SØRLANDS-PORTEN

NR. 1 1986

KONTAKTORGAN FOR AUST-AGDER VEGVESEN

Veiskilt for 10 millioner — **s. 5**

Storfugl — **s. 3**

Fullprofil — **s. 14**

Vegmester — **s. 19**

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 REDAKSJONEN
IHENDE INNEN
13. JUNI!

red.

Ettertrykk tillatt,
men oppgi kilde.

INNHOLD

SIDE

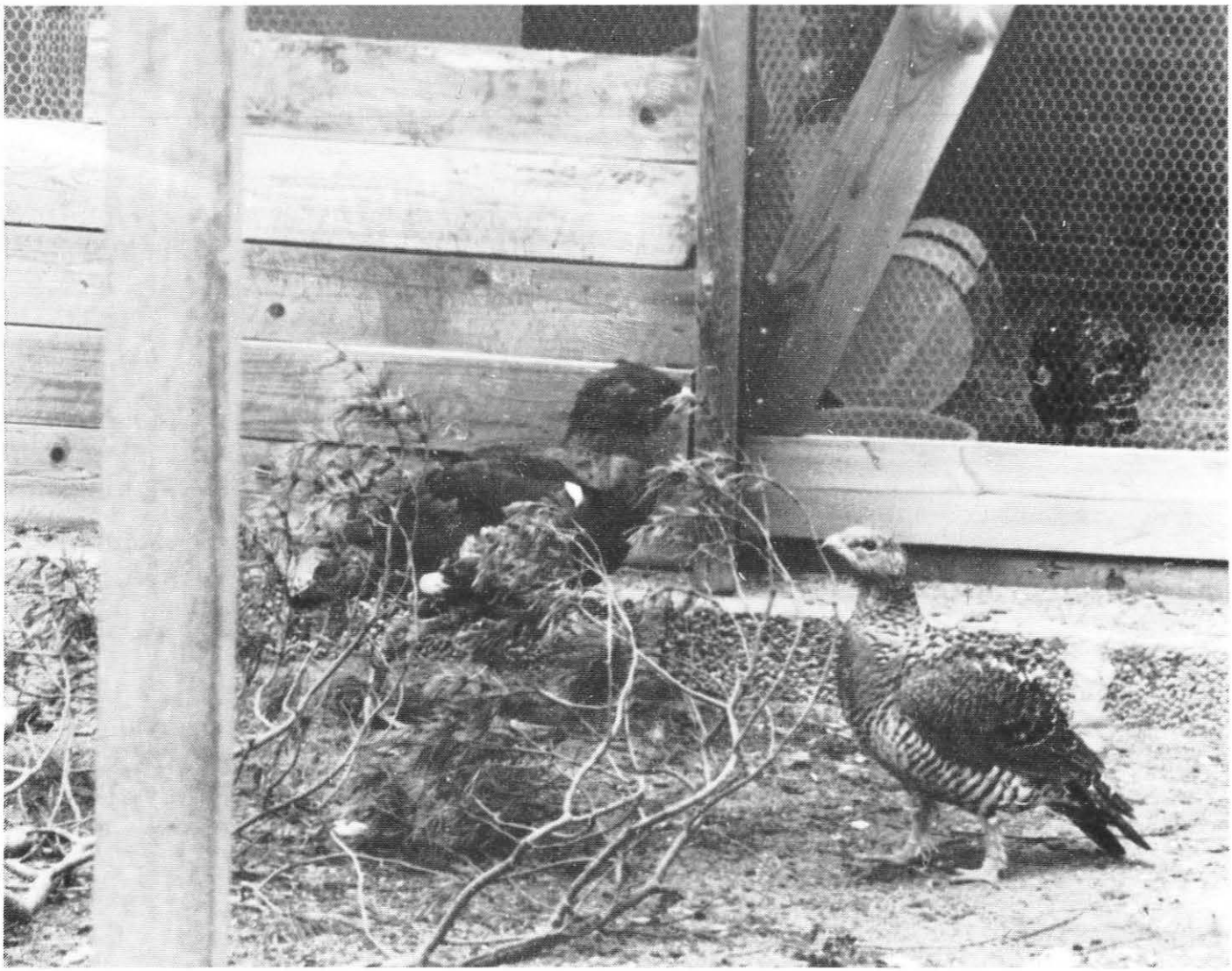
Klorkalsium har neppe noen betydning for storfuglene .... 3 —4
Vegskilt for 10 millioner langs vegnettet i fylket 5
5 minutter med driftssjefen
Ti års tilbakeblikk 6
E-18 som motorveg vil kunne halvere ulykkene
Plansamarbeid over fylkesgrensene ..... 7 — 8
Ny stasjonssjef på His 9
Anleggsstart for «Brokkelinja» 20. mai i år ..... 10 — 11
Formenn på skolebenken ..... 12 — 13
Fullprofil på E-18 14
Kjør bil og spar penger 15
Årsmøte i pensjonistforeningen ..... 16 — 17
— Nå må dere høre etter —
sier bedriftslege Schei 18
Vegmester med sans for stil og tradisjon 19
Vegmestervise 20
Klart for norsk vegmuseum ..... 21 — 22
Oppsyn lærer ledelse 23
Asfalteringsprogram 1986 23
Seismiske måler for nye Skagen bru ..... 24 — 25
Minst 5 600 trafikkdrepte fram til år 2000
Ville luftfartsmyndighetene akseptere samme utvikling 25
Hilsen fra oppsynsmannsklassen ..... 26 — 27
Sørlandsporten har løsningen på Nidarkretsens problemer .. 28
Dyktige sjåfører i Vegvesenet 29
Vintervedlikehold i fokus 30
Maskiner og utstyr for 6,9 millioner 31
Løst og fast ..... 32 — 33
Kryssord ..... 34 — 35

Gamle Knut var hos frisøren for å klippe seg. Etter hvert syntes frisøren at gamlingen satt så urolig, og han spurte om det lugget. — Ja, sa'n Knut, — men dæ æ itte så fali, dæ du itte får opp med rota, kæn du jo kløppe ta!

Klorkalsium har neppe noen betydning for storfuglene

Høsten 1979 ble forsker Torbjørn Hovland ved Viltfarmen i Bygland av Skogeierlagets Viltutvalg i Vest-Agder anmodet om å undersøke gjennomføringen av et forsøk angående klorkalsiums virkning på storfugl.

Den sterke reduksjonen av storfuglbestanden fra slutten av 50-årene og frem til 70-årene mente mange jegere og skogeiere kunne ha sammenheng med klorkalsium som ble strødd på grusvegene. Hvert år strør Statens vegvesen ut ganske store mengder med klorkalsium på våre grusveger og ser på dette som et helt nødvendig ledd i vedlikeholdsarbeidet.



To av «innbyggerne» som var med i prosjektet.

Av tidligere forskning angående skogsfugl og klorkalsium, finner man et 40 år gammelt svensk prosjekt som konkluderer med at forsøksfuglene overlevde, og at det ikke kunne påvises indre forgiftninger. Ellers har konsulent Hagen ved Statens Viltundersøkelse en uttalelse i 1972 hvor han konkluderte med at klorkalsium er for løst og for bløtt til at storfuglen vil ta det.

For å få den nødvendige oversikt over fruktbarheten bl.a. til de kyllingene som var født første året, mente Viltutvalget at forsøket burde gå over minst 3 år. Det ble tatt kontakt med vegsjefen i Vest-Agder som viste interesse for å yte midler til et slikt forsøk.

Etter at Hovland hadde utarbeidet et kostnadsoverslag for et 3-års forsøk på kr. 135.000,- inkl. bygninger og luftegårder ble en enige med vegsjefen i Aust-Agder og Vegdirektoratet om å dekke summen med kr. 45.000,- fra hver.

I tillegg har de samme bidragsyterne gitt et tilskudd på kr. 12.000,- til radiosendere og Vegdirektoratet et bidrag på kr. 30.000,- til forskning av en egen gruppe på kalksalpeter, til sammen et budsjett på kr. 177.000,-. Torbjørn Hovland mente

3 år var nødvendig for å få registrert eventuelle langsiktige virkninger av klorkalsium. I løpet av denne tiden mente han man ville få registrert både overlevelsesevne, befruktning, klekkeprosent, kyllingenes utvikling osv.

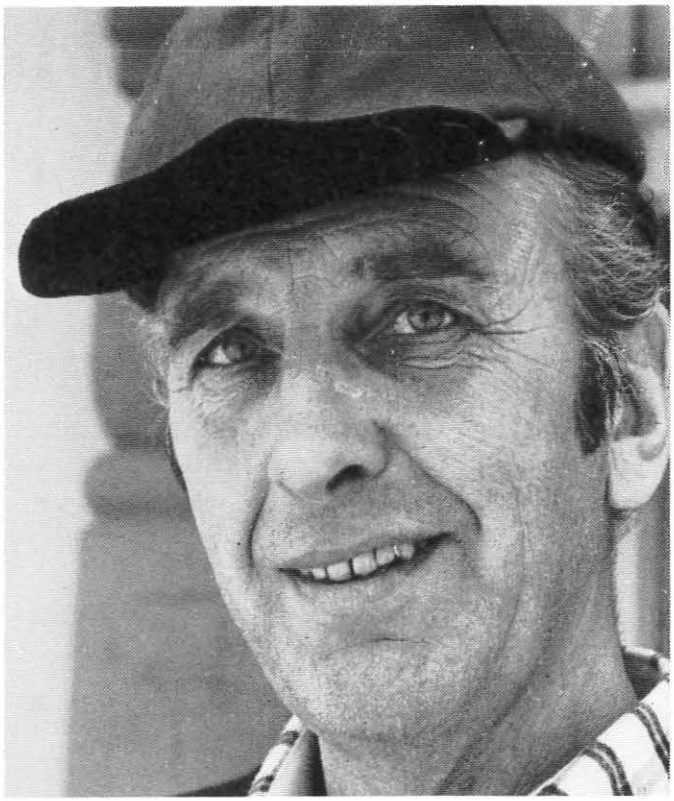
Ved viltfarmen ble det bygget eget forsøksvolier. I burene hos hver gruppe ble det plassert to trerammer på 0,5 kv.m fylt med grus og kråsstein. I april og august ble det strødd klorkalsium og kalksalpeter i trerammene hos den enkelte gruppe i forskjellig dosering. Grusen i trerammene ble undersøkt i juni og desember for å se at den inneholdt tilstrekkelig mengder kalksalpeter eller klorkalsium.

Det siste året ble det hos en gruppe strødd 0,5 kg. klorkalsium over hele gulvarealet. En røy og en tiur fra dette forsøket ble avlivet og veterinærundersøkt. Kyllingene ble klekket både naturlig og kunstig. Naturlig klekkede kyllinger fikk gå hos mor-røya.

Spill og parringen fungerte normalt. To røyer døde under forsøkene, men dødsårsaken etter veterinærundersøkelse er fastslått til verpedød, — en normal dødsårsak.

«Det er overveiende sannsynlig at klorkalsium i de doser det brukes på våre grusveger ikke har noen betydning for storfuglbestanden.

Dette er hovedkonklusjonen som trekkes i forskningsrapporten fra Bygland Viltfarm. Det er ikke påvist at klorkalsium i de doser som normalt brukes på grusvegene, eller kalksalpeter har ført til ugunstig ut



Forsker, og lærer ved Statens skogskole, Thorbjørn Hovland, har ledet forskningen av klorkalsiums betydning for storfuglbestanden.

vikling for fuglene. Derimot er det registrert at storfugl som utsettes for dobbelt dose muligens kan få en mindre gunstig utvikling. Her er imidlertid tallmaterialet lite, slik at ytterligere forskning kan være interessant.

Enkelte avvik fra gruppe til gruppe har også sammenheng med at dette er fugl i fangenskap, og de aller fleste registrerte avvik ligger innenfor normaltallene for fugl i fangenskap.

Forskningsprosjektet for vegvesenet er det største enkeltprosjekt som er gjennomført ved viltfarmen.

Torbjørn Hovland, som også er lærer ved Statens skogskole, fikk ideen til viltfarmen etter at det ble satt i gang et rypeprosjekt ved universitetet i Tromsø. Det er den store interessen for storfugl som har drevet Hovland til å erverve seg sine omfattende kunnskaper på området.

Bildene i denne reportasjen er tatt i forbindelse med bedriftsavisens besøk på viltfarmen i 1980, like etter at prosjektet var startet opp.

Ved viltfarmen ble det bygd eget forsøksvolier.

Vegskilt for 10 millioner langs vegnettet i fylket

— Vi må stadig skifte ut skilt på grunn av skade ved påkjørsler, hærverk osv., — sier oppsynsmann Gustav Guttormsen på vår forespørsel, og fortsetter.

— Den samlede skiltparken langs våre veier i Aust-Agder fylke representerer med nødvendig oppsettingsmateriell nær 10 millioner kroner. —

— Å bruke vegskiltene som blink for skyting med gevær er tydeligvis populært? —

— Ja, dette er et problem. Her i fylket skytes skilt i stykker for opp til kr. 10.000,- pr. år. For noen år siden var vi oppe i kr. 30.000,- for bare en riksveg. Men dette var helt spesielt, og gjerningsmennene ble tatt. —

— Elgskiltene våre er populære —

— Ja, og ikke bare når det gjelder å skyte på dem. Skiltene skrus nemlig av stolpen og tas med. I 1985 forsvant ca. 20 elgskilt på denne måten. Ryktene vil ha det til at det er blitt souvenirobjekt for utenlandske turister. —

— Under forutsetning av at skiltene får stå i fred, hvor lang levetid regner du med de har?

— Når det gjelder skiltene og deres refleksvirkning varierer dette fra 7 og helt opp til 16 år.

Hva skyldes denne store forskjellen?

— Da vil jeg først få presentere en tabell som i prosent viser utskiftning på tre forskjellige riksveger:

	9 år	10 år	11 år	12 år	13 år	Ikke utskiftet
E-18 Telemark gr.-V-A gr.		22%	25%	31%	38%	62%
Rv. 12 V-A gr.—Bygl.fj. . .	26%	51%	59%	70%	85%	15%
Rv. 39 V-A gr.—Telem. gr.		18%	34%	47%	73%	27%

Hvis vi her sammenligner E-18 og f.eks. rv. 12 vet vi at E-18 går langs kysten og har andre klimatiske forhold enn rv. 12. Vind og fuktighet fra sjøen bidrar til lavere sommertemperaturer, mens rv. 12 går gjennom et dalføre med grunnforhold av sand og morene, og sommertemperaturene kan være svært høye. Kanskje er dette noe av forklaringen. —

— Det har fra enkelte hold vært hevdet av utskiftning av skiltene etter behov sansynligvis vil gi høyere arbeids- og reisekostnader. —

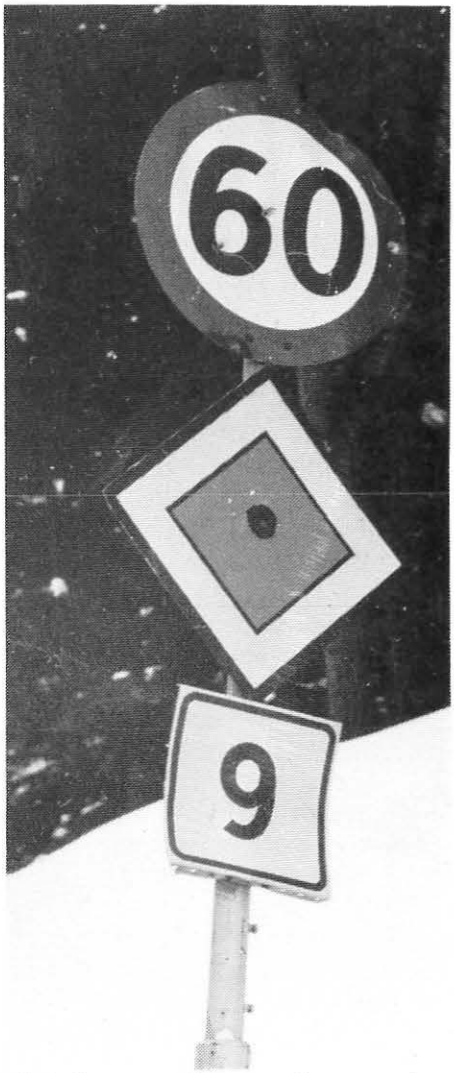
— Ja, det er sikkert riktig, men her må man ikke spare på kronene og la millionene rulle. Jeg kan kort nevne de rutinene vi har her i fylket. Skiltregisteret blir ajourført hvert år av trafikkavdelingen. I tidsrommet november—februar kjøres det over vegnettet (etter mørkets frembrudd) og skilt som har for dårlig refleks blir avmerket på skiltregisteret med årstall. Bestillingslister blir satt opp, og utskiftning skjer den påfølgende høst/vinter. —

Hva koster en slik kontroll?

— Hvis vi eksempelvis tar E-18 gjennom Aust-Agder, ca. 100 km., så blir totalkostnadene på skilt uten uppsettingsmateriell som sokler, klemmer, fjellbolter osv. kr. 650.000,-

De årlige kontrollene med mørkekjøring koster pr. gang ca. kr. 3.000,- og det er ikke mange skiltene en får for denne summen. Skulle vi på E-18 ha skiftet ut etter «rutevismetoden», ser vi at etter 10 år var bare 22% av skiltene modne for utskiftning. Skulle man da skifte ut samtlige skilt?

— En ting er sikkert, — at også når det gjelder skilter er det store verdier ute og går.



Skilt for opp til 10.000 kroner skytes i stykker hvert år.

Nitti tonn stein . . .

Antatt behov for steinmaterialer til legging av faste dekker i 1986 er i følge vedlikeholdsavdelingen på 90.460 tonn.

Fordelingen av steinmaterialene er regnet ut som følger:

Omr. Fiane—Telemark gr. . . 16.687 t.
» Fiane—V.Agder gr. . . . 31.038 t.
» Ubergsmoen—Åmli . . 22.435 t.
« Setesdalen . . . . . 3.605 t.
» Gjerstad . . . . . 6.685 t.
» Div. fylkesveger . . . . . 10.000 t.

Massetype varierer — også innen hvert enkelt område, med henholdsvis Ab 16t = 35.005 tonn, Agb 16 = 1.937 t, Agb 11 = 1.080 t, Ag 16 = 640 t, Ag 11 = 1.108 t, MA 16 = 7.535 t, MA 11 = 10.000 t og AEG 16 Å = 32.735 og Ap = 420 t.

