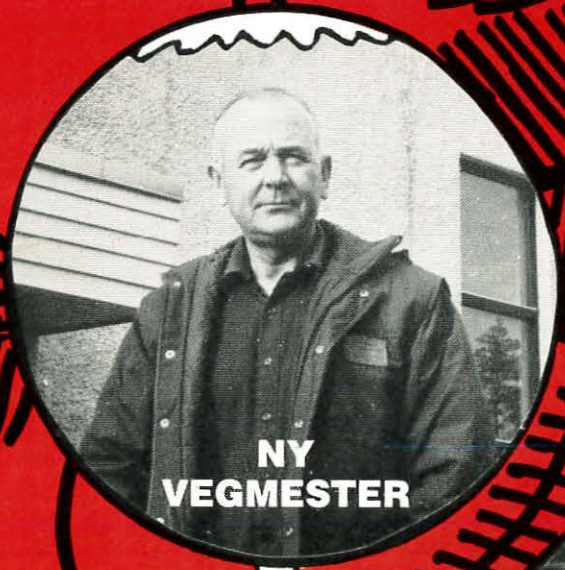
SØRLANDS-PORTEN

NR. 4 1985

KONTAKTORGAN FOR AUST-AGDER VEGVESEN



NY VEGMESTER

AKSJON BEDRE BILIST '85

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
NESTE NUMMER
MÅ VÆRE OSS IHENDE
INNEN 28. FEBRUAR!
red.

Ettertrykk tillat,
men oppgi kilde.

INNHOLD

SIDE

Hilsen fra vegsjefen 3
Riksvegbudsjett 1986 4
1986 et nytt og krevende arbeidsår ..... 5 — 6 — 7 — 8 — 9 — 10
Ny vegmester på Birkeland ..... 11 — 12
Geotekniske laboratorieundersøkelser ..... 14 — 15 — 16
Bilbeltepåbud i alle vegvesenets maskiner 17
Svart dekke på Tveite—Rømyr 17
Måling av poretrykk 18
Nær to millioner meter midt- og kantlinjer 19
Ny form for glattkjøring prøvd på Skarpnes i høst 19
Ny Hammeren bru blir bygget ferdig i 1986 19
EDB-nytt 20
Siste arbeidsdag 21
Hvor i fylket 22
127 tonn på Rv. 12 23
50,5 millioner til nytt E 18-anlegg i Gjerstad ..... 24 — 25
Sykkelulykker på grunn av refleks 25
Litt historikk ..... 26 — 27 — 28 — 29
Driftsmøte 30
«Promille og bilkjøring hører ikke sammen» ..... 31 — 32
Tenk på helsa når du står og jobber 33
«Torpedert en potetsekk, slått hull i grunnmur» 34
Med Åmli-folk til «syden» 35
Hilsen fra vegmesterskolen 36
Løst og fast 37
Kryssord ..... 38 — 39
Nye tillitsmenn i N.V.F. Aust-Agder 39

Kjære medarbeidere!

Vi nærmer oss årsslutt og det er naturlig å se seg tilbake og se videre fremover.
På mange måter lever vi i en brytningstid. Vår gode Osmund Salvesen har gått over i pensjonistenes rekker og er erstattet av administrasjonssjef Kirsten L. Vi håper at hun blir en like god støtte som Salvesen var det.
Saken om ny områdeinndeling i vedlikeholdet går sin gang. Det primære for oss må være å sikre oss rammebetingelser som gir oss frihet til å drive rasjonelt og bli konkurransedyktige i forholdet til det private næringsliv. Å finne balansen i forholdet egne maskiner/fremmede maskiner er og vil fortsatt bli en vanskelig oppgave. Spørsmålet om egen kompetanse bør veie tungt i denne debatten.
Åpningen av E 18 Sørsvann — Rannekleiv var en av årets begivenheter. Store deler av arbeidet ble utført i egen regi — og viser at vi har ressurser/kompetanse til å ta på oss store oppgaver.
Nytt inntektssystem for kommunene/fylkeskommunene med nedklassifisering av deler av fylkesvegnettet (33% for oss), har stått sentralt i vårt arbeide i år. En av hovedoppgavene består i å bidra til at både kommunenene og fylkeskommunene kommer best mulig ut av det økonomiske oppgjøret. Den praktiske overgang, når kommunene skal overta de nedklassifiserte veger til vedlikehold, vil sannsynligvis skje 1.1.1987.
Minimaskin (EDB) er nå installert på biltynsynsstasjonen på His, og vi ser mulighetene for en rasjonalisering og bedrede arbeidsforhold. Ekstra inspirerende er det å vite at vi ligger i en tetgruppe.
Minimaskin på vegkontoret skal monteres i begynnelsen av 1986. Forberedelsene har vært godt gjennomført. Med dette utstyret vil vi komme in på «nettet», blant annnet med Vegdirektoratet — og vi er for alvor kommet inn i dataalderen.
En stor oppgave som vi nå står overfor, er utarbeidelsen av Norsk Vegplan for 1990-93. Den skal danne grunnlaget for fordeling av midler til fylkene. Store deler av arbeidet må skje på planavdelingen og det gjelder å gi gode begrunnelser for behov og midler.
På personalsiden har året vært noe urolig. Oppsigelser og krav om høgere lønn har gjort seg gjeldene hos oss — som ellers i staten. Noe av skjevheten er rettet opp, men det er mye som gjenstår. Vi skal gi ekstra til de som gjør en ekstra innsats, men vi skal ikke glemme at det generelle lønssnivå bør heves for å sikre oss et høgt faglig nivå i alle ledd.
Jeg takker for innsatsen og ønsker dere alle — med familier en riktig god jul og et godt nytt år.

Harald Gjerstad

Riksvegbudsjett 1986

Til riksveganlegg er det bevilget kroner 62 millioner for 1986.

Fordelingen for 1986 er slik:

Rv. nr.	Strekning	Forslag 1986 1 000 kr.
EV 0018	Telemark grense — Vest-Agder grense	27 800
RV 0009	Arendal x E 18 — Vest-Agder grense	3 800
RV 0012	Vest-Agder grense — Telemark grense	7 000
RV 0039	Vest-Agder grense — Telemark grense	5 500
RV 0409	Krøgenes x 410 — Kongshavn med arm Holtet — Skilsøy	3 100
RV 0410	Amtmannsvingen — Arendal x 420	6 300
RV 0411	Bosvik x 416 — Tvedestrand	900
	Tiltak for kollektivtrafikken	500
	Gang- og sykkelveger	6 100
	Spesielle trafikksikkerhetstiltak	700
	Spesielle servicetiltak	100
	Støyskjerming	200
	Øvrige strekninger	—
	Investeringer totalt	62 000

EV 18. Telemark grense — Vest-Agder grense.

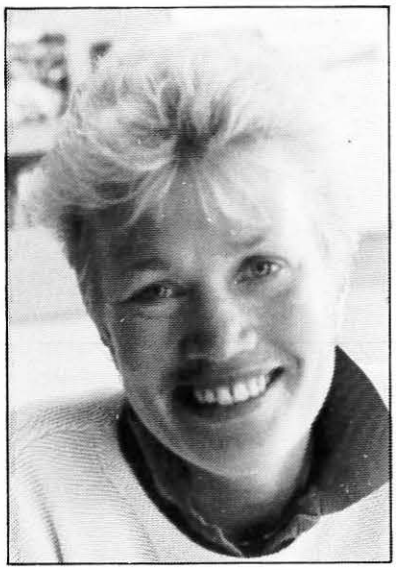
Bevilgningen forutsettes bl.a. brukt til å starte ombygging av en ca. 3,5 km lang strekning mellom Østerholt og Brokelandsheia i Gjerstad kommune. Foruten bedring av den vegtekniske standard, innebærer omleggingen bygging av ny Sunde bru. Rest å bevilge pr. 1. januar 1986 er på 50 millioner kroner og arbeidene ventes fullført i 1989.
Det er videre avsatt midler til å utbedre skader på Dalene bru med tilstøtende veg i Lillesand kommune. Parsellen Tveite — Rømyr i Tvedestrand kommune, som avløser Amtmannsvingen, ventes fullført. De bevilgningsmessige restoverslag er på henholdsvis 4 og 6 millioner kroner. Det vil bli satt i gang forsterkningsarbeider til 10 tonns akseltrykk på flere av de øvrige parseller på EV 18 innen fylket.

Til riksvegvedlikeholdet 1986 er det tildelt kroner 70,5 millioner. (I 1985 66,6 millioner).

★ ★

1986 ET NYTT OG KREVENDE ARBEIDSÅR

Nye og spennende oppgaver for administrasjonen



For adm./øk-avdelingen taler alt for at 1986 blir et spennende år.

Minimaskinen som kommer til vegkontoret i slutten av januar, forventes å gjøre tilværelsen annerledes for mange av oss, og særlig blir forandringen stor i vår avdeling.

Regnskapsseksjonen og skrivestua er de som får størst nytte av den i første omgang. Senere vil alle vi som har behov og ønsker det, få opplæring i terminal-bruk.

Mange stiller seg kanskje tvilende til hvor stor nytte man får av EDB, — fører det kanskje bare til mer arbeid og en god del frustrasjon i tillegg?

Andre vegkontor har nok erfart at den første tiden med minimaskin *ikke* virker tidsbesparende, snarere tvert imot. Samtidig som man lærer seg nye arbeidsrutiner, skal arbeidet fortsatt gjøres etter de gamle, i en mellomperiode.

Det er derfor viktig at vi går på med krum hals og virkelig ser *fremover*. Jeg føler meg overbevist om at det til sist vil gjøre arbeidsforholdene bedre for oss, og gjøre oss bedre skikket til å utføre de stadig flere oppgaver som vi pålegges.

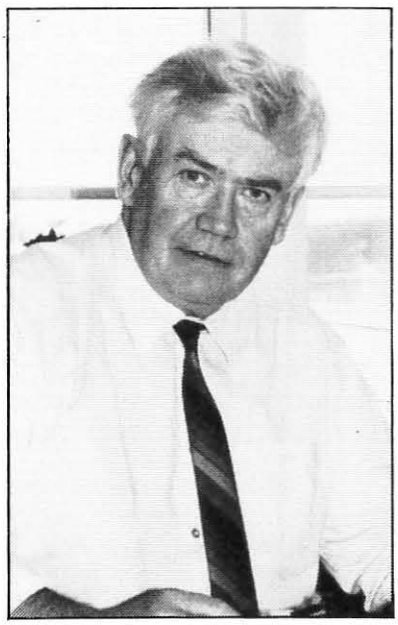
Det ligger i tiden at det stilles stadig større krav til statlig service og saksbehandling. På tross av trangere budsjett og reduksjon i stillinger, tror jeg vi kan gå 1986 i møte med løftet blikk.

Vi må kanskje være forberedt på å endre våre daglige oppgaver, men ved å samarbeide om dette, tror jeg vi skal finne frem til løsninger som alle kan være tilfreds med.

God jul alle sammen!

Kirsten Lindeberg

Maskinparken — hvor går den?



«Det er langt frem, sa kona, og så seg tilbake».

Når jeg ser meg tilbake må det være meg tillatt å påstå at med den nedtrapping av maskinparken som har foregått i en årrekke nu, er vi kommet til et minimum hva størrelse angår, i vårt fylke.

Det er mulig vi allikevel må redusere «anleggsparken» noe mer. Dette er, etter min mening, å beklage.

Kanskje vi heller burde konsentrere oss om å inspirere og oppmuntre hverandre til større innsats, hver på vår post, med de maskiner vi har?

Vedrørende «vedlikeholdsparken» har jeg en følelse av at vi får interessante oppgaver idet det her, og ved enkelte seksjoner, er meget aktuelt med forskjellig tilleggsutstyr og spesielle maskiner.

Jeg vil også ved denne anledning, tale varmt for meget større bruk av avskrevne maskiner. Disse kan være økonomiske for vegsentralen og/eller brukerne ved utleie til en lav selvkost. Våre avskrivninger er etter min mening blitt forholdsvis store for oss nu.

Det arbeidet som Tekn.rasj. («Fossheimkomitéen») har drevet i noen år nu, vil bli sluttført i 86, og vil forhåpentlig gi oss konklusjoner som vil inspirere oss i vårt videre arbeide.

Så takker jeg alle mine medarbeidere, og øvrige avdelinger, for godt samarbeide i 85, og ønsker alle mine lesere en god jul og et fredfylt nytt år.

La oss med optimisme trekke lasset sammen i 1986.

H. Cappelen Aas

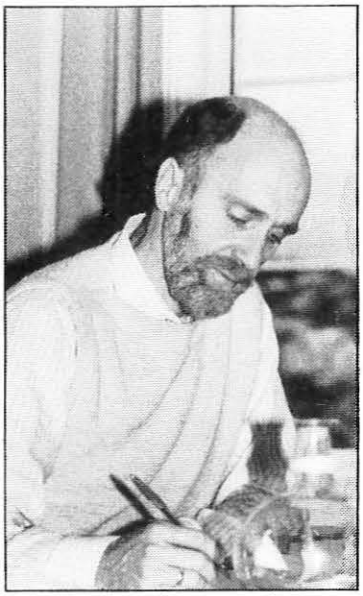
★ ★

1986 ET NYTT OG KREVENDE ARBEIDSÅR

67,3 millioner til anlegg

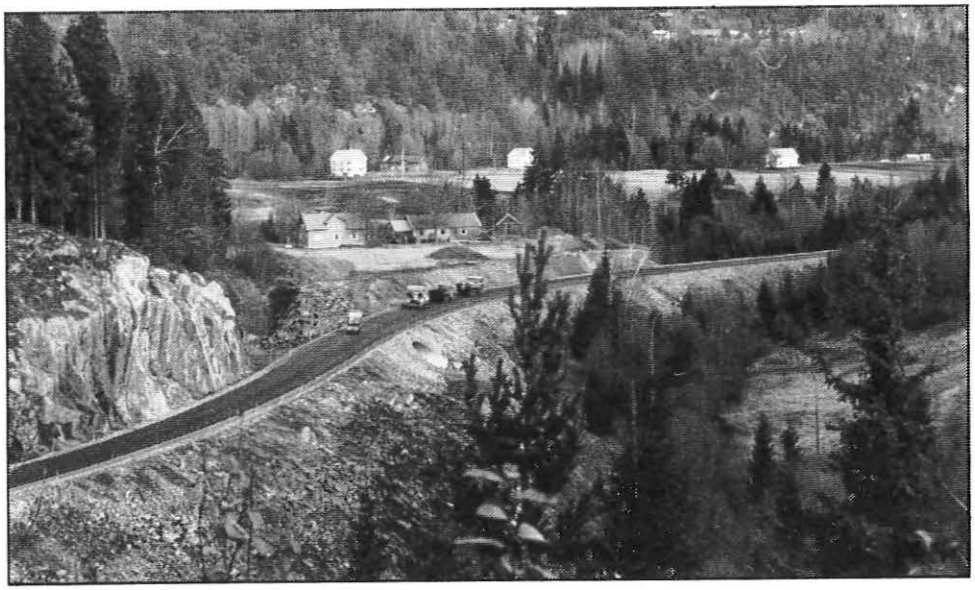
I 1986 skal vi bygge og utbedre veier for 67,3 millioner kroner. Av disse skal 62 millioner benyttes til riksveganlegg, mens de resterende 5,3 millioner skal benyttes til fylkesveganlegg.

Her er hovedpunktene i anleggsprogrammet for 1986:



Arbeidene på E 18-parsellen Østerholt — Brokelandsheia er så vidt startet opp og vil fortsette i 1986. Det er imidlertid først i 1987 og 88 det vil bli stordrift på anlegget, med bl.a. bygging av ny bru på 220 m til 13 millioner kroner over Gjerstadvassdraget. Parsellen har et totaloverslag på 47,5 millioner og ventes ferdig høsten 1989.

Anlegget Tveitehallingene — Rømyr er inne i avslutningsfasen og trafikken ventes påsatt sommeren 86. Parsellen vil koste 17 millioner kroner, hvilket er 4 millioner mindre enn detaljplanoverslaget.



E-18 Tveite—Rømyr.

Dalene bru vest for Lillesand har vært saldering-spost ved budsjettarbeidene i flere år. Nå ser det endelig ut til at alt er i orden, og ombyggingen vil komme i 1986.

For øvrig vil etter alt å dømme planen for ombygging av krysset på motorvegen ved Harebakken bli ferdig tidsnok til at disse arbeidene, med kostnadsramme på 1,5 millioner kroner, kan utføres som forutsatt i 1986.

På E 18 skal det også utføres omfattende forsterkningsarbeider, grøfting og asfaltering i 1986 med tanke på 10 tonns helårsbæreevne. Arbeidene er beregnet å koste vel 6 millioner kroner.

På Rv 9 har det siste året vært store arbeider i gang ved Stoa. Det er bl.a. grovplanert gang- og sykkelveg helt opp til Bråstad skole. Denne forutsettes fullført i 1986.

For øvrig på Rv 9 skal Håtveit bru bygges om i 1986, og omlegging av parsellen ved Kleveland startes opp.

På Rv 12 forutsettes den påbegynte parsell Nesmoen — Ellingstjønn fullført i 1986, mens ombyggingen av strekningen Frøysnes — Ose starter opp med en bevilgning på 2,8 millioner kroner. Dette anlegget har et samlet overslag på ca. 10 millioner kroner og forutsettes ferdig i 1987.

På Rv 39 har det de senere år vært drevet anleggsvirksomhet nordover fra Birkeland. Dette blir det foreløpig slutt med i 1986 da virksomhetene flyttes til den gjenstående parsell nord for Åmli, Sandå — Telemark grense. Arbeidene her er beregnet å koste 4 millioner kroner og skal etter planen bli ferdig høsten 86.

Trafikantene langs E 18 har vel neppe unngått å legge merke til de betydelige arbeidene som har foregått mellom Rannekleiv og Helle i 1985. I tillegg til kommunale ledninger skal det her også bli gang- og sykkelveg.

E 18 har her dobbeltbetegnelsen Rv 407, og bevilgningen til anlegget er ført opp under sistnevnte rute.

Det er forutsetningen at de igangsatte arbeider skal fullføres i 1986 samtidig med videreføringen

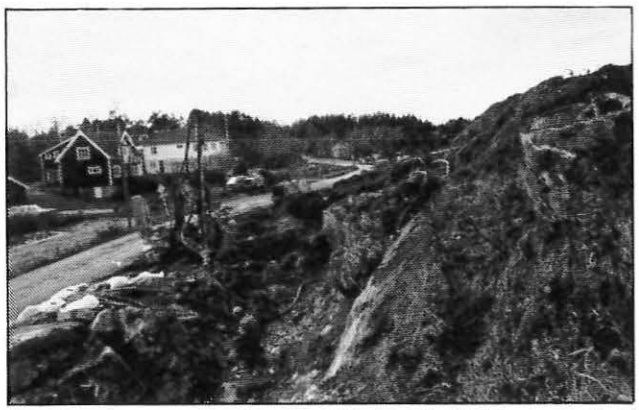
Fortsatt neste side

★ ★

1986 ET NYTT OG KREVENDE ARBEIDSÅR

fra Helle til Rykene. Senhøsten 1986 skulle det altså bli greie forhold for de myke trafikantene mellom Bjorbekk og Rykene.

Rv 409 østover på Tromøy har lenge vært et smertesbarn. Den smale og kronglete vegen har forårsaket en rekke ødelagte skjermer og frynsete nerver.

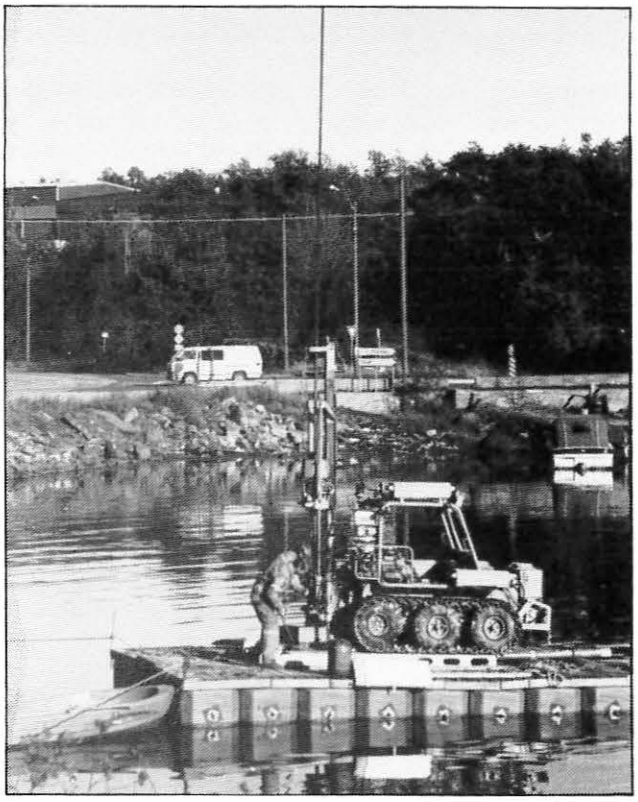


Skudereis — Kongshamn. 33 000 kubikkmeter fjell skal sprenges og planeres ut på anlegget.

