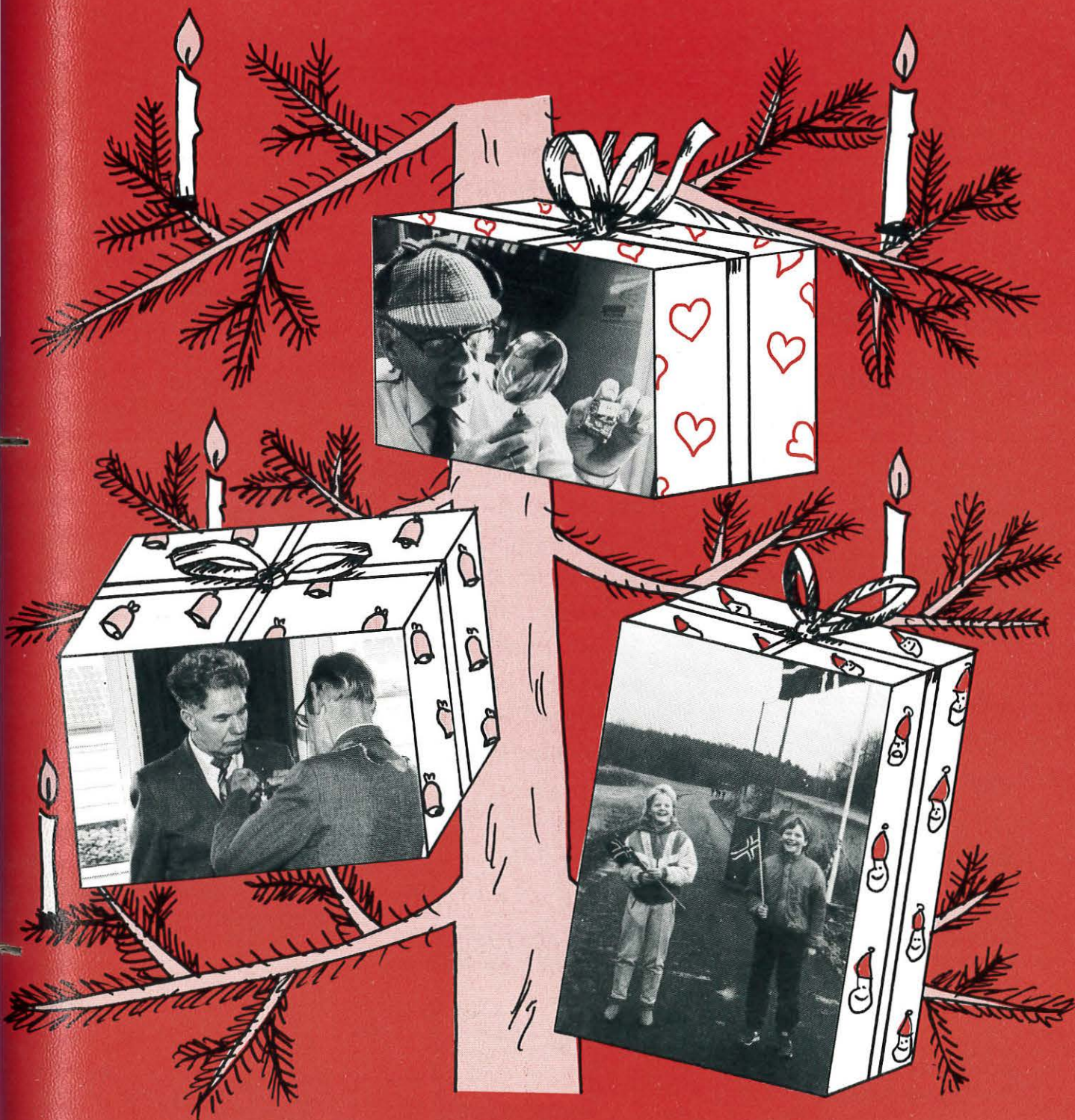


SØRLANDS-PORTEN

NR. 3 1986



KONTAKTORGAN FOR AUST-AGDER VEGVESEN





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
Harbo Colbjørnsen
Aase-Liv Lauvland

Adresse:

VEGKONTORET
Postboks 173,
4801 Arendal

Sats, mont., trykk:

MÆLAND OFFSET

Opplag: 900

STOFF TIL

NESTE NUMMER

MÅ VÆRE REDAKSJONEN

IHENDE INNEN

15. SEPTEMBER!

red.

Ettertrykk tillatt,
men oppgi kilde.

INNHold

SIDE

| | |
|--|----|
| Hilsen fra vegsjefen | 3 |
| Nedklassifisering av fylkesvegnettet møter hard motbør | 4 |
| Kongelig heder til Olav Nygård | 7 |
| Årets KU-seminar i Vrådal | 9 |
| Vannveger på Tromøy | 13 |
| Tryggere skoleveg for barn i Øyestad | 14 |
| Grunnerverv i England | 16 |
| Harbakkenkrysset nok en gang | 17 |
| Nær 100 år gammelt vegprosjekt ferdig i 1987 | 18 |
| Isolasjonsplater mot telehiv | 20 |
| Ny Hammeren bru skal binde Øyestad kommune sammen | 21 |
| Fossheimkomiteen har fullført sitt arbeid | 23 |
| A.D.R. — Hva er det? | 24 |
| Vegvesenets svar på Sherlock Holmes | 26 |
| «Vegen og Vi» på besøk | 27 |
| De nye trafikkreglene | 28 |
| Maskinavdelingens spalte | 30 |
| Kirsten på lederkurs | 31 |
| Med M/S Ekstrand i vesterled | 32 |
| Vellykket tur for 52 pensjonister | 34 |
| Arbeidsmiljøkonferansen i Geiranger | 36 |
| Knuseverk på flyttefot | 39 |
| Anleggsarbeider i Gjerstad | 41 |
| Trafikkellepunkter i Aust-Agder | 42 |
| Ingen suksess for militærveien | 43 |
| Med I-2 på riksveg 1 | 45 |
| Nye pensjonister | 47 |
| Kryssord | 50 |



BOMPENGER

Nytt skilt?



Kjære medarbeidere

Det er mange refleksjoner vi kan gjøre oss nå i adventstiden. Mye ugjort vil det være for de fleste av oss både i arbeids- og privatlivet. Men vi skal ikke gi oss. La oss ta opp problemene der vi befinner oss i etaten og komme med forslag til forbedringer — ut fra de forutsetninger vi har. Det er i alles interesse at vi tar vare på arven og utvikler oss videre.

Gjennom året har det skjedd en rekke ting som det er verd å merke seg.

Den 27. mai åpnet vegdirektør Eskild Jensen parsellen Tveite—Rømyr på E-18 ved Tvedestrand. Vegdirektøren kom i sine taler inn på det vi ønsket — spørsmålet om en økt utbyggingstakt for en motorveg E-18 Oslo—Kristiansand. Men selv med en stor innsats for økte bevilgninger, får vi stadig mindre med midler på investeringsiden.

Fossheim-komiteén med bred deltagelse fra lokalt hold, har — etter flere års arbeid — avsluttet sitt arbeid vedrørende maskinutnyttelse, maskinbehov, bemanningsbehov og organisering av maskinavdelingen. Tidsperspektivet har vært fram mot 1994. Rapportene er behandlet i lokale forhandlingsmøter. Noe dissens har det vært, men jeg håper at maskinavdelingen har fått et fundament å bygge videre på når den skal ta for seg de enkelte problemområder.

Også biltilsynet er inne i en brytningstid, med ny teknologi og stor etterspørsel etter biltilsynets tjenester. Omlag samtidig med at stasjonssjef Helge Skagseth begynte for et halvt år siden, ble det satt i gang et prosjekt «Ledelse av biltilsynet i Aust-Agder». Hovedmålet med prosjektet er å oppnå klarere oppgave- og ansvarsdeling på biltilsynsstasjonen, og mellom stasjonen og vegkontoret. Det vi ønsker oss er en slagkraftig avdeling med høyt faglig nivå og gode samarbeidsforhold. Samtidig med dette prosjektet går planleggingen av utvidelse av stasjonen på His.

Opplæringsiden i biltilsynet bør vies spesiell oppmerksomhet. I dette miljøet med fastlagt timeplan overfor publikum, er det viktig å få reservert tid for den enkelte til opplæring — fra studier av kompliserte rundskriv til interne/eksterne kurs og konferanser.

Brokke—Suleskardvegen er i ferd med å bli en realitet. Det er et privatfinansiert anlegg til i alt 41 mill. kroner som skal åpnes i september 1988. Anleggsavdelingen står som byggeleder og har nå et omfattende ekstraarbeid med teknisk kontroll — og ikke minst en nitid kostnadsoppfølging av entreprenør og søken etter rimelige løsninger for å holde rammen.

Hammeren bru med tilstøtende veger forskotteres av Øyestad kommune. Dette er et anlegg til ca. 7,5 mill. kroner og skal være ferdig sommeren 1987. Også dette arbeidet representerer et merarbeid for anleggsavdelingen. Det forspente stålbjelkespennet på 75 m innebærer at gamle grenser for spennvidder overskrides. Det er interessant å være med i nybrottsarbeidet.

Når det gjelder lønnsutviklingen, kan det være mye å sette fingeren på. Min oppfatning er likevel at vi må heve nivået der det er mulig. Skjevheter kan det bli, men dem får vi rette på i neste omgang for å bringe systemet i bedre balanse.

