ytterplagg - en på hver side Mange ulykker

skjer ved kryssing av vei, og derfor er det viktig å bli sett fra begge sider. Refleksbånd til å sy på klærne er også virkningsfullt. Det viktigste er å bli sett. Du ville ikke kjørt bil uten lys i mørke? Da skal du også ferdes med «lysene» på til fots. La refleksen bli like selvfølgelig som bilbeltet!



Denne jenta blir sett fordi hun bruker refleks.

DEKKELEGGINGSPROGRAMMET SNART GJENNOMFØRT



Så langt har årets asfaltsesong gått noenlunde som planlagt. Fram til fellesferien var været bra slik at vi fikk lagt de fleste slitedekkerne på E 18. Dette satser vi mye på å kunne klare fordi varmen og trafikken sammen komprimerer dekket og dermed bedrer kvaliteten på vegdekket.

Etter sommerferien har vi etter beste evne lagt asfalt mellom alle regnbygene. Bjarne Solberg har hatt en svær sjau med å koordinere arbeidet og prøve å tilfrestille de forskjellige byggherrene. Vi har i de siste årene laget en tidsplan før asfaltsesongen starter. I år har dette vært umulig å få til, mye fordi vi ikke har fått sikre planer for når de forskjellige anleggene blir ferdige.

Det lappesystemet (en lapp for hvert anlegg) vi har hatt i år vil vi med felles anstrengelser bort i fra. Vi får heller tåle å ha de forskjellige anleggene liggende ferdige noen dager før asfalten kommer.

Til nå (1. sep.) har vi i kystdistriktet lagt 27.000 tonn asfalt til en verdi av 10 millioner kroner. I Evje- og Byglandområdet er det lagt ca. 16.000 tonn, verdi ca. 4,6 millioner kroner. Vi er nå nærmest ferdige med nye dekker på rv 45 og rv 12 mellom Hovden og Telemark grense der det er lagt ca. 18.000 tonn åpen emulsjonsgrus til en verdi av 4 millioner kroner. Tilsammen har vi til nå lagt asfalt for ca. 20 millioner kroner.

Arbeid som gjenstår er en del fylkesveger, blant annet Godderstad - Strengereid. På riksvegene er vi i disse dager ferdige med ny E 18, Sørsvann-Rannekleiv og diverse legging i Stoa-området.

Vi har også i år hatt en aktiv frese-sesong. Dette arbeidet har stadig økt i omfang og i år har vi frest vel 300.000 m² faste dekker. Vi som har

dradd igang dette arbeidet er glade for at alle nå ser verdien i det gamle vegdekket og benytter det videre som vegbyggingsmateriale i en eller annen form.

Et spørsmål nå er om det vil være lønnsomt å kjøpe egen fres. Denne kan f.eks. monteres på en av de høvlene som skal skiftes ut i nær framtid. Dette må vurderes nærmere.

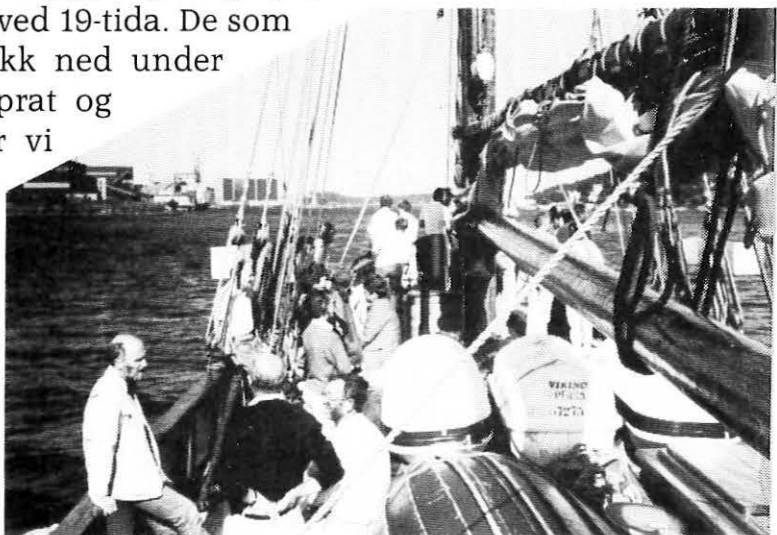
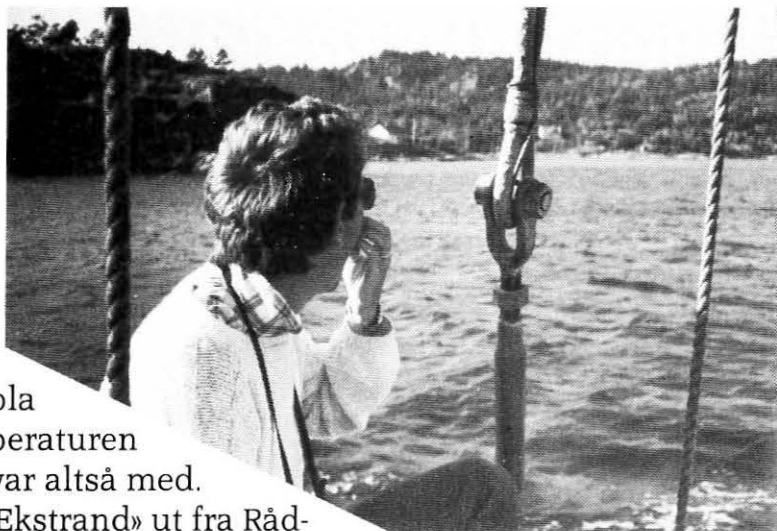
Det er i år knust grus for anlegget ved Senumstad på rv 39 og fortsatt er vi igang på Mjåvassdalen steintipp ved Hovden. Her har vi samarbeidet med Bykle kommune og skal knuse 15-20.000 m³ for dem. Vi har også i år lyst ut på anbud mindre knusejobber i Skomedal ved Bygland og Moseid ved Evje. Det viser seg at vi ikke kan konkurrere i pris med de nye supermobile knuseverkene. Spesielt er flytteutgiftene her mye lavere. Vårt verk koster fra 100 - 150.000 kroner pr. flytting. De nye koster 15-20.000 kroner å flytte. Her må vi derfor skjerpe oss og investere/bygge om for å være med å konkurrere i framtida.