Nå er imidlertid anleggskiltene kommet opp, og ved hjelp av ca. 9 millioner kroner er det meningen at strekningen Skudereis — Kongshavn skal framstå i ny skikkelse i løpet av 1986 og 87.

Ombyggingen av Rv 410 på strekningen Krøgenes — Songe kommer også i gang i 1986. Dette vil bli et anlegg med store trafikkulemper, bl.a. skal tunnelen ved Vindholmen sprenges bort.

Parsellen forutsettes ferdig ombygd i 1988 til en kostnad på vel 16 millioner kroner.



I Krøgeneskilen er det foretatt omfattende undersøkelser. Her er grunnborerne i ferd med å ta opp 54 mm prøver for analysering.

Detaljplanen for strekningen Songe — Krøgenes medfører til dels stor utfylling i Krøgeneskilen mellom Vindholmen og avkjørselen til Tromøya.

På fylkesvegsiden er anleggsbevilgningene skåret sterkt ned de senere år. Vi skal imidlertid utføre følgende arbeider i 1986:

- På Tromøy skal utbedringen av Færvik — Sandum fullføres for 0,7 millioner kroner.
- I Arendal fortsetter ombyggningen av Kirkeveien for 1 million kroner.
- I Gjerstad regner vi med å komme i gang med tunnelprosjektet mellom Egddalen og Gjerstad kirke for 2,4 millioner kroner.
- I Froland fortsetter utbedringen av Bøylestadvegen med 1,2 millioner kroner.

Kjell Birkeland

★ ★

1986 ET NYTT OG KREVENDE ARBEIDSÅR

Vedlikeholdsavdelingens framtidsveger

Vedlikeholdsavdelingen vil i framtida måtte omorganiseres. Dette som en følge av eventuell ny områdeinndeling og overføring av flere oppgaver og større myndighet til områdene.

Selve områdeinndelingen vil sannsynligvis bli avklart i nær framtid av Vegdirektoratet.

Når det gjelder oppgaver som egner seg for delegering kan det pekes på følgende:

- Kryssinger med ledningsanlegg.
- Dispensasjoner for akseltrykkbegrensninger, lengde og bredde.
- Skilting.
- Driftsplaner.
- Godkjenning av faktura m.m.
- Vegregistre.
- Informasjon om vegplaner.
- Saksbehandling.

Som følge av dette må det stilles større krav til kompetanse. Dette skal blant annet oppnås gjennom den nye vegmesterskolen.

Det er også forutsetningen at vegmesterne i mindre grad skal være arbeidsledere slik at de kan bruke mer tid på administrasjon, planlegging, registrering og publikumsbehandling. Således må oppsynsmennene stå for den daglige drift.

Det forutsettes at oppgavene delegeres ut etter hvert som kompetanse bygges opp, og at vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret utarbeider rammer og retningslinjer samt koordinerer innsatsen.

Dette vil føre til en viss endring av oppgavene på vegkontoret selv om vi etter min mening fortsatt må beholde distriktslederfunksjonen i en eller annen form.

Det er tilstede en viss usikkerhet med hensyn til den framtidige organisering av brufunksjonen og bæreevnefunksjonen. Etter min mening synes det å være liten grunn til å endre den todelingen brufunksjonen har i dag da den fungerer bra. Når det gjelder bæreevnefunksjonen kan det bli aktuelt å overføre denne til laboratoriet.

Avdelingen må i framtida påregne å bruke mere tid på budsjetter, herunder handlingsplaner (virksomhetsplaner) for vegnettet og på arbeidet med Norsk Vegplan.

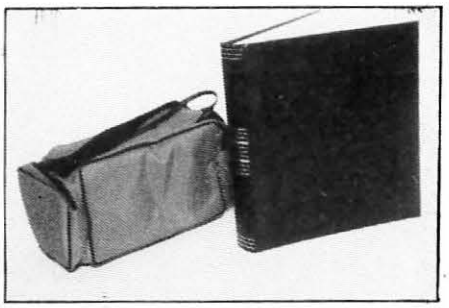
Ellers må det legges større vekt på rasjonaliseringsarbeide og dokumentering av produktivitet. De politiske myndigheter vil i framtida stille større krav til dokumentasjon av nytteverdien av de midlene som settes inn og dette må ses i forhold til de mål som vedlikeholdet skal arbeide mot (målorientert vedlikehold).

Det er nå tendenser til at vedlikeholdsmidlene til riksveger vil bli redusert i tida framover. I en slik situasjon vil vi være nødt til å prioritere ordinært vedlikehold i tillegg til at vi må avsette mere midler til miljø og servicetiltak. Vi vil satse spesielt sterkt på E 18. Dette vil måtte gå utover nødvendige driftstiltak som i tilfelle må tas for investeringsmidler.

Når det gjelder fylkesvegene har det vært liten økning i midlene til ordinært vedlikehold de seneste årene, mens utbedringstiltakene kan bli redusert til fordel for bæreevneforsterkninger. Utviklingen videre framover er usikker som følge av nytt inntektssystem.

Kjetil Nylund

Hvor ble det av bildene?



Flotte premier i Sørlandsportens fotokonkurranse.

Ikke ett eneste bidrag til Sørlandsportens fotokonkurranse. Dette er for dårlig. Skjerp eder, folkens! Vi vet at det finnes mange fotointeresserte blant oss.

Vi prøver igjen, og spør: Hvem tar det beste vintervegbildet fra Aust-Agder?

Fristen er 1. mai 1986.

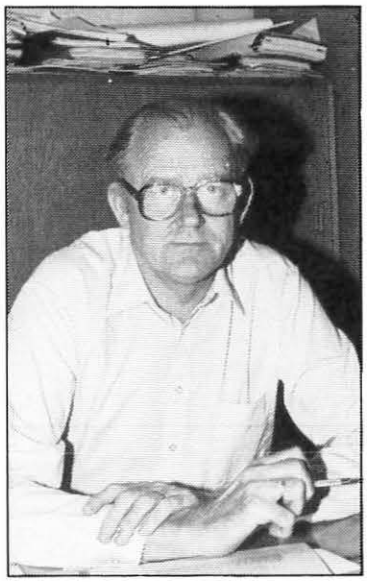
Du kan vinne:
1. premie — Fotobag
2. premie — Fotoalbum

Send ditt bidrag til:
Sørlands-porten, boks 173,
4801 ARENDAL.

★ ★

1986 ET NYTT OG KREVENDE ARBEIDSÅR

Flere to-plans kryss



1986 er første året i en ny vegplanperiode (1986-89) og en av hovedoppgavene våre i det kommende år blir å arbeide med å fullføre planene for de mer enn 40 prosjektene som forutsettes utført i denne periode. Men vi må også se lenger inn i framtida og starte opp arbeidet med å utarbeide forslag for hva som skal utføres i neste 4-års periode (1990-93).

Av de større oppgavene som vi regner med at det blir aktuelt å sette i gang er E 18 Lunde — Tveitehallingene og Rannekleiv — Nedenes — Temse.

Det har vist seg at det har vært adskillig flere ulykker i de nye kryssene for E 18 utenom Arendal og Grimstad enn vi hadde regnet med, og mange av disse har vært dødsulykker. Vi planlegger derfor å bygge om flere av disse til kryss i 2 plan i likhet med det nye krysset ved Stoa. Dette gjelder krysset ved Harebakken og flere kryss ved Grimstad.

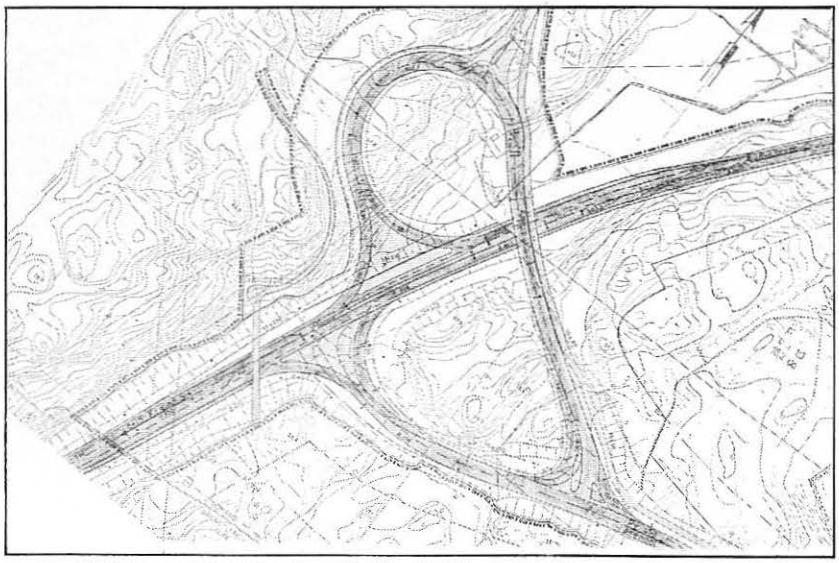
Vi regner også med at det blir aktuelt å satse videre på forsterkningsarbeider for å kunne øke akseltrykket på større deler av vegnettet.

Når det gjelder fylkesvegene så er det ikke så mye som skal planlegges da det er svært små bevilgninger til anlegg. Vi skal likevel fullføre planleggingen av to store og omdiskuterte prosjekter i 1986, nemlig Setesdal — Sirdal i Valle og Hammeren bru med tilstøtende veg i Øyestad. Begge ventes å bli gjennomført i løpet av kort tid.

Vi har stort ansvar når det gjelder trafikksikkerhetsarbeidet og ser det som en meget viktig oppgave å få redusert trafikkulykkene. Virkemidler er bruk av fartsbegrensning og annen skilting og utbedring av punkter hvor det har vist seg at det ofte skjer ulykker.

Vi regner med at den nye datamaskinen som vi får i 1986 vil være et verdifullt redskap i arbeider med økt trafikksikkerhet.

Harbo Colbjørnsen



Slik vil det nye krysset ved Harebakken se ut.

Går du uten refleks?
Du ser bilisten — men han ser ikke deg!

Bilføreren tror at fotgjengeren ser ham, og fotgjengeren tror han blir sett i mørket.

Dette er en ganske vanlig missoppfatning blant folk, sier direktør Leif Agner Ellevset i Trygg Trafikk.

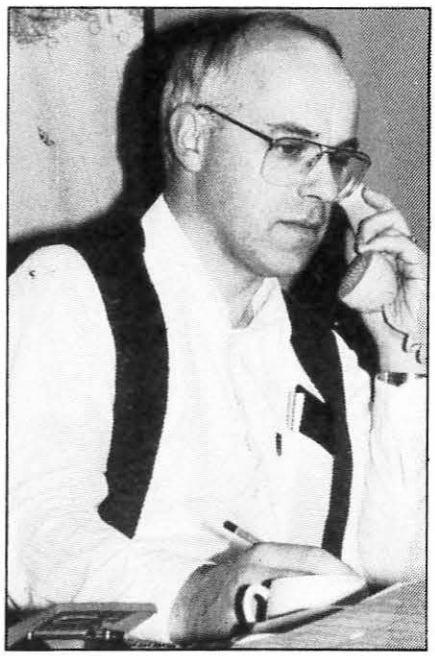
La oss si at to biler møtes i mørket med en fart av 70 km/t. Begge blender ned. Med nærlys er sikten høyst 25 meter. Du befinner deg på vegen 40 meter unna og litt innpå kjørebanen. Sjansene for å slippe unna et uhell er små. Ulykken er uungåelig. Føreren av ulykkesbilen ser bare en diffus skygge og hører et smell. Han har i praksis ingen mulighet til å reagere raskere.

Hvorfor bruker du ikke refleks? Nesten ingen som bruker refleks kommer på sykehus. Bli sett — bruk refleks!

★ ★

1986 ET NYTT OG KREVENDE ARBEIDSÅR

Biltilsynet bygger ut



Vi går mot et år med store utfordringer for Biltilsynet. Flere byggeprosjekter er under planlegging og vil bli gjennomført i 1986.

Planen for en egen motorsykkelbane bak garasjen på His er snart ferdigbehandlet, og nødvendig grunn er ordnet. Vi regner med at banen vil kunne bygges ferdig før motorsykkelprøvene begynner i mai 1986. Dette vil gi en vesentlig bedring av trafikksituasjonen langs kontrollhallen.

Alt tyder på at arkitekten som skal planlegge utvidelse av kontorfløyen, vil starte sitt arbeid rett over nyttår.

Så snart dette påbygget er ferdig, vil det bli arbeid for å få til en biltilsynsstasjon øst i fylket. Det er foreløpig uklart når dette prosjektet kan gjennomføres.

Den største utfordringen vi står overfor framover er å foreta en tilpassing mellom arbeidoppgaver og service i forhold til disponible ressurser. Vi regner med at det EDB-anlegget vi har anskaffet til stasjonen, vil ha betydning i denne sammenheng.

Det siste året har vist store økninger på registreringssiden. Dette skyldes trolig et gunstig lånemarked. Dersom det ikke skjer endringer her, vil kontoret fortsatt ha problemer.

På dette området får vi på kort sikt liten effekt av EDB. Først når Autosys del II og III kommer om 1-3 år vil vi få gevinst her.

Kontorseksjonen vil ha stort behov for ekstrahjelp i de nærmeste årene.

Vi mener det er realistisk å tro at Stortinget vil vedta at kjøretøyverkstedene skal delta i den periodiske kontrollen av person-/varebiler når pågående prøveperiode er avsluttet. Det er imidlertid svært vanskelig å vurdere virkningen av dette i vårt fylke. I alle fall vil vi måtte øke kontrollen av verkstedene som følge av en slik ordning.

Tilsvarende virkning vil det ha at rutebilselskapene fra årsskiftet overtar den periodiske kontrollen av eget materiel med registrert totalvekt over 3500 kg.

Handlingsprogram for trafikksikkerhet innebærer bl.a. fortsatt sterk satsing på teknisk utekontroll. Midlene til reise og overtid som stilles til disposisjon, gjør det mulig for biltilsynet å foreta kontroller i helgene. Dette anser vi som en svært viktig del av den oppgaven biltilsynet har.

Rutinene for førerprøveavviklingen er under forandring. For den teoretiske delen av prøven er bruken av muntlige tillegsspørsmål på vei ut. I den praktiske delen av prøven vil det bli lagt inn en del standardiserte elementer. Førerprøven for privatister vil bli utvidet slik at disse kan prøves i en større del av elementene i normalplanen. De vil derfor få en grundigere og bedre praktisk prøve.

Det legges opp til at biltilsynet i større grad skal føre tilsyn med kjøreskolene og bidra til at undervisningen blir så god som mulig.

Jeg vil ønske alle mine medarbeidere god jul og godt nytt år.

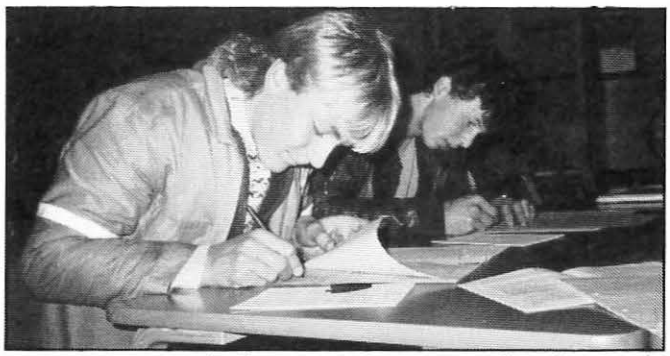
J.G. Andersen

Nye lærlinger

Stein Ivar Fiane fra Lia i Grimstad og *Steinar Knutsen* fra Libru i Øyestad kunne i begynnelsen av oktober undertegne sine lærlingekontrakter med Statens vegvesen.

Kontrakten innebærer at de i løpet av en læretid på 26 måneder skal gis allsidig innføring og praksis innen bygge- og anleggsfaget for deretter å gå opp til fagprøve.

For vegvesenet er dette en ny og utfordrende oppgave, og vi i Sørlands-porten vil senere prøve å følge disse lærlingene i deres virksomhet i læretiden.



Stein Ivar Fiane (t.v.) og Steinar Knutsen dypt konsentrert om å undertegne sine lærlingekontrakter.

★ ★

Ny vegmester på Birkeland

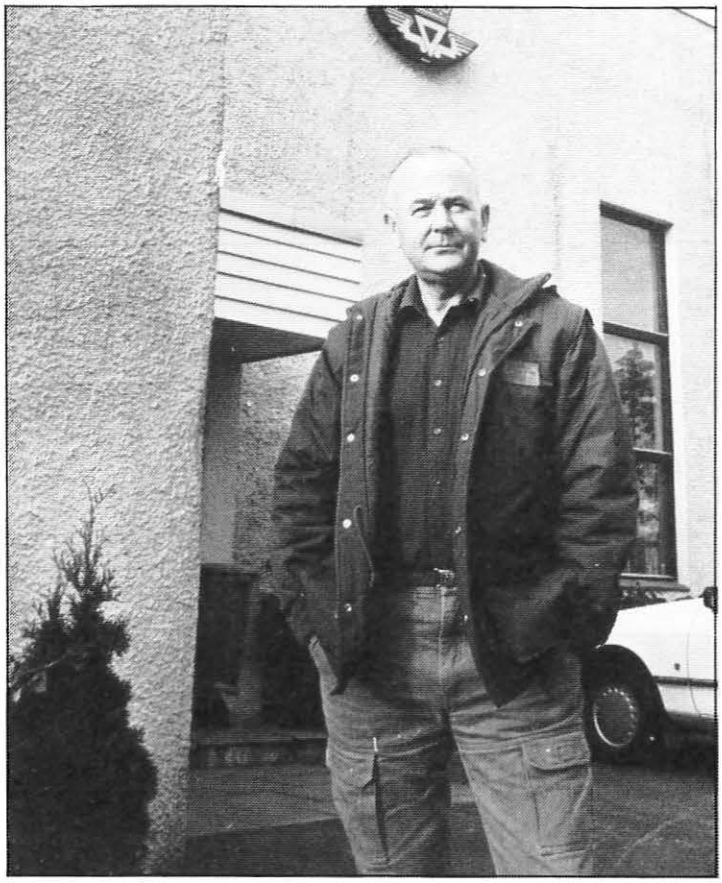
I september i år ble Halfdan Marcussen utnevnt til ny vegmester i område I-3 etter avtroppende Per Franksson.
Halfdan Marcussen, som nå er oppsynsmann i Åmli, tiltrådte stillingen den 1. desember. SØRLANDS-PORTEN har i den anledning slått av en prat med ham på Birkeland vegstasjon.

Etter noen innledende spørsmål om personlige data, som bringer på det rene at fødselsåret er 1927, at oppveksten skjedde i Øyestad (han presiserer Vrengen i Øyestad), at han har vært oppsynsmann siden 1960 hvor-av 8 år i Telemark — konsentrerer vi oss om det som ligger fremover i tid.

Et nærliggende spørsmål til en nyutnevnt vegmester gjelder det å ta ansvar og å lede andre. Halfdan svarer at han ikke ser på det som noe tyngende, men tvert imot som en utfordring. Gjennom mange år som oppsynsmann er han dessuten vant med lederfunksjon, og han tror ikke at dette vil by på problemer, selv om det nå blir en ny arbeidsplass.

Når det gjelder de stadige økende krav om effektiv drift og god økonomisk styring i vegvedlikeholdet, finner vi fort ut at Halfdan har det «grunnsyn» at alt kan gjøres bedre. Det er slik i livet at når du har gjort en god jobb, begynner du alltid å lure på om ikke den kunne ha vært gjort enda bedre — og det kan den som regel! Vi må derfor være åpne for nye ideer og tenkemåter. Et problem som må løses i denne sammenheng er hvordan vi best mulig måler våre resultater og vår egen effektivitet.

Organiseringen av vedlikeholdet er i støpeskjeen for tiden. Dette åpner for mange spørsmål. Halfdan tror ikke at økt delegering av arbeidsoppgaver fra vegkontoret til vegstasjonene vil by på store problemer. I stor grad dreier dette seg om saker som vegmestrene tidligere har hatt som oppgave å gjøre seg opp en mening om og gi uttalelse til. Forskjellen blir at nå skal vegmestrene selv ta den formelle avgjørelsen.



God kontakt med publikum er viktig, mener den nye vegmesteren på Birkeland.

Halfdan tror forøvrig at det er en riktig utvikling at områdene i større grad skal stå for planlegging av egen drift. Planleggingen bør skje nærmest mulig og i samarbeid med det utførende ledd.

Innføring av EDB på vegstasjonene er også noe nytt. Han håper imidlertid å kunne få god nytte av dette verktøyet. Når det gjelder de økede krav til kompetanse som denne utviklingen medfører er Halfdan selv forberedt på å gjennomføre vegmesterskolen, et etterutdanningskurs over 20 uker i regi av Vegdirektoratet.