Bevilgningene har fortsatt en synkende tendens. Dette medfører at vi må utsette større nyanlegg og utbedre det vi har — ikke minst med sikte på trafiksikkerhet og myke trafikanter.

Vedlikeholdet har nå i lang tid levd med usikkerheten omkring områdeinndelingen. Dette er en lite tilfredsstillende situasjon, og saken bør avklares så snart som mulig etter at konsulenten (Ing. Kjell Bruer A/S) har levert sin utredning straks over i 1987.

Plansituasjonen er fortsatt anstrengt. Men det lysner. Finn Ole Jørgensen er på plass igjen og i februar -87 er Svein Harald Søndenaas tilbake. Dermed står det «bare» en vakant stilling igjen på planavdelingen. Vi har til og med fått ny juridisk saksbehandler — Trygve M. Johnsen på administrasjonsavdelingen.

At vi nå får fylt opp igjen i rekkene er av helt avgjørende betydning for oss. Det går på faglig tyngde, miljø, inspirasjon og belastning på den enkelte medarbeider.

Jeg vil takke for innsatsen gjennom året, og ønsker dere alle, yrkes-aktive og pensjonister m/fam. en god jul og et godt nytt år. Vel møtt til nye oppgaver.

Harald Gjerstad

NEDKLASSIFISERING AV FYLKESVEGNETTET MØTER HARD MOTBØR BLANT ORDFØRERNE

«Grenser til maktmisbruk» påstås det.

Det vil være kjent at innføring av nytt inntektssystem for kommunene/fylkeskommunene bl.a. vil resultere i en nedklassifisering av fylkesvegnettet i Aust-Agder.

På landsbasis medfører dette at 17% av fylkesvegnettet blir omklassifisert til kommunale veger. Aust-Agder er imidlertid det fylket som vil få den største nedklassifiseringsprosenten, nemlig ca. 33%.

Under behandling av saken i Fylkestinget kom det klart frem at Samferdselsdepartementets forslag til reviderte kriterier for klassifisering av fylkesvegnettet var et diktat fra staten. Fylkespolitikere følte seg tvunget til å vedta endringene, og enkelte ga også uttrykk for at saken var tredd ned over hodet på dem, — og at tiltakene var distriktsfiendtlige og ville få store konsekvenser — spesielt for gravgrendte strøk.

Flere mente også at de kriterier som legges til grunn for omklassifiseringen resulterer i at det neppe vil bli bygget nye fylkesveger i innlandskommunene i overskuelig fremtid.

Tross all misnøye falt det dog noen positive uttalelser. Et par av høyrerepresentantene mente at nyordningen kunne bli en fordel for kommunen. Mange av fylkesvegnettet er pr. idag i så dårlig forfatning på grunn av manglende vedlikehold at kommunen ved hjelp av overførte midler til vegformål vil være bedre i stand til å vedlikeholde disse vegene.

Fylkesutvalget oppnevnte i 1985 et utvalg som skulle fremme forslag til nedklassifiseringen. Utvalget har — innenfor de gitte kriterier — forsøkt en best mulig utjevning mellom kommunene. På grunn av bosetningsmønsteret i fylket er det imidlertid lite utvalget har kunne gjøre i så måte.

I en viss grad har utvalget foreslått kutting av veger hvor bosettingen på den siste delen er under 50 personer. I byene er gjennomgående samleveger beholdt som fylkesveger mens ikke gjennomgående samleveger er nedklassifisert. Det må imidlertid bemerkes at grensen mellom samleveger og adkomstveger i byene i praksis har vist seg å være nokså flytende.

Utvalgets forslag til nedklassifisering har vært ute til «høring» i kommunene, og reaksjonene har naturligvis vært mangfoldige.

For om mulig å få et gjennomsnitt har Sørlandsporten gått ut til en rekke ordførere hvis kommuner vil merke nedklassifiseringen på ulike vis. Av de ordførere som er blitt forespurt, har følgende stilt seg villige til å svare på våre spørsmål:

Ordfører Kristen K. Flå (S) Birkenes, Ørnulf G. Christensen (H), Arendal og Tjøstolv P. Colbjørnsen (Kr.F.) Vegårshei.

— Av Birkenes kommunes fylkesvegnett på 161.018 km er 41,3% tenkt nedklassifisert. Det vil i praksis si at kommunen øker det kommunale vegnettet med 51.205 km til ialt 54.175 km.

Av Arendals fylkesvegnett på 22.745 km er hele 67,5% tenkt nedklassifisert. Dette medfører at det kommunale vegnettet på 45,2 km blir påplussert nye 15.355 km, totalt blir dette over 60 km kommunal veg.

Vegårsheis andel av fylkesvegnettet er på 161.018 km, og av disse er 41,3% tenkt nedklassifisert. Det vil i

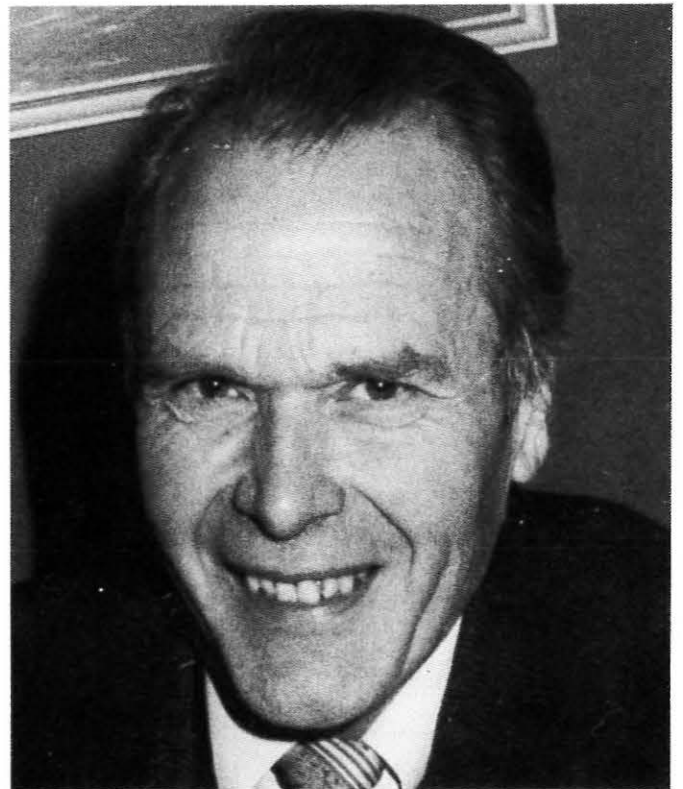
praksis si at kommunen øker det kommunale vegnettet med 51.205 km til ialt 54.175 km.

Anser dere i utgangspunktet denne pålagte nedklassifiseringen som en fordel for kommunen, eller vil det skape problemer som dere ikke har hatt tidligere?

Flaa: — Vi ser det ikke som noen fordel at denne nedklassifiseringen blir gjennomført. Det var en bra ordning tidligere da vegvesenet hadde ansvar for største delen av vegnettet.

Christensen: — Det vil skape kjempeproblemer i alle kommuner, også i Arendal. Fylkeskommunen har diktert en nedklassifisering som grenser til maktmisbruk. Man leverer fra seg et fylkesvegnett som er helt nedslitt på grunn av manglende vedlikehold, både når det gjelder by- og landkommuner. Gamle forskutteringsordninger er ikke løst osv. Kommunene leverte ifjor sommer en komiteinnstilling om disse spørsmål. Denne synes å være lagt helt til side. Ingen av disse spørsmålene er det gitt svar på.

Colbjørnsen: — Det er vel godt kjent at Vegårshei kommune i ei årrekke har klagt på det dårlige vedlikeholdsarbeidet og opprustningsarbeidet som fylket har utført på veiene sine i kommunen vår. Så mange nærer nok i første omgang et visst håp når nå kommunen får hånd om dette sjøl. Men det stiller seg fortsatt uklart om de økonomiske overføringene på lang sikt. Med tanke på den nære framtid, vil nyordningen uten tvil føre til overgangsproblemer. Idag har kommunen ingen maskiner eller anna redskap, bare noen spader



Ordfører Kristen K. Flaa, Birkenes er også formann i fylkets samferdselsutvalg.

og krafser. Likedan mangler vi den ekspertise som skal til for å ivareta ansvaret for denne viktige sektoren.

Men det er vel usikkerheten som i første omgang gjør oss frustrerte. Det tar ei stund å få arbeid seg gjennom problematikken og lagt opp en strategi. Men jeg vil understreke at når kommunen heile tida har kjempa imot nyordninga, er det ut fra prinsipielle grunner. Når hensikten synes å være å bygge opp en egen maskinpark i hver kommune, mener vi dette er samfunnsøkonomisk galt. Dette må bli lite effektivt og sløsing med sårt tiltrengte midler.

— *Ordfører Flaa; som formann i fylkets samferdselsutvalg har De sittet som medlem i det utvalget som har fremmet forslaget til nedklassifisering. Her heter det bl.a. at «i spredtbygde områder skal fylkesvegen ha et befolkningsgrunnlag på minst 50 personer. Rammer dette Deres egen kommune i særlig grad?*

Flaa: — Det rammer vår kommune meget sterkt. Jeg var sterkt imot at kriteriene nokså ensidig gikk på befolkningsgrunnlaget. Områder med spredt bosetting blir sterkt skadelidende.

Colbjørnsen: — Slik jeg vurderer det, er distrikta ved denne nyordninga blitt ramma på en utilsikta hard måte. Vår kommune har alltid vurdert veiutbygginga svært høyt, og den frustrasjonen vi idag føler er nettopp et uttrykk for dette.