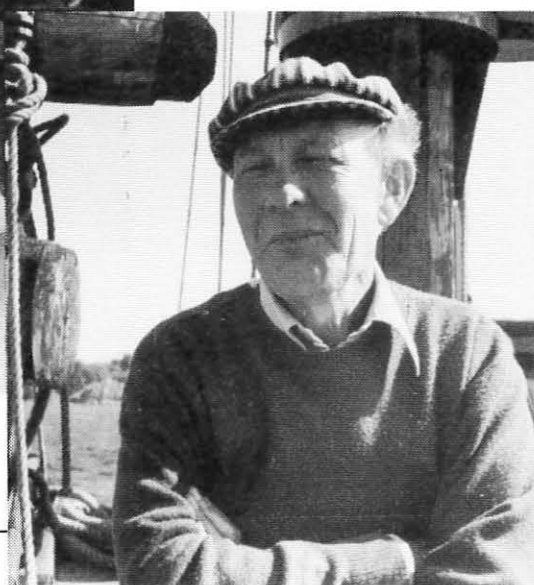
A. Noddeland

Vegkontoret's ansatte på tur med M/S «Ekstrand»

Det var en glad gjeng på ca. 40 stk. som etter kontortid torsdag 15. august dro på båt-tur med M/S «Ekstrand». Humøret var på topp da skyene forsvant ved middagstider, og sola tittet fram etter flere dagers regnvær. Temperaturen kunne heller ingen klage på. Værgudene var altså med. Med litt hjelp fra de sprekeste av oss dro «Ekstrand» ut fra Rådhusbrygga ved 3-tiden. Turen gikk ut Tromøysund mot Lyngør. Underveis fikk vi servert kylling m/tilbehør. Det smakte deilig. Appetitten ble kanskje litt svekket for et par av oss da en måke fant det for godt å slippe sitt «visittkort» rett ned i en av våre deilige tallerkener, men pytt,pytt..... At både vår vegsjef og nye administrasjonssjef har stemmene i orden er sikkert. Med disse som forsangere og KF og JRK på gitar, runget sangen på dekk slik at en hytteier fra land ga seg til å dirigere det hele. Ved «Den Blå Lanterne» på Lyngør la «Ekstrand» til brygga en halv times tid. Noen benyttet tiden til å se seg litt omkring, mens andre fikk seg forfriskninger. Det bør også nevnes at en av vegkontorets tøffe «vikinger» hoppet i sjøen og fikk seg et skikkelig bad. Koselig var det også for oss da «Den Blå Lanterne»s faste underholder kom helt ut på brygga og sang og spilte gitar, da vi la kursen mot Arendal igjen ved 19-tida. De som synes det ble litt kjølig på hjemturen trakk ned underdekk, der Forsetlund klunket på gitar, prat og latter kunne høres langt. Ca. kl. 23 var vi tilbake i Arendal. Det var en alle tiders tur og vi takker «arrangementskomiteen» som ordnet det hele.

Aase Liv





Hvordan dårlig planlegging kan forårsake ulykker

En murers skademelding

Fra bladet «Arbeidsmiljø» har vi sakset denne artikkelen, artikkelen har tidligere vært trykket i et engelsk blad.

Til verneingeniøren!

Jeg vil med dette svare på din forespørsel om nærmere opplysninger angående pkt. 3 i min skademelding. Jeg oppgir «dårlig planlegging» som årsak til ulykken. Du sier i ditt brev at jeg bør forklare mer fullstendig og jeg håper derfor at følgende detaljer vil være tilstrekkelig:

Jeg er murer av yrke. På ulykkesdagen arbeidet jeg alene på taket av et 5-etasjes nybygg. Da jeg var ferdig med jobben, oppdaget jeg at jeg hadde ca. 200 kg murstein til overs. I stedet for å bære steinen ned for hånd, bestemte jeg meg for å fire steinen ned i en tønne ved hjelp av talje

som heldigvis, var satt fast i bygningen i 5. etasje.

Etter å ha sikret tauet nede på bakken, gikk jeg opp på taket, svingte ut tønna og la steinen oppi. Så gikk jeg ned på bakken igjen og løsnet tauet samtidig som jeg holdt fast for å sikre en sakte og pen firing av de 200 kg med stein. Som du vil se av pkt. 11 i skademeldingen er min vekt 60 kg.

På grunn av overraskelsen ved plutselig å bli rykket opp i luften, mistet jeg selvkontrollen og glemte å slippe tauet. Selvfølgelig for jeg nokså fort opp langs bygget.