5 MINUTTER MED DRIFTSSJEFEN:

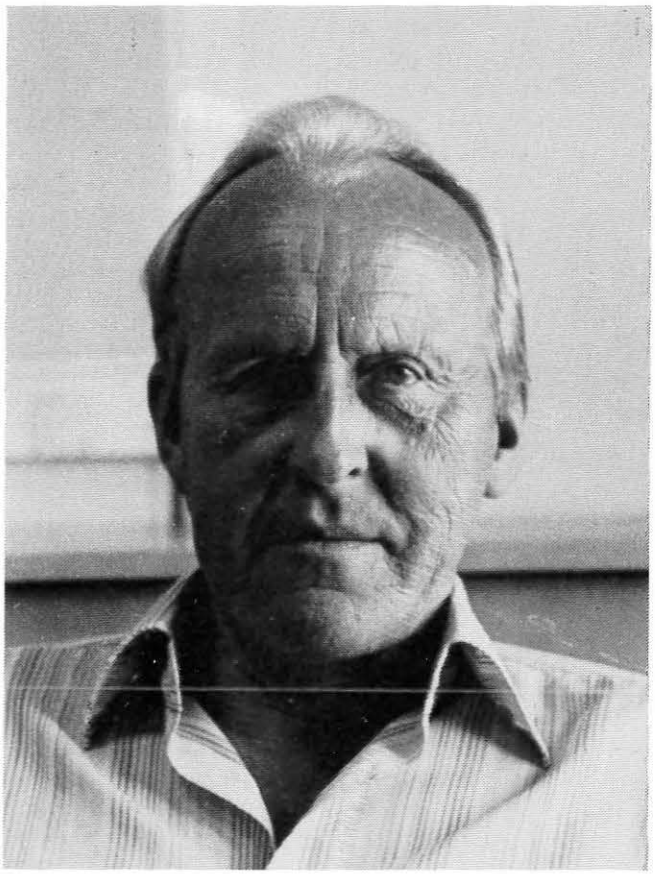
Ti års tilbakeblikk

Det har på mange måter vært et tiår preget av økt mekanisering, sier Olav Dukefoss. Det er i år ti år siden han tok plass i driftssjefstolen i Aust-Agder. I samtale med Sørlands-portens medarbeider har han tatt oss med på et tilbakeblikk.

Dukefoss forteller at det i midten av 70-årene var nødvendig å øke mekaniseringen i driften. Dette forutsatte nedtrapping av bemanningen. På grunn av høy alder i bemanningen lot nedtrappingen seg greit gjennomføre over noen år. Alt skjedde ved naturlig avgang.

Gjennomsnittsalderen ved pensjonering var over flere år noen under 63.

Ved slutten av 1970-årene kom så reduksjonen i bevilgningene. Men vi hadde begynt reduksjonen i bemanningen i tide, og derfor slapp vi de store problemene med sysselsetting av egne ansatte, sier driftssjefen. Han legger også til at mekaniseringen i driften er kommet langt, men det er ennå områder hvor det neppe er tilfredsstillende.



Driftssjef Olav Dukefoss

Hvordan har det vanskelige arbeidsmarkedet virket inn på våre driftsresultater?

Entreprenører og private maskineiere har hatt noe harde år med får oppdrag og stor konkurranse.

Vi har hatt en del større entrepriser, og det har vist seg tydelig på prisene at konkurransen er hard.

Det samme gjelder innleie av private maskiner. Dette skjer etter tilbud, og prisene er til dels så lave at de neppe kan være «levelige» på noe lengre sikt.

Distriktene trenger private maskiner, og personlig ser jeg det som svært uheldig hvis private ikke lenger kan holde maskinparken sin.

Du har vært mye opptatt av effektivisering og ulike former for rasjonaliseringstiltak. Hva gjør vi på dette området, og hvilke planer har vi?

Vi har gående en undersøkelse av maskinavdelingen («Fossheimkomitéen) for å se nærmere på bl.a. driftsresultater, utnyttelse, maskinparkens størrelse, sammensetning og bemanningen. Arbeidet har pågått noen år og går mot slutten.

I dette arbeidet er de ansatte representert i komitéen og i underutvalg.

Vedlikeholdsavdelingen er den neste avdelingen som skal analyseres. Undersøkelsene her vil bli noe mindre omfattende, men vil bl.a. gjelde noen av de større prossesene. Anleggsavdelingen følger deretter. Og vi har også planer om en gjennomgang av grunnseksjonen og laboratorieseksjonen.

Hver avdeling/seksjon har en kontaktperson for rasjonaliseringsarbeid. Denne personen skal bl.a. være «driveren» i rasjonaliseringsarbeidet i egen avdeling/seksjon, men skal ogjså arbeide i gruppe sammen med de andre kontaktpersonene.

Til slutt, Dukefoss, — hvor går vi, og hva vil prege vår drift og våre driftsresultater i årene framover?

Jeg tror mekaniseringen vil fortsette, og at det vil komme utstyr av forskjellige slag som vil lette arbeidet, gjøre arbeidene rimeligere og øke kvaliteten av det.

Våre ansatte i driften, bl.a. de faste formenn, vil få mer etteropplæring slik at de blir stadig mer allsidige i arbeidet. Vi må har mer rokering i jobbene, slik at det veksles mellom å kjøre maskiner, sprenge, forskale osv. Vi får på den måten «alt-muligmenn», og ikke minst, — vi får kanskje bedre helsetilstand hos de ansatte. Belastningsskadene vil forhåpentligvis forsvinne, eller i beste fall, reduseres.

E-18 SOM MOTORVEG VIL KUNNE HALVERE ULYKKENE!

Plansamarbeid over fylkesgrensene:

E-18 mellom Drammen og Kristiansand skal bli motorveg før år 2000. I alle fall dersom det går slik planleggerne vil. Planavdelingen i Vegdirektoratet har tatt initiativet til en samordnet utbygging av denne strekningen. Før jul foretok folk fra vegdirektoratet befaring av strekningen sammen med representanter fra de respektive fylker. Det ble holdt temamøter i hvert fylke og gjennomdrøftet en felles strategi for utbygging av E-18 til en transportåre av høy transportmessig, sikkerhetsmessig og miljømessig kvalitet.

E-18 mellom Oslo og Kristiansand er 31 mil lang og utgjør en av de absolutt viktigste transportruter i Norge. I perioden 1981—84 er det registrert hele 731 personskadeulykker på denne strekningen. Dette tilsvarer 4% av alle personskadeulykker på riksvegnettet. Med en utbygging av vegnettet til motorvegstandard vil ulykkesmengden kunne reduseres til det halve av hva dagens vegstandard gir av ulykker. Samtidig vil en slik ulykkesreduksjon kunne gi samfunnsmessige besparelser på omlag 50 mill. kr. årlig.

Også med hensyn til trafikantenes kjørekostnader er det gjort noen beregninger. Ved å øke middelhastigheten med gjennomsnittlig 10 km/t, vil kjørekostnadene kunne reduseres med omlag 200 mill. kroner pr. år. I tillegg kommer dessuten alle miljømessige forbedringer bl.a. med hensyn til støy.

Men hva så med Aust-Agder, — hvor er flaskehalsene våre og hva vil bli gjort i årene framover. Vi har spurt plansjef Harbo Colbjørnsen.

Vi kan bare konstatere at det utspill som nå kommer fra vegdirektoratet er et skritt i riktig retning. Ulykkessituasjonen på E-18 gjennom fylket vårt er ugunstig. Nærmere 50% av alle ulykkene har funnet sted der.

Flaskehalsene er i første rekke Sunde bru. Her er det eneste sted på E-18 uten dobbel kjørebane. Men arbeidet er jo i full gang og ventes fullført i 89. →

Det neste stedet er Amtmannsvingen. Men også her er «problemenes tid» snart forbi. Ny veg åpner i slutten av mai.

I øst-fylket forøvrig er det Fiane, Homme—Søndeled og Søndeled som er problemområder.

Ser vi på området vest for Arendal, arbeider vi jo nå mot en sammenhengende motorveg mellom Arendal og Grimstad. I første rekke gjelder det strekningen Bie-Temse som ventes fullført i 1990, og i neste omgang ny bro over Nidelva i perioden 1990—93.

Går vi vest for Lillesand er det bare å konstatere at den fine stamvegen som ble bygget i slutten av 50-årene ikke lenger holder mål. Vegen er etterhvert blitt et stort problem både av trafikksikkerhetsmessige og miljømessige årsaker. Bl.a. er vegens bredde og kurvatur for dårlig, det er mye spredt bebyggelse, og stort behov for gang- og sykkelveger.

Hva vil skje i det videre utredningsarbeidet?

Vårt mål er i første rekke å kunne dokumentere og overbevise de bevilgende myndigheter om at utbygging av E-18 er god politikk. Vi er klar over at dette vil kreve en mye raskere utbyggingstakt enn det vi utfra dagens investeringsnivå har. (Med dagens nivå vil det ta 40 år å bygge ut E-18 til motorveg gjennom fylket vårt.)

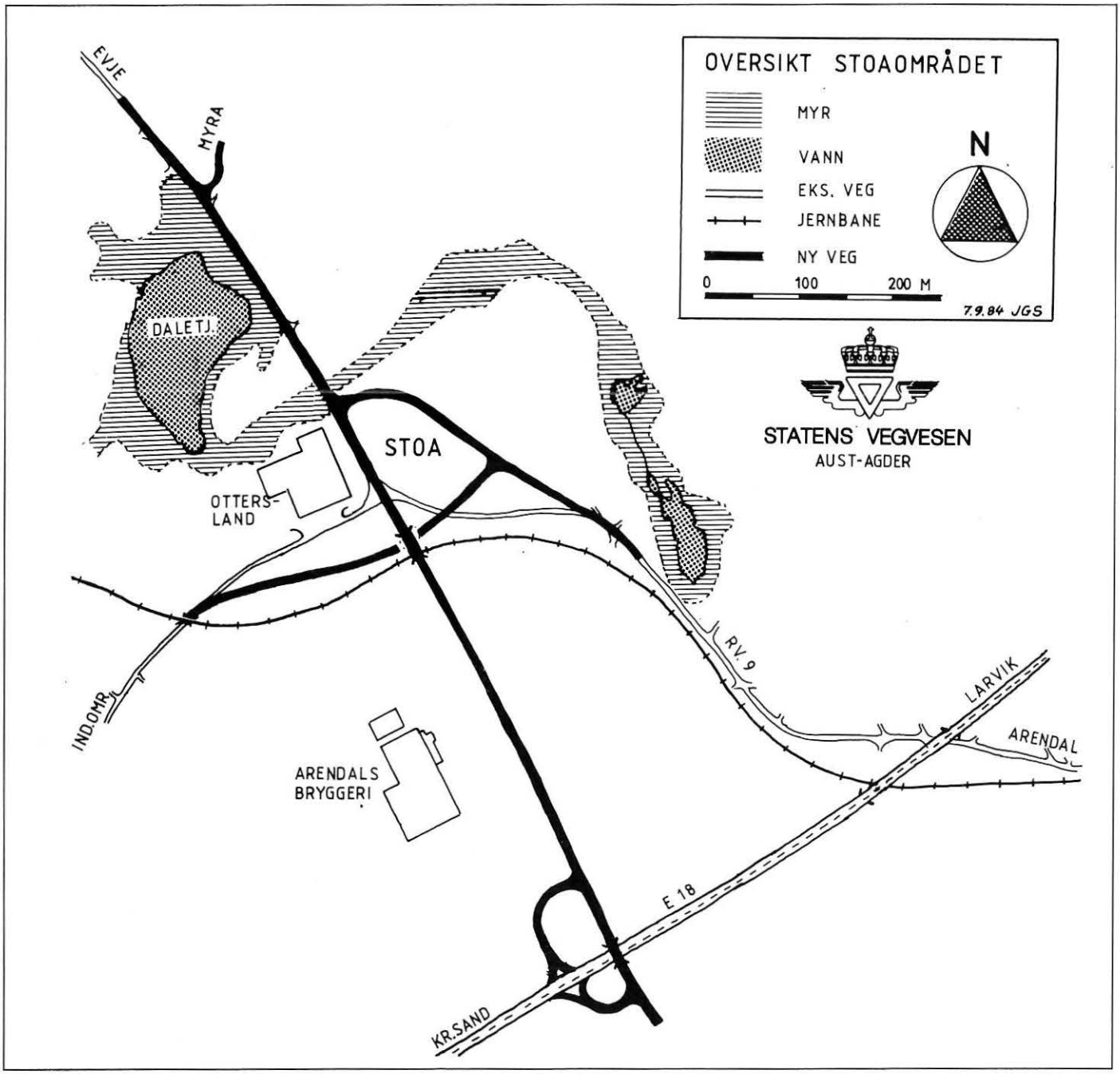
Etter at befaringen var gjennomført var det enighet om at planområdet skulle omfatte hele E-18 fra Oslo til Stavanger. Målsettingen er videre:

— Å utrede kostnader og konsekvenser ved å bygge ut E-18 til motorvegstandard senest år 2000.

— Å dokumentere konsekvensene av senere ferdigstillelse.

Det videre arbeidet med utredningen vil skje både i fylkene og i Vegdirektoratet. Og vi tar sikte på kvartalsvise samlinger. Fylkesvise utredninger skal være klare i løpet i høsten, og senere vil den totale utredning bli innarbeidet i Norsk Vegplan for perioden 1990—93.

Sørlandsporten ønsker Colbjørnsen og resten av komitéen lykke til med den videre markedsføringen og krysser fingrene for en NY SØRLANDSKE HOVEDVEG ÅR 2000.



Ny stasjonssjef på His

Den nye stasjonssjefen på His heter Helge Skagseth og er 46 år gammel. Skagseth kommer fra Troms — fra Biltilsynets stasjon på Finnsnes, hvor han er stasjonssjef.

Skagseth hadde tatt turen til Sørlandet sammen med sin kone forleden. Og innimellom husjakt og andre gjøremål fikk vi anledning til en liten prat.

Han røper at han har sterke røtter i vegvesenet i det hans far har vært vegsjef i Troms og Nord-Trøndelag.

Selv begynte han sin karriere i etaten ved Biltilsynet i Drammen i 1965. Senere ble det Lillestrøm og Steinkjær før han kom til Finnsnes som stasjonssjef i 1978.

På vårt spørsmål om hvorfor han søkte stillingen, svarer han:

— Stedet i seg selv er jo tiltrekkende. Dessuten tror jeg det er sunt med forandring. Jeg tror det er fornuftig å skifte miljø en gang iblant. Når det gjelder Sørlandet, har jeg aldri feriert her og jeg har heller ingen tilknytning til stedet, — så dette skal bli riktig spennende.

Hva slags forventninger har du til den nye jobben din?

— Jeg synes ennå det er litt tidlig å uttale meg. Først og fremst vil jeg bruke en del tid på å bli kjent med de lokale forholdene. Men målet må jo være å få de tre seksjonene til å trekke lasset godt sammen, og få stasjonen til å fungere godt i forhold til de tjenester vi skal utføre.

Og fritiden, hva skal du benytte den til?

— Jeg må innrømme at jeg har visse interesser for idretten, og har i den senere tid engasjert meg en del i friidrettsarbeidet.

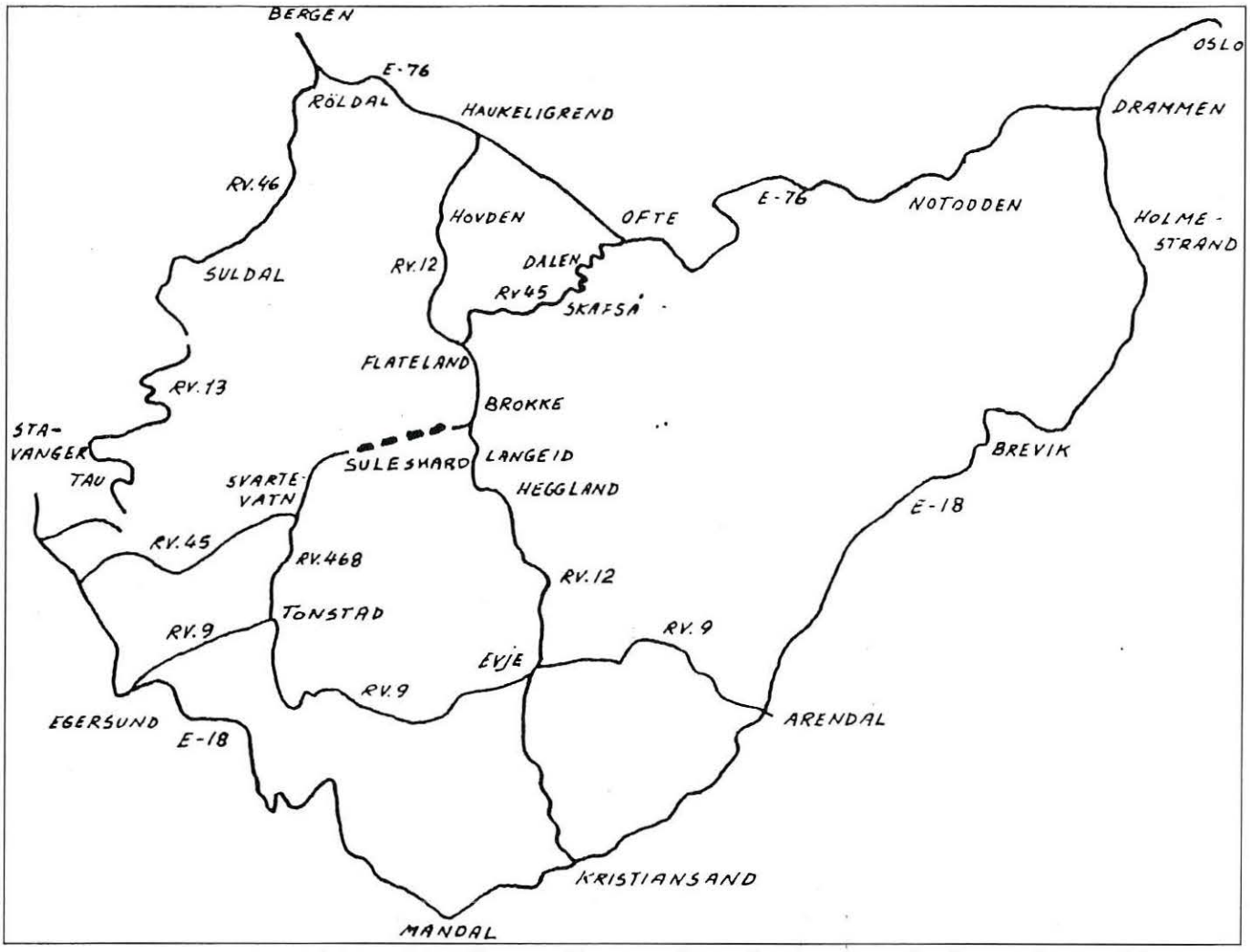
Men Sørlandet, sommer og sol, — betyr det også båtliv for ditt vedkommende?