Store ressurser befinner seg i utkantene av kommunen, likeledes en mengde hytter og viktige mål i turist-sammenheng. Sammen med den spredte bosetting som finnes der, er ofte trafikkgrunnlaget på veiene stort. Men etter det kriteriegrunnlaget som gjelder for opptak av ny fylkesvei eller nedklassifisering til kommunal vei, når de ikke opp. Ønsker en å holde liv i «bygdenorge» og oppnå noe med den satsinga fylket har på turisme, må det en langt sterkere satsing til på veisektoren.

— *I byene er gjennomgående samleveger beholdt som fylkesveger, mens ikke gjennomgående samleveger er nedklassifisert. Det har vist seg at grensen mellom samleveger og atkomstveger i byene i praksis er nokså flytende. Mener ordfører Christensen at dette har vært løst på en tilfredsstillende måte for Arendals vedkommende, eller er det veger De ville ha ønsket en annen løsning på?*

Christensen: — Nedklassifiseringskriteriene er ulogiske. Hovedveier innen Arendal sentrum som hele fylket benytter, er nedklassifisert. Eller ta for eksempel veien opp til Aust-Agder sentralsjukehus, som også er nedklassifisert til tross for at Arendal har påvist betydningen den har for fylket. Man har diktert kriterier som man ikke ønsker å diskutere.

— *Har kommunene idag en oversikt over de økonomiske konsekvenser nedklassifiseringen vil medføre på godt og ondt —, og er kommunene pr. idag teknisk rustet til å ta ansvar for en påplussing av det kommunale vegnettet?*

Flaa: — Kommunen har idag ikke fullstendig oversikt. Fylkesmannen har ennå ikke fått klare direktiver fra departementet om hvordan denne saken skal håndteres økonomisk. Kommunen er ikke teknisk utrustet til å påta seg denne oppgaven. Vi har nedsatt et utvalg som skal vurdere saka.

Christensen: — På ondt — vegnettet skulle vært nedklassifisert i 1985, og staten lovt full kompensasjon for kommunens merutgifter, uavhengig av inntekts-systemet. Det viser seg at den potten som nå er til disposisjon for dette formål, er for liten. I 1986 blir det refundert kr. 44.000,- pr. km i Arendal. Men med moder-

ne og trafikksikkerhetsmessige veger er dette etter driftssjefens utsagn alt for lite. Etter den pott som er til disposisjon for Arendal er dette helt utilstrekkelig, og pris- og lønnsutviklingen de to siste årene er sett bort fra.

Colbjørnsen: Til det kan jeg svare et bestemt NEI. Vi har også nedsatt et utvalg som skal arbeide seg gjennom alle sider ved dette problemkomplekset, og der-ved skaffe oss en oversikt over hva det kan medføre på godt og ondt.

Men selv fra statlig hold er det ennå ikke klart hva den endelige overføringa blir. Og størst usikkerhet er det med tanke på framtida. Som jeg har sagt, starter vi som kommune på bar bakke med tanke på å kunne stå teknisk rustet til å ivareta dette nye ansvar.

— *Vil den foreslåtte øking av det kommunale vegnettet medføre at kommunen må gå til anskaffelse av nye maskiner, og vil det resultere i økt sysselsetting innen teknisk etat?*

Flaa: — Kommunen må nok anskaffe seg noe mere materiell. Vi har ennå ikke tatt standpunkt til om en skal få en avtale med vegvesenet. Utvalget vi har satt ned vil måtte komme med forslag til dette.

Christensen: — Ikke i første omgang, fordi Arendal i prinsippet har vedlikeholdt fylkesvegene med utilstrekkelig refusjon. Men skikkelig vedlikehold krever nyanskaffelser på lengre sikt.

Colbjørnsen: — Hvordan vi skal organisere det framtidige vedlikeholdsarbeidet er det enda ikke fattet noe vedtak om. Først må utvalget komme med sine konklusjoner før de videre blir politisk behandla. Men det er en sak som omfattes med stor interesse.

Selv om mye enda er usikkert, må en vel regne med en viss oppbygging av maskinparken i kommunen, selv om det meste av arbeidet skulle bli satt bort til private entreprenører. Men at det vil bli betydelig merarbeid på teknisk etat er sikkert. Om dette vil føre til økt sysselsetting eller gå på bekostning av eksisterende arbeidsoppgaver, vil framtida måtte vise.



Ordfører Ørnulf G. Christensen, Arendal. Må han selv ut med feiekosten på de nedklassifiserte vegene etter nyttår? (Foto: Agderposten)

— *I forslaget til nedklassifisering er det tatt hensyn til at en del kommuner ikke er teknisk rustet til å ta ansvar for så mye vegvedlikehold, og har foreslått en overgangstid på 3 år. Er det aktuelt for deres kommuner, eller regner dere med å «klare dere selv» allerede fra årsskiftet.*

Flaa: Jeg må igjen henwise til vårt utvalg som må se på dette også.

Christensen: — Vi får ingen hjelp, så vi er nødt til å klare oss selv.

Colbjørnsen: Når det gjelder snøbrøytinga, er vi innstilt på samarbeid med vegvesenet resten av vintersesongen 86/87. Når det gjelder sommervedlikeholdet, er ikke dette vurdert ennå. Samarbeidet kan være et alternativ blant flere. Men det er vel ikke for hardt tatt i når en sier at det råder en viss skepsis når det gjelder et videre samarbeid med vegvesenet, da vår erfaring hittil er at vårt fylkesveinett inntil idag har fått en altfor liten del av vedlikeholdspengene, og det har fungert som en «melkeku» for de mer sentrale deler av fylket.

Når en ser den nedslitte veimasse som idag er igjen i kommunen og som nå overføres oss, er det ikke rart at det vekker tillive visse følelser hos oss.

— *Hvis dere som ordførere i Deres respektive kommuner kunne ha endret forslaget om nedklassifisering for Deres egen kommune, hva ville Dere ha ønsket å endre på?*

Flaa: — Jeg la fram en modell i utvalget som brukte nåværende kriterier for opptak av fylkesveger — 2 km — og bosetting på 25 personer. Dette ville ha gitt en mye mer rimelig belastning mellom tynt befolka områder — og sentrale strøk.

Men dessverre — dette kunne ikke godtas i henhold til sentralt vedtatte kriterier, og dette beklager jeg sterkt.

Christensen: — Jeg ville endret hele systemet, — en skikkelig overlevering av ordentlig vedlikeholdte veier, og full kompensasjon.

Colbjørnsen: — Dette var et svært hypotetisk spørsmål. Men at arbeidet er vanskelig, vil jeg gjerne understreke. Det er lite tenkelig at en kommune som vår skal bli vurdert isolert i en slik sammenheng. For det første ville jeg hatt Presteveien fra Vegårshei stasjon til Gjerstad stasjon forbli fylkesvei. En så viktig vei mellom to kommuner som idag inngår i Østregionen og som fylket selv har engasjert seg i med tanke på næringsutviklingen, bør ikke gjøres kommunal og avhengig av kommunale bevilgninger. Likeledes har vi veier som delvis brukes av tømmerbiler som gjennomfartsvei til ulike sagbruk for å spare tid og drivstoff. Endelig har vi en vei som for deler av bygda brukes som den naturlige vei når de skal til jernbanestasjonen m.a.

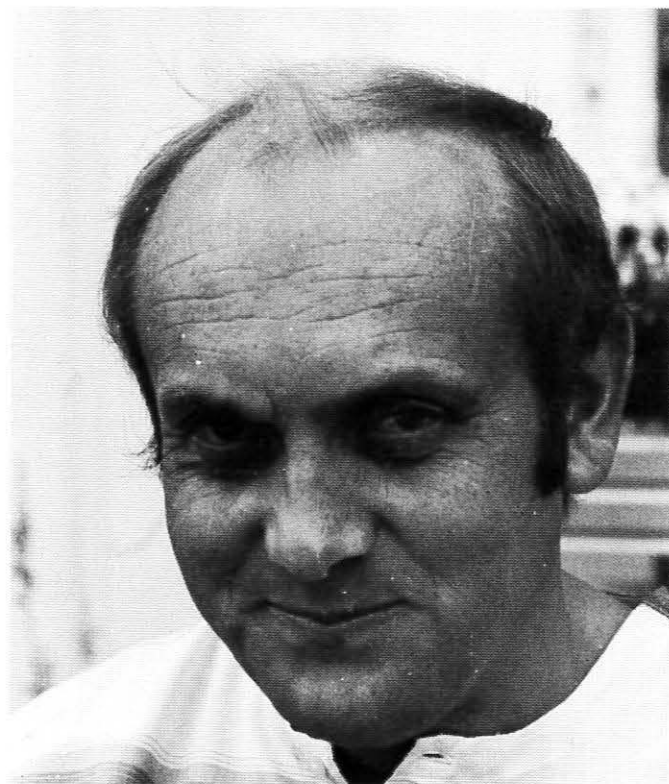
— *Hvis vi på slutten av dette intervjuet kan be Dere om noen generelle kommentarer til den nær forestående nedklassifiseringen, hva har Dere da på hjertet.*

Flaa: — Jeg tror det meste allerede er sagt.

Christensen: — Jeg finner hele ordningen i strid med forutsetningene for det «nye inntektssystemet». Forutsetningene var at kommunene ikke skulle stilles dårligere enn tidligere. Men det gjøres faktisk ved at fylkeskommunen ensidig overfører noen av sine forpliktelser og forbedrer sin økonomiske stilling på bekostning av kommunene, som ikke gis noen muligheter til å ivareta sine rettigheter.