Vi spør hva han mener i den pågående diskusjon om antall vedlikeholdsområder i Aust-Agder.

Jeg ser ikke umiddelbart at det er en fordel eller ulempe med 4 i stedet for 6 vedlikeholdsområder. Jeg etterlyser derfor en grundigere økonomisk og driftsmessig analyse som kan avklare om vegvesenet virkelig tjener på en reduksjon. Det er fornuftig at enkelte fylker utprøver en reduksjon av antall områder, men ikke hele landet på en gang!

Selv om vi ser Halfdan som åpen og utadvendt og ikke tror han har noen problemer med publikumskontakten, dreier vi likevel samtalen over på forholdet til publikum samt kommunale og andre offentlige etater.

Jeg synes det er riktig at vegvesenet har et apparat som gjør oss i stand til å svare på spørsmål fra trafikanter om vær- og føreforhold. Vi må huske at det er nyttige opplysninger for dem som spør. Det er videre veldig viktig å ha god kommunikasjon med offentlige etater og med vegvesenets naboer. Derved er det muligheter for å løse problemene faktisk før de oppstår. Vi må ikke glemme at god kontakt med publikum ikke bare resulterer i klager, men gir oss også mye nyttig informasjon.

Vi spør til slutt om det er noen spesielle gjøremål Halfdan har særlig forkjærlighet til. Etter vår presisering av at spørsmålet gjelder hans virke i vegvesenet, får vi til svar at han ikke vil trekke frem noen spesielle ting, arbeidet vil bestå av mange viktige og interessante arbeidsoppgaver.

SØRLANDS-PORTEN ønsker ham lykke til med disse!

★ ★

«Bedre bilist 1985»
Åpen dag ved Biltilsynet

Onsdag 13.11. 85 kl. 17.00—21.00 arrangeres åpen dag ved biltilsynets stasjon på His og vegstasjonene på Birkeland og Akland.
Det blir anledning til å få kontrollert bremser, dekk og lys samt utført forskjellige førerkortekspedisjoner (innbytte).

Vegsjefen i Aust-Agder

Årets trafikksikkerhetsaksjon «Bedre bilist» -85 har i stor grad vært rettet mot helgeulykkene.

I forbindelse med aksjonen har biltilsynet rundt i landet arrangert ulike tiltak for å få kontakt med flest mulig.

Aksjonens målsetting er formulert slik:

- Styrke kontakten mellom trafikkmyndighetene og bilistene.
- Informere om de viktigste årsakene til de mest vanlige trafikkulykkene.
- Arbeide for å forebygge de typiske «helgeulykkene».
- Styrke kontrollvirksomheten til politi og biltilsyn.
- Forbedre bilistenes kjørevaner.

Forleden kveld hadde biltilsynet invitert til åpen stasjon.

Sørlands-portens utsendte kom til stasjonen kl. 17.00. Hele stasjonsområdet var fullt av biler. På det meste må det ha vært nesten 100 biler som sto i kø.

De første hadde stilt seg opp allerede kl. 16.00.

Ekspedisjonlokalet var stappfullt av folk som varmet seg med en kopp kaffé og et rundstykke. Praten gikk livlig og stemningen var høy.

Men de fleste satt allikevel i bilene sine. Ingen luring i køen her takk.

Harald Kirkedam var den perfekte vert. Borgny Thoresen og Valborg Enersen traktet kaffe og smurte rundstykker. Sammen med Sissel Klausen og Turid N. Nygård gikk de med kanner, kopper og velfylte fat og serverte de kalde og ventende bilistene. Plassen rundt stasjonen var rene Drive-in restauranten.

Einar Tore Halvorsen var på plass ved sentralbordet og rettledet folk med sine lune kommentarer.

Den sosiale ramme rundt tiltaket var den aller beste. Trygg Trafikk betalte gildet. Mange kalde bilister satte stor pris på denne oppmuntringen, der de satt i den uendelig lange bilkøen.

Takket være Kjell Forsetlund i Trygg Trafikk ble det også god orden på bilkøen.

I ekspedisjonen ble det delt ut brosjyrer om trafikksikkerhet, og Trygg Trafikk hadde store plakater og viste videofilm om bilbelter.

I førerkortekspedisjonen jobbet Inger Jørgensen og Ellen Aanonsen. Køen var stor. De fleste ville ha fornyet førerkortet sitt.

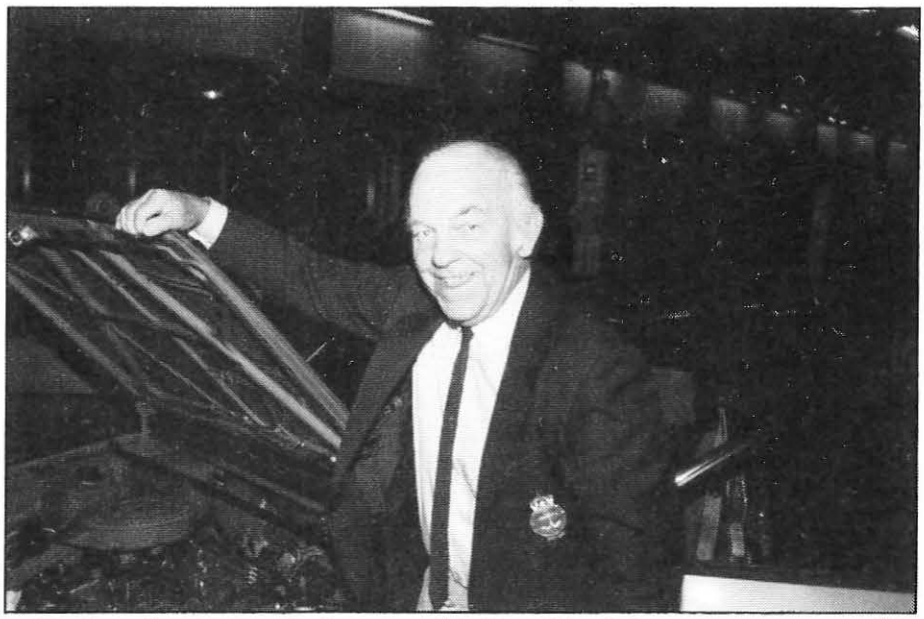
Andre ville vite om når og hvordan de skulle fornye sertifikatet.

Mindre hektisk var ikke aktiviteten i kontrollhallen. Portene sto på vidt gap og, frostgufsen føk gjennom hallen. Bil etter bil fikk kontrollert bremser, dekk og lys.

Stasjonssjef Møller-Hanssen, Harald Torjussen, Harald Solberg-Jacobsen og Bjørn Olstad foresto kontrollen. De svarte på alle slags spørsmål fra ivrige bilførere. Noen ble anbefalt å bruke verksteder for reparasjon av bremser. Mange fikk lysene justert.

Over alt var det blide fjes. Gjennomgansmelodien lød: Dette bør biltilsynet gjøre til fast tradisjon.

Hva mener så det tekniske personalet om en slik «åpen dag» for bilistene.



Odd Olsen benyttet anledningen til å få sjekket bilen. Han mente at slike kontroller burde foretas oftere. Biltilsynet burde ta seg råd til slike aksjoner et par ganger i året. Olsen hadde stor tro på aksjoner for trafikksikkerhet, og var selv blitt reddet av bilbelte i en trafikkulykke.

★ ★

Vi snakket med Harald Solberg-Jacobsen. Han mente at det hadde stor betydning for informasjon og kontakt med publikum.

Dessverre blir tiden svært knapp når det står så mange biler i kø. Helst burde en også tatt seg tid til en forstillingskontroll av bilene. Og kanskje sett nærmere også på bremserør og bremseslange.

«I alle fall bør erfaringen fra i kveld være noe å bygge videre på. Behovet blant publikum er stort».

Per Knudsen hadde vært sammen med John Aage Bjørndal på Akland. Han svarer:

«Det er selvsagt gledelig at oppslutningen fra publikum er så stor. Bilparken som vi har sett her i dag, er også stort sett god. Det er tydelig at det er folk som setter sin ære i å ha bilene i forsvarlig stand, som møter opp.

Det er likevel en svært begrenset kontroll vi kan gi på en slik dag. Det vil derfor være beklagelig om enkelte av bilførerne nå tror at alt er i orden. Vi har bare sjekket at alt virker etter forskriftene. Vi vet ingen ting om f.eks. slitasje på bremsesystemet.

I praksis kan en derfor risikere å treffe en av de som har vært her i kveld på en utekontroll, eller innkalt til teknisk kontroll, som kan få mangellapp på grunn av dårlige bremser.

Dette kan være vanskelig å forstå for mange blant publikum».

På Birkeland hadde Kjell Backe-Hansen, Bjørn Zernikow og Jan Hovland kontroll.

Vi spør Backe-Hansen hvordan han opplevde åpen dag.

«Folk som kom var svært positive til tiltaket. Biltilsynet kommer i kontakt med et annet publikum enn ellers. Dette er folk som tydelig er opptatt av trafikksikkerhet. Biltilsynet bør derfor vurdere om dette allikevel er en god måte å bruke ressurser på».

Resultat av aksjonen:
41 førerkort ble fornyet på His.

Sted	Antall biler
His	190
Akland	45
Birkeland	35
Totalt	270

Ivar Vist som til daglig er å finne ved vegkontorets planavdeling, hadde også tatt turen til biltilsynet. Han hadde stått ca. 45 minutter i kø før han slapp til. Bilen hans hadde tidligere vært i en NAF test, og han benyttet nå sjansen til å få ettersjekket denne.

Anita Solberg var en av de få jentene som var å finne i kontrollhallen. Hun hadde hørt om aksjonen i Radio Pollen, og visste ellers at vegetaten også tidligere har gjennomført aksjoner. Åpent hus tiltaket på biltilsynet hadde hun bare godt å si om.

John William Johannesen hadde tatt turen til His for å få nytt sertifikat. Kveldsåpent var et ypperlig tiltak for folk som ikke har anledning til å komme på dagtid, så åpent hus burde biltilsynet har regelmessig mente han.

★ ★

Geotekniske laboratorieundersøkelser en viktig del av planleggingsarbeidet

For stabilitets- og setningsberegninger trenger man skjærfasthetsverdier, og elastisitets- og kompressibilitetsverdier, samt opplysninger om poretrykket i marken.

Udrenert skjærfasthet av leire som man anvender ved korttidsstabilitetsberegninger kan skaffes med vingebor. Men de skjærfasthetsparametere som man benytter ved langtidsstabilitetsberegninger kan **kun** skaffes ved laboratorieundersøkelser på opptatte prøver. Romvekt og data for setningsberegninger kan i leire vanligvis bare skaffes ved laboratorieundersøkelser av opptatt prøver.

Hovedtyngden av stabilitets- og fundamenteringsproblemer har vi ved byggverk på våre løse leiravsetninger, og det er derfor viktig å få tatt opp uforstyrrede prøver av dette materiale.

Etter nitid forskning og utprøving er man kommet frem til at de beste prøver tas med stempelprøvetaker, i vårt tilfelle NGI's 54 mm. prøvetaker.

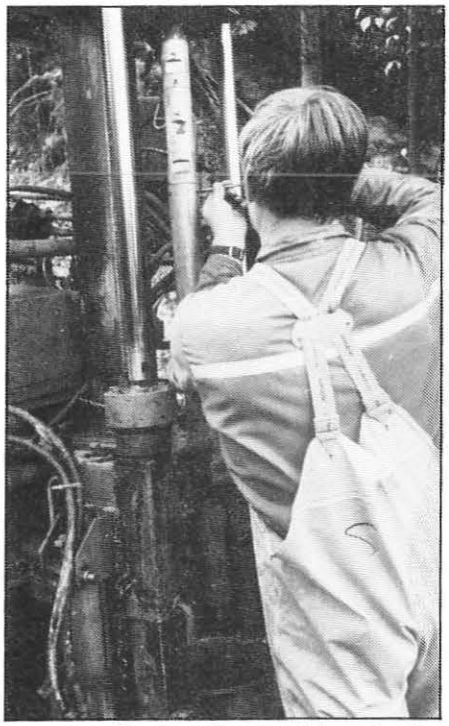
I forrige nummer av Sørlands-porten kunne vi berette om geotekniske problemer på E 18 anlegget Tveite — Rømyr. Blandt de ulike former for grunnundersøkelser var også opptaking av uforstyrrede prøver med 54 mm. prøvetaker.

En uforstyrret prøve inneholder i riktig fordeling de samme bestanddeler som jordarten den er tatt fra, et bilde av jordartens oppbygning i marken (in situ).

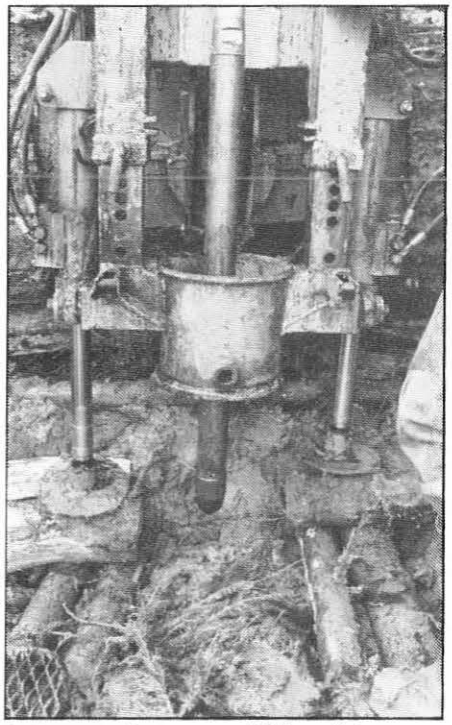
Prøvens struktur er tilnærmet uforandret, slik at mekaniske egenskaper som finnes ved laboratorieforsøk på prøven kan overføres til forholdene «in situ». Forsøk på uforstyrrede prøver gir data til beregning av fundamenters bæreevne og setning, sikkerhet mot utglidning av fyllinger, skjæringer og naturlige skråninger, jordtrykk o.s.v.

Prøvetakeren har en prøvesylinder av glassfiberarmert epoxy og stål yttersylinder med løs egg. Yttersylinderen er festet til nedre del av borehodet med tre sylinderskruer. Ved å skru disse in i borehodet og rotere yttersylinderen 90°, kan nedre del av prøvetakeren adskilles fra borehodet.

I det følgende skal vi presentere gangen i opptak av utforstyrrede prøver, etter anvisning fra Veglaboratoriet i Oslo. Vel på plass med traktoren over prøvehullet, begynner rutinearbeider for opptak av prøver:



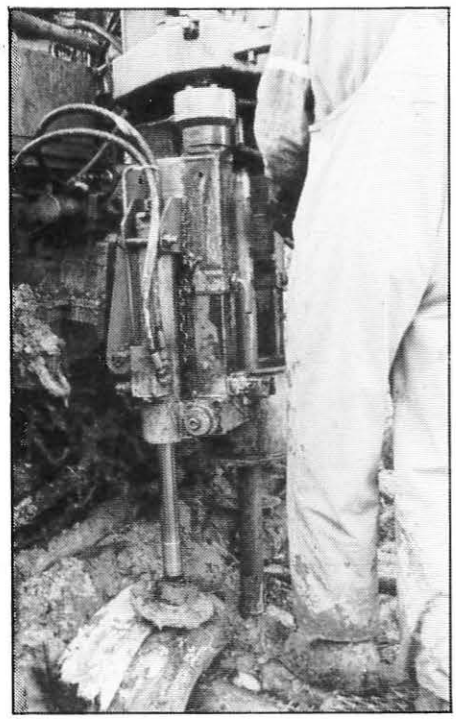
1. Yttersylindere festes til borehodet ved å skru ut de tre festeskruene. Stemplet er presset ned i eggen og en prøvesylinder er ført inn i yttersylinderen hvor etter stemplet festes med bajonettlås til stempelstangen.



2. Prøvetakeren er nå klar til å ta opp en prøve. Ved hjelp av hydraulikken presses utstyret ned til ønsket dybde, hvor etter stemplet løsnes.

3. Når ønsket dybde er nådd, sikres innerstengene slik at de kun kan beveges ca. 3 cm. oppover. Prøvetakeren frigjøres fra stempelstangen (og innerstengene) ved å rotere disse 7-8 omdreininger. Utskjæring av hele prøven skjer under ett ved en rask, jevn nedpressing av ytterrørene.

★ ★



4. Prøvetakeren er trukket opp igjen etter at den har vært vridd 1-2 omdreininger for å få adskilt prøven fra underliggende jordmasse for å unngå å påføre prøven strekkspenninger under opptrekk.

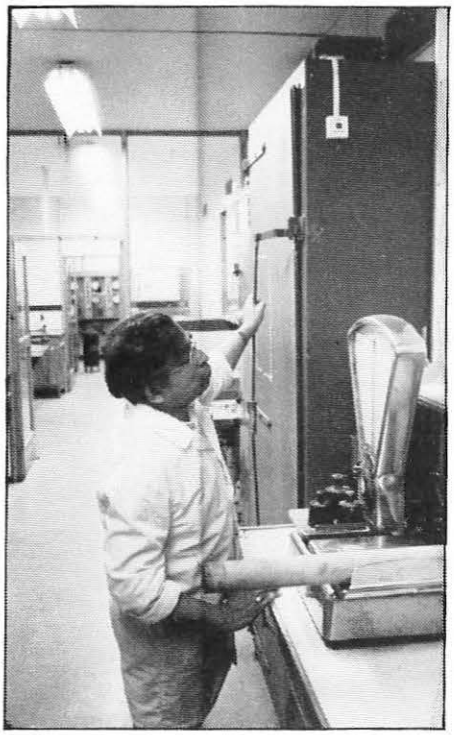
5. Hvis man ikke benytter «prøvefanger» er det lurt å holde hånden under yttersylinderen for at ikke noe av prøven skal falle ut.

6. Innersylinderen tas ut av yttersylinderen og forsegles i toppen ved at prøvetakerstemplet blir sittende i prøvesylinderen når denne demonteres fra prøvetakeren. Utvendige gummikopper benyttes i begge ender på prøvesylinderen.

7. Hver enkelt prøve får sitt nummer. Prøven merkes med merkelapp som angir sted, profil-nummer, dato, jordart, og signatur. Lappen legges inn i sylinderen over stemplet, en gummikopp med nummer presses så utenpå sylinderen. Prøven er nå klar til transport.

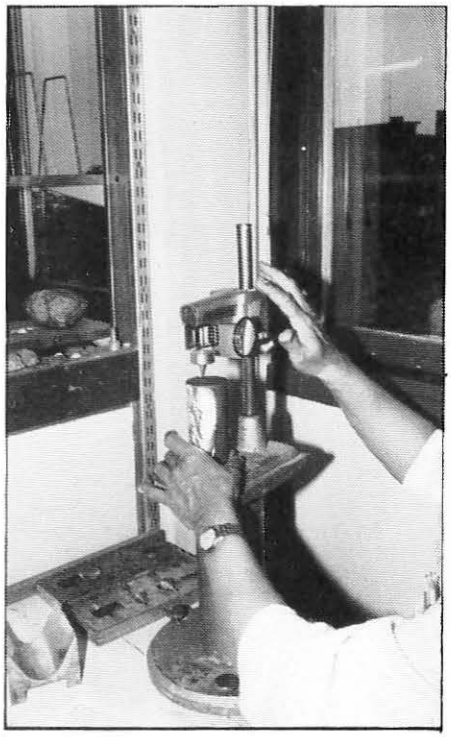
8. Veglaboratoriet i Oslo har hatt kapasitet til å analysere over 3000 slike prøver som nevnt ovenfor. Etter hvert som fylkene selv overtar en del av analysearbeidet ved sine distriktlaboratorier, har dette antallet avtatt de seneste år. Våre prøver fra Tveite — Rømyr ble imidlertid pr. bil transportert til vårt sentrale laboratorium på Blindern, hvor et team sto ferdige til å foreta nødvendige analysearbeid.