I nærheten av 2. etasje møtte jeg tønna som for nedover med en like imponerende fart. Dette forklarer kraniebruddet, de mindre skrammene og det brukne kragebeinet som var nevnt i skademeldingens del III.

Bare noe forsinket, fort-

satte jeg min hurtige oppstigning, og stoppet ikke før 2 ledd av fingrene på høyre hånd satt inne i talja som er i 2. avsnittet av dette brevet.

Heldigvis hadde jeg på dette tidspunkt gjenvunnet min åndsnærværelse og klarte å holde meg fast på tauet, til tross for den pinefulle smerten jeg nå begynte å kjenne.

Men tønna med stein traff bakken omtrent samtidig — og bunnen falt ut av tønna. Fri for vekten av mursteinen, veide tønna nå ca. 20 kg.

Jeg viser igjen til min vekt nevnt i pkt. 11. Som du sikkert kan forestille deg, startet jeg nå en hurtig nedstigning langs bygningen.

I nærheten av 2. etasje møtte jeg tønna som var på vei opp. Dette er grunnen til de 2 ankelbruddene, den brukne tanna og de alvorlige riftene i beina og underkroppen.

Her begynte lykken å snu seg noe, sammenstøtet med tønna så ut til å ha sinket meg såpass at dette be-



grenset skadene da jeg falt oppi haugen med murstein og, heldigvis, brakk kun tre ryggvirvler.

Dessverre må jeg rapportere at da jeg lå der i smerte på mursteinshaugen, ute av stand til å bevege meg og mens jeg betraktet den tomme tønna 5 etasjer over meg, ble jeg igjen åndsfra-værende og slapp dermed tauet.

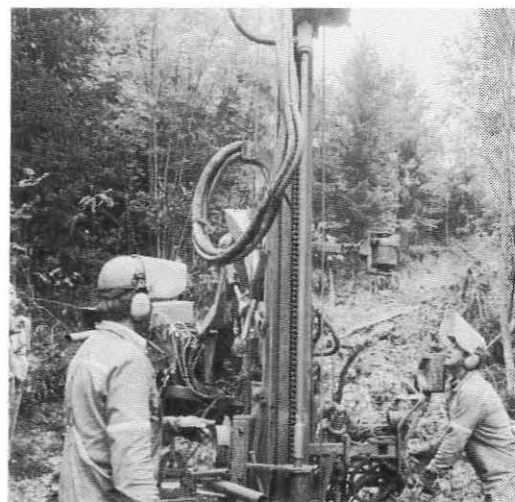
GEOTEKNISK PROBLEM PÅ E18 TVEITE-RØMYR

Det som fra først av syntes å skulle bli en liten «rutineundersøkelse» av grunnforholdene på et mindre parti av E-18 anlegget Tveite-Rømyr, skulle etter hvert vise seg å bli meget omfattende.

Etter at våre egne mannskaper - i et meget bratt terreng - hadde foretatt ramsondering, dreie/trykksondering og tatt opp skovlprøver, viste laboratorieanalyserne at vi her hadde med problematiske grunnforhold å gjøre. Dette medførte at anlegget i all hast måtte bygge en provisorisk veg ned til problemområdet, for så å kunne kjøre ned ODEX-utstyr påmontert en Rock 701. Dette utstyret - sam-



Ikke lett å komme på plass i leirmassene



Endelig på plass, og ODEX-boringen kan ta til.

men med to maskinførere-ble leiet av Telemark vegvesen, og skulle sørge for at fjell ble registrert, og ta opp ramprøveserier.

Under ufysiske forhold med sterkt regn og i skrånende leir-

bakke utførte disse jobben i løpet av en ukes tid.

Så får vi bare vente og håpe at veglaboratoriets «dom» over grunnforholdene blir positiv.

Veiet og funnet for tung OVERLAST OG GEBYRER I AUST-AGDER



Det er fastsatt nye gebyrsatser for overlast gjeldende fra 1.7.85.

Også i Aust-Agder har enkelte transportører fått merke dette. Det største gebyret hittil i år (10. sept.) er på kr 16 700,-.

Avisene har i det siste viet den forholdsvis store økningen i satsene stor oppmerksomhet. Det hevdes at det blir altfor dyrt å være uheldig med lastberegningen.

For en trenet bilfører i transportsektoren er det neppe vanskelig å beregne vekten av lasten. Dette viser biltilsynets vektkontroller.

Oversikt over beregningsmåte og gebyrsatsene

Gebyrberegningen.

For hver enkelt aksel eller boggi avrundes den konstaterte overlasting ned til nærmeste hele 100 kg. Deretter fratrekkes for motorvognens

foraksel 500 kg og for boggi 1500 kg. (Dette viser at der er en del kg å gå på.)

Av resten beregnes gebyret særskilt for hver enkelt aksel eller boggi etter følgende satser:

Satsene fram til 30.6.85

Av de første 2000 kg	kr. 100 pr. 100 kg
Av de neste 2000 kg	kr. 200 pr. 100 kg
Av de neste 2000 kg	kr. 300 pr. 100 kg
Av de neste 2000 kg	kr. 400 pr. 100 kg
Av de overskytende	kr. 500 pr. 100 kg

Satsene fra 1.7.85:

Av de første 2000 kg betales	kr. 170 pr. 100 kg
Av de neste 2000 kg betales	kr. 320 pr. 100 kg
Av de neste 2000 kg betales	kr. 450 pr. 100 kg
Av de neste 2000 kg betales	kr. 550 pr. 100 kg
Av det overskytende betales	kr. 660 pr. 100 kg

Biltilsynets vektkontrollører i Aust-Agder har hittil i år (1. januar - 10. september) veiet ca. 4000 kjøretøyer. 123 stykker kjørte med gebyrpliktig overlast.