Det er et overgrep fra fylkeskommunen, gjennomført på en udemokratisk måte.

Colbjørnsen: Det er et tankekors for meg at en reform som denne har fått så enstemmig tilslutning på



Ordfører Tjøstolv P. Colbjørnsen mener at en i samarbeid må finne fram til løsninger som kan tjene fylket.

sentralt hold, og får så tverrpolitisk motbør på fylkes- og kommuneplan. Her må det være en kommunikasjonsvikt. Likeledes synes jeg det er feil av fylket å overlate et veinett til kommunene uten å sette det i tilsvarende stand som da de selv overtok det.

I regi av fylkeskretsen i NKS ble det tatt flere initiativ for å bringe kommune og fylke til forhandlingsbordet, samtidig som de skulle gjøre felles framstøt overfor departementet. Disse utvalg er etter min mening blitt tatt alt for lite hensyn til.

Nå er likevel reformen kommet, og sammen må en finne fram til løsninger som kan tjene fylket vårt som helhet. Personlig tror jeg saken har vært en belastning for forholdet kommune/fylkeskommune. Jeg håper derfor at fylkeskommunen viser vilje til å rette opp urimelige skjevheter, og finne frem til et sett med kriterier som kan gjøre det mulig også i framtida å få bygd fylkesveier i en kommune som vår.

Sørlandsporten takker de tre ordførerne for at de var sporty nok til å la seg intervjuet om et så vidt vi kan forstå — kontroversielt emne.

Skal vi våge å trekke noen konklusjon av samtalen, må det være at aldri har det vært så sterk tverrpolitisk enighet om at de er tverrpolitisk uenige i det sentrale vedtaket om omklassifisering av fylkesvegnettet, som — tross dette — trer i kraft fra 1. januar 1987.

M.K.

Kongelig heder til Olav Nygård

«Dette var overraskende, — og høyst uventet. Jeg trodde det skulle større innsats til for å få en slik utmerkelse». Slik sier vår nyutnevnte medaljevinner det, — etter at han ble tildelt H.M. Kongens fortjenstemedalje.

Og hedersmannen er ingen annen enn vår egen trofaste vegmester Olav Nygård. I nærmere 51 år har han tjent vegvesenet, inntil han nylig gikk over i pensjonistenes rekker. Det var Øyestads ordfører, Einar Livolden, som overrakte medaljen under en tilstelning på vegkontoret en dag i november.

Olav Nygård sier til Sørlandsporten at hans interesse for vegbygging begynte i tidlige barneår. Hjemme hadde vi ikke veg, og far satte oss i sving med å bygge veg til heimen, sier han. — Og i skogen gjetet vi kuene. For at disse skulle ha det greit, bygde vi stikkrenner og bruer over bekkene for dem . . .

Og når begynte du i vegvesenet?

Min første arbeidsdag i vegvesenet hadde jeg en februar dag i 1936. Jeg var 16 år den gangen og begynte som arbeidskar ute på anleggene. Det var mens vegkontoret holdt til i Kolbjørnsvik og

administrasjonen var 6—8 personer.

Under krigen var Nygård bl.a. med på Langeid—Moldbrautlægre, — et vegprosjekt som tyskerne satte i gang for å sikre seg en indre riksveg. Men etter at anlegget ble stoppet, reiste han hjem og giftet seg, — før han måtte dra til Vest-Agder for å være med på vegarbeid mellom Eiken og Sirdal. De to siste krigsårene var han kontorist ved vegkontoret i Vest-Agder. Han arbeidet med rutebilene, — laget ruteplaner og holdt orden på rutebilregnskapene.

Tilbake i Aust-Agder i 1945 ble han oppsynsmann. Vegmester ble han fra januar 1972. De første årene ledet han vedlikeholdet i området rundt Arendal. I 1973 overtok han Setesdal og flyttet til Valle.

Du har vært vegmester i 14 år. Hvilke oppgaver har vært viktige for deg i dette arbeidet?

Jeg har i alle år lagt vekt på at trafikantene skal trives når de ferdes langs vegen. Dette at det er ryddig og pent tror jeg roer ned trafikken, — og igjen bidrar til økt



Olav Nygård sammen med fru Trine, her ved rasteplassen som han selv har utviklet. Foto: S.H. Øigård

Olav Nygård....

fortsatt fra forrige side

trafikksikkerhet, sier Nygård som også føyer til at han fikk de første impulsene til dette arbeidet fra ing. Aase i Vest-Agder.

For meg har det også alltid vært viktig at mine medarbeidere har trives i arbeidet sitt, — at de er stolte av jobben sin . . . og at de får ansvar og føler at de vokser med oppgavene. Jeg tror vi må lytte mer, slik at alle føler at hvert ledd er like viktig for bedriften vår. Sammen skal vi skape noe, sier han ettertensomt . . . Han minnes en episode. Det var skytebasen som uttrykte følgende: —

«Det fineste jeg ser, — det er ei salve som virkelig går godt.»

Men hvorpå hans overordnede nærmest spyr ut:

«Da har jammen ikke du sett mye fint».

Det er bedrøvelig hvis slike ting forekommer, sier Nygård. Han understreker nødvendigheten av å gi både ros og ris, at vi gir hverandre oppmerksomhet. Vi må respektere hverandre slik vi er, — og

ta vare på hverandre, sier han.

Nygård sier videre at han gjennom alle år har lagt vekt på å ha et godt forhold til alle naboer, — grunneierne. Samtidig beklager han at det ennå mangler avgjørelsesmyndighet ute hos vegmestrene, — ikke for at de skal bli mektige, — men for at publikum skal få bedre service, understreker han.

I den forbindelse peker han på at informasjonen internt ofte har vært mangelfull, — begge veier, som han sier . . .

For noen år tilbake tok han initiativet til informasjonsmøtene som nå holdes regelmessig ute i alle områdene.

Han har også lagt vekt på å gjennomføre arbeidsmøter regelmessig. Her kunne vi både gi og motta informasjon. Vi ble sveiset godt sammen, og i fellesskap kunne vi arbeide mot en god arbeidsmoral og trivsel i arbeidet vårt.

På samme måte sørget Nygård for at all innleid arbeidskraft fikk god informasjon. Brøyterne for eksempel. Hyggelige møter over en kopp kaffe, — og orientering om de ulike forhold vedrørende

brøytingen og redskapene. Jeg tror vi har spart store summer på slike orienteringsmøter, sier han.

Etter 51 år i virke for Statens Vegvesen, — Hva nå? Blir det problem å fylle pensjonistdagene?

Jeg har trivdes veldig godt i arbeidet mitt gjennom alle år, sier han. Alltid gledet jeg meg til å ta fatt på en ny arbeidsdag, — og nye utfordringer. Og jeg tror nok at jeg vil komme til å savne arbeidsplassen min, det gode miljøet, medarbeidere og venner.

Men pensjonistdagene blir det neppe noe problem å fylle. Nå skal jeg først pusse opp hjemme i Vrengen i Øyestad. Her skal også hagen gjennomgå både vedlikehold og fornyelse. Dessuten liker jeg å mure peiser, — og familien er stor og oppdragene mange, — sier den travle pensjonisten. Forøvrig røper han at han sysler både med treskjæring, knivskafter og slirer.

Sørlandsporten tar hatten av for en verdig prisvinner, stiller seg i rekken av gratulantene, — og håper at han vil få mange fine år framover.

HVOR I ALL...



Stenen på bildet har ligget i vegbanen over lengre tid, og har ikke vært til sjenanse for trafikken på riksvegen.

Hvordan den er havnet der, — og hvorfor den ikke sjenerer noen? En teori er at da det på Vestlandet for mange måneder siden ble registrert et mindre jord-

skjelv, løsnet samtidig denne steinblokka høyt oppe i et nærliggende fjell, og ble liggende som på bildet. At den ikke sjenerer trafikken skyldes at riksveg 12 like ovenfor Storstraumen bru er lagt om, slik at steinen ligger på en nedlagt vegstubb. Elementært, mr. Watson.

Biltilsynet fra Agder og Telemark samlet i Vrådalen: EDB og trafikksikkerhet sentralt på KU-seminaret

Av Geir Roang

Innføringen av EDB og trafikksikkerhet var sentrale emner på årets seminar i Kontaktutvalget for biltilsynet i Telemark, Aust- og Vest-Agder. I tillegg var det satt av tid til lønsspørsmål og utforming av den framtidige arbeidsplassen. Seminaret var lagt til Straand Hotel i Vrådalen 11. og 12. november, og samlet 70 deltagere, medregnet gjester og foredragsholdere.

Seminaret ble ledet av formannen i KU, stasjonssjef Odd H. Langbakk, Skien. Han ønsket på vegne av KU-styret velkommen til seminaret, og sa at det var basert på emner som opptar biltilsynet, både i nuet og i framtida. Og det fikk han rett i, deltagerne viste engasjement i diskusjonene, og kurskritikkene var også gjennomgående bra.

Plansjef Harbo Colbjørnsen foretok den formelle åpningen på vegne av vertsfylket Aust-Agder. Han sa blant annet at trafikksikkerhet er noe som opptar alle i dag. Mange tiltak kan brukes, slik som bilbeltebruk, utbedring av farlige punkter på vegnettet, skilting osv. — Vi leter etter nye, effektive tiltak nå, og jeg setter min lit til at trafikksikkerhetsmeldingen peker på en del virkemidler som kan bedre forholdene langs våre veger, sa han.