★ ★

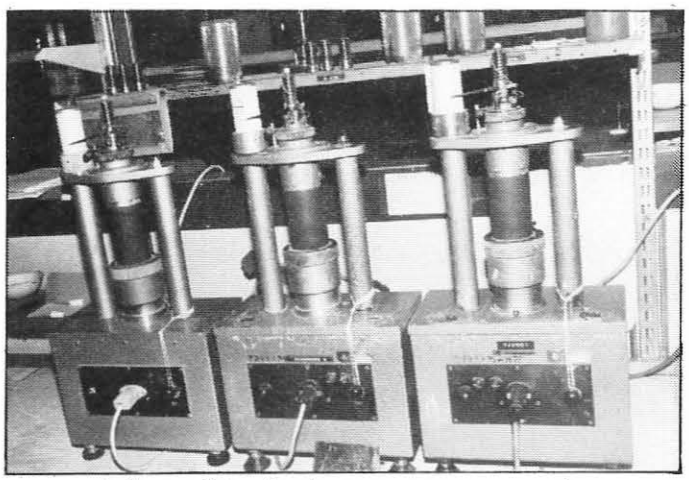


9. Hver enkelt sylinder med innhold blir nøyaktig veid før man går videre med analysene.

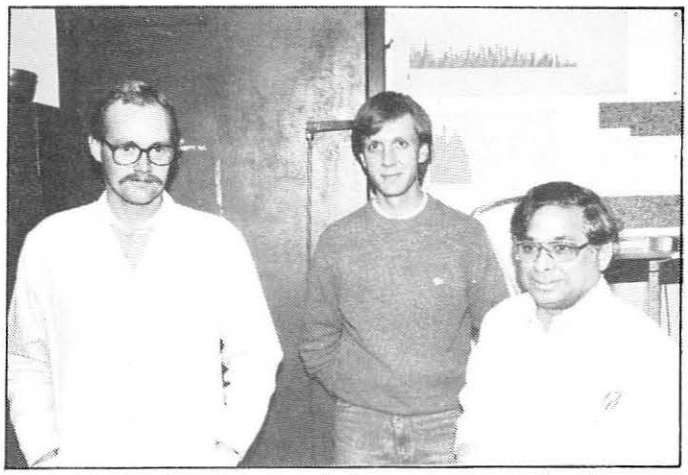
10. En hydraulisk prøveskyver sørger for at prøven i den glassfiberarmerte sylinderen kommer hel ut, og blir liggende på en aluminiumsfolie. Prøven deles opp i 10 cm. lengder, og det noteres både på prøven og et datakort hvor de forskjellige forsøk på prøvene skal utføres.



11. En av prøvene utsettes for konusforsøk, som er en empirisk metode til bestemmelse av udrenert skjærfasthet s_u. En konus med bestemt vekt og med en viss toppvinkel henges opp slik at spissen så vidt berøer prøvens overflate. Derpå slippes konusen og dens innsykning i prøven måles. Den udrenerte skjærfastheten tas direkte ut fra et diagram som gir sammenhengen mellom konusintrykk og s_u.



12. For å finne skjærfasthetsparametrene utfører man triaksialforsøk. Oppbyggingen av utstyret til et slikt forsøk er komplisert og utstyret er kostbart. Til gjengjeld er triaksialapparatet et universalapparat som kan benyttes til å måle fastheten både ved udrenert og drenert tilstand. Det kan dessuten benyttes både på kohesjons- og friksjonsjordarter. Ved å variere f.eks. vanntrykket, poretrykket og vertikaltrykket kan en undersøke prøvene for forskjellige spenningstilstander.



13. Ved vårt besøk på veglaboratoriet var det disse tre som sørget for at prøvene ble tilbørlig analysert etter læreboka og at konklusjonen på prøvene fra Tveite — Rømyr er så riktige som det er i menneskelig makt å få dem.
Fra venstre: Laborant Tom Johnsen, avd.ingeniør Frode Oset og laborant Debabrata Ghose.

(Tekst og foto: M.K.)

★ ★

Bilbeltepåbud i alle vegvesenets maskiner

Vegdirektoratet vil ikke bare påvirke andre til å bedre sikkerheten i trafikken. Statens vegvesen feier nå for egen dør og går foran med et godt eksempel.

Det vil nå komme påbud om bruk av bilbelter i Vegvesenets arbeidsmaskiner, og etaten ettermonterer også belter i baksetene i en del kombibiler og stasjonsvogner.

I forbindelse med årets bilbeltekampanje ber også direktoratet om at vegkontorene foretar en systematisk kontroll av bilbeltenes tilstand i samtlige kjøretøy hvor bilbelter er montert.

Vegvesenets arbeidsmaskiner har i flere år blitt anskaffet med veltesikre førerhus eller vernebøyler i kombinasjon med bilbelter. Førere av arbeidsmaskiner er best sikret ved eventuell utforkjøring, velt, kollisjon o.l. når de er fastspent.

Det er ikke alltid bilbelte kan brukes i arbeidsmaskiner fordi det kan virke hindrende i arbeidet. Dette må imidlertid vurderes i den enkelte arbeidssituasjon.

Verneledere og maskininstruktørene skal nå engasjeres i arbeidet med å innarbeide bruk av bilbelter generelt og spesielt i forbindelse med lastebiler og arbeidsmaskiner.

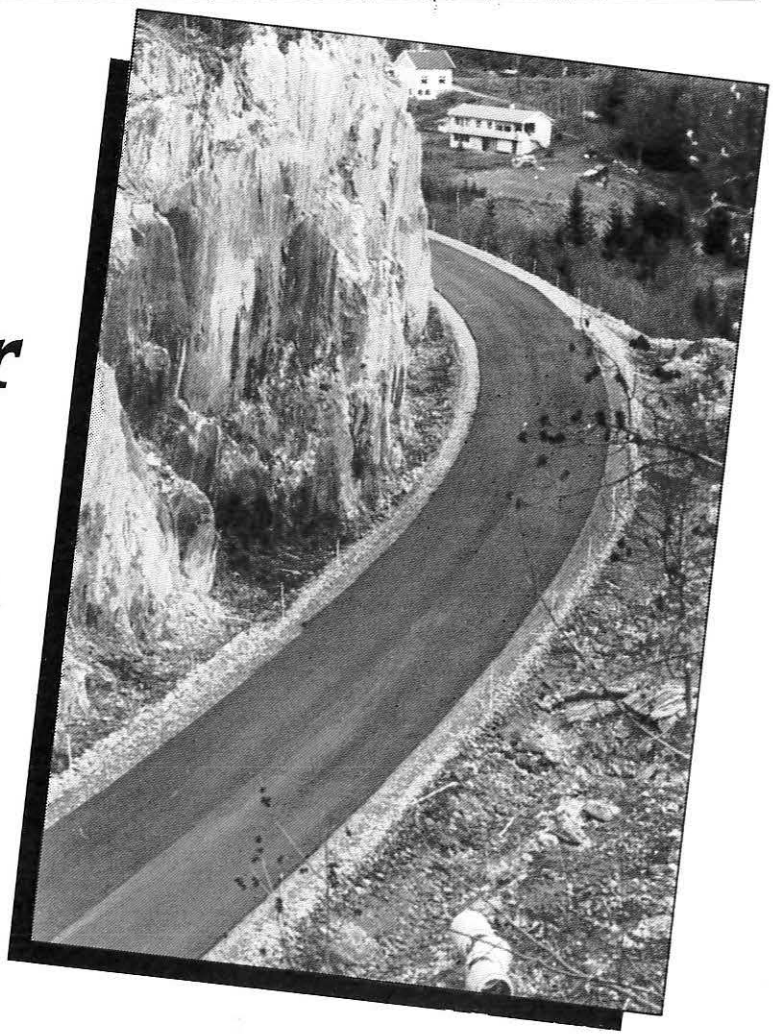
— Hva vil dette innebære for Aust-Agders vedkommende? Vi spør avd.ing. T. K. Fløystad ved vegsentralen, som kan trekke frem følgende tall:.

Påbud om montering av bilbelter vil for vårt vedkommende gjelde for 17 småbiler og 30 andre maskiner. Når det gjelder småbilene, regner vi med en utgift på ca. kr. 750,- pr. stk., d.v.s kroner 12.750,-.

For de øvrige maskinene er tallene noe usikre. Men jeg regner med kroner 330,- pr. stk., og en totalsum på kroner 9.900,-. Totalt altså en pris på ca. kroner 22.650,-.

Når ordningen har vært i bruk en tid, vil SP komme tilbake med uttalelser fra en eller flere maskinførere som kommer inn under den nye ordningen.

Svart dekke på Tveite—Rømyr



På E 18-parsellen Tveite — Rømyr i Tvedestrand er det skjedd store forandringer i løpet av høsten.

På ferdig planert veg fra Rømyr og frem til kryss med veg til Fosstveidt er det lagt asfaltdekke.

På grunn av uforutsette geotekniske problemer er det blitt en foreløbig utsettelse når det gjelder bygging/tilknytning til gammel E 18 i bunnen av Tveitehallingene.

Tilknytningsformen her er avhengig av den geotekniske rapporten som vil foreligge før utgangen av 1985

★ ★

Måling av poretrykk

Under de geotekniske undersøkelsene på E 18 anlegget Tveite — Rømyr bestemte Veglaboratoriet at det skulle monteres to poretrykkmålere i området.

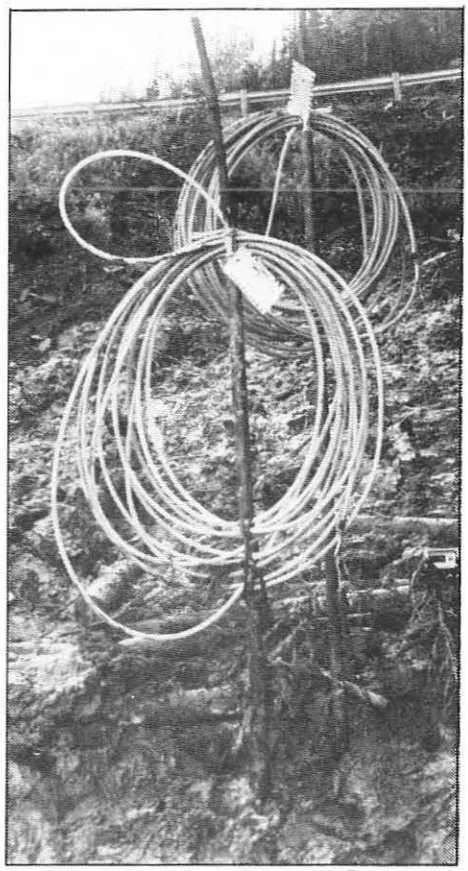
For å kunne foreta geotekniske beregninger er det nødvendig å kjenne poretrykkets fordeling nedover i bakken. Spenningsendringer på grunn av oppfyllinger og utgravinger vil innvirke på porevannstrykket. Det samme vil nedbør og drenering.

I dette tilfellet er det derfor nødvendig å måle poretrykket både før, under og etter anleggsperioden.

Måleprinsippet er at porevannet i jorden settes i kontakt med et stålmembran. Trykkvariasjoner i porevannet vil deformere membranet og disse deformasjonene måles med en elektrisk svingende streng-måler.

Utstyret består bl.a. av en poretrykkmåler med luftførende plastslange og elektrisk signalkabel som ligger inne i plastslangen. Måleren føres ned til bestemt dybde med forlengelsesrør. Under nedpressing må frekvensen avleses kontinuerlig, og overbelastning kan ikke tillates over 25-50 Hz.

Etter ca. 2 døgn vil som oftest poretrykket være stabilt. Vanlig avlesning utføres pr. idag en dag pr. uke.



De to poretrykksmålerne står henholdsvis 2,7 meter og 6 meter under terreng og er tydelig merket.

Poretrykket avleses for tiden en dag pr. uke ved hjelp av dette elektriske avmålingsinstrumentet.

Nær to millioner meter midt- og kantlinjer

Nesten 2 millioner meter med midt- og kantlinjer er malt på våre riks og fylkesveger i år, kan oppsynsmann Gustav Guttormsen fortelle.

I tillegg er det foretatt oppmerking av gangfelt (termoplast), piler og trafikkøyer.

— Og dette koster flesk?

Til oppmerking m.v. er det medgått ca. 2,5 millioner. Plusser vi på ca. 2 millioner til utskifting, oppussing og nyskilting, så tilsvarer dette omtrent 1 million kroner mere enn ifjor.

— Jeg går ut fra at du ikke kjøper 5 liters bokser med maling til denne jobben?

Nei, vi har brukt ca 50.000 liter tilsammen, og nærmere 40 tonn med plassperler, og dette leveres henholdsvis i 200 liters fat og i sekker å 30 kg.

4 sekunder mellom liv og død

4 sekunder er ikke mye. Men det kan bety forskjellen mellom liv og død for deg som går langs veikanten i skumringen eller i mørket. En bilist som kjører 90 km/t på nærlys, har bare ett sekund å oppdage deg som går uten refleks langs veien, forteller Trygg Trafikk. Bruker du refleks har bilisten 4 sekunder på seg. 4 særdeles viktige sekunder. Vær velsett — bruk refleks.

★ ★

Ny form for glattkjøring prøvd på Skarpnes i høst

Det var mange av våre ansatte som benyttet den unike anledningen til å prøve en ny form for glattkjøring på Skarpnes i begynnelsen av november.

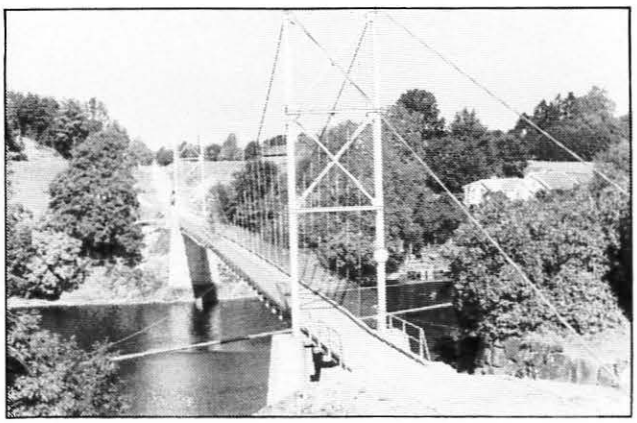
Et understell med fire ekstra hjul var påmontert en vanlig bil, og har fire ekstra hjul som svinger fritt. Ved hjelp av hydraulikk kan bilen heves og senkes fra underlaget, slik at man varierer veggrepet og simulerer ulike typer «føre», og vannplaning. Det hele betjenes av en person som sitter ved siden av føreren og ved hjelp av et kontrollpanel. Dette kan regulere veggrepet trinnløst.

Understellet er konstruert i Sverige, og ble for første gang presentert i Norge i september i år.

Statens Trafikklærerskole, biltilsyn, trafikkskoler og bilorganisasjoner rundt i Norge har lånt bilen, og de aller fleste mener at den simulerer glattkjøring meget overbevisende og at den er mer realistisk enn glattkjøringsbaner.

Øvingsvognen er testet under varierende forhold av erfarne trafikklærere og politiførere. Nesten alle mente at en slik bil var et langt bedre treningsalternativ enn de konvensjonelle metoder med fast glattkjøringsbelegg. Understellet følger bilen i en tilhenger og monteres på stedet. Bilen kan ikke kjøre på vanlig veg med understellet påmontert. Den trenger en forholdsvis stor bane, parkeringsplass e.l.

Ny Hammeren bru blir bygget ferdig i 1986



I 1955 ble vegprosjektet Natvik — Asdal, bortsett fra Hammeren bru, overtatt til vedlikehold av det offentlige som fylkesveg.

I 1976 ble brua stengt for biltrafikk, og etter den tid har debatten om gjenåpning eller ikke vært et aktuelt spørsmål i kommunen.

Ny E 18-bru over Nidelva ved Rannekleiv har skapt noe usikkerhet angående nødvendigheten av en ny Hammeren bru. Etter hvert er det blitt klart at E 18-parsellen Rannekleiv — Nedenes vil bli påbegynt tidligst i 1990.

På denne bakgrunnen vedtok Øyestad kommunestyre i 1980 å ta de nødvendige skritt for å få utbedret spørsmålet om ny Hammeren bru.

Hammeren bru binder sammen Øyestad kommune, og denne veglenken gir innkorting av reiseavstander på opptil 6 km.

Med et kostnadsoverslag for brua med tilstøtende veg på ca. 5 millioner kroner, er oppstarting tenkt påbegynt på ettervinteren 85/86, og skal være ferdig i løpet av 1986.

Brua er foreslått bygget med 2 stk. stålplatebærere med total spennvidde på 75,5 m. Brudekke og landkar bygges i armert betong. Vegklasse er II e + 3 meter gang- og sykkelbane, og total bredde inklusive rekkverk blir 10,5 meter.

Nåværende Hammeren bru er en hengebru med hovedspenn på 85 meter, og to sidespenn på 6 meter.

★ ★

EDB NYTT

Det skjer mye på EDB-siden i vegvesenet nå for tiden. I forrige nummer brakte vi en orientering om EDB i biltilsynet. Denne gang ser vi litt på vegkontoret.

Der er forberedelsene til installasjon av minidatamaskinen fra Norsk Data i full gang. Etter planen skal vi være først ute av fylkene når det gjelder leveranse i 1986, og 3. februar er den sannsynlige leveringsdato.

National Elektro har fått oppdraget med de såkalte preinstallasjonsarbeidene. Arbeidene omfatter strekking av kabler fra datamaskinrommet til alle kontorene og montering av kontakter. Det strekkes i alt over 3000 meter kabel. Det sier seg selv at de ansatte på kontoret ikke er uforstyrret av en slik jobb, men det tas med godt humør. I tillegg til oppkobling av alle kablene monteres det et spesielt datagulv i maskinrommet, og luftkjølings- og brannslokningsustyr kommer på plass. Strømforsyningen må også ordnes, og i den forbindelse nevner vi at det monteres tre såkalte isotransformatorer som skal forhindre variasjoner i spenningen. Datamaskiner er nemlig følsomme for variasjoner i nettspenningen.

Senere hen kommer Televerket på besøk fordi minimaskinen skal ha forbindelse med andre datamaskiner. Denne eller disse forbindelsene er ganske kompliserte å holde styr på, idet vi må ha forskjellig slags utstyr tilgjengelig. Det er nemlig slik at vi må ha «senderutstyr» som tilsvarer det «mottagerustyr» den datamaskin vi skal kommunisere med har.

Og av sendere/mottagere finnes det en bråte varianter. Men går alt som det skal kan vi i prinsippet kunne «snakke med» datamaskiner over hele verden. De viktigste målene blir imidlertid maskinene i Vegdirektoratet, Statens Datasentral, Vest-Viken kommunedatasentral, biltilsynet samt vegsentralen, vegstasjonene og laboratoriet.

Før datamaskinen kommer i hus skal de som vil få ansvaret for den daglige drift gå på kurs i Oslo (Vegdirektoratet og Norsk Data). Driftsgruppen består av Lars Espeland og Arne Dalsøren fra planavdelingen og Nils Kjell Messel og Dag Iversen fra administrasjonsavdelingen. Kurset skal gå over to uker og er — etter det Sørlands-porten hører — meget tøft! Vi ønsker de fire lykke til.

Men opplæringen er ikke ferdig med det. Etter at maskinen er installert vil det bli holdt et 5-dagers brukerkurs på vegkontoret for 15 personer. På en person nær er de 15 nå utpekt. Ved utvelgelsen har en lagt vekt på å få spredd kunnskapen mest mulig.

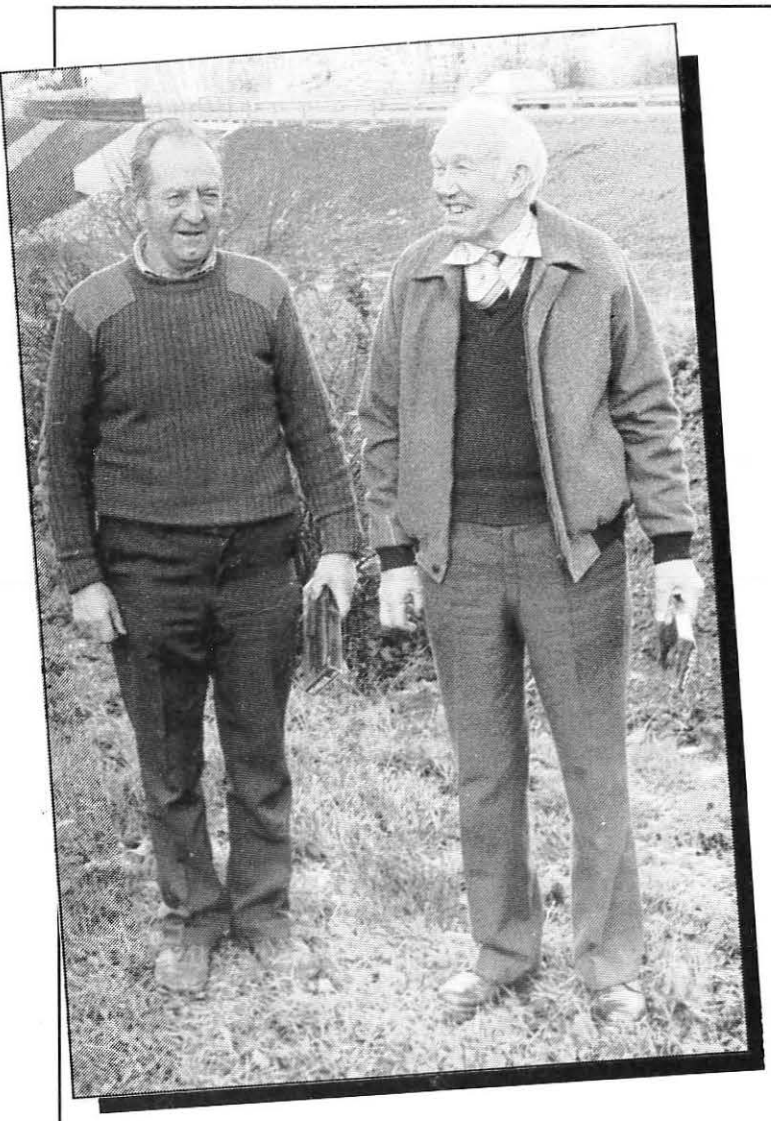
Men 15 er heller ikke nok. Opplæringsseksjonen arbeider derfor med et opplegg for 2. fase av brukeropplæringen. Det legges opp til 1-dags kurser med mindre grupper. De 15 som har fått opplæring vil bli trukket inn som instruktører i de mindre gruppene.