3 % har kjørt med så mye last at de har fått gebyr.

Samlet er det i år (10. september) betalt inn kr 250 000,- til staten på grunn av vektkontrollørens arbeid. Dette tilsvarer det samlede gebyrbeløpet for hele 1984.

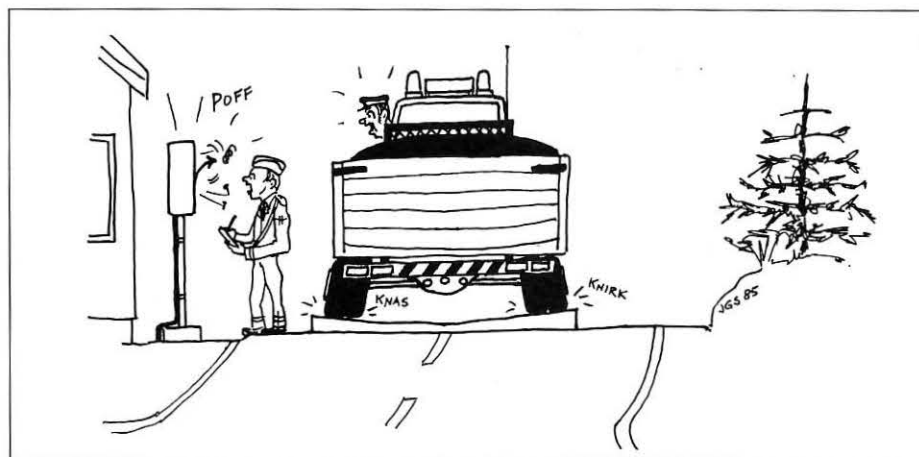
Vi skal også huske på at når kjøretøyet er overlastet med mer enn 5 % av lovlig totalvekt, er hovedregelen den at det skal lesses om til lovlig vekt før en får lov å kjøre videre. Dette er en ekstra økonomisk belastning for transportøren.

Når en kjører med overlast, kan en kanskje bli stoppet og bli kontrollert flere ganger.

Hver gang blir en ilagt nytt gebyr.

Det er nok en del å tjene på «rasjonell» transport, så sant ikke transportøren blir huket i vektkontroll. Men samfunnet taper store beløp på grunn av for stor belastning på veier som ikke er dimensjonert for å tåle slike store vektbelastninger.

Konklusjon: De fleste varetransportører er lovlidige og lesser ikke mer enn de skal.



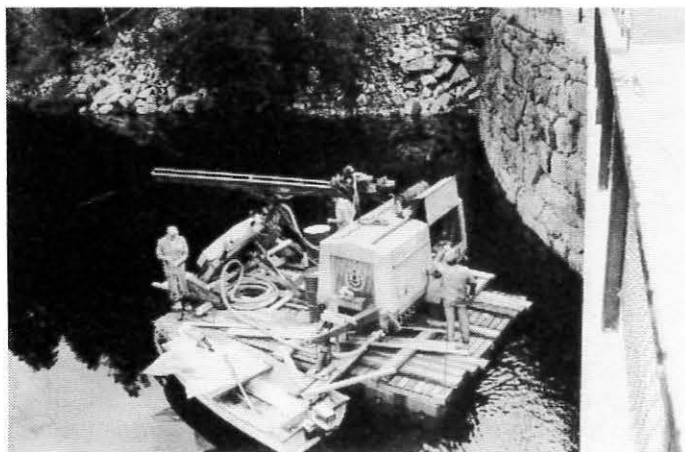
— Nyss seilte vi —

Under Sunde bru på veg til fjellboring i forbindelse med plassering av ny bru på fremtidig E-18.

Kompressor, «Geit» og mannskap holder seg flytende takket være pontongflåten som for første gang ble brukt i sin helhet.

Den er tidligere anskaffet for å kunne bære bortraktoren, og fikk sin ilddåp under dette arbeidet.

At det under arbeidets gang ble oppdaget en del «barnesykdommer» skal ikke stikkes under stol. Men det omfattende fjellkontrollarbeidet ble utført til alles tilfredshet, og manglene får en prøve å rette på etter hvert.



AKSJON BEDRE BILIST '85

RESULTATET AV 12 HELGEKONTROLLER I AUST-AGDER

Biltilsynet har hatt 12 helgekontroller etter de retningslinjer som er fastlagt for

«Aksjon - Bedre - Bilist» 1985.

Nesten hver 4. bil hadde mangler som var av sikkerhetsmessig betydning.

Avskilting på stedet opplevde 41 eiere av ulike kjøretøy (2,8 %).

Det ble samlet kontrollert 1457 kjøretøyer.

Blant kjøretøygruppene skiller mopedene seg ut. Dette kommer ikke skikkelig fram på statistikken.

Det ble kontrollert 98 mopeder og motorsykler. 60 % hadde mangler. 25 ble avskiltet.

Dette er skremmende tall, særlig når en vet at det er mopeder og de lette syklene dette i stor grad gjelder.