AUTOSYS 2 OG 3

Førstekonsulent Rold Erik Larsen i Vegdirektoratet tok for seg videre-

utviklingen av EDB i Biltilsynet, spesielt Autosys, trinn 2 og 3. Autosys er et landsomfattende informasjonssystem for motorvogn og førerkort med en rekke aktuelle brukere, slik som kommune, skattefogd etc. En del brukere, som biltilsynet, vegdirektoratet og politiet skal ha direkte tilgang via data-skjermerne.

Autosys, trinn 1, omfatter etablering av database og spredning av terminaler. Trinn 2 omfatter videreutvikling av databasen, med direkte ajourføring fra terminal. Trinn 3 omfatter maskinell utskrivning av førerkort, vognkort etc. Trinn 4 skal

omfatte en videreutvikling av lokale systemer. Larsen mente en måtte bli ferdig med trinn 2 og 3, som sees under ett, før en kan gå videre til trinn 4.

GÅR SVÆRT SMÅTT

Larsen gjennomgikk tidsplanen for Autosys, og hadde ingen gode nyheter å komme med. Alt er forsinket. Vi vil trolig komme langt ut i 1987, kanskje vil vi skrive 1988 også før Autosys trinn 2 og 3 kan tas i bruk ved stasjonene for fullt.

I paneldebatten etter Larsens innledning deltok biltilsynssjef Egil



Alle deltagerne samlet utenfor resepsjonen på hotellet.

Feby, Telemark, stasjonssjef Johan Fredrik Voss, Kristiansand, og stasjonssjef Helge Skagseth, Arendal. Feby var opptatt av økonomi. — Det går over stokk og stein. Vi trodde vi fikk penger av Vegdirektoratet til innkjøp av passende utstyr, men midlene stod ikke i forhold til behovet. Direktoratet har informert dårlig om hva dette vil koste. Vegdirektoratet har også vært svake når det gjelder råd om valg av maskinutstyr. Vi må stadig oppdatere og kjøpe nye kort. Ingenting tyder på at det vil bli stilt midler til disposisjon som dekker behovet, sa Feby.

Voss var skuffet over fremtiden. — Det eneste vi kan vente oss i 1987 er oppdatering på førerkort, men det betyr bare ekstraarbeid i og med at vi også skal oppdatere for politiet. Typegodkjenningsregister på skjerm er en fordel, men det hjelper lite når vi ikke får maskinell utskrivning av vognkort. Dette går svært seint. Jeg var på et seminar i Oslo i 1962 og hørte om EDB i Biltilsynet. Etter alle disse årene har vi bare kommet dithen at vi har fått en spørreterminal, sa Voss.

— Autosys 1 fungerer svært bra, når det fungerer, sa Skagseth. — Fungerer det ikke, er det en plage. Og ingen har ansvaret for å hjelpe oss. Det er en evig runddans fra vegdirektoratet til Statens driftssentral til Norsk Data osv., og vi får ikke hjelp noen steder. Det trengs et ansvarlig, koordinerende ledd i direktoratet som kan ta seg av kommunikasjonslinjene, feilretting, feilsøking osv. Det gis også for dårlig opplæring, sa Skagseth.

TRAFIKKSIKKERHETS-MELDINGEN

Underdirektør John Arild Jensen, Samferdselsdepartementet presenterte hovedtrekkene i stortingsmelding nr. 18 om trafikksikkerhet og trafikkopplæring. Meldingen tar for seg kortsiktige og langsiktige tiltak. Blant de kortsiktige nevnte Jensen kontroll og overvåking, sanksjoner og informasjon. Blant langsiktige nevnte han opplæring, teknologi og forskning og utvikling. En seksjon i samferdselsdepartementet skal koordinere og samordne trafikksikkerhetsinnsatsen, både når det gjelder det offentlige og frivillige organisasjoner. Seksjonen ledes av en underdirektør, og denne stillingen er Jensen nylig utnevnt i.

Blant konkrete tiltak nevner vi: Politiet får 16 millioner ekstra til kontroll og 10 millioner til EDB i forbindelse med prikkbelastning i

førerkort. Biltilsynet får 20 millioner til utekontroll, som omfatter 80 nye stillinger, og 2 millioner til førerkortregister. Vegkontorene får 3 millioner til planbistand overfor kommunene (10 nye stillinger), samt 35 millioner til vedlikehold. Meldingen anbefaler automatisk trafikkovervåking av fart og kjøring mot rødt lys, gjennomført av politi og vegvesenet i samarbeid. Prikkbelastning i førerkortet foreslås som en prøveordning i tre år, der tre prikker for forseelser på linje med forenklet forelegg gir inndraging av førerkortet.

Når det gjelder trafikkopplæring, understreket Jensen at dette er en livslang prosess. Trafikk bør mer inn i skolene, i dag har vi brukbar dekning opp til 6.-7. klasse, men når man får bruke motoriserte kjøretøyer, faller opplæringen i skolen mer eller mindre bort. Meldingen går inn for bedre utdanning av lærere på denne sektoren. Mopedførerbevis blir et viktig tiltak, videre settes aldersgrensen for øvelseskjøring med bil ned til 17 år, og det utarbeides en «trafikksikkerhetspakke» som samtlige førerkortkandidater skal gjennom, også privatister. Det legges opp til bygging av motorbaner, noe man forøvrig har fått stor respons på. Opplæring og informasjon for eldre trafikkanter skal det også satses på, samt rehabiliterings- og oppfriskningskurs for bilførere.

På informasjonssiden satses det blant annet på langtidsplanen for trafikksikkerhetsinformasjon, med hovedemnene utforkjøringsulykker, fotgjengerulykker og møteulykker.

Tilsynet med kjøreskolene skal økes, praksiskravene for drift av kjøreskoler økes fra 2 til 5 år etter Statens trafikklærerskole, og an-

svaret for driften av skolene legges på eieren.

Når det gjelder sanksjonsformer har en sett på tradisjonell straff, forenklet forelegg, gebyr, regelverksreformer, avkriminalisering. Biltilsynets myndighet, blant annet i forbindelse med adferdskontroller skal vurderes.

Meldingen omfatter også fart, promille, forskning og utvikling, avgifter på sikkerhetsutstyr, arealplanlegging m.v.

PANELDEBATT

I paneldebatten etter Jensens innledning, deltok seksjonsleder Kai Otto Ballestad, Skien, stasjonssjef Oddvar Flystveit, Mandal, stasjonssjef Thor Inge Svihus, Notodden og biltilsynssjef Egil Feby, Telemark. Ballestad sa at utekontroll er noe av det mest krevende som finnes. Derfor er det viktig å ha skikkelig kvalifiserte folk til dette, og han mente det var svært seint å kunne skaffe disse folkene til 1987. Når det gjelder adferdskontroller, mente han det var naturlig at biltilsynet skal kunne drive med dette, all den stund det er biltilsynet som avgjør om en person er skikket til å få førerkort eller ikke. Han synes biltilsynet burde ha myndighet til å ilegge gebyr etc. på linje med politiet.

Flystveit mente også at biltilsynet måtte inn med adferdskontroller. Han var også for automatisk trafikkovervåking, men var uenig i at dette skulle varsles på forhånd. — Fartsgrensene er jo varslet gjennom skilting, og hvis folk ikke vet hvor overvåkingen skjer, vil de kanskje redusere farten over lengre strøkninger enn om de får beskjed om hvor de er, sa han.

Svihus var også opptatt av adferdskontroll, og mente de nye stil-



Panelet som diskuterte EDB. Fra venstre Rolf Erik Larsen, Helge Skagseth, Johan Fredrik Voss og Egil Feby.

lingene ikke burde øremerkes teknisk kontroll. Det er adferden som svikter, og ingen har bedre kompetanse til å vurdere det enn biltilsynet, mente han.

Feby var glad alderen for øvelse-skjøring senkes til 17 år, men ville gjerne hatt den enda lavere for å få en lengre læreprosess. Øvingsbanene mente han burde overtas av staten, og Fase II mente han ble for lite realistisk, rett og slett fordi kjøreskolene har for fine og dyre biler. — Det er tøft å få en sladd med en bil til 2–300.000, vi burde heller gi anledning til å bruke eldre biler, gjerne med avgiftsfritak, og dessuten bør det være egne lærere på banekjøring, mente han.

Jensen var åpen for å senke aldersgrensen ytterligere. Han pekte på formelle hindringer for «politimyndighet» for biltilsynet, det er ikke hjemmel, og det er ikke sikkert at det er politisk vilje til å slippe biltilsynet ut på vegene som et slags nytt politi. Men han mente en avkriminalisering fra forelegg til gebyr kunne være en innfallsvinkel. Når det gjelder Fase II hadde han oppsiktsvekkende opplysninger. TØI holder på med en undersøkelse om dette, og de foreløpige resultatene tyder på at de som har gjennomgått glattkjøring i Fase II er **mer** utsatt for glattkjøringsulykker enn de som ikke har hatt glattkjøring. Dette høres jo merkelig ut, men en årsak kan være at de som gjennomgår opplæringen får en falsk trykthetsfølelse og undervurderer faremomentene.