Forøvrig nevner vi at det for tiden kjøres grunnkurs i EDB. Vel 60 personer meldte seg på slik at det ble 3 kursgrupper. To av dem skal avvikles før jul. Hvert kurs går over 3 dager med ca. 4 ukers mellomrom. Mellom kursdagene jobbes det med «hjemmelekser». Som foreleser har vegkontoret engasjert inspektør Osmund Fiskaa ved Arendal Handelskole.

Fra vedlikeholdsavdelingen hører vi at det fra EDB-gruppen der er lagt frem forslag om innkjøp av mikromaskiner til områdene I-1 og I-3 i 1986. Administrasjonsavdelingen opplyser at de ansatte på skrivestua har besøkt Buskerud vegkontor for å få et innblikk i hvordan skrivetjenesten skal legges opp og drives når tekstbehandlingssystemet på minimaskinen tas i bruk. Etter det vi forstår var turen meget nyttig.

I neste nummer satser vi på å bringe bilder av minimaskinen, så følg med, følg med!!!

★ ★



Siste arbeidsdag

Torsdag 7. november ble den siste arbeidsdagen i vegvesenet markert for to av våre gamle slitere ved en enkel sammenkomst på anleggskontoret ved E 18 på Bjorbekk.

Det var Olav Tveite og Håkon Markseth som denne gang var hovedpersonene. Kaffé og bløtkake gjorde sitt til at stemningen nådde de rette høyder, og det var ikke fritt for at minner fra tidligere år ble trukket fram.

Den offisielle takk fra etaten vil bli uttrykt ved et fellesarrangement for nye pensjonister senere, men Sørlandsporten vil her og nå være med å takke disse to for en lang tjeneste i vegvesenet.

Markseth (til venstre) og Tveite foran den siste vegparsellen de har vært med på å bygge, E 18 Stoa — Rannekleiv.
(Foto: O.E.)

N.V.F. takker

Vegmester Per Franksson er ved oppnådd aldersgrense gått ut av aktiv tjeneste, og blir her, på årsmøtet i Norsk Vegteknisk Forening, avdeling 79 (Oppsynsmannsforeningen), behørig takket og hyldet av sine kolleger, her representert ved formannen, oppsynsmann Torbjørn Borgi.
(Foto: O.E.)

★ ★

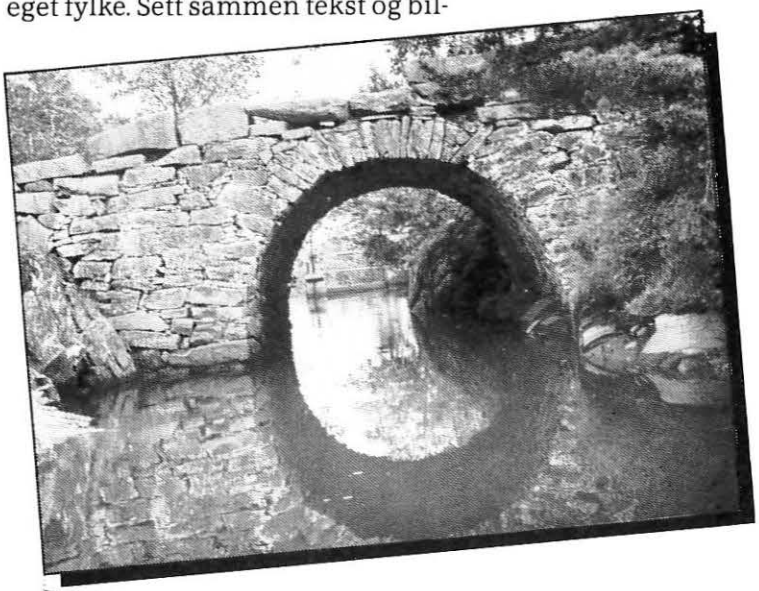
Hvor i fylket?

Her er en liten nøtt for de av leserne som vil teste sine geografikunnskaper. Bildene er alle hentet fra vårt eget fylke. Sett sammen tekst og bilde. Etterpå kan du kontrollere svaret med den riktige løsningen som står på side 31.

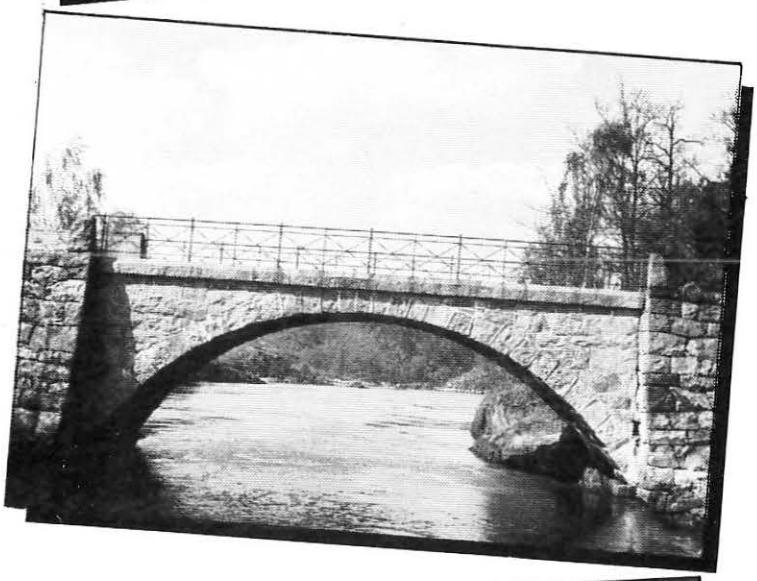
A) Åmfossbru, ved Åmli.

B) Fv. 552 ved Tingsaker.

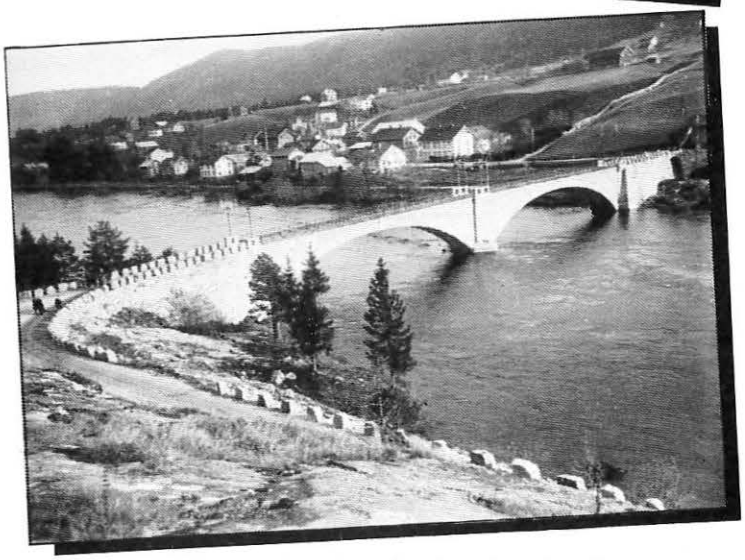
C) Skredderen bro, Rv. 410 mellom Vatnebu og Tvedestrand.



1. _____



2. _____



3. _____

★ ★

127 tonn på rv. 12

I slutten av september foregikk det en større transport på rv. 12 i Setesdalen. Transporten gikk i to etapper, og ble på den siste delen fra Bygland ledsaget av oppsynsmann Svein Røysland i Valle. Han har sendt oss følgende opplysninger om dette:

Transporten ble utført av Spesialtransport A/S i Oslo. Lasten besto av en spiraltrommel med vekt 50 tonn, og bestemmelsesstedet var Holen kraftstasjon i Bykle. Trommelen var lagt opp på to 6-akslede hengere. Trekkvogna var en Volvo med trippelboggi og 330 hk's lavgiret motor. Vogntoget hadde en totalvekt på 127 tonn, bredde 4 meter og lengde 29 meter.

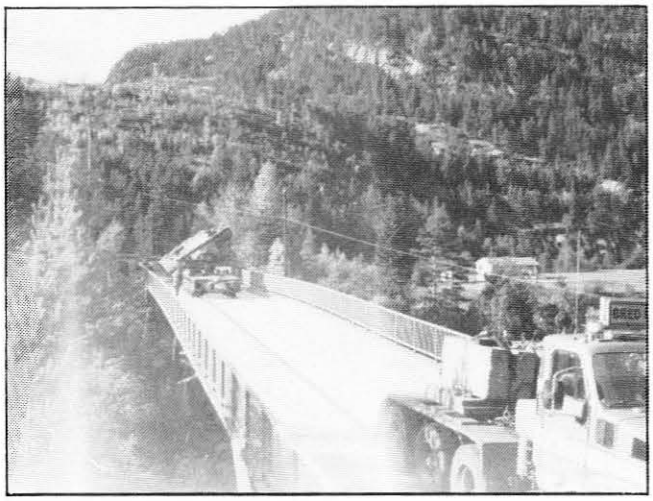
Begge hengerne er styrbare, og det måtte under hele transporten sitte en mann på bakerste henger for å styre denne.

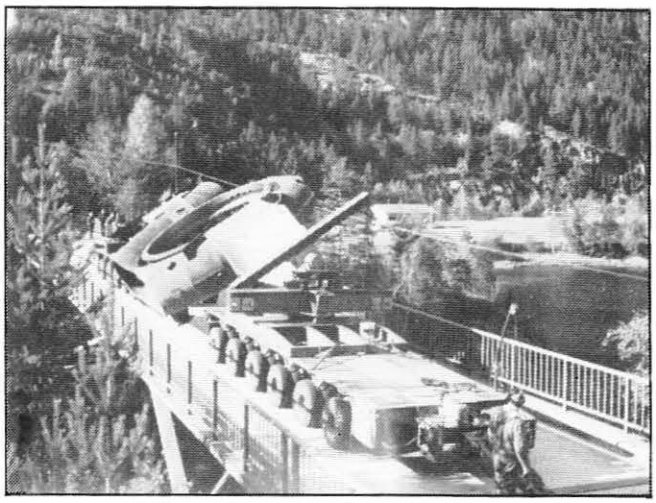
Fra vegvesenets side var det gitt pålegg om at trekkbilen måtte kobles fra hengerne vad passering av Fennefoss, Storstraumen, Flårenna og Bykle bru. Passeringen ble ordnet ved at trekkbilen først ble kjørt over brua, og ved hjelp av en vinsj på trekkbilen ble hengerne så vinsjet over brua. Bildene er fra en av brupasseringene.

Dette var en av de tyngste transportene som er kjørt på rv. 12. Det er også en av de aller første spesaltransportene som er gått i de nye tunnelene på rv. 12 ved Byklestigen.

Svein Røysland forteller at transporten stort sett gikk greit, men at det ble en del ventetid for andre trafikanter da vinsjeoperasjonene ved bruene pågikk.

Sørlands-porten har forøvrig fått nyss om at det planlegges flere tungtransporter på rv. 12 i 1986, så det er vel muligheter for at du må ut igjen, Svein!





Spesialtransporten 27.9.85. Tauing av lasten over Flårennbrua i Valle Rv. 12.

Under anleggsarbeider på fylkesvegen Våje-Svinvika ved Ubergsmoen gikk et ras i ca. 15 meters lengde og 100 meter inn fra riksveg 415.

Akkurat i dette området var det planlagt masseutskifting/fortrenging, men på grunn av for sterk overbelastning skjedde raset såkalt «ukontrollert». Anleggsarbeiderne var imidlertid ikke snauere enn at de tok både kveldene og en hel lørdag til hjelp for å utbedre skadene, slik at biltrafikken kunne settes på så fort som mulig.

Etterkontroll i form av grunnboringer og lokalisering av utfylte masser viser at man ved forsiktig sprenging i ny fyllingsfot er garantert at vegen nå vil bli liggende.

★ ★

Anleggsarbeidene på E 18, parsell Østerholt — Brokeland vil starte opp for fullt ved årsskiftet 1985/86.
Med den oversikt en har idag over fremdriften av anlegget ligger det an til at anleggsarbeidene i første omgang vil bli konsentrert om området vest for Gjerstadvassdraget.

50,5 millioner til nytt E-18 anlegg i Gjerstad

Dette innebærer i grove trekk deler av E 18, kryssområdet og forbindelsesvegen til rv. 417 og rv. 418.

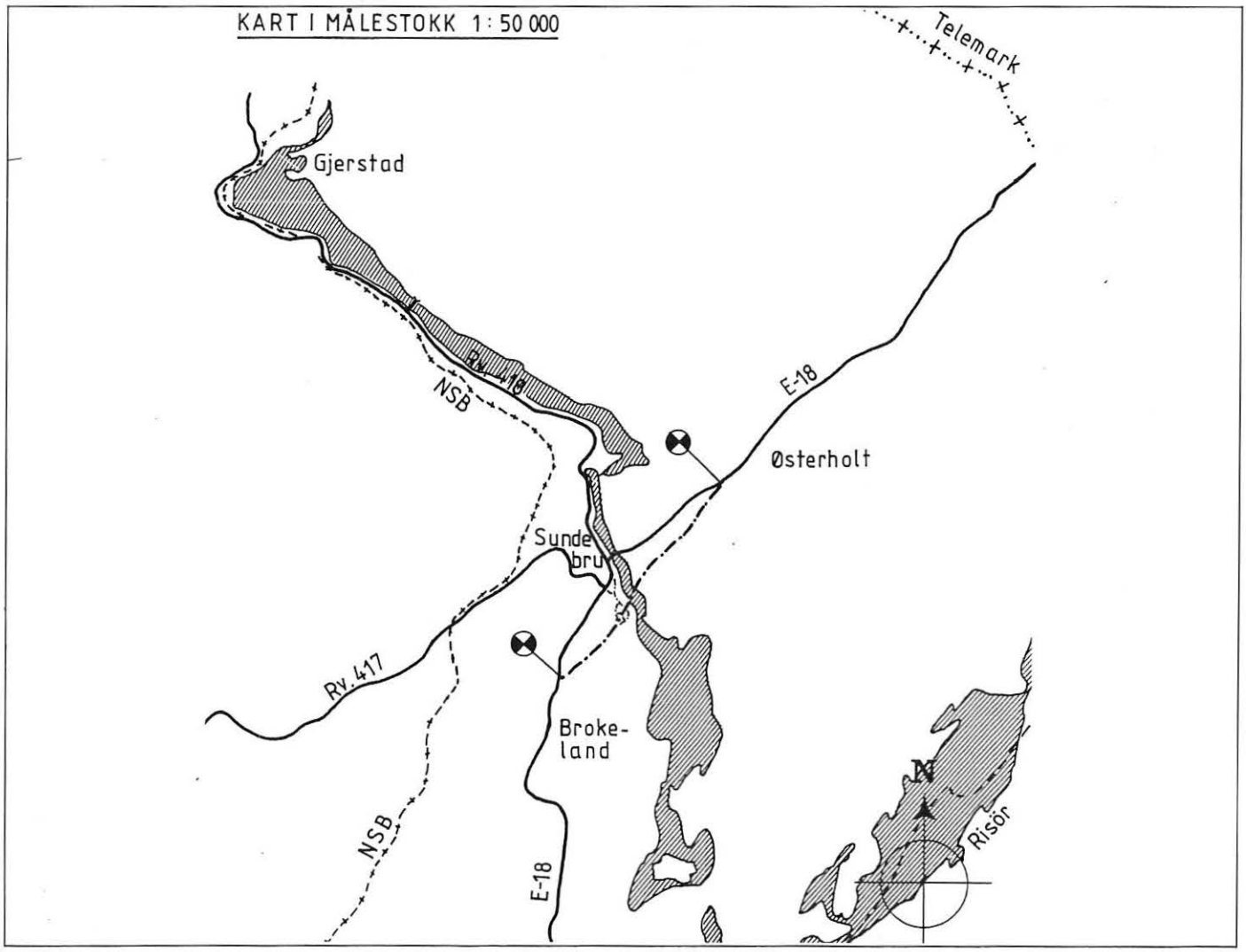
Det antas at byggetiden for hele anlegget vil strekke seg over perioden 1986-1990.

Rydningen av linjen startet allerede i oktober. Samtidig var det oppstarting av anlegg på rv. 417, da meningen er at man først skal bygge rv. 417 frem til x med rv 418.

Innenfor anlegget er bygging av ny Sunde bru som blir 224 meter lang og får totalbredde på 10 meter. Det er foreslått en løsning med spennbetongbru, fritt frambygg i 3 spenn og kostnad i 85-kroner på 13 millioner. Videre skal det over veg til Holte bygges en plaststøpt kulvert på 9,5 meter og bredde 8 meter til kr. 550.00,-. Bru over E 18 for veg til Bråtane blir 16 meter lang, med bredde 4 meter og kostnad kroner 750.00,-. En betongbjelkebru — også over E 18 blir 20 meter, med bredde 7 meter og vil koste kroner 700.00,-. Endelig skal det bygges plaststøpt kulvert på 9,5 meter, bredde 6 meter over en driftsveg og til en kostnad av kr. 400.00,-.

E 18 blir bygget etter vegtype B, klasse II C med et kostnadsoverslag på 50,5 millionder 85-kroner, eller kroner 15.000,- pr. løpemeter.

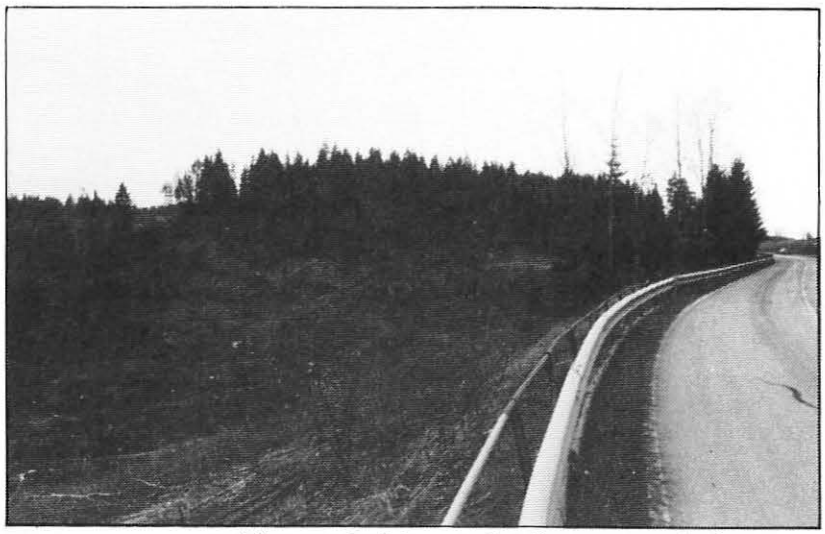
I kryss området mellom E 18, rv. 417 og 418 har vegvesenet valgt å legge Åbøbekken i tunnel i stedet for kulvert under fyllingen. Dette er kostnadsberegnet til 1,2 millioner kroner som skal fordeles mellom Gjerstad kommune og vegvesenet etter nærmere avtale.



★ ★

Til venstre for E 18 er det ryddet i området hvor rv. 417 og 418 skal knyttes til ny E 18.

Det benyttes skikkelig materiell til transport av tømmeret.



Her er traceen ryddet med til brustedet for Ny Sunde bru, sett østover.

Trygg Trafikk:

Sykkelulykker på grunn av refleks!

Refleks i sykkeleikene gir økt trygghet for syklister. Bruken av eikerefleks er meget utbredt, og bidrar sterkt til at syklisten oppdages også fra siden. Trygg Trafikk anbefaler derfor denne form for refleks, men refleksen må settes godt fast. Den kan — hvis den løsner — «låse hjulet». Dette er spesielt farlig hvis refleksen i forhjulet løsner.

I to tilfeller har Trygg Trafikk fått dokumentert at alvorlige personskader har vært resultatet etter at syklister er kastet over styret fordi forhjulet ble blokkert av eikerefleksen. Som nevnt har begge de alvorlige sykkelulykkene ført til store personskader, og har rammet henholdsvis en mann over 80 år og et barn på 2 år. Sjekk derfor at barna kjører med skikkelig festet eikerefleks — og du som er voksen gjør sikkert det som skal til for å sikre deg selv mot slike ubehagelige og farlige opplevelser, sier kontorsjef Per Helljesen i Trygg Trafikk.