— Ja, så opplagt. Det virker jo svært så tiltrekkende. Håper at jeg kan få motivert resten av familien også.

Og resten av familien er foruten fru Skagseth, tre barn på 2, 9 og 13 år.

Skagseth skal tiltre sin nye stilling 1. juni, og Sørlandsporten ønsker familien velkommen og håper at de vil trives i miljøet og med arbeidet.

ANLEGGSSTART FOR «BROKKELINJA» 20. MAI I ÅR



Parsellen av fylkesvei Setesdal—Sirdal mellom Brokke og Roskreppfjorden er 25,8 km lang og kostnadsberegnet til 25,3 mill. kroner.

Statens vegvesen i Aust-Agder har nå lagt frem den endelige detaljplanen for vegprosjektet Setesdal-Sirdal, parsell Brokke—Vest-Agder grense.

Detaljplanen er utarbeidet på grunnlag av godkjent hovedplan, som fylkesutvalget enstemmig godkjente den 18. desember ifjor.

Parsellen er 25,8 km lang og er kostnadsberegnet til 25,3 mill. kr. Ca. 14 km av strekningen mangler veg idag.

Av planen fremgår det at det skal bygges ny veg utenom Brokkegrenda, fra Holtesvingen til Krossen 2,0 km, og fra Furestøyl til Rosskreppfjorden 20,3 km. Resten av strekningen innen Aust-Agder, to parseller av nåværende privat veg vil bli opprustet og lagt fast dekke på.

Vegen er planlagt med vegklasse III, vegbredde 4,0 m med møteplasser. Med denne standarden kan en ikke regne med at vegen kan vedlikeholdes som helårsveg. Store deler av vegen går i høyfjellsterreng og ca. 3,5 km av den går høyere enn 1000 m.o.h. Høyeste punkt er like øst for Vardsvatn med 1050 m.o.h.

Hovedmålet for planen har vært:

— Trygge reiselivsnæringen i Setesdal- og Sirdalsområdet.

— Gi bedre grunnlag for industriutvikling i Setesdalsområdet.

— Gi kortere sommerveg Oslo—Stavanger.

Etter planen vil en starte vegbyggingen våren 1986, og være ferdig høsten 1987 eller -88. Vegen vil bli bygget som entreprise med Brokke—Suleskardveien A/S som byggherre. Vegvesenet i Aust-Agder skal lede byggingen.

Følgende finansieringsplan er lagt til grunn:

Tilskudd fra:

Valle kommune . . .	kr. 3.300 mill.
Sirdal kommune . . .	» 3.300 »
Tokke kommune . . .	» 0.800 »
A-A fylke	» 1.060 »
Sira-Kvina kraftselsk.	» 2.000 »
Brokke-Suleskardv. .	» 6.240 »
Staten av midler til distriktsutbygging, sysselsetting og skatteutjevning . . .	12.300 »
	kr. 32.300 mill.

Ved utbyggingen av «Brokkelinja» vil avstanden mellom Setesdal (Hovden) og Stavanger bli 235 km, mens den i dag (om Tonstad) er 366 km.

I følge trafikkutredningen synes en aktuell sommerdøgntrafikk (SDT) å være på 300 motorkjøretøyer. En trafikkutredning som danner grunnlaget for beregning av bompenger viser at det regnes med 37.000 motorkjøretøyer i sesongen.

Det er antatt trafikkmengde, terreng og miljøforhold som har vært avgjørende for valg av vegstandard. Av hovedplanen fremgår det at det skal bygges en-feltsveg med dimensjonerende hastighet 60 km/t og altså med 4,0 m vegbredde + møteplasser. Vegdekke som legges er oljegrus.

For å kunne gjennomføre veganlegget skal det bygges 7 bruer, hvor av Furestøyl bru blir den største med spennvidde på 25,0 meter.

Grunnforholdene i terrenget der vegen skal legges betegnes som gode. På det høyeste partiet av vegen kan snødybden variere mellom 1,10 og 2,10 m, mens området ved Kvislevasskaret og Vardsvatn ligger svært utsatt til for vind.

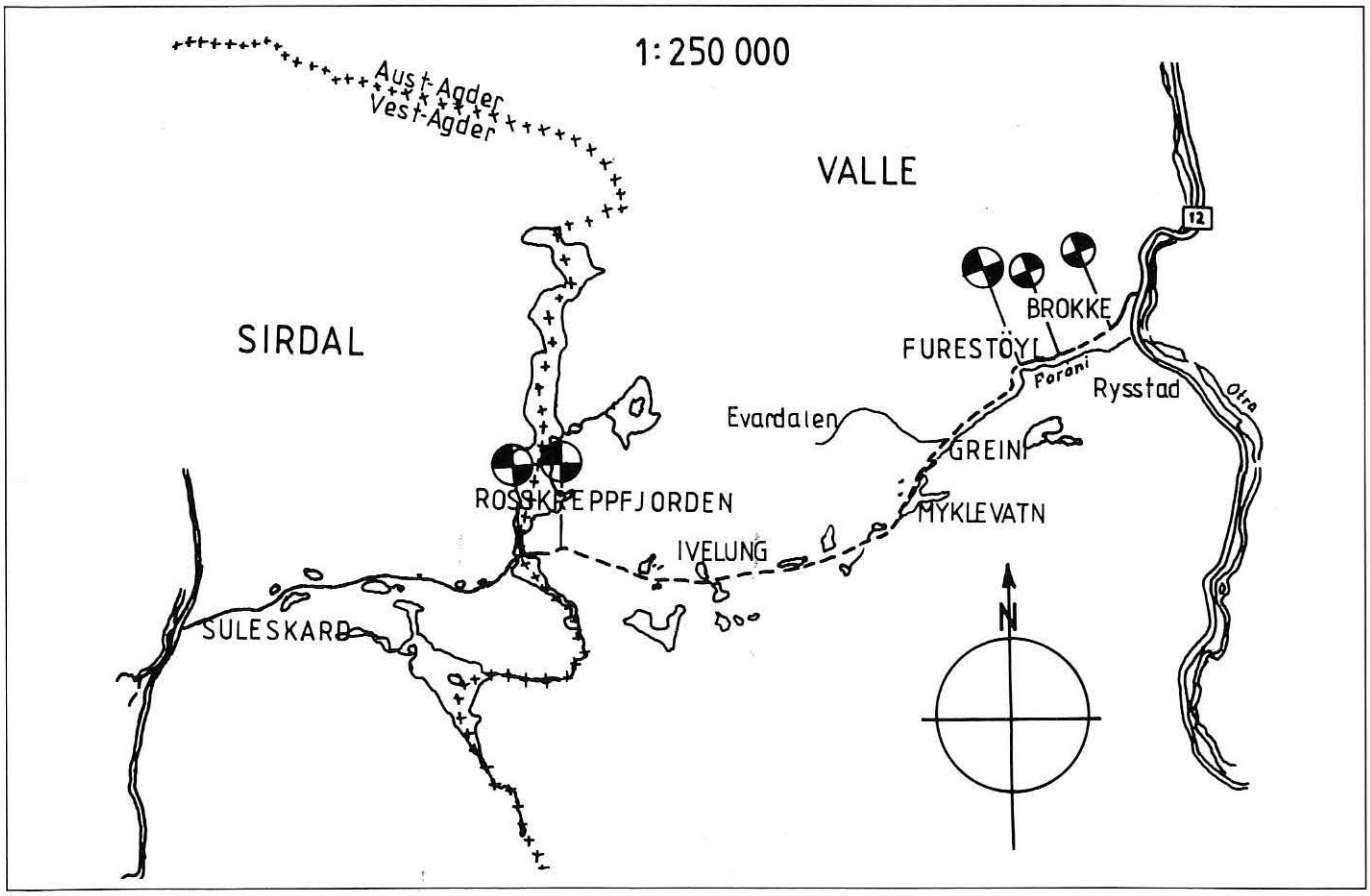
De fleste grunneiere har — på visse vilkår — gitt tillatelse til anleggsstart, og i alt er det nødvendig å erverve ca. 333 da.

Kostnadsoverslaget på 25,3 mill. kr. fordeler seg på de enkelte parseller som vist i følgende tabell:

Parsell	Lengde km	Kostnads-overslag	Merknad
Holtesvingen—Krossen	2,0	2.0 mill. kr.	Ny veg
Krossen—Furestøyl	1,7	0,4 mill. kr.	Opprustning av nåv. anlegsveg med dekke
Furestøyl—Rosskreppfjorden	20,3	22,6 mill. kr.	Ny veg
Rosskreppfjorden—Vest-Agder grense	1,8	0,3 mill. kr.	Opprusting av nåv. anl.veg med fast dekke

Vestre tilkopling til Brokkegrenda er kostnadsberegnet til 0,2 mill. kr. og er ikke med i totaloverslaget. Foreløpig start for veganlegget er 20. mai i år.

! **Som en liten kuriositet kan nevnes at i forbindelse med presentasjon av detaljplanen for «Brokke-linja» for alle berørte parter + anbudsdokumenter m.v. er det kopiert bl.a. 8500 A3-ark som i vekt utgjør ca. 85 kg. Totalt må vi regne med at over 100 kg. papir er gått med for å presentere planen for fylkeskommunen, kommuner, grunneiere, entreprenører osv.**



Kartskissen viser vegsambandet Setesdal—Sirdal, hvor trafikken mellom Setesdalsregionen og Rogaland går på Rv. 12, Rv. 9 E-18 og på E-76 til nordre del.

FORMENN PÅ SKOLEBENKEN

7 millioner kroner kan vi spare på ett år dersom vi bedrer dekkekvaliteten. Dette kom fram under et kurs for formenn i Vrådal sist vinter. 29 formenn og «aspiranter» var samlet, og kurset var en følge av at det for noen år siden ble opprettet formannstillinger i vegvesenet.

Det var overingeniør Helge Pedersen som i sitt innlegg hevdet at ved å øke levetiden for vegdekkene med ett år vil vi kunne regne med en besparelse på ca. 7 mill. kroner pr. år.

Med de tynne bærelagene vi har i dag, sier det seg nesten selv at vi må stille strenge krav til kvaliteten på disse, sa Pedersen. I sitt innlegg kom han videre inn på flere tekniske detaljer omkring kvalitetssikring av bærelagene.

Emner fra arbeids- og lederpsykologien hadde en sentral plass i dette opplæringstilbudet. Janne Book-Jensen foreleste — og klarte på en meget dyktig og profesjonell måte å gjøre stoffet levende og interessant. Hun understreket sterkt verdien av å gi og få oppmerksomhet, at vi gir både ros og ris. — Og det aller verste, sa hun, er ingen oppmerksomhet i det hele tatt.

Videre snakket hun mye om kommunikasjon, — måten vi henvender oss til hverandre på, — og da med spesiell vekt på kroppsspråkets betydning for kommunikasjon.

Blant de mange interessante områdene Janne innvidde oss i, var også tema om positiv innstilling og tenkemåte, — «vinnere og tapere» —. Hvordan blir jeg en vinner, osv. Og til slutt, men ikke minst interessant var det hun lærte oss om service og om publikums forventninger til oss som servicegivere.

Under posten «vegbygging» fikk deltakerne presentert stoff om masseberegning, vegprofildata og stikning. Her fikk de i tillegg prøve seg med kikkert og nivilérpendel. Forelesere var anleggsavdelingens egne, Fremmerlid og Baasland.

Fra Vedlikeholdet var emnene driftsplanlegging — arbeidsplaner, arbeidsskilting og vurdering /rapportering om vedlikeholdstilstanden.

Guttormsen rettet søkelyset mot vedlikehold av skiltene våre. Er dette bra nok? — Og hvem har ansvaret? Det hersker ingen tvil, sa han, — ansvaret ligger hos vegmesteren.

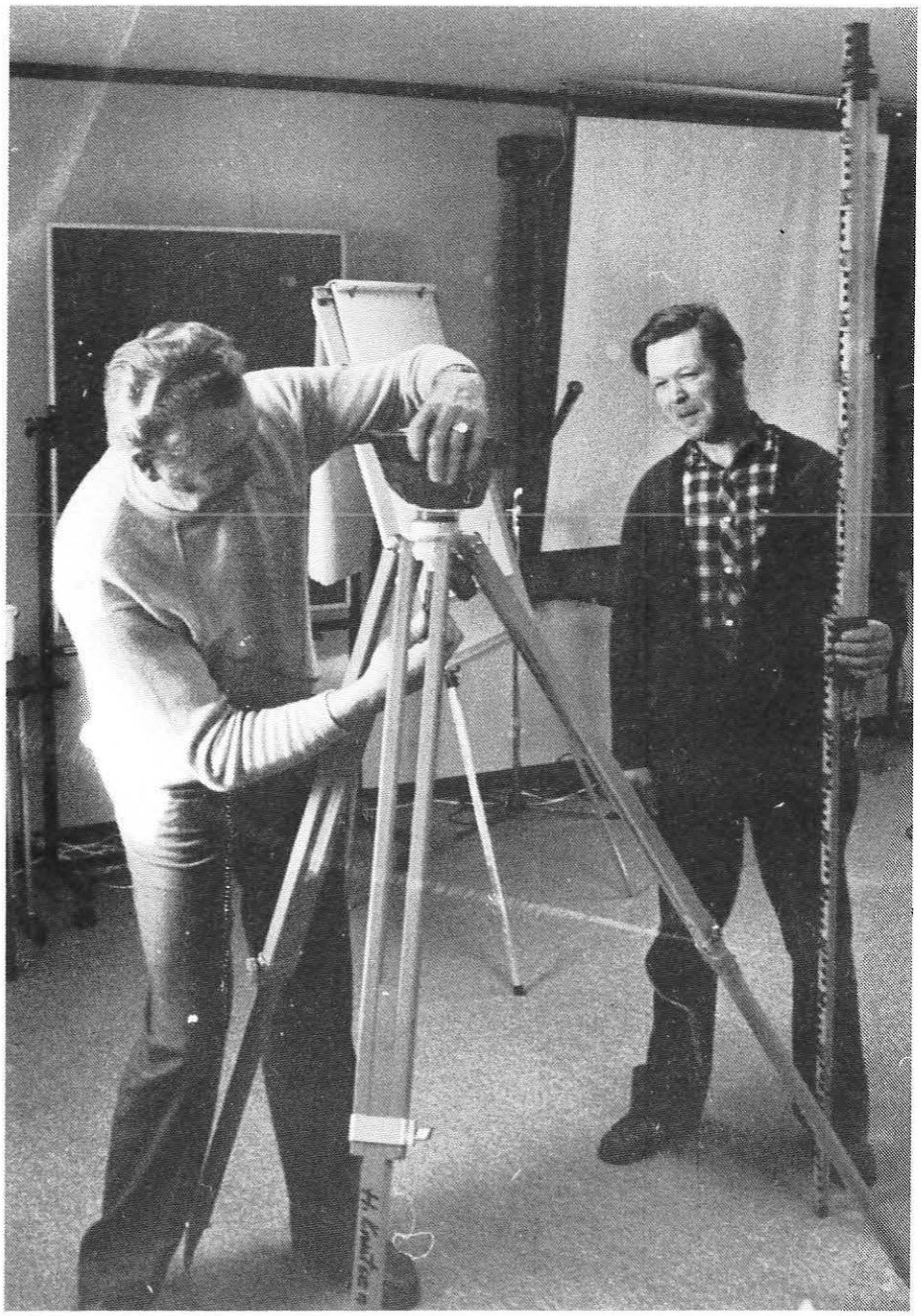
Men Guttormsen oppfordret likevel formannen til å føle et visst ansvar her, — og f.eks. rette opp et skilt når du kjører forbi og ser at skiltet er bøyd.

Guttormsen gav også deltakerne en innføring i de nye arbeidsvarslingsreglene, — om vedtaks- og varslingsblanketten og om varslingsplanen.

Frøysnes presiserte nødvendigheten av god grøfterensk og oppfordret til våkenhet overfor uregelmessigheter med hensyn til vedlikeholdstilstanden. Han rettet også søkelyset på siktsonen om vinteren.

I sitt innlegg om asfaltlapping presiserte Solberg at det er viktig at den massen som benyttes til lapping holder høy kvalitet. Forarbeidet er meget viktig, fremholdt Solberg og refererte til eksmpler på god og dårlig lapping. Dårlige lapper ligger 2—3 dager mens skikkelig utført arbeid varer i 10 år, sa han.

Siste kursdag deltok verneleder en sammen med Åse Gjennestad fra bedriftshelsetjensten. Arbeidsmiljølet var i fokus. Markussen tok utgangspunkt i Arbeidsmiljølovens §12, 14 og 18. (Tilrettelegging av arbeidet, arbeidsgiverens plik-



Klar for stikningsoppdrag. Birger Viki og Kolbjørn Ristøl prøver utstyret.

ter og giftige og helsefarlige stoffer.)Spesielt understreket han arbeidslederens ansvar når det gjelder håndheving av denne loven. Videre pekte han på problemet «giftige og helsefarlige stoffer». Dette er et forsømt, men et uhyre viktig område som det tidligere har vært rettet altfor liten oppmerksomhet mot, sa han.

Gjennestad snakket om støy og hørselskader og fremhvet spesielt hvor viktig det var at verneutstyret ble benyttet.

Under paneldebatten til slutt ble formannens arbeids- og myndighetsområde drøftet. Søkelyset ble bl.a. rettet mot mangelfull informasjon, behov for å delta på byggemøter, og ønske om økt kunnskap på noen tekniske områder.

Debatten var en nyttig begynnelse på den avklaring som ennå gjenstår når det gjelder formannens oppgaver.

Sett under ett, kurset var en god start på en etterlengtet opplæring, og vi ser fram til den videre oppfølging som foruten å avklare arbeids- og ansvarsområde, også vil innebære praktisk bruk av nivellerkikkert og stikning.

Finn Ole Honnemyr står klar med nivellerstanga.

INGEN HØYERE.....?

«62.500 . . . siste gang» . . . Slik lød det da auksjonarius Ole Steenfat lot en utrangert Magirus lastebil skifte eier under den årlige auksjonen som fant sted på Vegsentralen, Skarpnes lørdag i oktober.

Da auksjonarius startet showet var det så en kunne to og føle på spenningen blant de fremmøtte.

— Skal vi våge å gi et bud? — Er det bare skrapjern, eller . . . ? Men snart kom de første litt forsiktige og nølende budene, og etter hvert som auksjonarius pisket opp stemningen, satt sedlene løsere i lommene til de fremmøtte. Magnfred Aslaksen ved maskinavdelingen opplyser til Sørlandsporten at det er enklere å bli av med det utrangerte materiellet ved auksjon enn ved den tidligere tilbudsordningen.