PROBLEMER I AUST-AGDER

Siste del av programmet første dag var satt av til å luften problemer som



Stål & Stil demonstrerte terminalarbeidsplasser.

opptar biltilsynet i Aust-Agder nå, og innledere på dette området var stasjonssjef Helge Skagseth, Arendal, seksjonsleder Kjell Backe-Hanssen, Arendal, seksjonsleder Harald Torjussen, Arendal og seksjonsleder Harald Kirkedam, Arendal.

Skagseth orienterte om et prosjekt med gjennomgang av ledelse i biltilsynet som er i gang. Her tar man blant annet en grenseopp-gang mellom vegkontor/biltilsynsstasjon og mellom seksjonene. Han kom også inn på ekstrahjelp. — Det er gjort en fenomenal innsats i sommer, men vi kan ikke forvente at det skal skje en gang til. Et fellesproblem for mange stasjoner tok han også opp, nemlig for lav port-høyde i kontrollhallene, og ba om

å få dette vurdert.

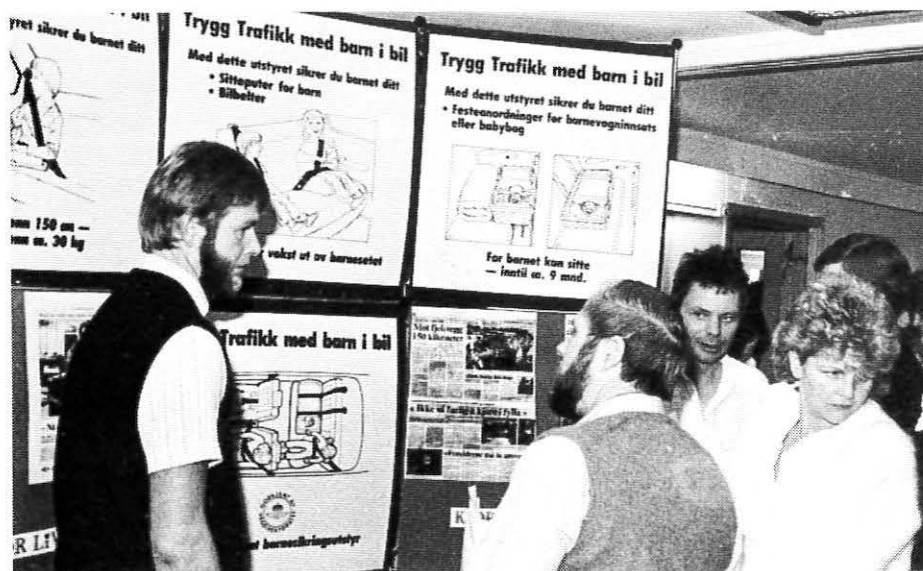
Backe-Hansen pekte på problemene med gjennomføring av førerprøver etter at de nye trafikkreglene kom. På grunn av sein levering av nye spørreskjemaer holdes det fortsatt prøver etter de gamle reglene. Dessuten er det også spørreskjemaer som er fulle av tveetydigheter, mente han. Han pekte også på at biltilsynet på langt nær klarer å oppfylle plantallet for kontroll av kjøreskolene, og lurte på om ikke plantallet var urealistisk høyt.

Torjussen mente biltilsynet må få gjøre noe mer når de først er ute på vegene, blant annet adferdskontroll. Opplæring for teknisk personell er stor mangelvare. Bilimportørene sender stadig tilbud om kurs for teknisk personell, og disse mente han biltilsynet burde benytte seg av.

Kirkedam sa at personellet i biltilsynet har vært utsatt for en hensynsløs utnyttelse fra arbeidsgiveren siden 1978. Det har vært en voldsom økning i arbeidsmengden. — Hvilke mottiltak er det så staten har satt inn? Jo det er stillingsstopp, pålegg om bedre service gjennom aksjon publikum, bedre informasjon osv. Det har vært rovdrift på personellet, og vi bruker fine vår- og sommerkvelder på å tilfredsstille alt maset, sa han blant annet.

LØNNS- OG PERSONALPOLITIKK

Kontorsjef Tore Auberg fra Vegdirektoratet tok for seg lønns- og personalpolitikk. Han orienterte først



Kjell Forsetlund fra Trygg Trafikk i Aust-Agder orienterte om Trygg Trafikks arbeid.

litt om den nye likestillingsavtalen som er inngått. Denne sendes vegdirektoratene og organisasjonene med det første.

Auberg orienterte også om lønnsoppgjøret. I vårens oppgjør ble det satt av 0,3 prosent til selektive tiltak, 0,17 prosent til etatvise normeringer og 1 prosent til justeringer pr. 1/1 -87. Det som nå gjenstår er de 0,17 prosentene, som i og med at vi er kommet så seint på året utgjør ca. 0,5 prosent av lønsmassen, eller 8,25 millioner kroner.

Etter de justeringer som er foretatt, så Auberg visse hovedproblemer som måtte ses på i forhandlingene om de 8,25 millionene: Stasjonssjefene har falt utenfor. Hvis de skal ha samme forskjell i lønn i forhold til avdelingsingeniørene som tidligere, må alle opp to lønstrinn, det vil koste vel en million kroner. Videre ville Auberg gå inn for lik avlønning for ledergrupper på vegkontorene, det vil si at administrasjonssjef og biltilsynssjef må opp ett trinn, det vil koste 340.000 kroner. Videre vil en dobling av tilleggene for driftsansvarlige for EDB komme på 500.000 kroner.

Auberg håpet også at 1,6 millioner kunne avsettes til spesielle problemer. Resten av potten mente han det måtte være aktuelt å bruke på de lavest lønte, nemlig kontorassistentene, som ble gitt tittel kontorfullmektig, men som ikke fikk

noe lønnstillegg i justeringsoppgjøret.

Langbakk sa i en kommentar til dette at det også var andre som hadde falt utenfor, en del seksjonsledere blant annet.

Administrasjonssjef Bjørn Cato Hustvedt, Telemark påpekte at merkantile ledere ofte kommer dårlig ut, det gjelder også seksjonsledere i biltilsynet. Auberg sa til dette at seksjonsledere på teknisk side har større krav til utdanning, og at det derfor ikke var naturlig å plassere de likt lønsmessig uten videre.

ARBEIDSMILJØ

Representanter for firmaet Stål & Stil presenterte noen av sine skrankeløsninger for terminalarbeidsplasser, gjennom lysbilder og en utstilling.

TRYGG TRAFIKK

Trygg Trafikks fylkessekretær i Aust-Agder, Kjell Forsetlund ga en generell presentasjon av Trygg Trafikks virksomhet. Han orienterte om folkeaksjonen «Kjør for livet» og aksjonen «Ikke tøft å være død». Han pekte også på video som et godt egnet hjelpemiddel, og viste eksempler på videofilmer. — Hvis dere kan bruke fylkessekretærene til noe, så bare si fra. Vi er ikke til bare for Trygg Trafikk, vi stiller gjer-

ne opp også i andre sammenhenger, understreket han.

SKRYT FRA DIREKTORATET

Avdelingsdirektør Aksel Bruun fra Vegdirektoratet tok for seg biltilsynets rolle som framtidig service- og trafikksikkerhetsetat. Mye av det han sa om trafikksikkerhet har vi vært inne på i forbindelse med trafikksikkerhetsmeldingen. Når det gjelder service og arbeidsinnsats, var Bruun meget godt fornøyd med biltilsynet. — Dere har to harde år bak dere med stor økning i bilparken. I tillegg er det gjennomført krevende aksjoner med utekontroller. Dette har skjedd uten tilgang på arbeidskraft. Dere har gjort en utrolig innsats, med en eventyrlig produktivitetvekst. Jeg vil spesielt takke skrankepersonalet, men også alle som har bidratt, sa han blant annet.

Han påpekte at biltilsynet har stor kontaktflate med publikum, og også er i en monopolsituasjon som gjør at folk ikke har noe valg, de må kontakte biltilsynet. — Jeg vil oppfordre dere til i hverdagslivet å være oppmerksom på hvordan publikum reagerer. Vi vil alltid ha noen misfornøyde kunder, enten fordi de stryker til førerprøven, eller bilen avskiltes, og da må vi være flinke til å informere om hvordan dette



Fra forelesningssalen.

skjer. Markedsføring er også viktig, noen biltilsynsstasjoner er svært flinke til å holde kontakten med pressen, og jeg oppfordrer dere til å gå aktivt ut med det som måtte være av interesse for publikum, sa han blant annet.

VELLYKKET SEMINAR

KU-seminaret i Vrådal må betraktes som vellykket. Det var viktige og interessante emner som ble tatt opp, og kurskritikkene tyder på at semi-

naret falt i smak hos deltagerne. KU, med formann Odd H. Langbakk i spissen har derfor all ære av opplegget.

NYTT STYRE I KONTAKTUTVALGET

Kontaktutvalget for biltilsynet i Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder hadde i forbindelse med seminaret i Vrådal valg av nytt styre. Odd H. Langbakk, Skien, ble gjenvalgt som formann. Styret forøvrig fikk denne

sammensetningen:

Helge Skagseth, Arendal, Harald Kirkedam, Arendal, Egil Feby, Telemark, fast representant, Åse Røimål, Skien (ny), Klaus Ottersen, Skien (ny), Per G. Gløersen, Vest-Agder, fast representant, Oddvar H. Flystveit, Mandal (ny), Svein Hauge, Flekkefjord, Unni Andersen, Kristiansand (ny), J.G. Andersen, Aust-Agder, fast representant, og Harald Solberg-Jacobsen, Arendal. Styret konstituerer seg selv på første møte.