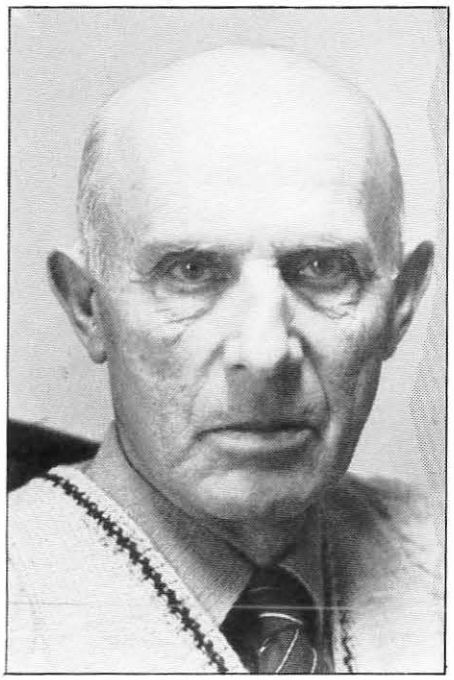
★ ★

Litt historikk:

Mye verdifull veghistorie blant våre pensjonister!

DET NYTTER Å MASE!
Konklusjonen er klinkende klar etter at vi har gått ut i bedriftsavisen med forespørsel om å få tilsendt gamle bilder, veghistorie m.m.

Tidligere sekretær I ved vegkontoret, 69 årige Leif K. Moland, dukket opp i redaksjonen forleden, medbringende masse billedstoff og opplysninger om «gamle dager» i vegetaten.



L.K. Moland begynte som kontorassistent i 1935, steg i gradene til sekretær I, inntil han i 1967 begynte som kontorsjef i hjemkommunen Hisøy.

Innenfor perioden i vegvesenet var han under krigen sommeren 1941-43 i Oppland, da det «intet var å gjøre her», som han sier det.

Udokumentert fravær resulterte i oppsigelse under krigen. Og da Moland p.g.a. illegalt arbeid måtte ta arbeidstiden til hjelp, endte det som arbeidsløs. Han havnet senere i Sverige og Finland før han kom tilbake etter krigen.

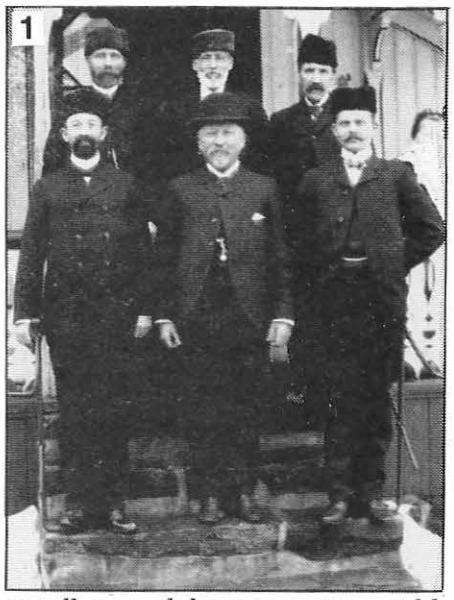
— Det er pussig, sier Moland, at på den eiendom som min kone og jeg eier og bebor, hadde Aust-Agder vegvesen sine kontorer for den samlede inne- og uteadministrasjon i årene 1910-1914. Eiendommen eides den gang av amtsingeniør Marius Holst. På bildet (1) ser vi foran fra venstre avdelingsingeniør Horgen, amtsing. (senere overing). Marius Holst og tekniker/kontormann Grunde Moland (L.K.'s far). Bakerst fra venstre oppsynsmennene Storli, Syver Moldahl (L.K.'s morfar) og Aasen. De tre sistnevnte vet jeg kom fra skrinne gårder på Dovre til anlegg her i distriktet i 1870-årene, og endte altså opp som oppsynsmenn i vegvesenet. Som en kuriositet kan det nevnes at det er blitt meg fortalt at i sommerhalvåret kunne man stenge kontoret i perioder, mens alle var ute på stikningsarbeider og undersøkelser.

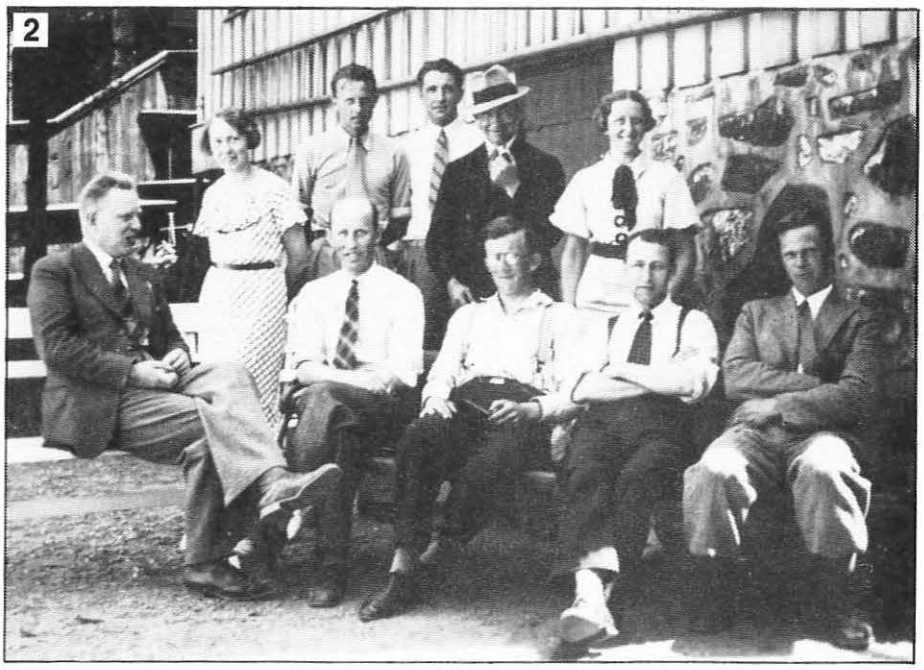
— Senere flyttet vel kontoret til Kolbjørnsvik bl.a

— Ja, fra tiden frem til 1940, da vegkontoret flyttet til daværende Nedenes Sparebank, holdt vi til i overing. Horgens eiendom «Vegatun».

Vegatun har nå fått tilbake sitt opprinnelige navn «Skrivergården», er rehabilitert og påbygd, og huser mesteparten av Hisøy kommunes administrasjon.

På dette bildet (2) ser vi fra venstre foran: Avdelingsingeniør Eystein Sundby, avdelingsingeniør Oddmund Kringlebotn, ekstraing. Knut Stokkenes, fullmektig, senere hovedkasserer Arve Andersen og ekstraing. Hans P. Pettersen. Bak fra venstre: Kontorist Helga Solvang





★ ★

Litt historikk:

gift Østerberg), kontorist L.K. Moland og Trygve Lyngdal, oppsynsmann Johan A. Johansen (som jo har sine etterkommere i etaten) og endelig kontorist Elisabeth Ugland-Jacobsen (gift Pettersen). Werner Otterbech og Manfred Normannvik er ikke tilstede.

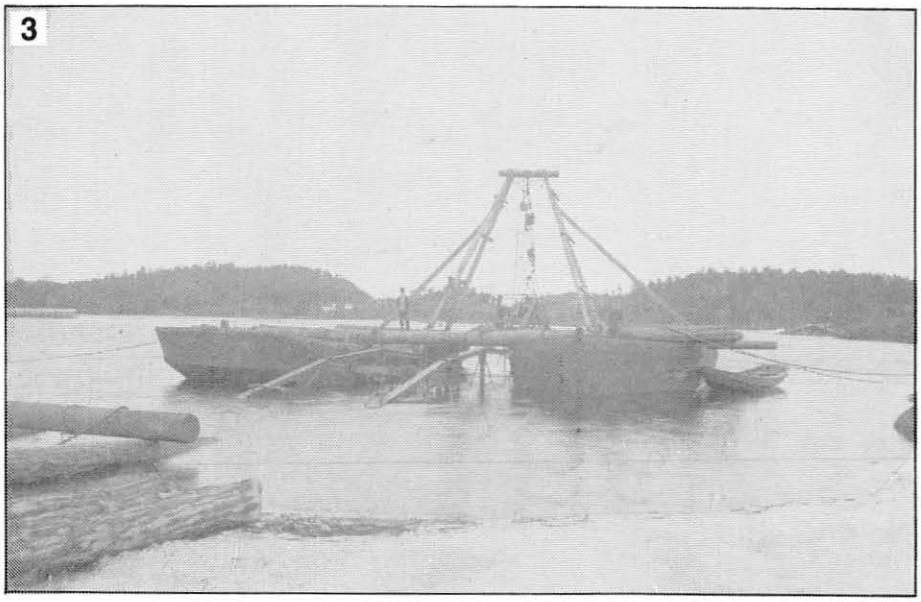
— Du har tatt med deg en rekke anleggsbilder også, kan du kort fortelle hvem, hvor og hva de forestiller.

— Dette bildet (3) er tatt etter at den gamle Vippa bru ble tatt av storflom i 1880-årene. Bommen ved Asdal lenger oppe i elva røk, og deler av tømmeret i bommen raste ned vestre løp og la seg mot brukaret. Brua ble hevet, og det minste spennet reparert og montert over et mindre løp (flomløp) rett vest for hovedløpet. Brua fikk navnet «Mose bru» og det er fra hevingen av dette spennet bildet er tatt.

Jeg kan forøvrig fortelle at da Vippa bru ble ombygd i 1940-årene, kom det ny bru også over flomløpet og Mose bru ble senere montert som Gjervoldsøy bru nr. 1 da denne fylkesvegen ble ombygd, og de tre bruene på vegen ble bygget om til større akseltrykk. Hovedspennet på den demonterte Vippa bru, ble så vidt jeg husker satt opp igjen som bru til Jordøya i Åmli kommune.

— Disse to anleggsbildene (4)mener jeg må være fra anlegget Songe — Tvedestrand. Mulig noen kan gjenkjenne noen av karene. Det eneste jeg vet er at mannen med frakk og paraply er min morfar, oppsynsmann Syver Moldahl.

Fra tid til annen hadde vi besøk av karrikaturtegnere på kontoret. Denne uhøytidelige tegningen (5) viser tidligere vegsjef Arne Nilsen.


3

4

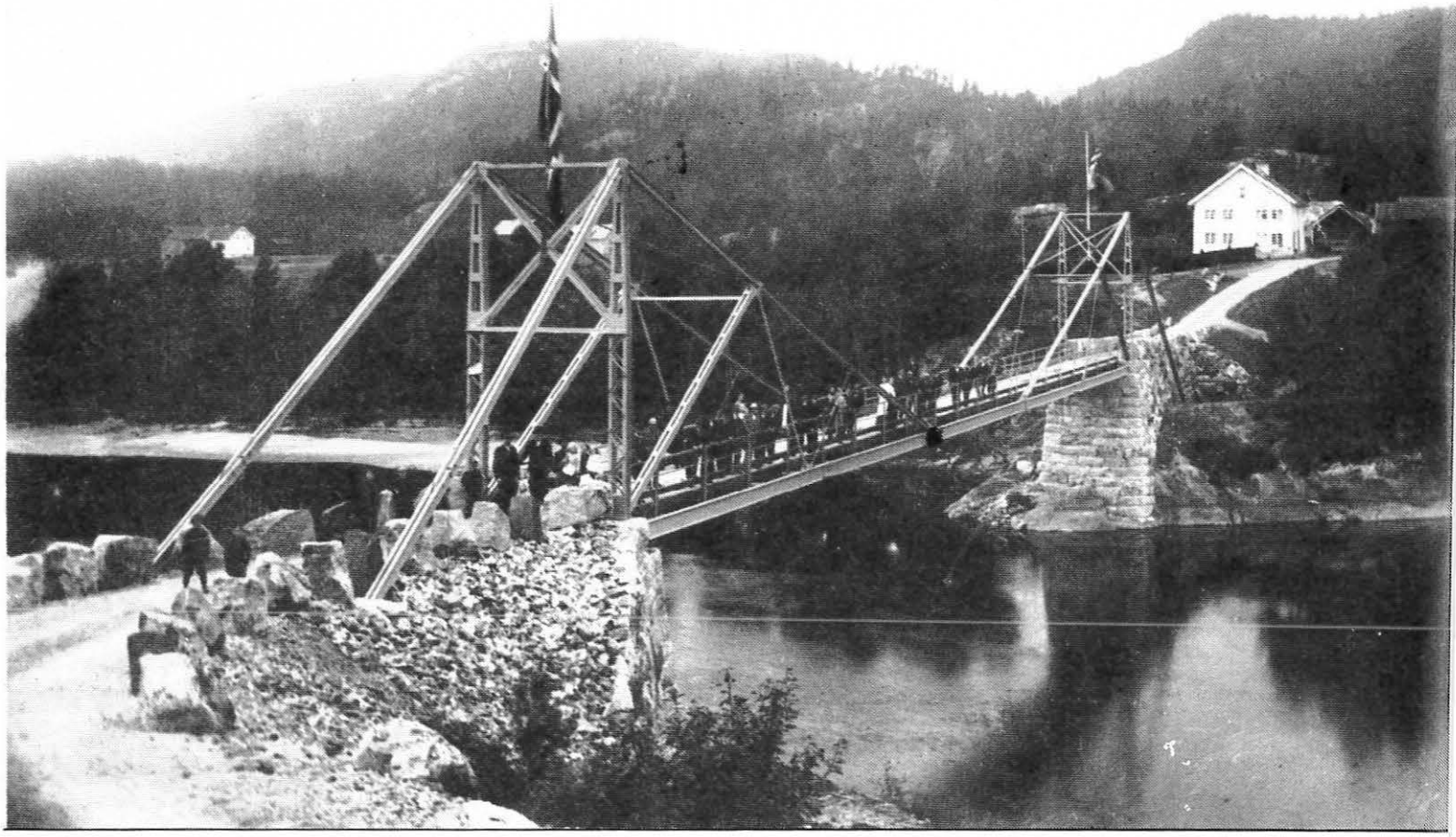
4

5

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

Litt historikk:

6



— Her har vi et bilde (6) fra åpningen av den første Mollestadbrua i 1912. Den hadde enkelt trapeshengverk i ett spenn, mellomliggende brubane og stålhengverk. Brudekke av strø 4 x 5″ og slitedekke 2 x 5″ plank. Underbygningen er huggen stein i tørrmur med forband. Lengden var 60,7 meter.

Nåverende Mollestad bru ble ferdig i 1979.

Når det gjelder tegningen på baksiden av Sørlands-porten nr. 3 i år, så har den sin spesielle historie.

Da pensjonsordningen for vegarbeidere ble innført, sorterte administrasjonen av ordningen i noen år under mitt arbeidsområde.

Det var vanlig at pensjonssøkere kom inn til kontoret for å få utfylt søknadsskjema.

Dette førte til mangen hyggelig prat før man gikk igang med å få ned på skjemaet de nødvendige data.

Dette gikk greit inntil man kom til posten arbeidssted og arbeidstid. Mange søkere hadde jo også vært på NSB anlegg, Statskraftverkene, Televerket o.l.

Arbeidsbøker eller arbeidstidsattester kunne det ofte være skralt med.

Med god hjelp av vegoppsynsmennene kom man jo alltid fram til et resultat.

En dag kom det inn en søker fra vestre distrikt. Da man kom frem til spørsmålet om arbeidsattester, måtte han medgi at det var det heller dårlig med. Men denne må vel være god nok attest, sa han, og tok den omtalte tegning opp av sin veske. Den ble omgående godtatt.

Jeg fikk låne tegningen, fikk den avfotografert og rammet inn. Det ene eksemplaret fikk vegsjef Irgens, det andre har jeg.

Tegningen skal være produsert av en hustegner i Fædrelandsvennen, sier Leif. K. Moland til slutt.

Og vi takker for besøket, i håp om at det skal følges opp av andre, som også har bilder og annet fra vegvesenet historie å vise frem.

(Tekst M.K.)

★ ★

Litt historikk:

Fra fru Kristine Liane på Blakstad

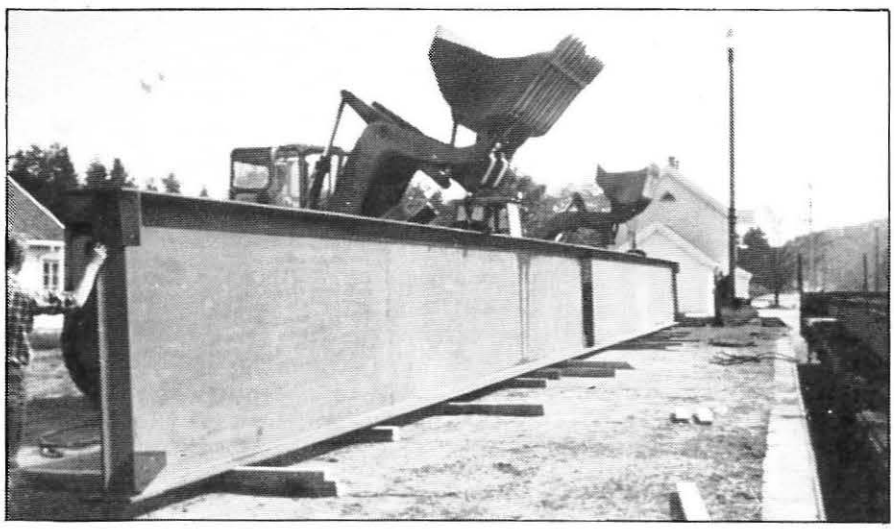
har vi fått til utlån en rekke bilder som hennes avdøde mann, Jon, har samlet opp gjennom årene. Vi setter stor pris på at mennesker med tilknytning til etaten tenker på oss i redaksjonsutvalget, og benytter anledningen til å takke for alt innsendt stoff så langt.

Vi har valgt ut følgende bilder fra 1950-60 årene til presentasjon denne gang:

Den berømte «Ja-benken» ved Vassend bru, Byglandsfjord ble satt opp av vegvesenet allerede i 1887, og kan snart feire sin 100 års jubileum.

En gammel Hanomag og kjente fjes fra Blindtarmen, Kilsund i 1955.

Vegtavler av denne art er snart en saga blott. Heldigvis er enkelte tatt vare på og restaurert, slik at de kan se ut som denne på riksveg 405 i Lindalen.



Bjelkene til Fidjetun bru var 1,70 x 32 meter, og med den tids utsyr et slit å få på plass.

★ ★

Driftsmøte

Den trofaste møtesekretæren J.R.K. får påskjønnelse for god innsats!

Vedlikeholdsavdelingen har igjen avholdt driftsmøte. Denne gangen skjedde det på vegkontoret den 25. oktober. Som vanlig var sakslisten omfattende: avkjørsels- og dispensasjonssøknader, aksjon reklameskilt og ny maskinavregning. Videre var disponering av arbeidsstyrken i sommerhalvåret og arbeidsoppgaver i vinterhalvåret oppe til diskusjon sammen med effektivisering av vedlikeholdsdriften.

Tormod Frøysnes innledet til diskusjon om strøtjenesten. I dette og den påfølgende diskusjon kom det klart frem at denne tjenesten kan bli bedre. Vi må ved samarbeid over områdegrensene få til en mer ensartet utførelse og en raskere utrykning med strøutstyret. Det ble hevdet at vi strør nok, men gjør det noe for sent. En årsak kan være at det tar for lang tid å klargjøre utstyret. Det ble foreslått å trekke arbeidsformennene mere inn i bildet når det gjelder strøing samt få til en bedre avtale med «strøerne».

Magne Rike orienterte om brøytesesongen 85-86. Vegvesenet har hatt en del av brøyterodene ute på anbud og fått inn anbud på alle rodene. Anbudene viser at på brøyting med bil ligger prisene litt i underkant av hva det ville blitt etter det gamle systemet. Regnestykket er imidlertid litt usikkert idet en må gjøre visse forutsetninger for å få sammenlignbare priser. For de rodene som er utlyst for traktorbrøyting har prisene gått opp. I diskusjonen etter innlegget var det enighet om at det er viktig å få innkalt brøyterne til et informasjonsmøte hvert år før brøytesesongen starter, og samtidig få kontrollert brøytefestet på bilene. En må være svært nøye med at disse festene har riktig høyde.

Under posten «Informasjon» opplyste vedlikeholdssjefen blant annet at vegvesenet har søkt fylket om 400.000 kroner fra reservefondet til dekning av ekstrakostnader i forbindelse med flomskader som oppsto under et av de mange kraftige regnvær i sommer.

Glimt fra driftsmøte på vedlikeholdsavdelingen.

SIKKERHETSSELEN SKAPER DØDSBILISTER

Den trafikksikkerheten man oppnår ved å tvinge bilistene i sikkerhetselen, kommer bare folk bak rattet til gode.