Dessuten får vegvesenet mer igjen for materiellet og vi blir kvitt alt, og det er ikke det minst viktige, understreker Aslaksen.

Så spørs det hvem som ble mest tilfreds denne gangen, maskinavdelingen, han som fikk tilslaget på en defekt vannpumpe på kr. 5,- eller han som dro hjem med lastebilen til kr. 62.500?

Innledende vegcup

Vurdert ut fra geografiske forhold og hvem som tidligere har arrangert innledende turneringer, er Aust-Agder vegvesens B.I.L. arrangør for kampoppsettet i Gruppe 4.

Det betyr at vi lørdag 14. juni skal møte Akershus og Telemark vegvesen til dyst på Bjønnes stadion, — om retten til å møte de øvrige gruppevinnerne til avsluttende kamper på Oppland senere i år.

Vi håper på stor heiagjeng fra egne rekker, og kampene begynner kl. 10.30 med følgende oppsett:

Akershus—Telemark
Aust-Agder—Akershus
Telemark—Aust-Agder

Fullprofil på E-18

I forrige nummer av bedriftsavisen kunne vi i forbindelse med E-18 anlegget Østerholt—Brokeland fortelle at Åbøbekken i kryssområdet mellom E-18, rv. 417 og 418 skulle legges i tunnel i stedet for kulvert under fyllingen. Etter å ha vurdert tre ulike alternativer til løsning — legge rør i gammel bekk — føring av bekken i kanal langs rv. 417 og tunnelalternativet, bestemte vegvesenet seg for det siste.

Kostnadsmessig anså en alternativene med rør i gammel bekk og tunnelprosjektet omtrent likt, men fant at en på sikt ville ha større fordeler av å føre bekken i tunnel, — både anleggsmessig og av praktiske grunner.

Arbeidet ble påbegynt i uke 4, — og med 3-skiftsordning antas jobben å være utført i løpet av 6—7 uker.

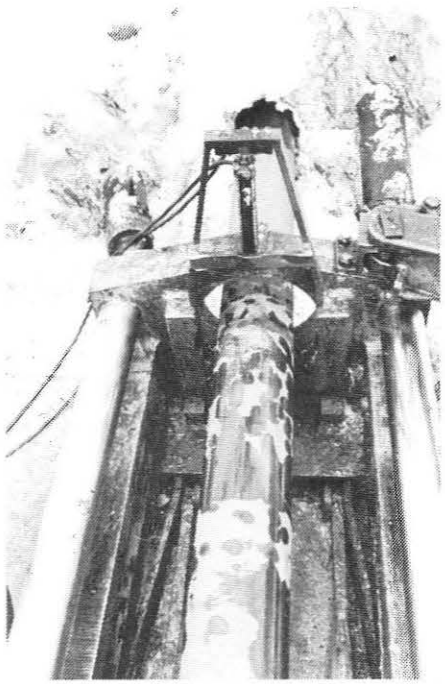
Det skjer i form av såkalt **fullprofilboring,** i det et borhode med diameter 1,80 meter borer tunnelen fortløpende i den dimensjon som var bestemt. Etter at forarbeidene med sprenging osv. i begge ender av tunnelåpningene var utført i egen regi, monterte et entreprenørfirma sitt utstyr på vestsiden av innslaget. En borstreng påkoplet et mindre borhode (pilot) borte først gjennom den 145 meter lange tunnelen. Etter gjennomslaget ble piloten frakoplet og borhodet med diameter 1,80 meter og påmontert 10 kuttere koplet til. Med en trekkraft på opp til 200 tonn startet man så boringen av det 145 meter lange hullet tilbake til utgangspunktet, — da med en fremdrift på 60—70 cm i timen.

Inne i borstrengen er det en spyleanordning som fjerner utbort masse etter som fremdriften er.

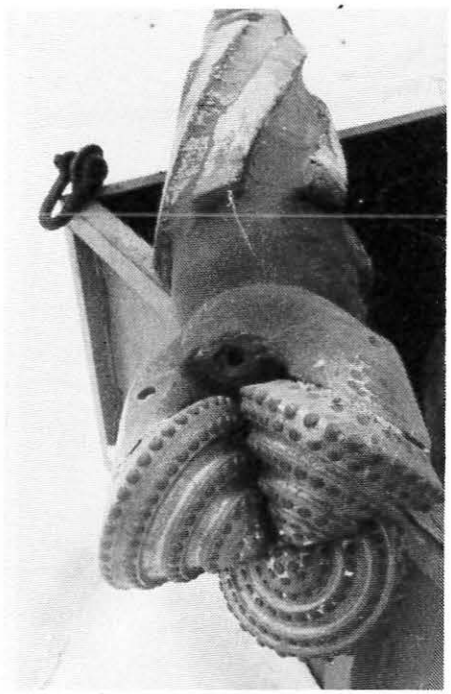
På grunn av fjellets noe dårlige kvalitet i området, kunne arbeidslederen opplyse at det kun var nødvendig med ca. 70 tonns belastning til dette oppdraget. Han kunne videre opplyse at totalt hadde de med utstyr for 5—6 millioner kroner. Og vi får et bilde av utstyrskostnadene når han nevner at en pilotkrone koster ca. 40.000,- og kan slites ut i løpet av et slikt boroppdrag. Påkoplingsrørene som er 1,52 m lange koster hver kr. 25.000,- og av disse hadde de et antall på ca. 100 med til Gjerstad.

På vår forespørsel kunne han videre fortelle at firmaet har hatt oppdrag over hele Europa, og bl.a. drenering av Besserudtjernet i bunnen av Holmenkollbakken med tanke på senking av vannstanden vinterstid.

Inklusive forarbeidene for boring av tunnelen, vil ledingen av bekken gjennom denne komme på ca. kr. 1,5 millioner. Av dette skal Gjerstad kommune etter avtale betale ⅓.



I midten borstrangen med innebygd spyleanordning som går gjennom den 145 m lange tunnelen.



En «pilotkrone» kan slites ut i løpet av et boroppdrag.

Slik ser den endelige tunnelen ut, sett østfra.

DU GLEMTE

å sende bildet ditt til fotokonkurransen.

— Tro det eller ikke — 2 bilder fikk vi! Om dette skyldes manglende interesse eller rett og slett sløvhet — tør vi ikke ha noen formening om. Men vi finner det ikke riktig å avgjøre en fotokonkurranse på så spinkelt grunnlag.

— Derfor, — og følg nøye med nå: VI UTLYSER KONKURRANSEN PÅ NYTT.

— Premiene er fortsatt: 1. Fotobag, 2. Fotoalbum.

— Oppgaven: Hvem tar det beste vegaktivitetsbildet?

— Fristen: 15. oktober -86.

NB! De beste bildene vil bli benyttet som forsidefoto til årsmelding og Sørlandsport.

KJØR BIL OG SPAR PENGER

«Daukjør» bilen din, — og få ned bensinutgiftene. Ikke bare det, — du reduserer støyen også.
En bil som kjøres på 4000 omdreininger bråker like mye som 32 biler som kjøres på 2000 omdreininger.

Hvert år betaler Vegvesenet ut store summer til støyskjerming. 300 000 mennesker bor i leiligheter eller hus der de plages **sterkt** av trafikkstøy.

Noe kan en gjøre ved å stadig skjerpe kravene til de ulike motorenes lydnivå. En konsekvens av dette er at bruktbilimportørene må kunne dokumentere bilens lydnivå.

Mange av disse støyplagene kan reduseres om bilistene lærer seg å kjøre mer stille. Her vil de også spare drivstoff. Støysvak kjøring er lik sparekjøring.

For å kjøre støysvakt bør du velge det høyeste giret du kan. Saab kaller det 1-3-5 kjøring. Start i 1. gir, skift raskt til 3. og så fort du kan legger du inn 5. gir. Først nå kan du gi «skikkelig» gass.

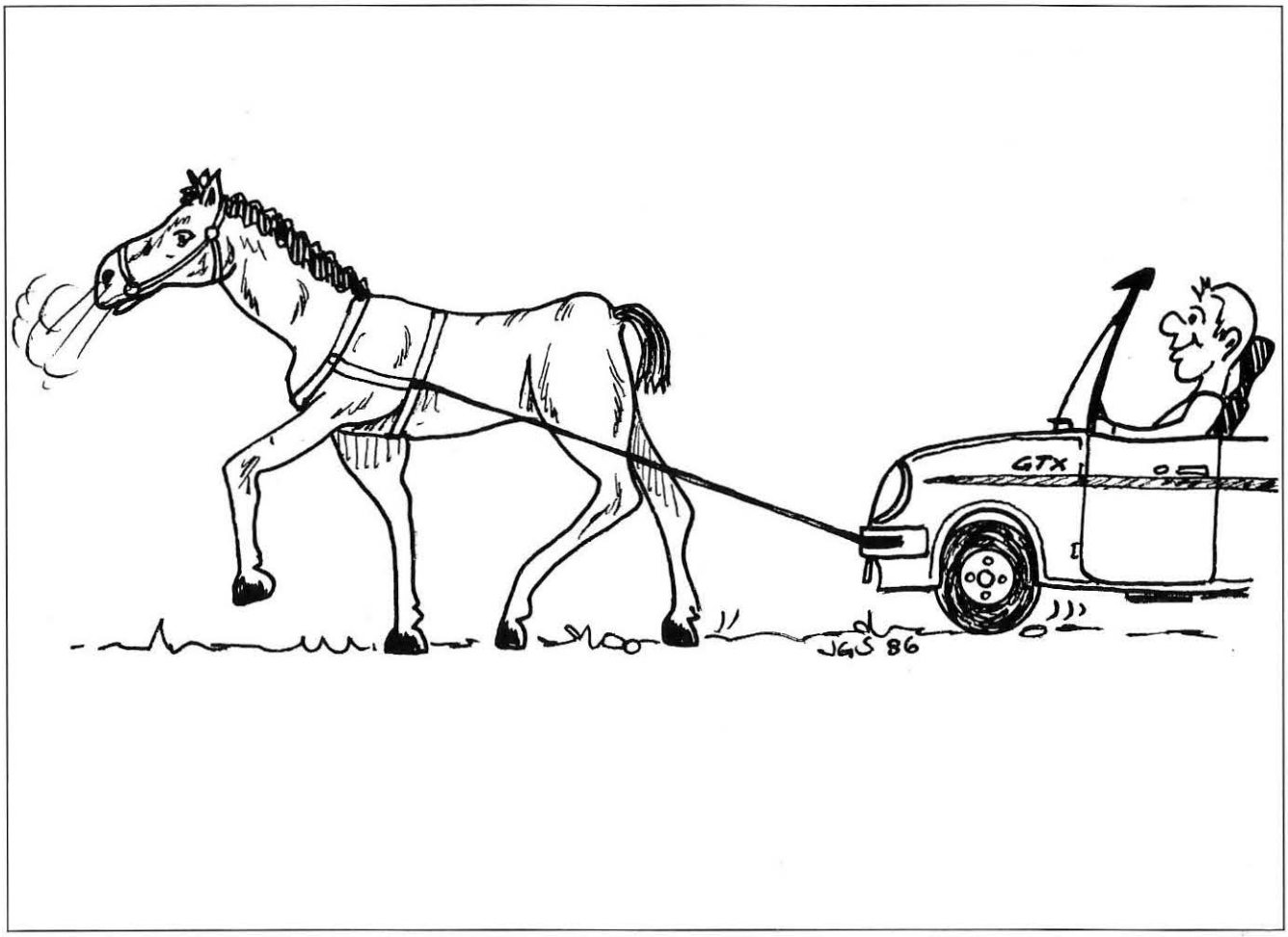
Motoren strever, men så lenge den ikke rykker, er det ingen fare. Du bruker mindre bensin, og drivstoffet utnyttes mer effektivt. Turtallet er fremdeles lavt og støyen er sterkt redusert.

Moderne bilmotorer tar ikke skade av slik kjøring. (For de fleste bilmodeller gjelder dette fra ca. 1977—78.)

Nå har mange biler økonometer. Uavhengige undersøkelser viser at disse ikke er å stole på. De vil ofte vise at forbruket er på topp når det tvert imot er svært lavt.

Elektroniske kjørecomputere i dyrere biler gir riktig informasjon.

Disse reglene for støysvak økonomikjøring gjelder alle typer kjøretøy; personbiler, lastebiler, sykler, etc., og både for bensin og diesel.



Årsmøte i pensjonistforeningen

Pensjonistforeningen holdt sitt årsmøte på Bondeheimen i Arendal 3. mars. Oppslutningen var meget god. Omlag 60 medlemmer møtte opp.

Vi mintes først medlemmer som var falt bort siden siste årsmøte. Blant disse var formannen, Tellef Rislå. Nestformann, Harald Lauvland, som ledet årsmøtet sa i sin minnetale at Rislå hadde vært initiativtaker til foreningen, som har rundet sin første 5 år. I alle disse årene hadde Rislå som formann ledet foreningen på sin lune og fine måte.

Avviklingen av de vanlige årsmøtesakene gikk raskt og greit unna, med andre innslag innimellom, allsang, andakt ved Johannes Hansen og sang og musikk ved Johan og Ragnhild Beisland. Turkomitéens formann, Bjarne Haugemoen, la fram forslag til sommertur, som skal gå i dagene 19.-21 august. Vi vedtok å ha to overnattinger, på to forskjellige steder. Turkomitéen fikk i oppdrag å utarbeide detaljert program.

Foreningen er nå inne i en grotid, er i siget. Siste året fikk vi større tilgang i medlemsmassen, både av medlemmer og støttemedlemmer. Økonomien er i bedring. Vi gikk inn i det nye året med noe oppspart kapital fra 1985.

Vi hadde håpet på en orientering fra Forbundet på årsmøtet. Men trygdeoppgjøret sto for døren, og Forbundet kunne derfor ikke avse tid til årsmøtet vårt. Som erstatning hadde styret satt opp et annet interessant emne, nemlig en orientering om **trygghetsalarm** fra en representant fra Grøgaard Systemer A/S, Kragerø.

Vi husker vel alle fra valgkampen sist høst at helse- og sosialsektoren var sterkt framme.

Etter stortingsvalget har debatten fortsatt. Ett av spørsmålene som de politiske partiene nå krangler om, er om vi skal ha en sterk utbygging av institusjonsomsorgen, eller om vi skal gå mer over til hva som er benevnt som åpen omsorg. I den åpne omsorgen bor den eldre som regel hjemme, og får til avtale tider besøk av hjemmehjelp.

I den åpne omsorgen kommer trygghetsalarmen inn. Signalknappen har den eldre hengende rundt halsen på dagtid. Om natten ligger den på nattbordet. Alltid like i nærheten om det skulle bli nødvendig å tilkalle hjelp.

Utbyggingen i denne sektoren skal nå overføres til kommunen. Et fult utbygget varselsystem forutsetter en heldøgnsbetjent vaktstasjon. Da dette vil påføre kommunen ikke uvesentlige utgifter, lar vaktstasjon vente på seg i enkelte kommuner.

Imidlertid kan signalsystemet opereres også uten noen vaktsta-

Her er det nyvalgte styret i pensjonistforeningen sammen med foreningens gode støttespiller, Ingeborg Vehus. Fra venstre: A. Holmgren, H. Uldal, P. Franksson, T. Bomvoll (kasserer), T. Lyngdal (sekr.), H. Lauvland (formann), og O. Salvesen (nestformann), I. Vehus.

Hyggelig kaffeprat i trivelige omgivelser på Bondeheimen.

sjon. Den eldre kan programmere inn i systemet telefonnumre til slektninger, venner naboer, som vil bli varslet når signalknappen trykkes inn, uten at varslingen går via vaktstasjon. Så, om kommunen ikke er aktive, kan den enkelte eldre etablere sitt eget varselsystem.

Dette systemet vi fikk demostrert på årsmøtet, er et Aust-Agder produkt fra EB i Risør. Kostnadsprisen i dag ble oppgitt til ca. kr. 2.500,—.

Firmaets representant opplyste at systemet har reddet mange liv, særlig folk som bor i storby. Systemet må også har sin særskilte berettigelse ute på landsbygda med meget spredt bebyggelse.

Da dette systemet gjør at folk kan bo meget lengre hjemme enn man tenkte seg for 10-15 år siden, er det noe nedslående at det offentlige, som ellers får byrdene med institusjonsutbyggingen, ikke gir hel eller delvis refusjon for anskaffelsen av denne apparaturen. Men som vanlig kommer vel det trege samfunnsmaskineriet også etter hvert til at refusjon må gis.

Norsk Pensjonistforbund, Avd. Aust-Agder, var representert på årsmøtet ved formannen, Andreas Holm. Han hadde mange interessante opplysninger fra arbeidet på fylkesplanet og sentralt. Skattekomisjonen forslo jo som kjent at vårt særfradrag ved likningen skulle falle bort. Med aktiv innsats på sentralt hold har vi fremdeles dette fradraget i behold. Videre fortalte Holm blant annet om arbeidet med eldreråd i kommunen, og nevnte et forslag om fri lege for pensjonist en gang i året.

Vegkontoret var godt representert på årsmøtet med vegsjef Harald Gjerstad, fungerende administrasjonssjef Anne Sofie Samuelsen, og som alltid vår faste medhjelper, administrasjonssekretær Ingeborg Vehus.

I sin hilsingstale nevnte vegsjefen blant annet at i den tiden foreningen har eksistert har det alltidet vært et godt og nært samarbeid med vegvesenet. Og dette vil vi fortsette med, sa han. Vi skal hjelpe så godt vi kan. Sannelig: hjelpen kom raskt. Anne Sofie Samuelsen kune nemlig fortelle at i forhandlingene med organisasjonene var det vedtatt fra velferdsmidlene å tildele foreningen kr. 4.000,— i 1986. Med stor applaus til denne meldingen sluttet et langt og godt årsmøte.

Osmund Salvesen

– Nå må dere høre etter – sier bedriftslege Schei

— Hallo, er det Sørlandsporten?

— Sørlandsporten her, ja! —

— Det er bedriftslege Schei her du. Jeg vil bare rette en varm takk til vegvesenet for hjelp til å finansiere et hørselstestbur som nå er i bruk ved bedriftshelsetjenesten i våre nye lokaler i Teaterplassen 1. Hører du det?

— Ja, jeg er ikke døv heller —

— Da er du heldig, for jeg kan fortelle at det er en del støyproblemer på arbeidsplassen deres. I sær i forbindelse med bruarbeider hvor det f.eks. bores på begge sider av brua. Og jeg har personlig konstatert flere tildels betydelige yrkesskader blant folk som arbeider med håndholdte borhammere, — og hørselsskader er blant de fremste her. —

— Ja, men hør nå her dr. Schei, vi har jo øreklokker og hørselvern og vernetøy og det ene med det andre. Er ikke det nok, da?