Disse diskuterte problemer i Aust-Agder. Fra venstre: Helge Skagseth, Kjell Backe-Hanssen, Harald Torjussen og Harald Kirkedam.

Vannveier på Tromøy

Er det noen som allerede har glemte det kraftige regnværet vi hadde i høst? Så la dette være en påminnelse om at det var betydelige mengder som kom i løpet av et par døgn.

Som her på rv. 409 ved Skudereis på Tromøy hvor man måtte bruke båt for å komme frem.

Også på fylkesvegen mellom Færvik og Rævesand var tilstanden på veien vanskelig. Ved avkjørselen til Storeng ble vannstanden målt til 0,5 meter over vegbanen.

Men tross de store usedvanlige nedbørsmengdene resulterte disse heldigvis ikke i de helt store skadene på vegenettet vårt.



Gang- og sykkelveg til 6,5 millioner kroner:

TRYGGERE SKOLEVEG FOR BARN I ØYESTAD



Nå blir det tryggere å besøke vennene våre på Gjennestad, så en av førsteklassingene som var møtt opp for å delta i åpningen av den nye gang- og sykkelvegen mellom Rykene og Rannekleiv . . . — og så slipper vi å være så redde for de store trailerne og den fæle farta.

3,7 kilometer gang- og sykkelveg er det siste bidraget til økt trafikksikkerhet for barn i Øyestad. Etter en høytidelig åpning hvor både skolebarn, vegvesenet, kommunen og fylkesmannen var representert, kunne nyanlegget tas i bruk en dag i oktober.

Og denne gangen var det barna selv som stod for snorklippingen. I 5. klasse på Rykene skole hadde det på forhånd vært loddtrekning om dette ærefulle oppdrag. Hilde Hansen og Torfinn Livolden gikk av med seieren. Selvfølgelig var det første gangen de hadde vært med på noe slikt, og de innrømmet begge at litt kribling i magen hadde det jo vært . . . — men det var kjempegøy å være med på, uttrykte de begge i kor.

Tidligere på dagen hadde de feiret begivenheten på skolen. Elevene hadde fått boller og brus. Kosestunde til tusen. . .

Ordfører Einar Livolden takket for godt og pent utført arbeid. Han

uttrykte glede over at en nå i sterkere grad prioriterer tiltak for å sikre myke trafikanter. I denne sammenheng viste han til gang- og sykkelvegen mellom Asdal og Natvig som vil være ferdig neste år. Dessuten er arbeidet med Bjorbekk—Strømmen også kommet langt, sa han.

Livolden berømmet det gode samarbeidet med vegvesenet. Han viste til at kommunen med dette anlegget også hadde funnet løsning på sine kloakkproblemer. I gang- og sykkelvegen ligger det rør som skal føre Øyestadkloakken ut til havet.

Han uttrykte derfor håp om at anlegget ville medføre langt bedre forhold for livet i elva og for trafikken på vegene.

Vegsjefen sa i sin tale at gang- og sykkelveger etter hvert presser seg fram nærmest ved hjelp av sin egen tyngde. Han uttrykte glede over at trafikksikkerhet nå får større oppmerksomhet blant de politiske myndigheter og viste i denne sam-

menheng til Stortingsmelding om trafikksikkerhet som nå foreligger.

Men han beklaget også at det enkelte steder er store problemer med grunnavstøelser, og dette hindrer oss naturlig nok i å bygge gang- og sykkelveger så raskt som vi ofte ønsker det, sa han.

Også vegsjefen berømmet det gode samarbeidet med kommunen gjennom hele prosjektet og viste til fordeler for begge parter. Han siterer en av planleggerne som uttrykte det slik: « . . . Her har vi møtt bare velvilje og interesse fra grunneierne, — selv om vi tok hagen deres . . . »

Fylkesmannens representant, Liv Tandberg, nevnte de mange tiltak som er i gang for å gjøre barns oppvekstkår sikrere. Hun var glad over å konstatere at gang- og sykkelvegen mellom Rykene og Rannekleiv ville innebære økt trafikksikkerhet for de myke trafikantene. Barna i

området har fått et tryggere liv fra i dag, sa hun.

Også rektor, Ragnhild Lund Eines ved Rykene skole, takket for det fine

anlegget. Hun roste vegvesenet for en imponerende innsats og lovte at gang- og sykkelvegen ville bli et kjærkomment bidrag til trafikksik-

kerhetsarbeidet. Men den vil også bidra til bedre kontakt mellom disse små tettstedene langs elva, sa hun.



Hilde Hansen og Torfinn Livolden klippet snora.

GRATIS SIKRING AV BARN I BIL

Prøveprosjekt i Ski kommune

Trygg Trafikk og Den norsk Creditbank har gått sammen om å sikre barn når de er passasjerer i bil. Prosjektet gjelder anskaffelse av mer enn 250 seter for spebarn. DnC skal finansiere og administrere prosjektet.

For Trygg Trafikk har sikring av barn i bil i flere år vært en høyt prioritert oppgave. Tellinger som er foretatt de siste årene, viser at bare 50% av barna er sikret i bilene. Og dårligst ut kommer de minste barna.

En stadig større andel av personbilparken får etterhvert bilbelter i baksetet, og det tilbys stadig større utvalg av praktiske innretninger for sikring av de minste barna.

Det største problemet er prisen. Den er altfor høy, mener mange. Utstyret har jo relativt kort brukstid...

Trygg Trafikk er derfor svært glad for at DnC har sagt ja til anmodningen om å finansiere og administrere prøveprosjektet i Ski kommune. De viser også til den store interesse prosjektet har fått hos politiske myndigheter, helsevesen og andre i kommunen.

Erfaringer fra Sverige sier at sikringsprosenten for barna når de vokser til, også øker fordi de ansvarlige voksne langt bedre innser nødvendigheten av fortsatt sikring.

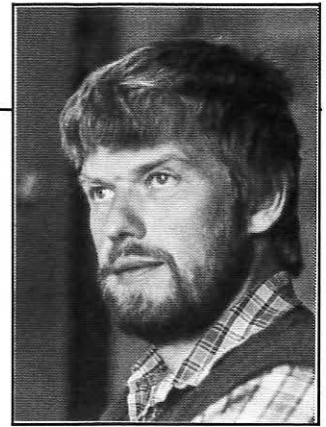
I tillegg til den sterkt økende

sikkerhet for barna, kommer det faktum at sikkerheten også øker for andre i bilen, f.eks. de som sitter «trygt» i sine bilbelter i forsetet. Et løst barn på 15 kg vil ved en bråstopp i 50 km/t ha en kollisjonsvekt på 750 kg når det treffer forseteryggen. Og skulle farten være 70 km/t vil det samme barnet veie 1 tonn når det kolliderer med forseteryggen i din bil...



Godt sikret i spebarnstol.

STIPEND GAV STUDIETUR



Torbjørn Mykland

Grunnerverv i England

Sammen med grunnseksjonsledere fra Østfold, Akershus og Møre og Romsdal dro vår egen Torbjørn Mykland i slutten av september til England for å se nærmere på det engelske grunnervervsystemet.

Nedenfor forteller han Sørlandsporsens lesere om sine inntrykk fra turen:

Etter at Vegdirektoratet i vår tildele stipendiet, gikk vi igang med planlegging av turen. Til dette arbeidet hadde vi stort utbytte av samarbeidet med British Council som har kontor i Oslo.

For å få mest mulig ut av stipendmidlene, kjøpte vi en ukes chartertur til London. Flyreise og opphold skjedde da på rimeligste måte.

Studieturen kom til å bli en meget interessant opplevelse. Det viste seg nemlig at det engelske system for grunnerverv er totalt forskjellig fra vårt eget.

Engelskmennene har en egen etat som arbeider med grunnerverv. Denne er direkte underlagt finansdepartementet og skattevese-

net. Minnelig avtale oppnås i over 95% av alle saker. Grunnervervsetaten er helt løsrevet fra vegvesenet.

For vegvesenet synes dette å være en grei ordning. Når planer formelt er i orden og godkjent, er saken for såvidt klar for vegvesenet. Ekspropriasjonsvedtak og tiltredelseserklæring blir utskrevet umiddelbart. Dette innebærer at anlegg kan igangsettes etter en måneds tid.

Samtidig går saken til «the District Valuer», grunnervervsetaten, som sørger for at nødvendig grunn til anlegget blir ervervet. Grunnervervet tar ofte lang tid, — opptil flere år kan det gå før avtale er inngått. Og svært ofte er anleggene ferdig før avtalen er i orden.

Det er også svært vanlig at grunneierne har privat konsulenthjelp. «Private valuers», — private verdsettere. Disse opererer også som eiendomsmeglere og landmålere. Forhandlinger mellom det offentlige og grunneiere ender som oftest i minnelighet. Noe som nok har sammenheng med at dersom det skulle bli skjønn, så er det alltid en stor risiko for at grunneieren kan bli idømt saksomkostninger, og det engelske rettsapparatet er byråkratisk og tungvint. Saker som går til skjønn tar lang tid, og resultatet går ofte imot grunneierne. Selv konkluderte vi med at dette nok er en av



På besøk i «The inner Court» (rettsembete) midt i London. Mannen i mørk dress (nr. 2 fra venstre) var skrankeadvokat som prosederte skjønn i retten. Rettsbygningene bak.



Sightseeing på Themsen. Tower Bridge i bakgrunnen. Høie i midten leser inn dagens inntrykk på bånd.

hovedårsakene til at det så sjelden forekommer skjønn . . .