Mange av disse to-hjulene har hatt trimmet motor. De har kunne kjøre over de tillatte maksimalhastigheter på 50 km/t for mopeder og 80 km/t for de lette motorsyklene.

Dette er ekstra farlig når vi ser hvilke feil og mangler som ellers dominerer i denne kjøretøygruppen.

- 33 % hadde feil med bremsene
- 27 % hadde feil med hjul og dekk
- 48 % hadde feil med lys og refleks

Tenk da på kombinasjonen trimmet motor med disse tre feilkategoriene. Ulykkene må nærmest stå i kø!

26 lastebiler og busser ble kontrollert. Heller ikke her er tallene særlig positive.

Riktig nok ble ingen avskiltet. Men 23 % av disse kjøretøyene hadde ikke gode nok bremses. 35 % hadde ikke gode nok hjul eller dekk. 46 % hadde mangler med lys eller refleks.

Disse tallene viser at kontrollen av de tyngre kjøretøyene nok kommer til å bli intensivert fra biltilsynet i framtiden.

Selv om tallmaterialet er lite, er det likevel skremmende dersom dette er et tilnærmet riktig bilde.

Vi har sett at dekkutrustningen hos mange kjøretøyer er dårlig.

Bildet er verre enn det som disse kontrollene viser.

Mange kjører med dekkene sine til mønsterdybden er 1mm. All forskning og ulykkesgransking viser at mønsterdybden minst bør være 3mm. Dette gjelder også på tørr vegbane. På tørr asfalt er bremseleng

SUM-TALL:

Alle typer kjøretøy:

med mangler

Antall

337

%

23,1

uten mangler

1120

76,9

antall kontrollert

↳ 1457

↳ 100

herav avskiltet

41

2,8

SUM TALL:

Alle typer kjøretøy:

Bremses

Antall

168

%

11,5

Forstilling/styring

64

4,4

Hjul/gummi

134

9,2

Støtdempere/fjærer

27

1,9

Lys/refleks

157

10,8

Andre feil

147

10,1

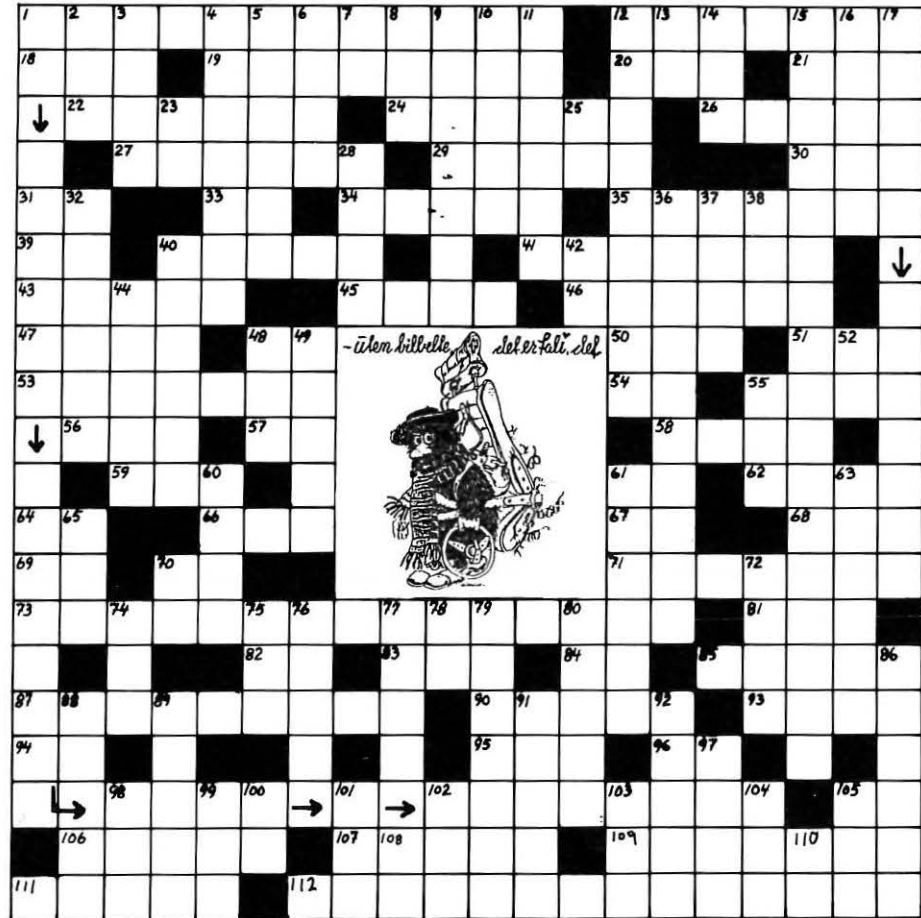


den (ikke stopplengden) ved 80 km/t med 3 mm mønsterdybde 30 m. Med dekk nedslitt til 1 mm blir lengden 51 m.

Hvor mye større blir ikke da forskjellen på våt vegbane?

Og hva så dersom du får vannplaning?

K R Y S S - O R D



Navn: _____

Adresse: _____

Løsningen sendes Sørlandsposten, Aust-Agder Vegkontor, Postboks 173, 4801 Arendal.

Vinnere av sommerkryssord ble: 1. Sigrid Engenes, Vegkontoret.

2. Gerd Bjerkenes, Vegkontoret.

Vi gratulerer og kan fortelle at Sfinksen er oversendt de heldige.