Bilister som føler seg trygge pga. at de er spent fast i selen, forårsaker nemlig at et rekordtall av fotgjengere, syklister og baksetepassasjerer blir drept i trafikken, viser en ny engelsk oversikt. I England ble påbudet om bruk av sikkerhetsseler innført for to år siden, og nå viser det seg at dette riktignok har ført til et anskuelig fall i antallet av drepte bilister: 421 færre omkom enn i foregående toårsperiode. Hva lovgivningen derimot ikke hadde tatt i betrakning var at 77 fotgjengere, 63 syklister og 69 baksetepassasjerer mer enn vanlig måtte betale med livet for bilistenes egen økt sikkerhet.

Illustrert Vitenskap 12/85

★ ★

«PROMILLE OG BILKJØRING HØRER IKKE SAMMEN»

Dette er navnet på en brosjyre som ble laget ved Buskerud vegkontor i anledning Aksjon mot Russkader.
I disse førjulstider kan det kanskje være på sin plass atter en gang å minne om at promille og bil ikke hører sammen.

Fra bjosjyren har vi sakset følgende:

Det er lett å bli promillekjører

Den som tar med bilen til et selskap har gjerne tenkt å la den stå til neste dag. Likevel blir den ofte kjørt hjem utpå natta. Det kan være vanskelig å få tak i drosje, det har blitt senere enn man hadde regnet med, osv. Når stemningen er høy er det også lettere å bagatetelisere risikoen for ulykker og faren for å bli tatt i kontroll.

Vær konsekvent — la bilen stå når du har drukket.

Ungdom har mange promilleulykker

Det er lite promillekjøring blant ungdom. Det normale er at ungdom er edru når de kjører bil. Middelaldrende menn treffes langt oftere med promille. Likevel er det forholdsvis mange promilleulykker med unge bil- og motorsykkelførere. Dette skyldes i stor grad mindre kjøreerfaring. Rent teknisk kan unge mennesker være meget flinke motorførere. Men de mangler noen av de automatiske reaksjonene som bare årelang kjøreerfaring kan gi, og som er så viktig for å unngå ulykker. Dessuten virker alkohol mer bedøvende på mennesker som er lite vant til å drikke.

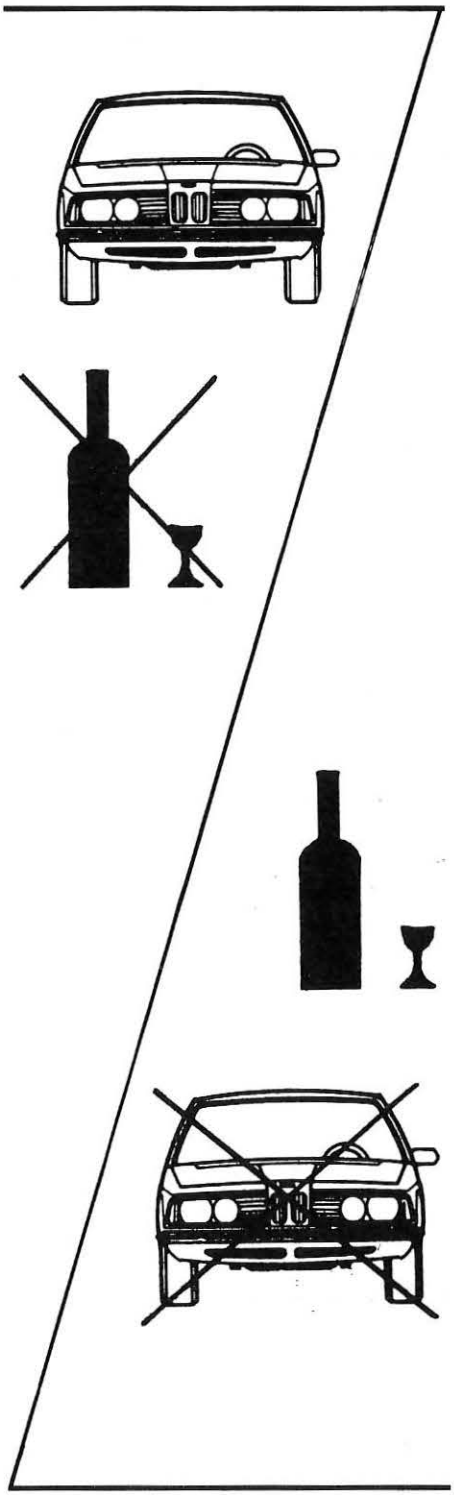
Ungdom kjører også ofte i lånte biler, eller har kjøretøyer som ikke er den aller beste stand. Kombinert med promille, gjør dette at risikoen for ulykker øker meget. Ulykkesrisikoen kan øke selv om det bare er passasjerene som har drukket. Når stemningen er høy, kan presset på sjåføren om å kjøre fort og ta sjanser bli stort.

Ikke prøv å beregn hvor mye du kan drikke — la glasset stå når du skal kjøre.

Hva er risikoen for å bli drept?

Dødsrisikoen er 114 ganger høyere for en bilfører med promille over 0,5 enn for en edru fører.

Fordi vi kjenner andel kjørte km med forskjellig promille og vet hvor mange av drepte bilførere som har promille, kan vi beregne dødsrisikoen.



Promilleførere har langt høyere risiko for å bli drept enn edru førere, og riskoen øker voldsomt med økende promille:

Forholdet mellom relativ dødsrisiko og promillenivå:

	PROMILLENIVÅ			
	0,0-0,5	0.51-0,99	1,00-1.49	1,5 eller høyere
Relativ dødsrisiko	1	6	94	1000

Førere med promille over 0,5 har i gjennomsnitt en risiko som er 114 ganger større enn edru førere.

Men dødsrisikoen avhenger ikke bare av promillenivået. Yngre førere har betydelig høyere risiko enn eldre førere med samme promille. I forhold til edru førere er risikoen for å bli drept for:

—unge promilleførere (under 25 år) 326 ganger høyere.
—middelaldrende promilleførere (25—49 år) 112 ganger høyere.
—eldre promilleførere (50 år og eldre) 19 ganger høyere.

For andre trafikkgrupper er ikke risikoen beregnet på tilsvarende måte, fordi andel promillegåing, promillesykling osv. i dagliglivet er ukjent.

Det verste er ikke å bli tatt, men å skade andre

Over 10.000 personer blir skadd eller drept i trafikken her i landet hver år. I 1984 mistet 400 mennesker livet i trafikken her i landet.

En rekke undersøkelser viser at det i minst en fjerdedel av tilfellene

Fortsatt neste side

Løsningen

på hvor i fylket»

1 B
2 C
3 A

★ ★

er alkohol med i spillet. Ofte går det ut over helt uskyldige personer som blir påkjørt av andre. Ingen av dem som lager ulykkene regner med at det skal hende. Det er bare at de ikke mestrer en uforutsett situasjon.

IKKE LA NOEN KJØRE FRA DITT SELSKAP MED PROMILLE

Hva med deg?

Alt for mange førere kjenner ikke risikoen ved promillekjøring. Noen kjenner heller ikke promillegrensen.

Straffen for promillekjøring er streng og flersidig. Straff ved første promillekjøring er vanlig ubetinget fengsel i 21—27 dager. Dessuten inndras førerkortet ved første gangs promillekjøring vanligvis for 2 år eller mer, og føreren må opp til ny førerprøve for å få nytt førerkort. Ved gjentatt promillekjøring kan §36 i vegtrafikkloven om «forbud mot bruk av motorkjøretøy, inndragning av kjennemerke og vognkort» også anvendes.

Minst like viktig, som straffen i følge vegttrafikkloven, er konsekvensene av brudd på bilansvarsloven, og forsikringsvilkårene. Promilleføreren må nemlig selv betale erstatninger for materiell og personskade, og dette gjelder uansett type forsikring. Beløpene kan bli overveldende ved store skader og ødelegge førerens økonomi for lange tider.

Kjører du og dreper en familieforsørger, kan erstatningskravet komme opp i millionbeløp.

Hver 5. drepte motorsykkelfører og omtrent hver 3. drepte mopedfører har altså promille. Rundt hver 6. drepte syklist og mer enn hver 4. drepte fotgjenger har promille. Som for bilførere har en høy andel av disse høy promille. Promillen er generelt høyere og forekommer oftere jo alvorligere skaden er.

Aksjon mot RUS-SKADER

På grunn av anleggsarbeider på E 18 i Stifoss/Hommeområdet måtte den gamle veitavlen midlertidig fjernes.

Nå er den i restaurert stand satt på plass igjen, og er lett synlig på vegens høyre side når man kjører østover på E 18.

I anleggstiden tok reparatør Knut Kvernvik og oppsynsmann Per Færsnes seg tid til en nitid oppussing, slik at den idag er i fullgod stand. Og det selv om den er helt tilbake fra 1805 og det var 11 miil til Christiansand.

BRUK AV REFLEKS ØKER STADIG

Bruk av refleks har økt gledelig i løpet av noen høstmåneder, viser tellinger som Trygg Trafikk har foretatt på 20 forskjellige steder rundt om i landet. Det er bemerkesesverdig at 50 prosent av de barna som Trygg Trafikks distriktssekretærer registerte — brukte refleks.

Tellingene har vært foretatt 25. september, 2. oktober, 9. oktober og 6. november, og de viser at økningen var markert for voksne, fra 11 % i september, til 42 prosent nå.

Refleksbruken blant barn under 17 år startet på 16 prosent i september, og er altså nå på hele 50 prosent.

Reflekstellingene er foretatt i 14 av landets fylker, og er ment å være representative. Alle tellingene er foretatt på samme tid og samme sted ved alle fire tellingene, slik at resultatene er sammenlignbare.

En undersøkelse som Trygg Trafikk fikk gjennomført tidligere i høst viste at over to tredjedeler av den norske befolkning er klar over at refleks bidrar til å skape større sikkerhet langs veien når mørket faller på. Til tross for denne kunnskapen var da bruken foruroligende lav. Nå er også bruken gått opp — til glede for alle parter. Det er ikke flaut å bruke fefleks. Tvert om — det er barskt — og det redder liv. Ditt liv.

★ ★

Tenk på helsa når du står og jobber

Stående arbeid.
Må du stå eller gå mye for å gjøre jobben din — og misunner dem som kan «sitte hele dagen»? Husk da at det er mindre belastende for ryggen at du står, enn at du sitter, — forutsatt at du kan stå riktig.

Til gjengjeld gir en stående arbeidstilling større belastning på blodomløpet og på leddene i bena. Alle som har stående eller gående arbeid, bør derfor ha mulighet for å sitte ned i blant, når de føler behov for det. Ved stillestående arbeid kan en stå-støttestol være en god avlastning for bena.

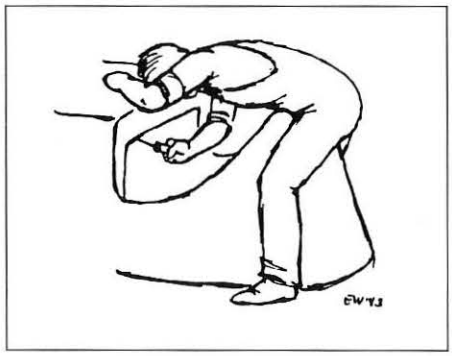
Gode grunner til å tenke på arbeidsstillingen.

- Den som står mye, kan få problemer med blodomløpet, hovne ankler og åreknuter, hvis dette ikke motvirkes ved å bruke bena som «ekstra blodpumpe».
- Arbeider du i en foroverbøyd eller vridd arbeidstilling, kan du få belastningsskader i rygg og skuldre.
- Arbeider du knestående uten kneputer, ødelegger du knærne. Må du stadig legge nakken bakover eller bøye hodet framover, fører dette til muskelspenninger som kan gi tretthet, nakkesmerter og hodepine.
- Selv kort tids arbeid i forvridd arbeidstilling kan gi «kink» eller alvorlige ryggplager, spesielt når du på forhånd er blitt sliten.

Forholdene må legges til rette.
Arbeidsmiljøloven krever at arbeidsplassen innrettes på en slik måte at arbeidstakerne ikke utsettes for uheldige belastninger. Det er arbeidsgivers plikt å sørge for dette.

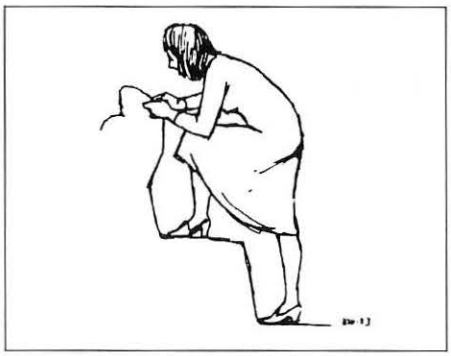
Motvirke uheldige belastninger.
Mange arbeidsoppgaver gjør det nødvendig å innta andre arbeidsstillinger enn den minst belastende, hvor ryggen er rett og hendene i riktig arbeidshøyde.

Må du arbeide fremoverbøyd så søk støtte for å avlaste ryggen når det er mulig. Bruk hånd, kne, fot eller setet. Studer skissene så forstår du poenget.



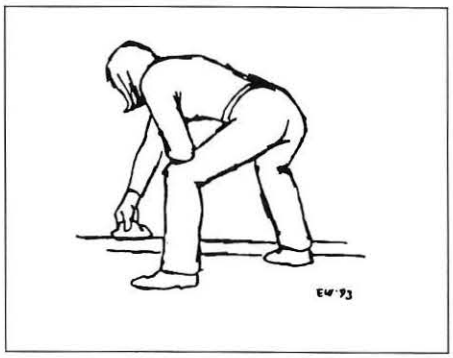
Må du arbeide over skulderhøyde blir du raskt «kraftløs» i armer og hender. Bruk hjelpemidler som arbeisplattinger, stiger, trapper, forlengelsesskaft o.l., slik at du slipper å arbeide med armene strukket opp over hodet.

Må du arbeide nær gulvet, så bøy i knærne med ryggen mest mulig rank.

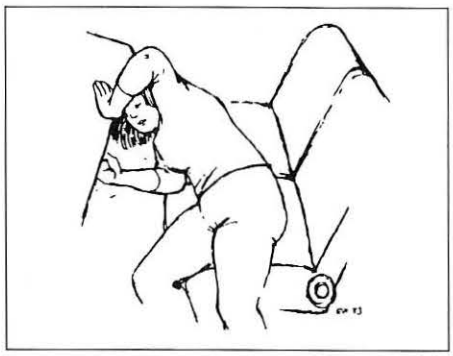


Må du arbeide knestående i lengre perioder, så bruk knebeskyttere, ellers kan du få betennelse ved kneskålen.

Må du ligge (f. eks. under en bil), så ligg mest mulig på hele ryggflaten. Vær spesielt på vakt mot vridd arbeidsstilling. Beskytt deg mot kalde gulv ved matter, liggebrett eller liknende.



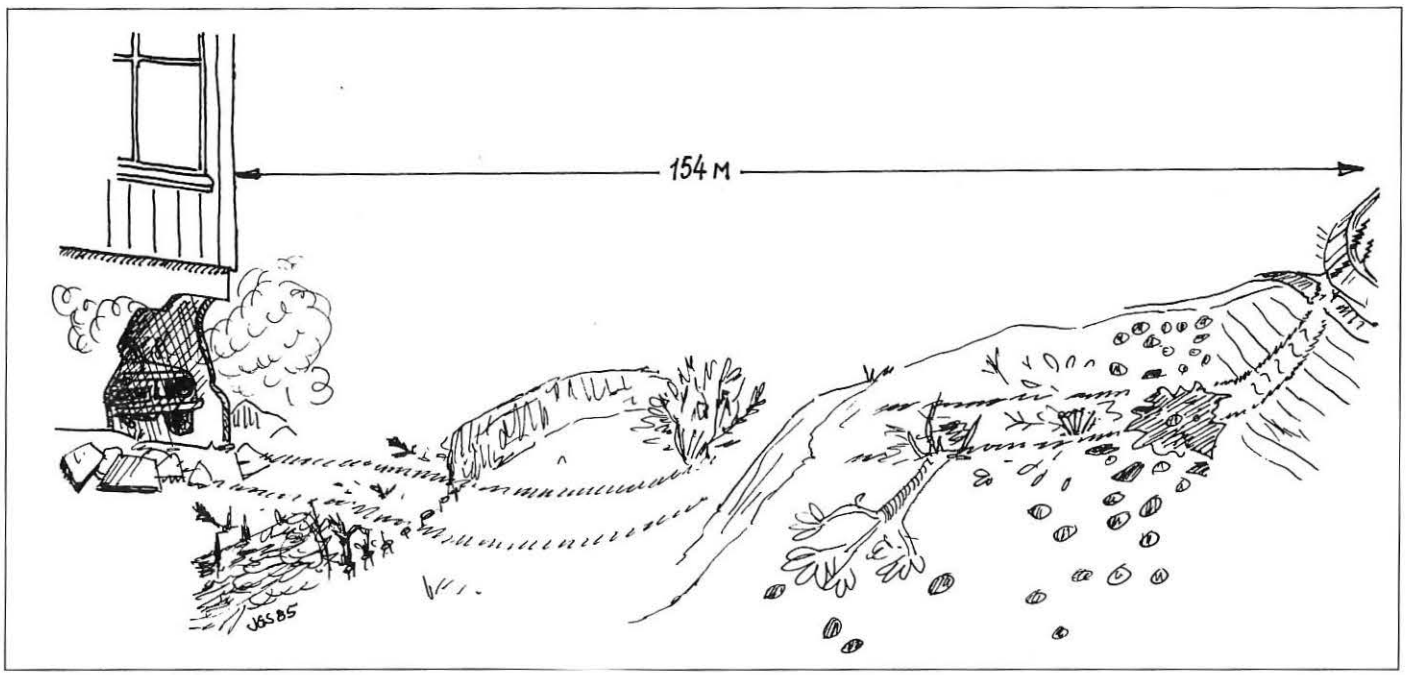
Må du innta en «mulig» arbedsstilling, f.eks. arbeide under dashbordet på en bil, så prøv å få belastningen fordelt på flere flater (se skisse).



Skal du flytte tunge gjenstander så husk at det er lettere å skyve enn å dra. Bruk kroppstyngden mest mulig. Skal du skyve ting på hjul, får du mest kraft med grepet i skulderhøyde, men best styring med grepet i albuehøyde. Husk hovedregelen: *La kroppstyngden gjøre jobben.*

★ ★

«Torpedert en potetsekk, slått hull i grunnmur»



Fra et av våre lensmannskontorer mottok vegkontoret for en tid tilbake en noe spesiell «Rapport om vegtrafikkuhell».

Etter den skjematiske innledning med dato, klokkeslett, vegtype osv. er det under rubrikken for «kort beskrivelse av uhellet» anført følgende:

> *— Stjålet personbil har under kjøring retning Kristiansand (i formentlig meget høy hastighet - muligens kappkjøring med en annen) kjørt ut på venstre side i høyresving — krysset lav grøft og innkjørsel til hus, over en potetåker, torpedert en potetsekk, splintret en Tuia, revet opp et epletre med roten, bykset utfor en skråning, passert en ripsbusk, kuttet tvert over en granhekk og endelig slått hull i grunnmuren til et bolighus. Alt over en skrittet strekning langs vegen på 154 meter.*

Det hører — dessverre — med at føreren unnslapp, forhåpentligvis uten større skader.

Skulle så skje at vedkommende måtte fylle ut en skademelding etter heisaturen, kan vi her gi han noen gode tips, — hentet fra virkeligheten:

—Bilen måtte ta en større sving på grunn av en usynlig lastebil.
—Et hjul kjørte i grøften, foten hoppet fra bremsen til gassen, for over veien og havnet i et tre...
—Ulykken skjedde for at veien svingte.
—Tre damer sto og snakket sammen, og da to trådte fram og to trådte tilbake og en fram, var det ikke noe å gjøre...
—Da jeg kom hjem kjørte jeg inn i det gale huset og kolliderte med et tre som jeg ikke har...

Og han kunne f.eks. avsluttet utfyllingen av skademeldingen med følgende.
—Jeg kan ikke betale reparasjon da jeg underholdes av min svigermor, etter at min kone døde for tre år siden.

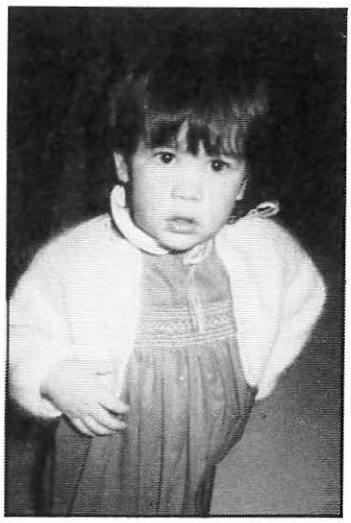
Blir det juletrefest i år også tro?

Ja, det blir det!

Vegsentralen blir atter en gang pyntet til fest:

Søndag 12. januar.
Vi møtes kl. 15.30.

Du kommer vel!