— Jo, hvis folkene bare vil høre, det vil si lære å bruke det verneutstyret de har gratis tilgang til. Ta nå det eksemplet jeg nevnte med boring på begge sider av denne brua. Kanskje bruker borfolkene hørselsvern, men de som jobber med forskaling eller støping på brua går uten. Det liksom vedkommer ikke dem at det bores på begge sider av

— De hører kanskje til de trege, de da?

— «Se og hør» kan du si mye om, men nå kan vi i alle fall i praksis føre medisinsk kontroll med støyutsatte arbeidstakere ved hjelp av hørselkontroll.

— Berører dette mange, da?

— Det kan du stole på. Støyindusert hørselskade er et yrkesmessig problem som berører et stort antall arbeidstakere, og deres livskvalitet kan reduseres. Hørselsskade kan medføre sosial isolasjon og samtidig redusere sikkerheten på den aktuelle arbeidsplass. —

— Så nå gjelder det for oss alle å høre etter hva du sier. —

— Ja, og nå er meningen at hørselkontroll med audiometer — som vidunderet heter — skal gjennomføres på alle arbeidstakere som utsettes for støy med normal ekvivalentnivå høyere enn 80dB, eller et maksimalt A-veiet lydnivå høyere enn 105 dB. Og la meg legge til at bruk av hørselsvern fritar ikke for slik hørselkontroll, og regelmessige kontroller skal med tid og stunder skje årlig. —

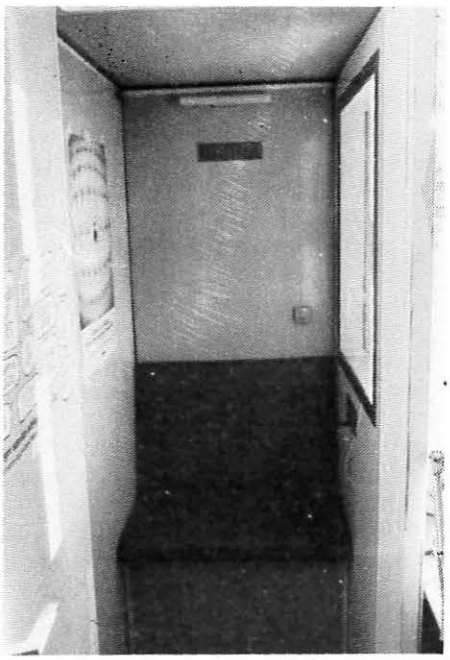
— Hvem — jeg hadde nær sagt **hører** — til den mest utsatte gruppen i vegvesenet når det gjelder å pådra seg støyskader?

— Jeg har konstatert — som jeg sa — til dels betydelige yrkesskader blant folk som arbeider med håndholdte borhammere. Det er derfor gledelig at ledelsens syn helt klart er at håndholdte borhammere må bort til et minimum, og at fjellboring med slike hammere ikke må være sysselsettingsobjekt for vegvesenets faste folk. AMU henstiller til ledelsen at all fjellboring som kan utføres med borvogner skal utføres av disse, og at håndholdte borhammere bare må brukes av de faste folkene der hvor dette er absolutt nødvendig. —

— Det høres fornuftig ut! —

(MK)

Støynivået reguleres opp og ned ved hjelp av dette audiometeret, og overføres ti hørselsklokker som den undersøkte har på ørene.



Nytt hørselstestbur til kr. 33.000,- hos bedriftslegen.

«Unnskyldninger som kan ødelegge hørselen din» heter det på denne plakaten som finnes på døren til testburet.

Vegmester med sans for stil og tradisjon

Vegmester Olav Nygård ved Valle vegstasjon har ikke bare sans for det tradisjonelle i å bygge og vedlikeholde veger.

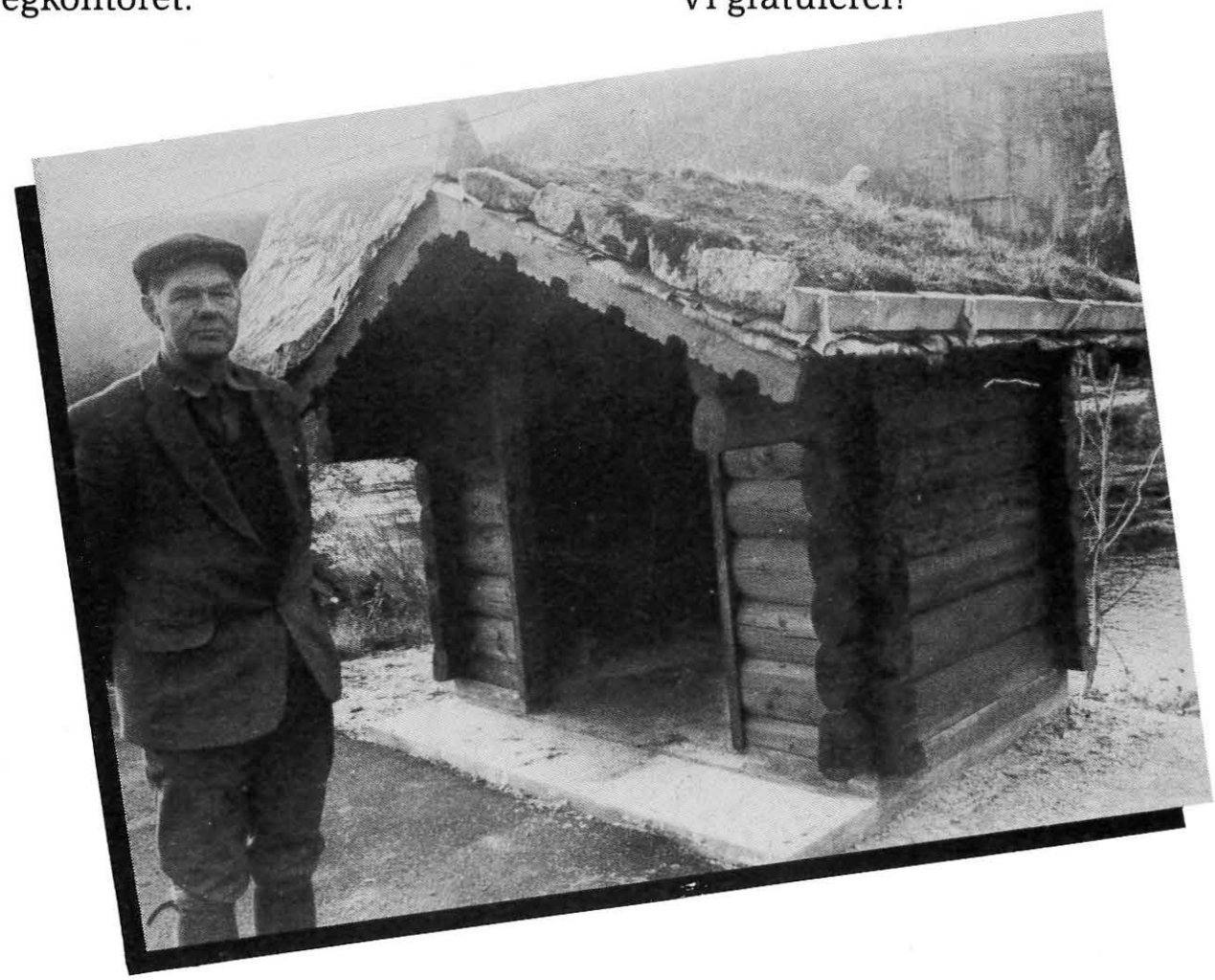
Han har også blikk for slike ting som kan forskjønne vegområdet. Også med tanke på å bevare egenart og byggemåte.

Han har konstruert den type bord og benker som er i bruk på rasteplassene i fylket vårt. Dette har han også videreutviklet til en «luksusutgave», og en av disse er plassert ved vegkontoret.

Men vår vegmester gir seg ikke med dette. Det siste han har funnet på, er en type venteskur til bruk i busslommene. Disse er utført i lafta tømmer, og flere er allerede satt opp på busslommer i Setesdalen. Ingen tvil om at dette er med på å understreke byggestil og egenart i dalføret.

Det var derfor gledelig da vi fikk melding om at vår vegmester var tilkjent kr. 5.000,— i premiering for den type leskur han har konstruert.

Vi gratulerer!



Olav Nygård ved et av leskurene som er satt opp i Setesdalen.
(Foto: O. Brattfjord)

Fra vår «utsendte» vegmester Kåre Karlsen, har vi mottatt tidenes første (?)

VEGMESTERVISE

Melodi: «Rallarvise»

Ja, nå vil vi synge her en liten sang.
Om no'n vegmestre som trengte skolegang.
Og hvis allting går på tverke, vil vi prøve om vi kan
starte dagen med å synge lite grann.

I det sene høstvær nitten åtti fem,
da de gamle vegmenn drog fra sine hjem.
For å lære EDB og den nye lederstil,
var det ennå få som fortsatt var i tvil.

Blant de mange vegfolk som er samlet her,
finnes praksis, kunnskap, bondevett og mer.
Men vi ønsker mere lærdom innen lederskap og jus,
derfor kom vi hit til tigerstaden nyss.

I fra rallartidens store, gamle tid.
Det var også her at syning skapte strid.
Det var han som ledet arbeid, fram til god og edel dåd,
for å bygge landet opp til slik det står.

I den tiden var det bor og feiselklang,
boret stod og dirret hele dagen lang.
Rallarsangen gikk i høye toner og med liv og lyst.
Men når salven smalt og drønnet ble det tyst.

Tiden er nå blitt så kort og veldig trang.
Kunnskapstrangen er nå blitt en evig sang.
Alle må på skole gå, de som lære noe vil.
Og i Trondhjemsveien skuffes lærdom inn.

Alle mestre som til nå ble regnet små,
derfor hit til Oslo for på skole gå.
For å lære vegens mål i den nye tidens form.
Og den styrker fortsatt oss som mestre ble.

I fra syning og til oss vegmestre små,
etter skolens gang vi er blitt store nå.
Vi skal styre riket vårt med mange tusen vegers mil.
Med vårt yrke gi vårt land en god profil.

Vi som lærere vil også være med,
med vårt eget vers om dem vi har fått se.
Hvergang vi har skuet ned på dere mesteremner små,
har vi tenkt «hva skjer med norske veger nå».

Alt fra norsk til jus er pugget nøysomt inn,
samt litt lederfag for arme ledersinn.
Men om litt går inn, og halften ut, hva blir tilbake da,
når avis og tipping også plass skal ha.

I oppførselskarakter blir satt «bestått»,
eksemplarisk kjemmet sveis og reisning flott.
Frustasjon ble kvalt med pauser, høylydt snork har ikke
vært,
takk fra lærerne — vi føler oss beært.

Vegmesterskolen 1985/86
Visekomiteen

Klart for norsk vegmuseum

På en konferanse om museumsvirksomheten i Statens Vegvesen nylig, ble de endelige planene for Vegmuseet på Lillehammer presentert. Fra Aust-Agder deltok konsulent Arne Holt og formann Arvid Vindholmen.
I artikkelen nedenfor forteller Arne Holt Sørlandsportens lesere mer om hva disse planene innebærer.

DET FØRSTE SPADESTIKKET I JUNI

Museet skal ligge ved Hunderfossen i Lillehammer kommune. Stedet har allerede utviklet seg til et turistsenter av store dimensjoner.

I nærheten ligger Øyer gjestegård med Lilleputthammer, en kopi av Storgata i Lillehammer år 1900 i målestokk 1:4.

Videre ligger her Hundefossen camping, Fossekroa og Hunderfossen lekeland. I lia ovenfor Øyer gjestegård er det planlagt et stort alpinsenter.

Både Lilleputthammer og Lekeland har hatt enorm suksess, med henholdsvis 100.000 og 250.000 besøkende sist sommer.

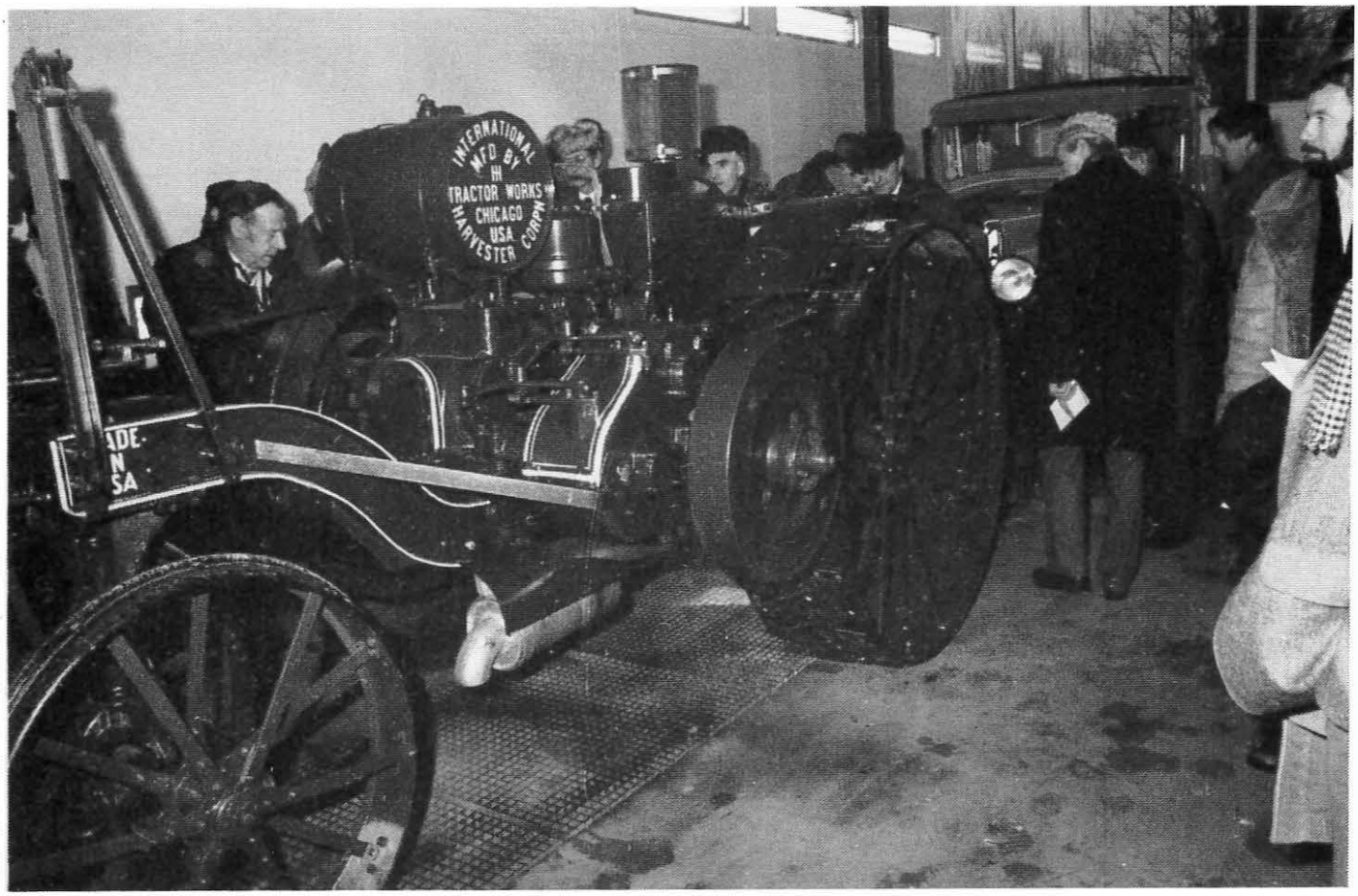
Norsk vegmuseum blir altså nå en del av det totale tilbud som dette område kan tilby.

Museet er tenkt med følgende arealbehov.

Administrasjon, bibliotek, møterom	ca. 500 m²
Verksted, magasin og tekniske rom	ca. 800 m²
Utstillingsrom	ca. 3.000 m²
	ca. 4.300 m²

En entusiastisk museumsbestyrer, Geir Paulsrud, fortalte konferansedeltakerne at Norsk vegmuseum nå er et faktum.

Konferansedeltakerne samlet. Foran fra venstre: Kjell Hegdalstrand, museumsbestyrer Geir Paulsrud, o.ing. Bjørn Sørlid, samt gjester fra Sverige, Danmark og Færøyene.



Denne gamle maskinen blir i fremtiden å finne på Norsk vegmuseum. Her fra befaring på Berger Vegsentral, Akershus.

Hele området er på ca. 280 dekar.

I tillegg er det meningen å føre opp en rekke eldre bygninger som vegstasjoner, veggarasjer, vegvokterbolig, anleggsbrakker m.v.

Formålet med museet er å ta vare på minner i videste forstand om veger og samferdsel i Norge.

Det skal vise vegvesenets aktiviteter i fortid, nåtid og framtid og det skal vise hva vegen har betydd og betyr for samfunnet og enkeltmennesket.

Arbeidet med museumsbygningene vil bli igangsatt i år og ventes ferdig i løpet av neste år.

Som leder av museet er ansatt mag.art. Geir Paulsrud. I tillegg har konsulent Kjell Hegdalstrand fått arbeidsplass ved museet.

Museet er tenkt å bli en forskningsinstitusjon med hovedansvar for den historiske utvikling av landevegskommunikasjonen, samtidig som det skal virke attraktivt på publikum. Museet og friluftsområde rundt vil bli lagt opp slik at det gir muligheter både for rekreasjon og opplevelser for folk i alle aldersgrupper.

Det er ikke meningen at de lokale museumssamlingene rundt om i fylkene skal opphøre etter at museet er ferdig.

Selv om de største attraksjoner og samlinger vil bli knyttet til museet på Hunderfossen, er det fortsatt meningen å holde liv i de lokale samlinger ved de enkelte vegkontor.

Derfor vil vi igjen minne alle vegfolk på at vegkontoret fortsatt er interessert i alle gamle vegminner fra «forna dar». Vet du om noe gammelt utstyr, materiell eller maskiner som har tilhørt vegvesenet, — eller har annen tilknytning til veg, — så meld fra til oss. Særlig er vi interessert i gamle bilder. Vi kan fotografere av bildene slik at originalbildene kan leveres tilbake.

Spørsmål om museale ting kan rettes til Arne Holt på vegkontoret, som vil være behjelpelig i slike spørsmål.

Hvis alt går etter planene kan vi altså til neste år ønske vel møtt til vårt eget vegmuseum på Hunderfoss.