VANNRETT

1. Kampplass i Sør-Norge
12. Jålet
18. Avsatt diktator, fornavn
19. Ødela
20. Kanton
21. Belegg
22. Leit
24. Feks. jern
26. Pikenavn
27. Farkost
29. Rye
30. Tettemiddel (Arendalsdialekt)
31. Tokt
33. Bakevje
34. Gå av
35. Fjell
39. Retning
40. Fylket
41. Gleder små barn
43. Fødselng
45. Enhet
46. Elev
47. Går i skole
48. Ikke
50. Smiler, omvendt
51. Bokstaver

53. Billig
54. Tittel
55. Sportsutstyret
56. Først
57. Alm. forkortelse
58. Forstørrelsesglasset
59. Skole
61. Farkost
62. Bygd i Aust-Agder
64. Moderne
66. Bokstaver
67. Bindeord
68. Strek
69. Smile
70. Reklame
71. «Smørte»
73. Bør alle respektere
81. Trodd
82. Nektelse
83. «Nordmann»
84. Tresort
85. Ta
87. Sydspissen
90. Hogge
93. Måleenheten, bakv.
94. Nyhetsbyrå
95. Dobbelt
96. Konsonanter
105. Vektenhet
106. Trykk

107. Fugl
109. Morgensignal
111. Uniform
112. Bør alle bruke

LODDRETT

1. Aktuelt slagord
2. Tanke
3. Bukk
4. Ape etter, opp
5. Gjorde polakk i Oslo
6. Ha greie på
7. Siste mote
8. Hendig
9. Sur
10. Ikke før
11. It. by
12. Planlagt veggen-
depunkt
13. Forkortelse
14. Væske (eng.)
15. Aksjon 1985
16. Fugler
17. Organisasjon
23. Husdyr
25. Plate
28. Styreinnretning

32. Land
36. Honoraret
37. Bibelsk person
38. Stykke
40. La bero
42. Tresort. gml.
44. Lite dyr
48. Familienavn
49. Blodsugere
52. Nektelse
55. Se inn i fremtiden
60. Er det mange som
jager på om dagene
61. Guttenavn
63. Båttype
65. Svarord
70. Kjemisk tegn
72. Grepet
74. Stoff
75. Studer
76. Grunnstoff
77. Også en tante
78. 3570
79. Snakke vondt om
noen
80. Pikenavn
86. Rekker
88. Sjarm
89. Stor
91. Fra tresort var det-

- te medisin for
noen
92. Ikke først
97. Sønn til Lea og
Jacob
98. Skaft
99. Kort, opp
100. Høyde
101. Inger Helene Eik
102. Framkomstmid-
del
103. Is, opp
104. Stjeler, nynorsk
105. Dyreunge
106. Gresk bokstav
108. Sannslutning
110. Naboer

Riktig løsning på
sommerkryssord-
den finner du på
neste side.

LØST & FAST

VÅR LILLE ORDBOK

Vår etat hadde i flere år problemer med å finne det rette navn på seg selv, og enda verre kunne det være å uttrykke navn, funksjoner og stillingsbetegnelser på fremmede språk. For å avhjelpe situasjonen, har Vegdirektoratet nå utarbeidet en liste med oversettelse av navn/funksjoner fra norsk til engelsk, og vi bringer her et lite utdrag:

Norsk:

Vegadministrasjonen

Statens vegvesen

Vegdirektoratet

Vegkontor (i et fylke)

Statens vegvesen

Aust-Agder

Vegkontoret

Biltilsynet

Vegsentral

Anleggsavdeling

Vedlikeholdsavdeling

Maskinavdeling

Planavdeling

Administrasjonsavdeling

Vegdirektør

Vegsjef

Driftssjef

Engelsk:

Roads Administrasjon

Public Roads Administrasjon

Directorate of Public Roads

County Roads Office

Public Roads Administrasjon

Aust-Agder

County Roads Office

Motor Vehicle and Driving
Licence Inspectorate

Road Central

Construction Department

Maintenance Departement

Equipment Departement

Planning and Design Department

Administration Department

Director General of Public Roads

Chief County Roads Office

Head of Operations

Fullstendig liste er fordelt til hver avdeling på vegkontoret og kan også fåes ved henvendelse til personalseksjonen. Vegdirektoratet opplyser at arbeidet med oversettelser til tysk og fransk vil foreligge senere.

Tilbakebetaling av lønnsforskudd ved permisjon

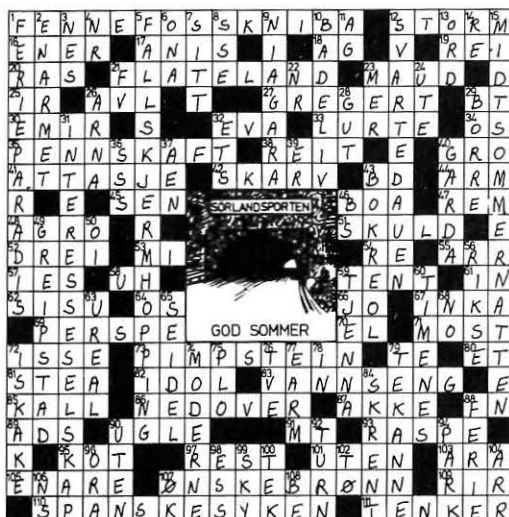
Som kjent, kan tjenestemenn utbetales inntil 2 brutto månedslønner som forskudd i forbindelse med bygging eller kjøp av bolig. Ellers kan det gis forskudd på en månedslønn i ekstraordinære tilfeller. Forskuddet skal avvikles over 2 år for en månedslønn.