★ ★

Med Åmli-folk til «syden»

Torsdag 15. august startet vegvesenets ansatte i vedlikeholdsdistrikt I-4 på sin velferdstur. En del hadde også sine fruer med. Installert i en av de nye turistbussene til ADS og med Geir Skyttemyr bak rattet, startet vi kl. 22.00 fra Åmli vegstasjon.

Åmlifolket samlet utenfor hotell Ramada i Gøteborg.

Med humøret på topp gikk ferden mot Kristiansand for ombordstiging i M/F «Borgen» som skulle bringe oss over Skagerak til Hirtshals. Vel ombord ble det blant annet bemerket at båten hadde en ualminnelig gild butikk som også hadde åpent nesten hele natten.

Vi ankom Hirtshals fredag morgen og kjørte direkte til varehuset BILKA utenfor Ålborg. Her ble det inntatt en bedre frokost og senere proviantert rikelig.

Neste mål var Ålborg, hvor vi skulle innlosjeres på Limfjordhotellet. Ettermiddagen og kvelden kunne da benyttes av den enkelte etter ønske. Noen valgte å slappe av mens andre foretrakk en byrunde.

Om kvelden besøkte de mest danseglade nattklubben «Ambassadør». Der fikk vegarbeiderne med fruer bevist at dansekunsten beherskes fullkomment.

Lørdag morgen kom så altfor raskt, og det var avreise til Fredrikshavn. Igjen ble det proviantert før vi steg ombord i Stena Lines «Juventus» som skulle bringe oss til Gøteborg. Denne båtturen ble en opplevelse for samtlige p.g.a. båtens høye standard. God mat, gode salonger m.v. — samtlige storkoste seg.

Vi ankom hotell Ramada utenfor Gøteborg kl. 16.00. Etter et par timers god avkobling, deltok samtlige i en bedre festmiddag. Denne ble for øvrig krydret med både stev, sang og tale, og må vel betegnes som et av turens flere store høydepunkter. Senere fortsatte festen med dans for de som ønsket det. Det ble danset rock og swing og det ble skjeiket med hæla i taket, mens kostbar vegvoktersvette rant i strie strømmer time etter time. Alt i moderne dans ble behersket fullkomment, og samtlige burde fått fagbrev som danseløver.

Søndag morgen, presis kl. 10.00 startet hjemturen. Vår alltid velvillige sjåfør la da turen langs Sveriges vakre vestkyst. Vi rastet ved Svinesund og her gikk igjen handelen livlig. Det var svært spennende for mange da tollstajonen skulle passeres, enda ingen hadde mer med seg enn tillatt (...?).

Vi tok fergen fra Moss til Horten, og på Holms kafereria utenfor Larvik tok vi den siste rast og en bedre middag.

Da vi ankom Åmli vegstasjon kl. 20.30 kunne strålende fornøyde turdeltagere takke hverandre, og vår alle tiders velvillige sjåfør, for en ualminnelig hyggelig tur.

H.M.

Fornøyde deltagere: Torjus Øygarden m/frue.

★ ★

Hilsen fra vegmesterskolen

Når jeg skriver denne hilsen har jeg snart vært i «Tigerstaden» i 2 måneder.

Som de fleste kjenner til, er vegmesterskolen ny av året. Det var derfor en spent «vegmestergjeng» som møtte teknisk direktør Grotterød og Co. i Vegdirektoratet mandag den 7. oktober.

Så langt tror jeg forventningene vi hadde til skolen har slått til.

Alle fylker unntatt Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane og Finnmark er representert. Gjennomsnittsalderen på elevene er 49 år.

Vi er innkvartert på Yrkesskolens Hybelhus (hotellavdelingen) som ligger like ved Akerselva der Storgaten/Trondhjemsveien møtes. Kanskje stedet deromkring er bedre kjent som Ankertorget. Alle tiders sted, med skolen 10 minutters gange opp Trondhjemsveien.

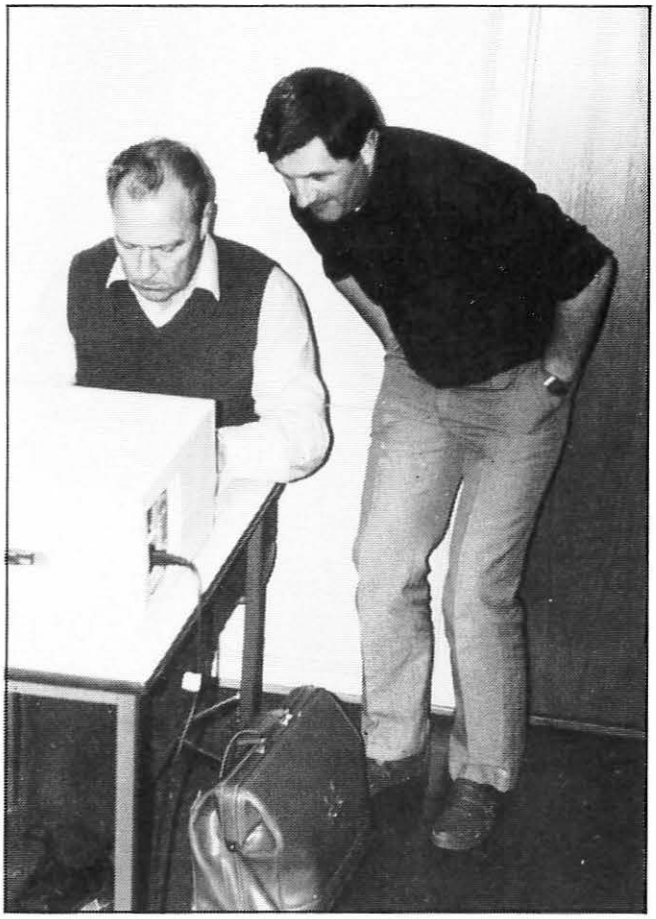
Etter noen turer på stien langs Akerselva og den idyll der er, kan jeg nå bedre forstå Lillebjørn Nilsens begeistring for dette området av «Staden».

Fagene som blir gjennomgått på skolen er vegvedlikehold, ledelse, norsk, personalforvaltning, informasjon, jus og EDB. Noe som blir gjennomgått nå er repetisjon fra tilleggsåret, men mye er nytt og videreføring i fagene. Selve undervisningen er lagt opp mye som forelesning og gruppearbeid.

Jeg er kommet i gruppe sammen med Evju, Telemark, Frøland, Vest-Agder og Steinmoen, Buskerud.

Da disse fylkene har mye felles (iallfall deler av disse) viser det seg at det er mye de samme ting vi alle er borte i, i forbindelse med vårt arbeid. Ting som jeg visste om før jeg kom sammen med vegmestre fra alle landets kanter, var den store forskjell det er fra fylke til fylke når det gjelder arbeidsmetoder, bemanning, egen maskinpark, beredskapsopplegg m.v. Dette har jeg nå fått ytterligere bekreftet. Skulle nesten ikke tro det er samme etaten! Vil tro at det blir en stor omveltning på dette området snart, om ikke før til våren!!

Så litt tilbake til selve åpningsdagen hvor teknisk direktør Grotterød bl.a. foretok et tilbakeblikk i vegvesenets hovedoppgave fra 1960 årene slik:



- I årene 1960-1970. Anleggsarbeid, anleggsarbeid.
- I årene 1970-1980. Planleggingsarbeide, planleggingsarbeide.
- I årene 1980-1990. Service, service.
- I årene 1990-2000. ?

Han stilte spørsmål hva 1990 årene vil bringe av utfordringer for vegvesenet og vegmesterne som han der talte til. Etter hva jeg forsto kunne det bli aktuelt å gå nye utradisjonelle veger som idag ikke er prøvd.

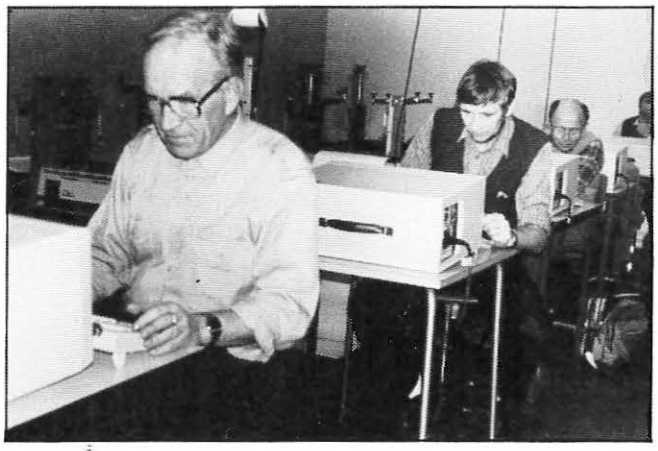
Han nevnte slik som oppkjøring av skiløyper med snøscooter for å få enda bedre og sikrere forhold for skolebarn! Jeg tror at en må forvente store forandringer i tiden framover selv om en ikke akkurat skal tolke Grotteröds eksempel helt bokstavelig.

Jeg nevnte tidligere fagene som vi gjennomgår, og vil bare nevne litt om hovedfaget Vegvedlikehold.

Her har vi overing. Thomassen og overing. Fossheim fra Vegdirektoratet til å prate ørene fulle om effektivitet og produktivitet! Jeg tror at dersom den enkelte som gjennomgår denne skole, praktiserer hva som blir lært og ikke går tilbake til «det gamle», er mulighetene store for at vedlikeholdet i årene framover kan bli drevet mer ensartet og med større effektivitet og produktivitiet enn i dag.

GOD JUL
ALLE SAMMEN

Hilsen Kåre



★ ★

LØST & FAST

STØTTE TIL OPPLÆRING PÅ fritid

Opplæring i fritid en er så positivt for etaten at utgiftene helt eller delvis bør dekkes. Dette slås fast i B-rundskriv nummer 85/86 fra Vegdirektoratet. Rundskrivet gir retningslinjer for behandling av slike søknader.

En del av våre tilsatte benytter fritiden til ulike opplæringstiltak. Dette er ofte opplæring som kommer til nytte i arbeidet og er derfor av stor verdi for etaten. Med B-rundskriv nummer 85/86 gis det nå i større grad anledning til å støtte slik opplæring økonomisk.

Det er likevel grunn til å dempe noe på optimismen. Opplæringsmidlene er knappe, og det kan derfor ikke settes av store beløp til nevnte formål. For 1986 er opplæringsprogrammet ennå ikke godkjent, men det er fremmet forslag om å avsette kroner 10.000 til opplæring på fritid. Dette vil bli endelig avklart etter at det er holdt forhandlingsmøte en gang på nyåret.

For at det skal kunne gis støtte til opplæring på fritid, forutsettes det at opplæringen må gi kompetanse som er nyttig for nåværende eller eventuelt framtidig arbeidsområde.

Ved opplæring som går direkte på søkerens arbeidsområde, og hvor det ville blitt gitt permisjon med lønn, dersom opplæringen hadde foregått i arbeidstiden, bør opplæringen dekkes fullt ut. Eksamensavgifter dekkes ikke.

Inntil 75%

For opplæringstiltak hvor det ikke ville være aktuelt å gi permisjon med lønn dersom tiltaket foregikk på dagtid, men som likevel er av interesse for etaten, kan det gis inntil 75% støtte.

Søknad

Søknader behandles hvert halvår, og de aktuelle fristene er 1. juni og 1. desember. Søknaden skal fylles ut på eget skjema. Dette kan du få ved henvedelse til T. Kolbenstvedt.

Bedriftshelsetjenesten

Det er antagelig en kjent sak at Bedriftshelsetjenesten for Arendalsregionen er underbemannet. Derfor fungerer vi dårlig — ihvertfall etter vår mening.

Vi har flyttet til nye lokaler i Teaterplassen 1. Telefonnummeret er uendret.

Vi får nå nok kontorplass slik at vi kan tilsette nødvendig personell, og komme på høyde med kravene i Arbeidsmiljøloven.

Det er naturlig at ting tar tid, og selv med vår beste vilje kan vi ikke love at bemanningen blir tilfredsstillende omgående. I løpet av 1986 regner vi imidlertid med å kunne tilby en bedre service.

Bedriftslegen

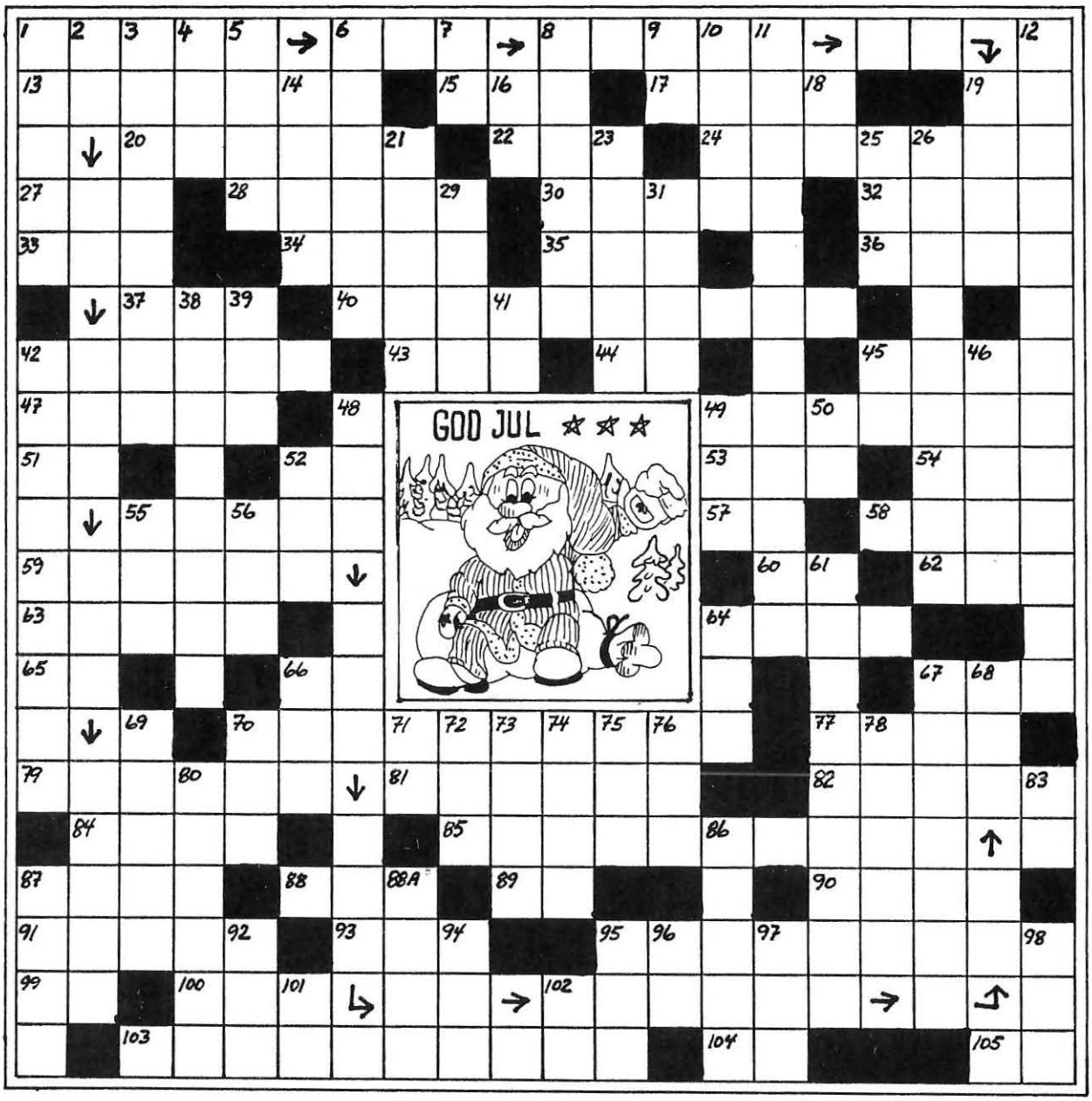
Sørlandsporten gratulerer!

65 år:	26. januar	Bjarne Høvik
	9. februar	Gunnar Bakken
	17. februar	Kristian Kjenndalen
60 år:	30. januar	Knut I. Kvernevik
50 år:	21. desember	Kolbjørn Risstøl
	4. februar	Ola H. Tveiten
	15. februar	Borgny Thoresen

★ ★

KRYSSORD

NR. 4 1985



Navn: _____

Adresse: _____

Løsningen sendes innen 15/2-86 til Sørlandsporten, Aust-Agder Vegkontor, Postboks 173, 4801 Arendal

De heldige vinnere av kryssord nr. 3 ble:
1. Stein Brendholen, Jeløy, Moss
2. Elsa Berthelsen, Vegkontoret.

Sørlandsporten gratulerer og meddeler at Sfinksen er oversendt de heldige.

★ ★

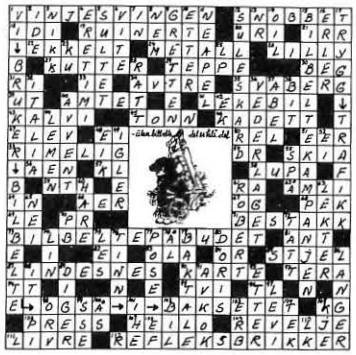
VANNRETT

1. Ordtak
13. Går ikke alle gjennom
15. Nordmann
17. Jukset
19. Stable
20. Har med tennene å gjøre
22. Fugl
24. Kakse
27. Skikk
28. Jentenavn
30. Turner
32. Del av filmtittel ....a
33. Vegen, omvendt
34. Sted i Aust-Agder
35. Kort, omvendt
36. Matrett
37. Organisasjon
40. Møbel
42. Overklassen
43. Fyldig
44. Gud
45. Guttenavn
47. Årer
49. Gjengjeldelse
51. Forkortelse
52. Parti
53. Hjuldel
54. Flytype
55. En Rolf
57. Renn
58. Søle
59. Binder
60. Presens
62. Svarord
63. Krem (uttale)
64. So
65. Ekspress
66. Motta
67. Ulla
70. Apparat
77. Glaner
79. Forfatter
81. Kortet
82. Rake
84. Sted i Grimstad
85. Bruker noen julaften
87. Guttenavn
88. Eventyrfigur
89. Ytret
90. Fulltreffer
91. Gjorde sin borgerplikt, S.....
93. Til sår
95. Kan være hjerteskjærende
99. Preposisjon (eng.)
100. Dyr
103. Dyr
104. Voks
105. Månefase

LODDRETT

1. 7760
2. Verselinje
3. Prøven
4. Uthus
5. Blinke
6. Reol
7. Trøtt
8. Stoff
9. Konsonanter
10. Røre
11. Redskap
12. Travel tid
14. Svi
16. Ly
18. Tel
21. Bas
23. Beseire
25. Like
26. Sammenslutning
29. Ledelse
31. Guttens
38. Går rundt, opp
39. Bokstaver
41. Bedrift i Aust-Agder
42. Salg
45. Månefase
46. Binde sammen
48. Tenker mange barn til jul
49. Elv
50. Nynorsk (pronomen)
52. Naboer (blandet)
55. Framkomstmiddel
56. Ener
61. Nissematen
64. Donerer
66. Opphav
67. Tombola
69. Kommune
70. Pust
71. Konsonanter
72. Adverb
73. Til mat
74. Jentenavn
75. Tall (eng.)
76. Solo
78. Ettersøkning ....n.
80. Utvekster
83. Fortær
86. Plante
87. Diger
88.A Senat (gammelt)
92. Guttenavn, opp
94. Brenne
95. Innsekt
96. Selskap
97. Tange
98. Vaske
101. Vektenhet, opp
102. Bilkjennetegn

Løsning på kryssord nr. 3/85



Nye tillitsmenn i N.V.F. Aust-Agder!

15. november 1985 holdt avdeling 79 sitt årsmøte og fylgjande vart valgde:
Formann:
Torbjørn Borgi, 4680 Byglandsfjord.
Nestformann:
Knut Hagelia, 4993 Sundebru.
Sekretær:
Sigurd Kløvfjell, 4580 Åmli.
Kasserer:
Kjell Pedersen, Oppalvn. 2, 4875 Nedenes.
Styremedlem:
Sigrid Engenes, Lerkevn. 2, 4800 Arendal.
Jon Høgevoll, 4660 Evje.
Datatillitsmann:
Lars Bakken, 4930 Vegårshei.
Varamenn:
Odd O. Tveit, 4660 Evje.
Wilfred Aanonsen, Liljeveien 2, 4875 Nedenes
Tillitsmannsutvalg:
T. Borgi, K. Hagelia og S. Kløvfjell.
S. Engenes er tillitsvalgt for ITT-gruppa.
Tilsettingsråd:
Olav Evensen, Sigmund Baasland.
Varamenn:
Hans Markussen
Magnar Ellefsen
Samorg:
Olav Evensen og J.A. Johansen.
Varamenn:
B. Solberg og G. Mjåvatn
Revisor: O. Evensen, S. Baasland

★ ★

God jul og
godt nytt
år ønskes
alle bladets
lesere