ARBEIDSMILJØUTVALGET 1986–1987

Ledelsen og de ansattes organisasjoner har nå oppnevnt/valgt nye representanter til AMU som har fått følgende sammensetning for 1986—1987:

Fra ledelsen:
1. Adm.sjef K. Lindeberg
2. Vegsjef H. Gjerstad
3. Overing. K. Birkeland
4. Overing. H. Cappelen Aas

Varamenn:
Overing. K. Nylund
Driftssjef O. Dukefoss
Plansjef H. Colbjørnsen
Bilt.s.sjef J.G. Andersen

Fra de ansatte:
1. Hovedverneombud/fagarb. A. Strand (NAF)
2. Hovedtillitsmann P. Løvdal (NAF)
3. Maskinfører T. Haugen (NAF)
4. Avd.ingeniør P.Y. Knudsen (SBF)

Varamann:
Insp. H. Solberg-Jacobsen (BTTF)
Oppsynsmann K. Hagelia (NVF)
Kontorassistent D. Iversen (ELF)
Maskinfører H. Berntsen (NAF)

OPPSYN LÆRER LEDELSE

Som del fleste er kjent med, er vi nå i full gang med å gjennomføre en rekke kurs for oppsynet.

Og nylig ble kurs i «Arbeidsledelse» gjennomført.

Målsettingen var å gjøre oss i stand til å ivareta våre lederoppgaver på en bedre måte.

Til å hjelpe oss med å nå denne målsettingen, hadde vegkontoret bl.a. engasjert Scandinavian Service School, — og med Janne som foreleser.

To dager brukte vi på møtet med Janne. Et møte som vel de fleste av oss vil huske i lang tid framover. Gjennom en inspirerende måte å formidle kunnskaper på, klarte hun å holde den store forsamlingen av ledere på alle plan våken fra begynnelse til slutt.

Gjennom kurset fikk vi nye kunnskaper om tiden som ressurs, serviceoppfatninger, hjernen vår, transaksjonsanalysen, stress, resultatet av vår positive og negative oppmerksomhet m.m.

Andre del av kurset var i store trekk viet tidsplanlegging, møter og resultatrettet ledelse. Alt sammen meget interessant og lærerikt. Håpet er bare at vi nå må klare å følge opp de fine intensjonene.

Lederutvikling bør være en kontinuerlig prosess som ikke må slutte med gjennomføringen av dette kurset. Vi har fått mange impulser som vi kan arbeide videre med, og på den måten også bli i stand til å ivareta våre lederoppgaver på en fornuftig måte.

Til slutt vil vi gi positive «strokes» til Tone for opplegget og gjennomføring av kurset. Og skal det være litt negativt, så måtte det være at vi nok burde brukt mere tid på siste delen av kurset. Men sett under ett var kurset meget bra, — og vi håper fortsettelsen av kurspakken blir like positiv.

Torbjørn Borgi

«Helt topp. Takk for alt du har gitt oss i løpet av disse to meget interessante dagene», var Halfdan Markussens kommentar i sin takk til Janne.
(Foto: Olav Evensen)

ASFALTERINGSPROGRAM 1986

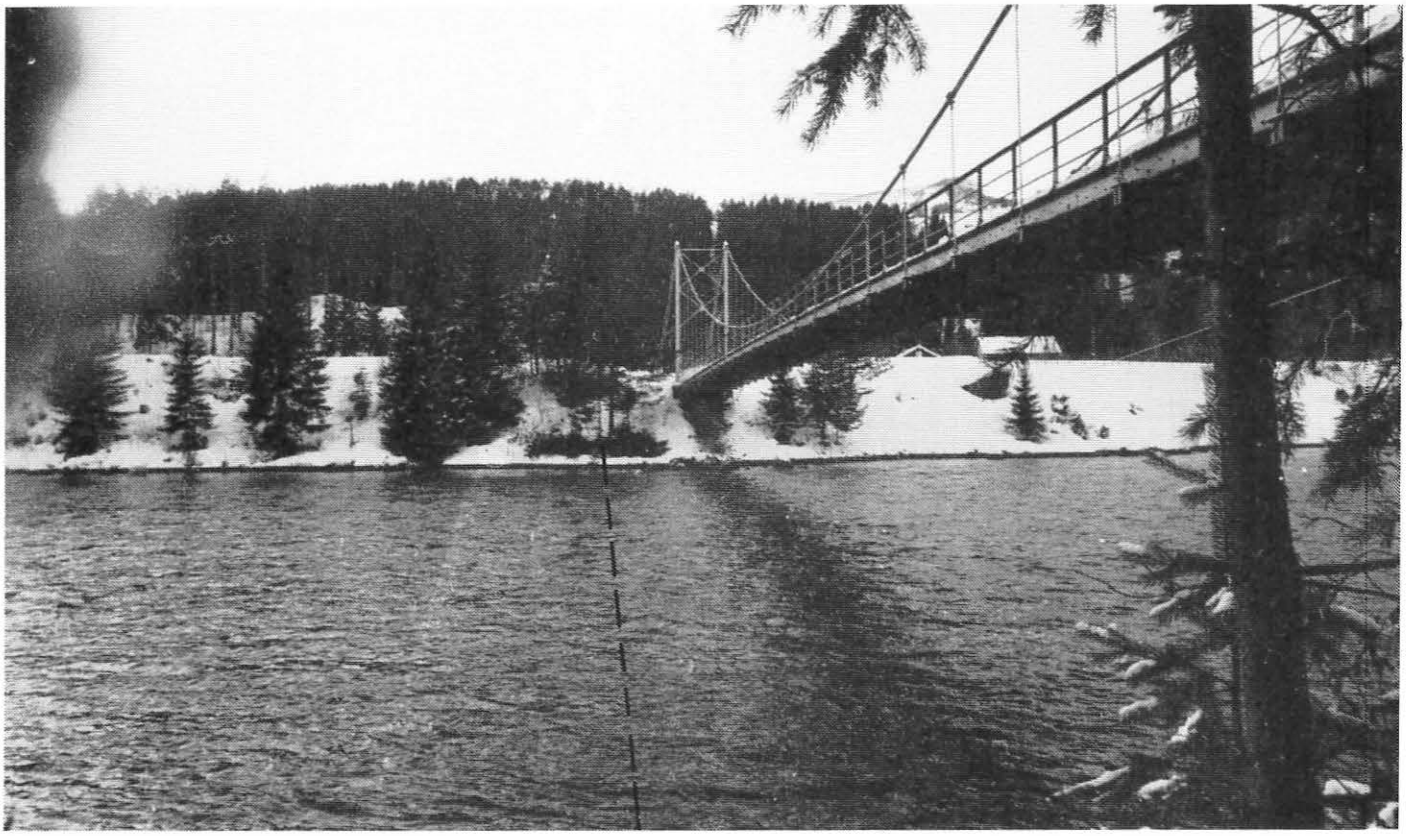
Asfalteringssesongen er startet og arbeidene går for fult.

I år skal det for vedlikeholdsmidler legges 45.000 tonn på riksveger (verdi 21,6 mill.kroner) og 20.000 tonn på fylkesveger (6,5 mill. kroner). For anleggsmidler skal det legges 17.000 tonn til en verdi av ca. 8 mill. kroner.

På riksvegnettet er det følgende strekninger som skal asfalteres:

E-18	Søndeled—Akland
»	Akland—Vinterkjær
»	Tveite—Rømyr
»	Fiane—Goderstad
»	Våje—Brekka
»	Dalen—Stølen
»	Stølen—Stoa
»	Ramper ved Harebakken
»	Vik—Ugland
»	Risdal—Molland
»	Omre—Østerlød
»	Ved Dalene bru
»	Ved V. Vallesverd
Rv 9	Strømsbu—Stoa
»	Bråstad—Libru
»	Ved Osedalen
»	Ved Håtveit bru
Rv 12	Nesmoen—Ellingstjønn
»	Ved Frøysnes
»	Flateland—Reimarmo
Rv 39	Solås—Rislandsfeta
»	Åmli—Øy
»	Øy—Bjorevja
»	Sandå—Telemark grense
Rv409	Skudereis—Hefte
»	Sandstø—Kongshavn
Rv410	Krøgenes—Songe
»	I Arendal
Rv412	Hovde bru—Nelaug
Rv415	Svinvika—Ubergsmoen
»	Ubergsmoen—Gjerulstad
Rv416	Ved Akland
Rv417	Ved Renstøl
Rv418	Åsbø sag—Egddalen
Rv418	Ved Egddalen sentrum
Rv420	Skarpnes—Vik
»	I Grimstad sentrum

Seismiske målinger for ny Skagen bru



Stiplet linje antyder plasseringen av ny Skagen bru.

I Sørlandsporten nr. 2 ifjor fortalte vi at «noe» var gått galt med Skagen bru på fylkesvegen inn til Bjørgum i Valle.

Tidligere hadde en problemer når tyngre kjøretøy befant seg på brua i det brubjelkene vippet opp fra lagrene. Når kjøretøyet nærmet seg enden på brua falt bjelkene tilbake på plass med stor kraft.

For å forhindre dette kraftige slaget ble det montert en festeanordning mellom brubjelke og landkar. Deler av denne viste seg å være for svakt dimensjonert, og gikk i stykker høsten 1984.

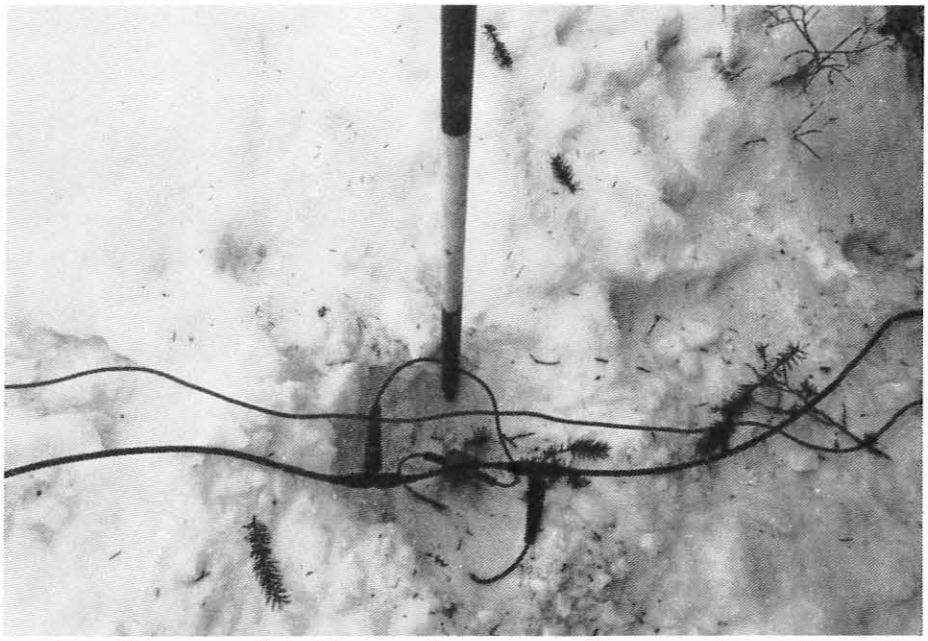
Det var denne skaden som førte til rykter om at brua holdt på å dette ned. En gjennomregning av bruas bæreevne har gitt 8 tonn tillatt akseltrykk og 26 tonn tillatt totalvekt. Dette er imidlertid for lite med tanke på effektiv transport av f.eks. tømmer.

Selv om en ny bru vil koste mange millioner kroner, har vegvesenet allikevel valgt å utarbeide forslag til en slik. Denne er foreslått nedstrøms for nåværende, og i den forbindelse var det aktuelt å undersøke løsmassetykkelsen ved nytt østre brukar.

Et konsulentfirma ble engasjert til å foreta refraksjonsseimiske undersøkelser, og med hjelp fra våre mannskaper ble arbeidet utført i januar i år.

Da strømmen i Otra viste seg å være så kraftig at det kunne være fare for mannskapene ved montering av utstyr fra båt, ble utlegget i elven utført på en spesiell måte.

Prinsippet med seismiske målinger er at det langs utstrukne — rette — målelinjer utsettes geofoner (seismometrer) vanligvis på hver 5. eller 10. meter i lengderetningen. I skuddpunktet f.eks. for hver 30. eller 50. meter i disse målelinjene av-

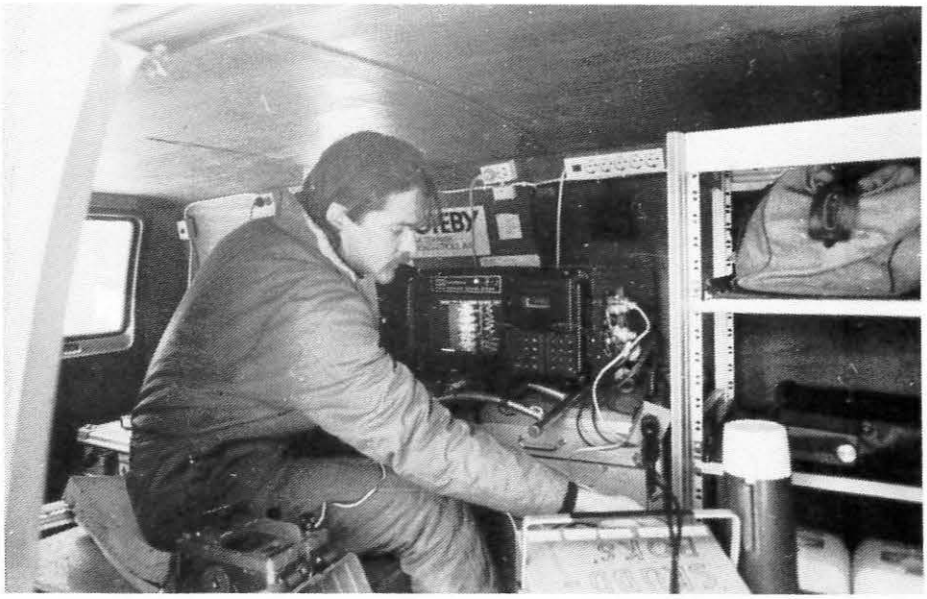


Geofoner blir satt ned i bakken med 5 meters mellomrom. Fra geofonene ledes elektriske impulser gjennom kabler til en skriverenhet.

fyres små sprengladninger. Avstanden mellom ladningene og ladningenes størrelse er avhengig av dybden til fjell og den alminnelige markforstyrrelse i måleområdet. De trykkbølger som hver sprengladning forårsaker, forplanter seg med forskjellige hastigheter i de forskjellige typer løsmasser, varierende mellom 400 m/s i løst lagrede drenerte sandmasser opp til 2.800 m/s for hardt pakket bunnmorene under grunnvannsnivå. I fast fjell varierer forplantningshastighetene mellom 4.000 og 6.500 m/s.

Trykkbølgene forplanter seg direkte gjennom jord og etter refraksjon fra dypereliggende lag til geofonene. Disse er følsomme for trykkbølger og omformer disse til elektrisk energi. Fra geofonene ledes denne elektriske impuls gjennom kabler til en sentral skriveenhet plassert nær målelinjen.

Skriverenheten består av en forsterker og et registreringsapparat med remse med tidsskala (seismogram) som mates frem i registreringsapparatet med høy hastighet, fås trykkbølgenes gangtider (målt i millisekunder og deler derav) fra et skuddpunkt til hver av de utlagte geofonene. De gangtider som seismogrammene viser, overføres til et vei-tid-diagram. Ut fra disse gang-



Skriverenheten — en ABEM Terraloc Mark II registrerer signalene og overfører disse på en filmremse med tidsskala.

hastighetskurver i vei-tid-diagrammet kan tykkelsene av de forskjellige hastighetslagene i løsmassene og dermed dybder til fjelloverflaten vurderes og beregnes. Videre beregnes trykkbølgenes hastighet i fjellet, hvilket gir et bilde av fjellets overflatekvalitet, knusningssoner og bergartgrenser. I arbeidet på Skagen bru ble det brukt bl.a. 2 kabler, en på land og en i elva, med tilsammen 14 geofoner.

Det undersøkte profil startet 12 m fra vestbredden, hvor det er fjell i dagen. I lengdemål 2,5 m ble det funnet løsmassetykkelse på 3 m. Videre øker tykkelsen forholdsvis jevnt til slutten av profilet, hvor dybden til fjell er ca. 25 meter. Dybde under nytt østre brukar er ca. 16 meter.

Konklusjonen ut fra den seismiske hastigheten var at det stort sett er middels fast lagret sand/grus under grunnvann.

Minst 5 600 trafikkdrepte fram til år 2000

Ville luftfartsmyndighetene akseptere samme utvikling

Kan du tenke deg 45 passasjerfly av typen Boeing 737 oppstilt på rad og rekke? Vanlige, store passasjerfly av den typen som trafikerer norske innenlandsruter. Kan du tenke deg alle passasjerene i disse maskinene drept? Da vil du ha fått inntrykk av hvor mange personer som fryktes drept på norske veier frem mot år 2000.

16 personer ble drept på Aust-Agder-veiene i fjor. *(Foto: Agderposten)*

Trygg Trafikk og Transportøkonomisk institutt har i fellesskap kommet frem til at dersom vi får en uendret ressurssituasjon i årene som kommer, vil vi frem til år 2000 ha minst 5 600 drepte og i underkant av 170 000 skadde, heter det i Trygg Trafikks årsberetning for 1985. Antall drepte tilsvarer temmelig nøyaktig alle passasjerene på 45 Boeing 737-passasjerfly, eller omlag 3 ulykker årlig.

Dette er en utvikling som det offentlige ikke burde akseptere uten at spesielle tiltak blir satt i verk. Vi kan i denne forbindelse legg til at det i løpet av de siste 15 år er drept 6 681 og skadet 165 449 mennesker i trafikkulykker på norske veier, heter det i årsberetningen.

HILSEN FRA «OPPSYNSMANNSKLASSEN»

Det var med blandede følelser jeg sist høst dro til Oslo for å tilbringe et år på skolebenken.

Et år med 2-årig fagskolepensum som i tillegg er krydret med vegvesen fag ville ikke bli noe hvileår.

Før jeg reiste ble jeg av tidligere elever gjort oppmerksom på de kummerlige boforholdene. Brakka var trang, og når en vasket golvet vinterstid, la isen seg som en skøytebane. Og under brakka bodde en uteligger, — med mange års ansiennitet!

Fullt så ille var vel ingen av delene. Uteliggeren hadde forlatt brakka for flere år siden, og etter at jeg fikk tak i vifteovn er det heller ikke lenger noe problem å holde varmen. Men en opplevelse av «permafrost» har jeg i friskt minne. Dette skyldtes riktignok et uhell på grunn av en jordfeilbryter som koplet ut.