Forbruker- og administrasjonsdepartementet har nå presisert at det ikke kan avtales utsettelse av den maksimale tilbakebetalingstid selv om en arbeidstaker innvilges permisjon fra sin stilling. Følgende 2 alternativer kan brukes når en tjenestemann tilstås permisjon:

1. Det resterende forskuddsbeløpet tilbakebetales i sin helhet.
2. Det kan inngås avtale om den samme månedsvise tilbakebetaling også under permisjonstiden.

Dersom en tjenestemann etter endt permisjon slutter i statens tjeneste, skal restbeløpet tilbakebetales i sin helhet. Dersom tjenestemannen går over til annen stilling i staten, kan det avtales med den nye arbeidsgiver at det legges inn trekk i lønnen for den resterende del av forskuddsbeløpet.

LØSNING PÅ SOMMERKRYSSORD



LØST & FAST

Utstedelse av yrkesbevis for anleggsmaskinførere Avvikling av yrkesbevisordningen

Som tidligere omtalt har det vært en forutsetning at yrkesbevisordningen skulle opphøre når anleggsmaskinopplæringen kom under lov om fagopplæring i arbeidslivet, den 1. januar 1985.

Imidlertid har man kommet fram til at avviklingen bør skje på en slik måte at det ikke oppstår et tomrom i tilgangen på nye førere under etableringen av fagopplæringstiltak.

Det vil nødvendigvis ta noe tid før disse tiltak kan virke i tilstrekkelig omfang.

Det er derfor enighet blant partene i bransjeutvalget om at maskinførere som er på god vei til yrkesbevis, skal få fullføre denne utdanningen.

Følgende er vedtatt

- Yrkesbevisordningen skal avvikles med opptjening av praksis fram til 1987-01-01.
- Innrapportering av registeret og attestert praksis

må være sendt Bransjeutvalget for Anleggsmaskinopplæring, Sekretariatet, innen 1987-07-01.

- Utvidelse av yrkesbevis opphører på samme måte.

Noen konsekvenser:

- Yrkesbevisordningen vil bare gjelde for personer som pr.1985 - 01 - 01 er over 20 år. De under 20 år er lærlinger iflg. loven.
- Den som har begynt kjøring etter 1983-04-01 vil ikke kunne få yrkesbevis og er henvist til: 40 + 40 timers kurs i et opplæringsforhold (dokumentert i opplæringsbok), evt. med senere fremstilling til fagprøven etter 45 mndrs. praksis (§20 - kandidat).
- Alle som ikke hadde opptjent nok praksis til yrkesbevis før 1985-01-01 vil måtte gjennomgå et 40 timers teorikurs i henhold til Arbeidstilsynets forskrifter.



LØST & FAST

EN DANSK «HODEJEGER»s RÅD TIL DET OFFENTLIGE

I likhet med Norge vil nå danske styresmakter effektivisere og modernisere den offentlige virksomhet. Først og fremst trenger man dyktigere sjefer, blir det sagt. Og hva slags sjefer?

Akademikernes Centralorganisasjon har bedt en profesjonell «headhunter» — en som leter etter nye og bedre ledere til næringslivet — om å beskrive morgendagens offentlige sjef.

«Den gode saksbehandler som i kraft og faglig hjernekraft og utholdenhet har «gnagd» seg gjennom systemet, for til slutt å bli utnevnt som byråsjef, ekspedisjonssjef er snart en saga blott.

Morgendagens offentlige sjef vil ha en suksessrik, rotasjonspreget karriere som bagasje, fylt med følgende egenskaper: Evne for strategisk tankegang, evne til å motivere, inspirere, delegere arbeidsoppgaver — og ikke minst ha risikovilje.

Han har rent skrivebord og bærer ingen tunge mapper hjem.

Den offentlige sektor har behov

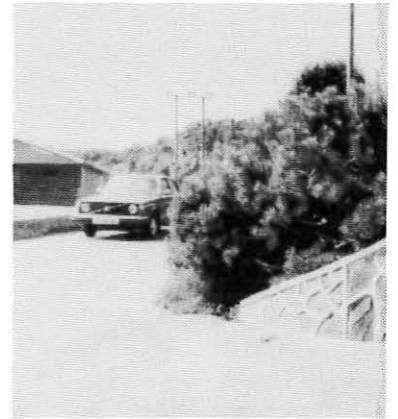
for en helt ny og mer pågående og risikovillig ledertype enn tidligere. På samme måte som i næringslivet passer ikke samme ledertype i skiftende økonomiske perioder. Dette forstår ikke myndighetene, hvor man fortsatt er av den overbevisning at det er den gode saksbehandler, den gode jurist eller ingeniør er den som passer best i sjefstolen. Og hvor han fortsetter med å utføre saksbehandling. I stedet for å konsentrere seg om det som er vesentlig for en sjef:

Omtanke for virksomhetens utvikling og fremtid. Det må en holdningsendring til — men la meg med en gang føye til at ting er i ferd med å skje i det offentlige. Jeg har truffet mange yngre, dyktige tjenestemenn som har de egenskaper jeg etterlyser i det offentlige som helhet.

Dersom staten ikke gjør noen forandring, men fortsetter som hittil, vil man til slutt sitte igjen med to bestemte typer: Idealister og trygghetsnarkomane.»