Temperaturen i Oslo var ÷20° C da jeg dro hjem på juleferie. Da jeg kom tilbake, var den steget til 0° C, noe som ikke var tilfelle inne i brakka. Alt som kunne fryse, både i hyller og i kjøleskap var stivfrosset. I vannbøtta sto en diger klump med is. »Svigermors tunge» sto fin og struttende — med den forskjellen at den hadde skiftet farge. Morgenen etter hang bladene utover. I vannbøtta var bare en smal rand rundt kanten smeltet.

Her er det Gudmundsen fra Buskerud og Hagesæther fra Hordaland som strever med Compaqen.

Skoledagene begynner kl. 08.00 og holder på til kl. 15.00. Undervisningen foregår på Sofienberg Tekniske Fagskole så nær som hver

Fire dager i uka foregår undervisningen ved Sofienberg tekniske skole.

Brakkebyen på Rommen, med Stovner i bakgrunnen. Aust-Agderbrakka er nummer to fra høyre.

fredag. Da er vi på Veglaboratoriet. Til jul hadde vi avsluttende eksamen i matematikk, fysikk og mekanikk. Det siste var uttrekksfag. I juni skal vi opp i anleggsteknikk og betongkonstruksjon samt et uttreksfag. Før skolen slutter i juni skal vi på en tre dagers tur til Sverige hvor vi blant annet skal besøke Svenska Vägverket.

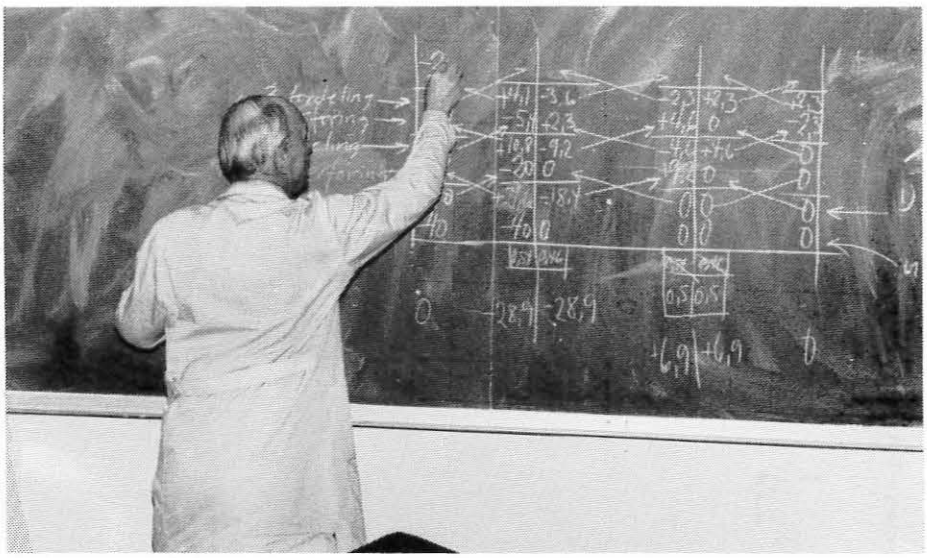
I løpet av høsten har vi vært på fem ekskursjoner i tilknytning til fagene anleggsteknikk og husbyggingsteknikk. Vi har besøkt Atlas Copco på Langhus, og på Dal har vi sett på et datastyrt sprengningsopplegg som Akershus vegvesen har tatt i bruk. Dessuten har vi vært på Christiania Spigerværk, Norsk Treteknisk Institutt og på en boligblokk under oppførelse i Oslo.

Ellers er det lite vi har sett av Oslo dette året. Hver eneste kveld er vi opptatt med lekselesing og selvstudium, så her finnes ingen fritidsproblemer. Lysløypa ligger nær opptil der vi bor, og den eneste form for avkobling er en skitur av og til.

Miljøet er godt både i klassen og i brakkeleiren. På Rommen bor vi 7 mann som alle er med på å skape en god atmosfære. Dukker det opp faglige problemer — som det selvfølgelig ofte gjør, prøver vi å hjelpe hverandre så godt vi kan. Denne form for utveksling er med på å høyne det faglige nivå i klassen.

Det såkalte tilleggsåret for ansatte i vegoppsynet er nå i ferd med å gå over i historien. I fjor var det første året med ny ordning — 2 årig teknisk fagskole på 1 år, med gammel ordning som alternativ. Nå finnes det ikke lenger noe alternativ, så de som ønsker å ta dette året må være forberedt på et hardt arbeidsår. Dette er ikke ment som noe skremmeskudd. Jeg vil snarere tvert imot anbefale at du gjør alvor av dine planer. Det er uvisst hvor lenge dette tilbudet står ved lag.

Herman



Ingeniør Brahde underviser i betongkonstruksjon.

JULETREFESTEN

Har du kastet loddene? Hvis ikke, — se nøye på dem, for følgende gevinster har ennå ikke fått vinnere:

Lodd nr. Rød E 41 Mercedes lastebilmodell	gev.nr. 10
Lodd nr. Rød O 22 Bok	gev.nr. 37
Lodd nr. Blå P 4 Småverktøy	gev.nr. 39
Lodd nr. Hvit K 2 6 glass	gev.nr. 58
Lodd nr. Rød R 72 Bordsalt	gev.nr. 69
Lodd nr. Rød E 36 Bordsalt	gev.nr. 88

Kontakt vegsentralen ved M. Aslaksen.

Sørlandsporten har løsning på Nidarkretsens problemer!

I Agderposen for 24. mars kunne vi lese om lekkasjeproblemer ved Heftingsdalen søppelfyllingsanlegg. I reportasjen vises det til at to av høydedragene må betjenes manuelt. Denne problembeskrivelsen satte fart i redaksjonen og vi kan i dag bringe følgende forslag til bedring av forholdene...

Mandag 24. mars 1986

Ansvarshavende redaktører Jens P. Christensen Thor Bjørn Seland

Grunnlagt 1874 Netto-opplag 1985: 23.863

Heftingsdalen lekker!

Damanlegget i Heftingsdalen lekker. Vannlekkasjen i Nidarkretsens nye søppelfyllplass i Moland ble oppdaget i går ettermiddag. Årsaken til lekkasjen er foreløpig ukjent. Først i dag vil eksperter ta damanlegget nærmere i øyesyn. Anslagsvis presses mellom 20 og 30 liter vann i minuttet ut gjennom et lite hull nederst til venstre i damanlegget. Også selve dammuren har vannmerker enkelte steder.

Av Jon Gelius

— Vi har fått klare forsikringer om at det ikke kan oppstå lekkasjer. Dette kom også klart til uttrykk på et allmøte vi hadde på Birkenlund skole for utbyggingen, sier Anders Friise, talsmann for de 14 grunneierne i området rundt Mjåvann, som damanlegget bare ligger et steinkast fra.

Vi er redde for at Mjåvann skal bli forurenset. Auren trives svært godt i Mjåvann, som har en pH-verdi på over syv. Og det er tjelden i dag, sier Anders Friise, som i går ettermiddag sikret seg nye vannprøver etter at lekkasjen ble kjent.

Det benket i går uvisshet rundt forholdene ved damanlegget nederst i Heftingsdalen, ingen kunne gi svar på hva lekkasjen skyldes eller om den er å betrakte som alvorlig. Det eneste som man med sikkerhet kunne enes om i går var at damanlegget ikke skulle lekke.

— Dommingen er levert etter alle forskrifter, opplyser direktørsjef Torfinn Wærthing i entreprenørfirmaet Selmer Furuholmen til Agderposten.

Det er Selmer Furuholmen som har bygget damanlegget i Heftingsdalen. Direktørsjef Torfinn Wærthing var ikke klar over lekkasjen før Agderposten fikk tak i hans i går kveld. Ansatte i entreprenørfirmaet ble da omgående kalt ut for å sjekke vannlekkasjen.

— I følge våre kontrollører har lekkasjen enten oppstått mellom betongen og fjellet eller i selve grunnfjellet. Vi vil i dag ta kontakt med Nidarkretsen, som overtok anlegget i januar, for å høre om de trenger hjelp, sier Torfinn Wærthing.

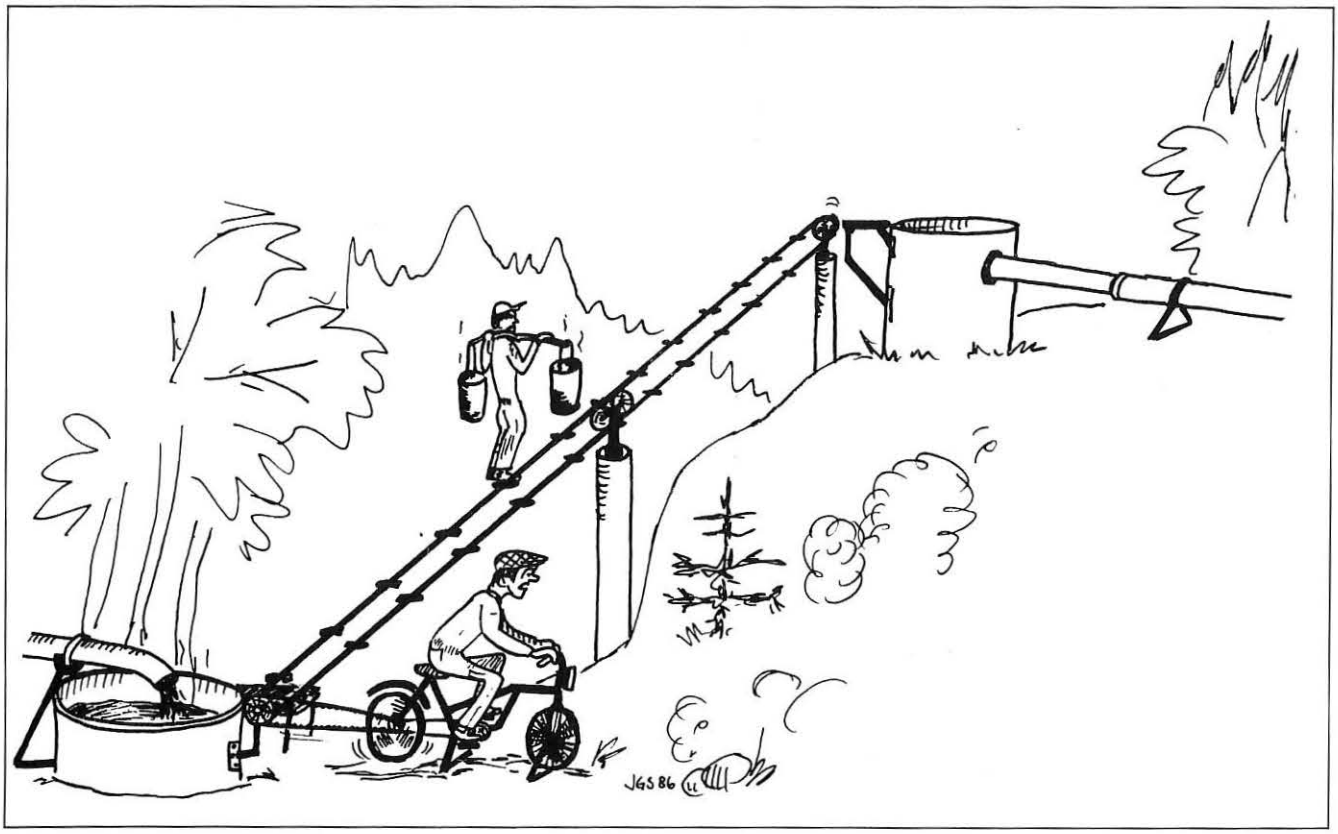
Det er helt klart at de enorme mengder nedbør som falt for og i helgen har vært en medvirkende faktor til lekkasjen. Selve dammen har tidligere i år vært mer enn halvfull uten at komplikasjoner har oppstått. I går ettermiddag stod det bare en drøy halvmeter igjen før dammen var full.

Fra dammen går det en sigevannsledning over mot Skibvig i Moland. Denne ledningstraséen passerer fire høydedrag. Vannet må derfor ha hjelp til å pumpes frem.

— Det kan se ut som om kapasiteten er for liten, men man kan heller ikke se bort fra at det er luft i selve ledning. To av høydedragene må nemlig betjenes manuelt, forteller ingeniør Bjørn Hanaas, som var vakthavende for vann-og avløpsanlegg i Nidarkretsen i helgen.

Avdelingsleder Per B. Svendsen i firmaet Østlandskonsult A/S, som har hatt kontrollfunksjon med byggingen av damanlegget i Heftingsdalen, sier at selv om det regner ekstremt, skal vannet kunne stues opp bak dammuren uten problemer.

Ifølge Agderposten har det opplyst skal det også tidligere i for



Dyktige sjåfører i Vegvesenet

Det var mye bilprat, og mye god bilkjøring som ble vist på Skarpnes vegsentral 5. mai da årets rattmesterskap for yrkessjåfører ble avviklet. Norges Rutebilarbeiderforbund sammen med vegvesenet sto for arrangementet.

Konkurransen kjøres over hele landet, og det blir finale for de beste i Oslo 7. juni. Og, som rosinen i pølsa, de beste her kommer til verdensmesterskapet i Holland til høsten.

Det ble kjørt i fire klasser, — nemlig buss, enkel lastebil, vogntog og semitrailer. Deltakerne ble først presentert for en teoretisk prøve, der det var spørsmål fra trafikkreglene, og spørsmål om skilter. Deretter var det ferdighetskjøring på tomta på Skarpnes. Her var det om å gjøre å beregne bilen i høyde og i bredde, og å vite hvor hjulene var plassert. Mange av prøvene var ganske vanskelige, og det ble som sagt prestert mye god kjøring.

Vegvesenets sjåfører forsynte seg grådig av premiebordet. I lastebilklassen tok vi de 5 første plassene, mens ingen fra vegvesenet stilte opp i de øvrige klassene.

I tillegg til hovedkonkurransen ble det også kjørt en spesiell «vegvesenklasse» med liten lastebil, en såkalt 512-bil. De beste av vegvesenets sjåfører kommer til en egen vegvesenfinale i Oslo 14. juni, — sammen med veghøvelførere som tas ut på annen måte.

Den lokale Mercedesforhandleren, Bjørn Osmundsen hadde stilt biler til disposisjon, og representanten for Norsk Rutebilarbeiderforbund, Trygve Elsås, sa i sin takketale ved premieutdelingen at dette var det best organiserte og gjennomførte arrangementet han hittil hadde vært med på under sin reise landet rundt. Vi lar takken gå videre til den lokale komiteen fra Rutebilarbeiderforbundet med Harald de Presno i spissen, til Biltilsynet, Bjørn Osmundsen, Blakstad Yrkesskole, og alle de andre som bidro tilet godt arrangement.

T.K. Fløystad

VINTERVEDLIKEHOLDET I FOKUS

Årets internasjonale vintervedlikeholdskongress fant sted i Tammerfors i Finland i slutten av februar. Vår vedlikeholdssjef, Kjetil Nylund, var blant deltakerne, og nedenfor referer han noen av de viktigste punktene fra kongressen.

Omlag 500 representanter var samlet til Piarc's (The Permanent International Association of Road Congresses) vintervedlikeholdskonferanse i Tammerfors. De fleste var europeere, men også det fjerne østen var representert med deltakere fra Japan. Fra det norske vegvesenet deltok ca. 20 personer.

Forelesningene ble oversatt til tre språk, — engelsk, fransk og finsk.

Vintervedlikehold av veger og gater er en vesentlig del av vegvedlikeholdet i de land der snø og is skaper problemer for vegtrafikken. Store økonomiske midler settes inn hver vinter for å sikre framkommelighet og trafikksikre veger og gater, og det er vesentlig at midlene brukes så effektivt som mulig.

Fra utstillingen av ulike typer vintervedlikeholdsutstyr.

Den kjempestore Pirkkahallen brukes også til innendørs friidrett.

Hensikten med kongressen var å diskutere problemene i vintervedlikeholdet fra forskjellige vinkler samtidig som en skulle peke på måter å løse problemene på.

Kongressen tok for seg følgende emner:

— Bestemmelse av standard på vintervedlikehold sett i forhold til kostnadene for vegbrukerne og vegvedlikeholdet.

— Vintervedlikehold og trafikksikkerhet.

— Vedlikehold av gang- og sykkelveger.

I tilknytnig til konferansen var det en stor utstilling av vintervedlikeholdsmaskiner og utstyr. Det ble også vist hvordan vegmeldinger basert på EDB kan fungere.

Det var dessuten lagt opp til en ekskursjon til et sted som heter Teisko der det ble demonstrert brøyting i stor fart samt snøfresing. I tillegg viste en av Finlands store racerkjørere sine ferdigheter på glatt veg.

Forelesningsmaterale på engelsk kan lånes hos undertegnede.

Kjetil Nylund

Fra utstillingen av ulike typer vintervedlikeholdsutstyr.

Maskiner og utstyr for 6.9 millioner

Maskinavdelingen kan opplyse at det er så godt som i orden at følgende maskiner og brakker vil komme oss i hende i løpet av 1986:

I-1:	1 hjullaster Volvo 4200 B, universalmaskin	ca. kr.	572.000,-
	1 diagonalplog (utkaster	» »	36.000,-
I-2:	1 veghøvel Cat 140 G	» »	1.115.400,-
	1 Sørumfres	» »	27.000,-
I-5:	I kantklipper	» »	144.000,-
	1 feiemaskin	» »	52.000,-
I-6:	1 Mercedes i 512-gruppen	» »	410.000,-
Lab:	1 siktestasjon	» »	17.000,-
	1 Mercedes LN 1117 m/kran (grunnboring)	» »	500.000,-
	1 AB2 grunnboringstraktor (Variotrac) m/fjellkontrollborutstyr	» »	1.100.000,-
Anlegg:	1 gravemaskin Cat 225	» »	980.000,-
	Bulldozer Cat D5B	» »	850.000,-
Dessuten	1 stimkjele (Hushovd)	» »	90.000,-
	1 grøft-grusutlegger, mobil	» »	81.600,-
	8 mobiltelefoner	» »	235.000,-
	70 NRK-radioer	» »	150.000,-
	7 kontorbrakker		
	1 møtebrakke		
	1 vaske/tørkebrakke m/toalett	alt » »	450.000,-
	+ diverse mindre maskiner.		
	Totalkostnader for maskininnkjøp m.v. blir i år på ca. 6.9 millioner kroner.		

LØST & FAST

Disse tre vegbildene har samme riksvegnummer – hvilket?

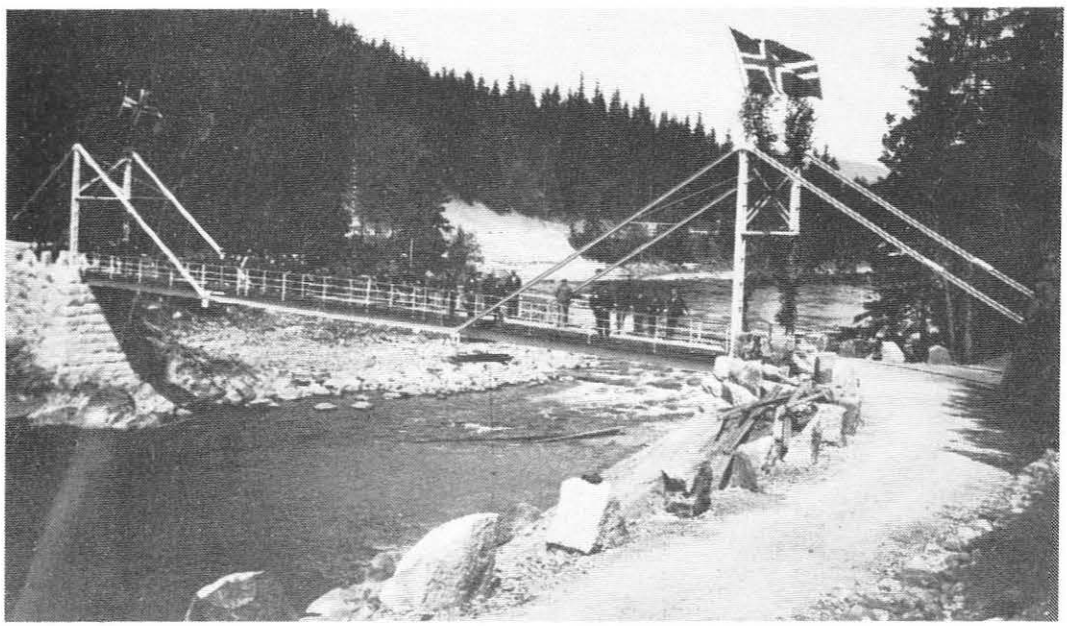
–Svar på nest siste side!

Hvem vet hvor og når!

Fra L.K. Moland har vi fått utlånt dette bildet som tydeligvis er fra en bruåpning.

Men fra hvilken bru — og når?

Er det noen som kan hjelpe oss?



LØST & FAST

VERN OG HELSE

Den første livreddende hjelp

1. *Pasienten er bevisstløs.*

— Stabilt sideleie. Alle bevisstløse som puster selv,*skal* ligge i stabilt sideleie.

2. *Pasienten puster ikke*

— Fri luftvei. Bøy hodet bakover.

— Fjern åpenbare fremmedlegemer fra munnen. Dersom pasienten ikke puster, start kunstig åndedrett (munn-til-munn-metoden), og fortsett med det til pasienten puster selv eller blir overtatt av mer kvalifisert personell.

3. *Pasienten har hjertestans (er pulsløs)*

— Start utvendig hjertekompresjon og kunstig åndedrett.

4. *Pasienten blør*

— Stans blødningen ved å trykke med fingrene mot det blødende stedet.

— Legg en trykkbandasje.

— Plasser den skadede legemsdelen høyt.

— Dersom en arm eller et ben er revet av helt eller nesten helt, legg en omsnøring helt ned mot skadestedet.

5. *Pasienten har sirkulasjonssvikt*

— Huden er blek og kald, pulsen er rask, den skadede er omtåket og tørst.

— Legg pasienten flatt med bena høyt (ved bevisstløshet: stabilt sideleie, også da kan bena legges høyt).

— Hold den skadede varm og tørr.

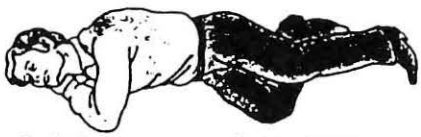
— Lindre smerter.

6. *Overvåking*

— Skadede bør ikke ligge alene. Dersom det er mulig, skal hver skadet ha kontinuerlig tilsyn. En rolig og vennlig opptreden fra hjelpepersonell er av stor betydning.

— Skadede som må ligge alene, skal ligge i stabilt sideleie.

Den første hjelp

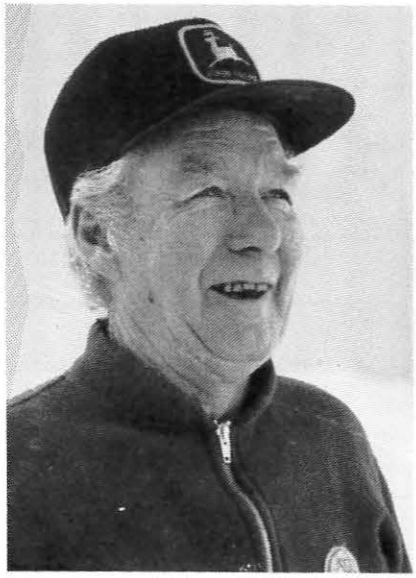


Bevisstløse som puster: Stabilt sideleie.

Bevisstløse som *ikke* puster: Kunstig åndedrett (munn-til-munn) og eventuelt også kunstig sirkulasjon (hjertekompresjon).

Stans blødning.

Forebygg sirkulasjonssvikt og overvåk pasienten.



Karl Jørgensen

sluttet i vegvesenet 31. januar i år. Bak seg har han mange fine år med gode arbeidskamerater. Han bedyrer at vegvesenet har vært en god arbeidsplass. Og selv om han nå gleder seg over pensjonisttilværelsen, vil han nok i blant savne det gode arbeidsmiljøet i vegvesenet, sier han til Sørlandsporten.

Sørlandsporten gratulerer!

60 år: 10. juni
Johan A. Johansen

50 år: 10. juli
Arne W. Lauvland

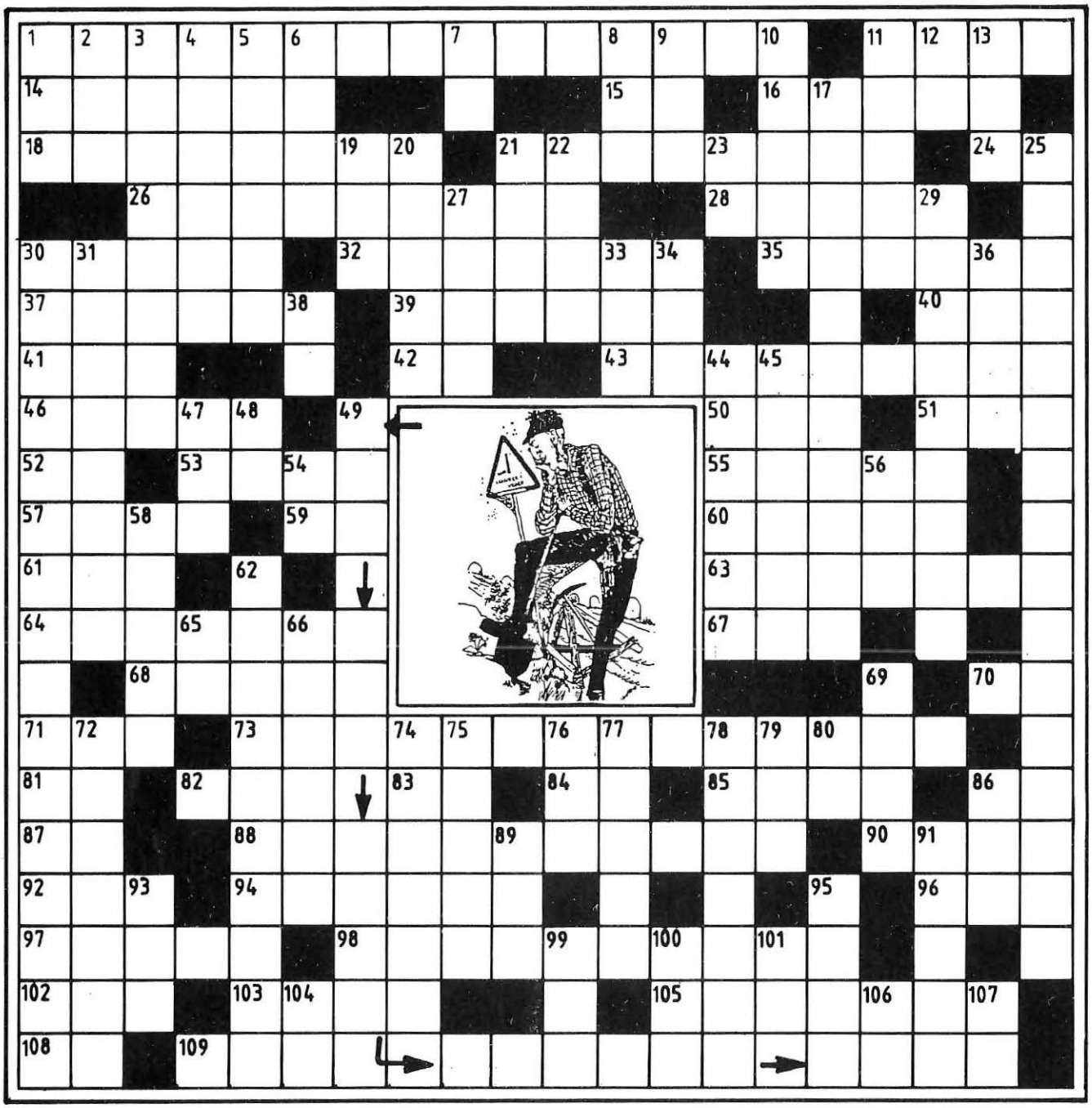
50 år: 12. juli
Bjørn Andreassen

NY PREMIE TIL HELDIGE KRYSSORDLØSERE!

Det er gledelig å konstatere den stadig økende interesse for vår kryssordoppgave. Hittil har de heldige vinnere mottatt Sfinx konfekt i premie. Men nå er tiden inne for forandring. Ny premie er nå en 42 cm lang porselensfigur, (Porsgrund) nærmere kalt «den røde kavaler».
Så, — kom igjen. Her har du gode muligheter til å skaffe deg vakker veggpynt.

KRYSSORD

NR. 1 1986



Navn: _____

Adresse: _____

Løsningen sendes innen 20.6.86 til Sørlandsporten, Aust-Agder Vegkontor, Postboks 173, 4801 Arendal

Vinnere av julekryssord ble: **Sverre H. Stokke, Vegdirektoratet.**
Sørlandsporten gratulerer og oversender Porsgrunn Porselens «røde kavaler».

VANNRETT

1. Skikunsten
11. Dyr
14. Sted i Telemark
15. Nektelse
16. Hav
18. Likt
21. Tegneseriefigur
24. Konsonanter
26. Predikanter
28. Kort
30. Linjen
32. Eneboer
35. Trang
37. Vakum
39. Bare en
40. Plog
41. Guttenavn
42. Ordne
43. Mildvær
46. Omformer
50. Jentenavn
51. Fiskegjeller
52. Konsonanter
53. «Ildsted»
55. Forfatters mellomnavn (d)
57. Rett
59. Tall
60. Jentenavn
61. På samme måte
63. Overse
64. Væske
67. Pronomen (gl.rettskr.)
68. Avgift
70. Stable
71. Spleise
73. Er det mange av i dag
81. Artikkel
82. Pålegg
83. Røys
84. Uro
85. By
86. Like
87. I orden
88. Musikkinstrument
90. Bomullstoff
92. Fyr
94. Innesluttet, ...a.
96. Røre
97. Anlegget
98. Kan være til hindre for trafikken
102. Tall (Svensk)
103. Arm
105. Kommunikasjonsmiddel
108. Æresord
109. Insekt

Loddrett

1. Forstavelse
2. Ly, V...
3. Yrke
4. Ost
5. Guttenavn (ikke norsk)
6. Ergo, ...å
7. Strø
8. Svarord
9. Drikk
10. Enkelte (genetiv)
11. Nå
12. Vokaler
13. Retning
17. Styre på arbeidsplass (nynorsk)
19. Vokse
20. Etser
21. Hemmelig domstol (tysk)
22. Blomst
23. Konsonanter
25. Isbre
27. Pure
29. Motta ufrivillig
30. Har vist seg å være nyttige og farlige
31. Kjempestore, ...s...
33. Tore T. Knutsen
34. Jentenavn
36. Jentenavn
38. Sykdom
44. Kjemisk forbindelse
45. Handlekraft
47. Struts
48. Tone
49. Ordtak
54. Ly
56. Flokk
58. Rape
62. Opphengt, ...ch.....
65. Retning
66. Tilstand
69. Sted i Aurland
72. Person
74. Kjøretøyet
75. Ekspropier, ...n
76. Dans
77. Gudinne
78. Aker
79. 8.—13.—5.
80. Ole Eriksen
86. Tute
89. Merke, ...kk
91. Merkedag
93. Vind
95. Skalk
99. Plass
100. Ambolt
101. Leker
104. Ujevn
106. Konsonanter
107. Fase

Nye håndbøker fra Vegdirektoratet

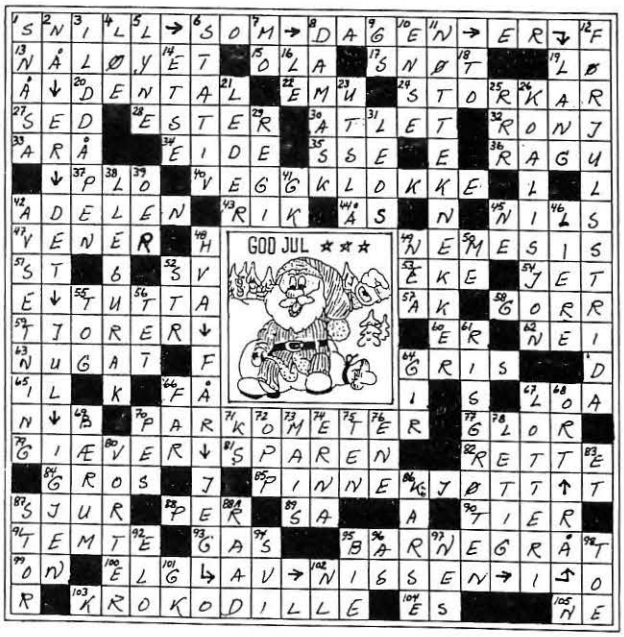
Håndboksekretariatet i Vegdirektoratet har gitt ut tre nye håndbøker:

046-PBR Veiledning
Denne håndboka er en ajourført og utvidet utgave av en orientering utgitt i 1977. Håndboka har følgende kapitler:
1. Innledning, 2. Statens Vegvesen, 3. Styrings-, planleggings- og oppfølgingssystemer i Statens Vegvesen, 4. Planleggings-, budsjetterings- og regnskapssystemer (PBR-systemet). Vedlegg 1. Oversikt over resultatlister og registerlister i regnskapssystemet.

047-Drifts- og kostnadsoppfølging. Vegledning
Formålet med denne håndboka er først og fremst å gi en oversikt over hva vegvesenets regnskaper gir av resultatlister for anleggs- og vedlikeholdsdriften, og hvorledes disse resultatlister kan brukes i drifts- og kostnadsoppfølgingen. Oversikten er tenkt spesielt for anleggsbestyrere, driftsplanleggere og oppsynsmenn på anlegg og for distriktsledere, vegmestere og oppsynsmenn i vedlikeholdet.

120-Rystelser ved sprengning. Lærebok
Veiledning om rystelser som oppstår når sprengstoff detonerer. Hvordan rystelser oppfattes og hvilke virkninger disse har på omgivelsene. Forholdsregler og beregninger m.v.

Løsning på julekryssord nr.4/85



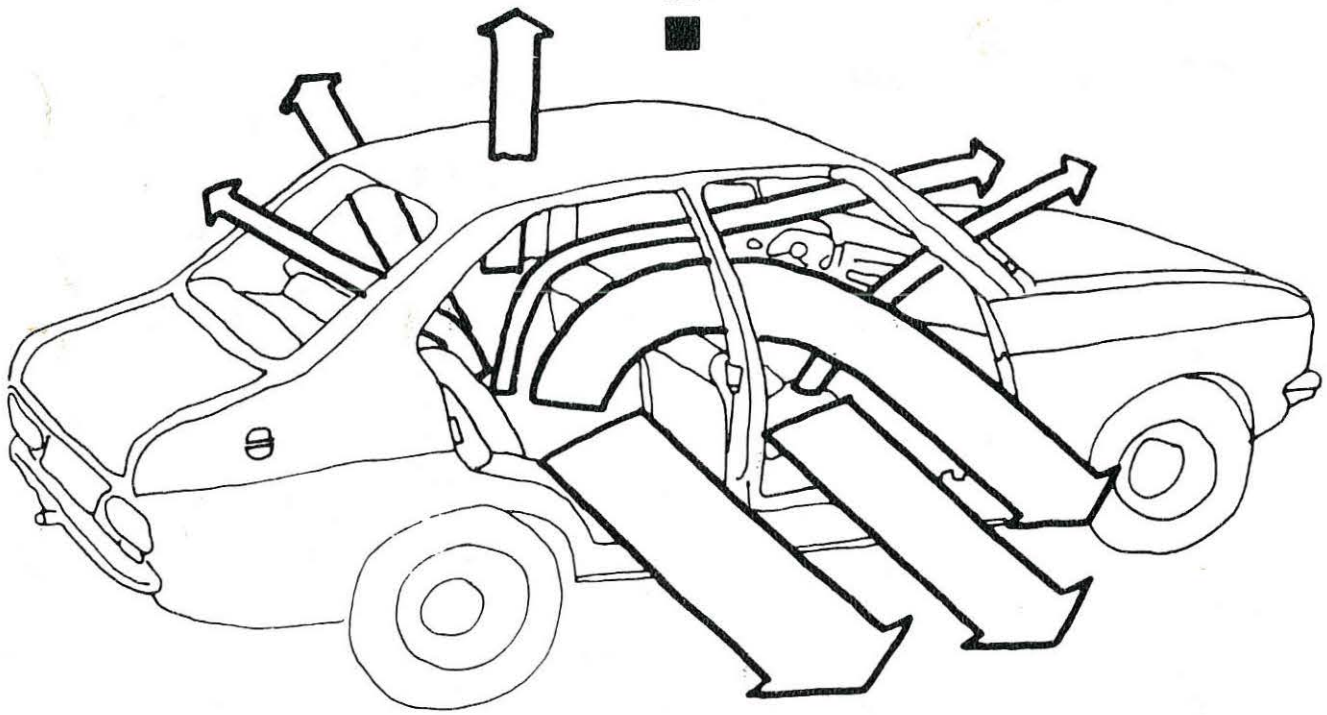
SVAR PÅ VEGBILDENE PÅ SIDE 32:

RV.420.

KOLLISJON

HVILKEN VEI VELGER DITT BARN

?



SIKRING AV BARN I BIL ER BILLIG FORSIKRING.

GJØR DET I DAG!