Enda en trafikkulykke



Fredag 25. oktober 84 skjedde det en trafikkulykke på Rønnesveien i Grimstad.

En pike kom løpende ut fra en avkjørsel, der sikten var sterkt redusert p.g.a. en furuhekk som vokser ut mot veien. En bil kom kjørende fra E-18. Hun ble truffet og kastet ut av veien, over en betongfender og ut på et jorde.

Det gikk etter forholdene greit med piken, som ikke har fått varig mén etter ulykken.

Det er helt klart at ulykken kunne vært unngått dersom den sikthindrende hekken hadde vært fjernet. Eierne av hekken har nå fått pålegg fra Vegvesenet om å fjerne denne snarest.

Langs Rønnesveien har vi flere tilsvarende hekker, som hindrer sikten i utkjørsler.

For en tid tilbake hadde vi en diskusjon om en tilsvarende hekk, ca. 600 m lengre inne på veien. I forbindelse med utvidet bruk av avkjørselen mente vi det var nødvendig å få fjernet hekken for å sikre sikten. Eierne av hekken var imidlertid ikke enig. Etter å ha engasjert advokat klarte han å unngå at hekken ble fjernet. Avkjørselen ble flyttet noen meter bort fra hekken for at det skulle bli nogenlunde brukbare siktforhold. Forholdene er likevel ikke bedre enn at så lenge hekken står, er det store muligheter for at vi kan få en trafikkulykke her.

LØST & FAST

Statsgaranterte boliglån til statsansatte

Finansdepartementet har i rundskriv av 12. juli 1985 uttalt følgende:

En viser til Finansdepartementets rundskriv av 8.1.76.

I samsvar med departementets forslag i St.prp. nr. 91 (1984-85) under kap. 1632. Boliglån til statsansatte, vedtok Stortinget 21.5.85. å endre lånereglene slik at kravene til pantesikkerhet og egenkapital oppheves.

Etter nevnte endring er lånereglene nå:

1. Tjenestemenn i staten kan få boligstøtte som lån til
 - a) innskudd i boligbyggelag, borettslag eller til aksjebolag
 - b) obligasjonsinnskudd i annet boligbyggelag
 - c) bygging, ombygging eller kjøp av egen bolig
2. Lånene gis med inntil kr 22 000.
3. Avdragstiden skal vanligvis være 15 år. I særlige tilfeller kan den settes til 20 år.
4. Lån kan gis til statstjenestemenn i fast organiserte stillinger. Midlertidig ansatte, engasjerte og åremålsansatte tjenestemenn samt overenskomstlønnet, helårsbeskjeftiget personale som tjenestegjør full dag, kan

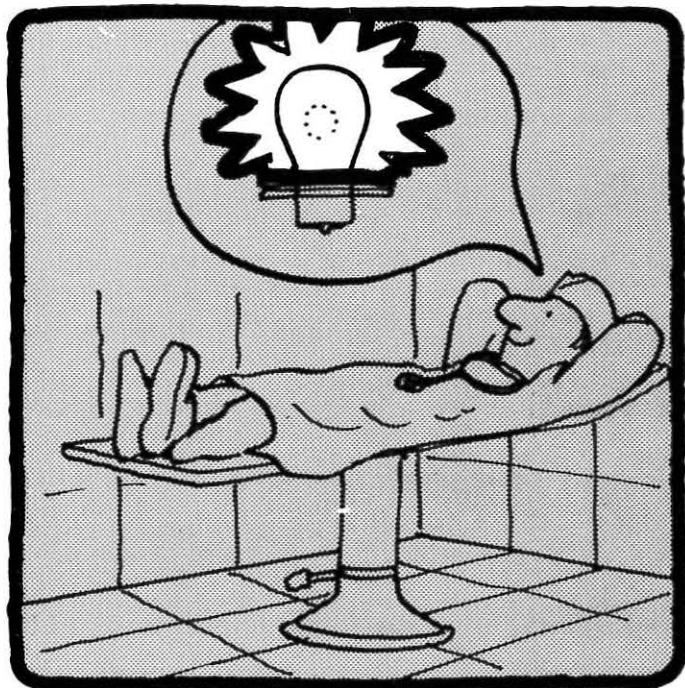
få lån når de har sammenhengende tjeneste i staten i 1 år.

Pensjonerte tjenestemenn får lån på samme vilkår som aktive tjenestemenn. Det samme gjelder etterlattepensjonerte ektefeller som må fraflytte tjenestebolig. Unntaksvis kan det også gis lån til barn som må fraflytte tjenestebolig, når begge foreldrene er døde, og det foreligger særlige grunner.

På samme vilkår kan det gis lån til tjenestemenn i en del blandede statlige institusjoner, når disse tjenestemenn er ansatt på samme vilkår som statstjenestemenn og omkostningene med institusjonen i hovedsak blir dekket over statsbusjettet eller av andre offentlige midler som staten disponerer.

Tjenestemenn i kommunale eller fylkeskommunale institusjoner kan likevel ikke få lån etter denne regel.»

Alle forespørsler om lån rettes til Statens Pensjonskasse, Keysergt. 8, Oslo-Dep. Lånesøkere vil etter anmodning få tilsendt søknadsskjema fra Pensjonskassen.



Billys om dagen
= Færre trafikkulykker



- uten bilbelle, det er fali, det -