For oss var det interessant å få se hvordan de ulike ledd i grunnervervsprosessen arbeider. Vi fikk besøke Vegdirektoratet (Directorate of Public Roads), Centraladministrasjonen for grunnerverv i London, et

distriktskontor (District Valeuer) i Bedford, privat konsulent på grunneiersiden og advokat som prosederte skjønn for retten.

Men innimellom ble det selvfølgelig tid til å se nærmere på noen av verdensbyens mange severdigheter. Tower of London med byens eld-



Allerede første dag passerte vi Big Ben.

ste bygning fra år 1066, St. Pauls Cathedral, Westminster Abbey, og Madam Tussauds vokskabinett bare for å nevne noen av dem.

Alt i alt en meget interessant og lærerik studietur, — som gjerne kan anbefales.

HAREBAKKENKRYSSET NOK EN GANG . . .

Det nye toplan-krysset ved Harebakken lar vente på seg. Anleggsvirkksomheten har i lengre tid stått stille. Krysset var opprinnelig planlagt bygd om i perioden 1986-89. Men en så muligheten til å forsere dette og planla krysset ferdig allerede i 1985.

Da ikke dette holdt, tok en sikte på nytt toplan-kryss høsten -86 . . .

Men nok en gang ser det ut som om planene har «gått i vasken». Hva har skjedd? Vi har spurt anleggsbestyrer Jon Baasland.

Anlegget var planlagt ferdig uten ny bru i høst, sier han. Men 1986-budsjettet ble redusert med 1,2 mill. kr, noe som igjen førte til at driften ved Harebakken måtte stoppe opp.

Men hvorfor nettopp dette anlegget?

Først og fremst fordi andre anlegg var kommet så langt at det var vanskelig å stoppe driften ved disse. Med andre ord minst skade ved å avbryte driften ved Harebakken.

Baasland legger også til at den midlertidige løsning en først hadde lagt opp til, ikke innebar noen skjerming av syklistene og fotgjengerne. Noe som ville vært uheldig, spe-



Anleggsvirkksomheten har de siste månedene stått stille ved det nye Harebakken-krysset.

sielt med tanke på gang- og sykkeltrafikken mot Myra.

Det nye krysset vil nå bli fullt utbygd med en gang. Den brua vi har i dag vil bli utvidet, slik at den vil gi

plass for både gang- og sykkelvei og to kjørebane. Når ventes så det endelige toplan-krysset å stå ferdig?

Målet er ferdig kryss før fellesferien neste år, avslutter Baasland.

Nær 100 år gammelt vegprosjekt ferdig i 1987

«Naturen har saagodtsom overalt udrustet fjellstrækningen vestenfor Sætersdalen med yppig græsvekst, men hva der mangler er veie og broer. Medens der overalt i riget ellers sørges for forbedrede kommunikationer efter hvert steds specielle krav, er fremkomsten over heromhandlede heistrækninger uforandrede, saaledes som den er fremgaaet af naturens haand. Et forhold hvori der af alle hensyn kræves forandring —»

Ovennevnte er sitater fra Kopiboken fra 1898. Da for- etok «Komiteen for utredning av veisagerne Thelemarken-Sætersdalen og Sætersdalen Stavanger amt» befarung av «Hønedalslinjen».

Og hvilket vegprosjekt er det ovennevnte omhand- ler, — jo. Setesdal-Sirdal som i møte den 11.12.85 ble godkjent som fylkesveganlegg. Dermed er det satt sluttstrek for en vegplan som snart kunne ha feiret sitt 100 års jubileum på »tegnebordet».

Fremdriftsplan for anlegget, som startet opp i mai måned med entreprenørfirmaet H. Eeg-Henriksen A/S som hovedentreprenør, — er også noe annerledes en «Veidirektørens plan for successiv fremme av veian- læg på den hele strækning Stavanger amt- Thelemarken:

- I: Raig-Dirdal og Ryg-Østebø i Stavanger amt - Kjørevei.
- II: Østebø-Sirdal. Driftevei.
- III: Sirdalen-Sætersdalen.

Broer især over Sira og Kvina.

IV: Sirdalen-Sætersdalen. Kjørevei.

V: Sætersdalen-Skafse. Kjørevei.»

Før anleggsstart var følgende finansieringsplan lagt til grunn:

| | | | |
|--------------|---------------------------|---------|-------------------------|
| Tilskudd fra | Bykle kommune | | kr. 3.300 mill. |
| » | » Valle | » | » 3.300 mill. |
| » | » Sirdal | » | » 3.300 mill. |
| » | » Tokke | » | » 0.800 mill. |
| » | » Aust-Agder Fylke | | » 1.060 mill. |
| » | » Sira-Kvina kraftselsk. | .. | » 2.000 mill. |
| » | » Brokke-Suleskar | | |
| | veien A/S | | » 6.240 mill. |
| » | » Staten av midler til | | |
| | distr. utbygging, syssel- | | |
| | setting og skatteut- | | |
| | jevningmidler | | » 12.300 mill. |
| Tilsammen | | | <u>kr. 32.300 mill.</u> |



For å få vurdert grunnforholdene for plassering av landkar på noen av bruene, må det tas i bruk skikkelig «grunnbo- ringsutstyr».

Etter at anbudene var kommet inn, og kalkylen omregnet til 86-kroner var kostnadsoverslaget øket til ca. 41 millioner kroner. Dette medførte at byggherren, Brokke-Suleskarveien A/S måtte skaffe ytterligere 7.7 millioner kroner.

Vegprosjektet er tenkt fullført i løpet av 1987 og omfatter følgende data innen Aust-Agder: Lengde 25.920 m Vegklasse III. Vegbredde 4,0 meter + møteplasser Vegdekke av oljegrus. Lengden i Vest-Agder er 15.000 meter.

Etter at anlegget har vært i drift noen måneder, viser det seg at masseunderskuddet er større enn beregnet. Det kan skyldes at masseutgraving i myrområdene har vært noe større enn antatt. En har derfor forhandlet med enkelte grunneiere om nye massetak, samtidig som vegvesenet har satt i gang ytterligere geotekniske undersøkelser for vurdering av myrenes bæreevne. Blir resultatet av disse undersøkelsene positive, vil kalkulert masseunderskudd reduseres betraktelig ved å legge vegen opp på myrene i stedet for omfattende masseutskiftingsarbeider. Dette vurderingsarbeidet pågår for fullt, slik at man i løpet av høsten forhåpentligvis vil få en endelig avklaring.

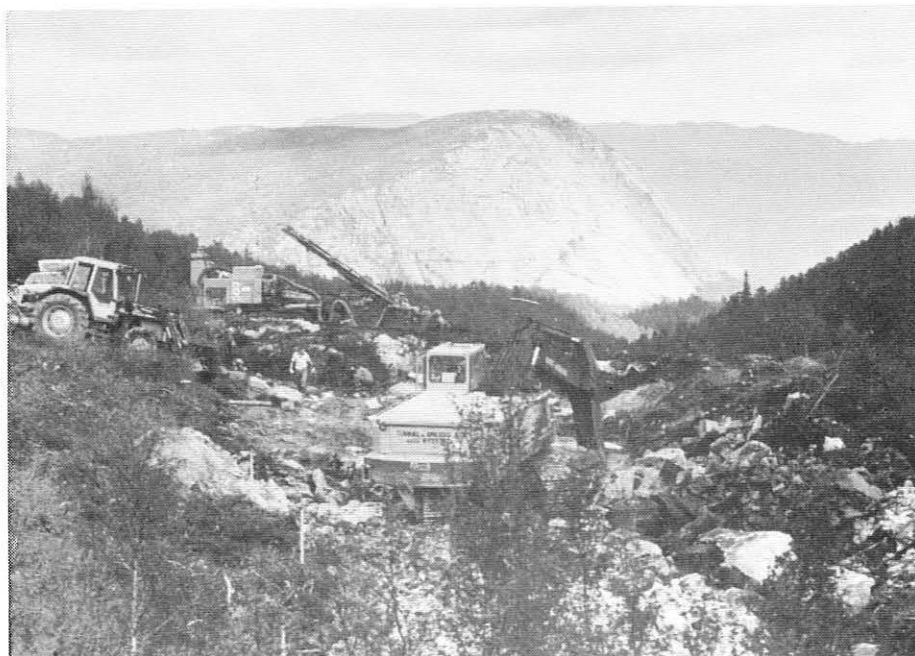
Øverst:

I landkar for Furstøyl bru var det heller ikke nok med vanlig sonderboringsutstyr.



I midten:

En del av bekkeleiet må legges om ved Greini, hvor det også er planlagt ny bru.



Nederst:

I mektige omgivelser mellom Brokke og Myklevann foregår anleggsdriften for fullt i høst.

ISOLASJONSPLATER MOT TELEHIV

Betydelig telehiv og stor trafikkbelastning på E-18 volder spesielle problemer for vegvesenet.

Som følge av dette er det oppnevnt en gruppe til å foreslå omfang og metoder for utbedring av de dårligste partiene.

Selv om gruppen hadde kort tid på seg, har den forlenget lagt frem og fått godkjent sitt forslag, — som nevnt i forrige nummer av SP.

Av de høyest prioriterte strekningene var:

1. Vikbakken
2. Fianesletta
3. v/Akland vegkryss

Felles for disse strekningene er at utbedringene skjer ved hjelp av isolering. Det innebærer at den øverste delen av overbygningen fjernes ned til 50–60 cm under dekket. Deretter legges 5 cm tykke isolasjonsplater, forsterkningslag, bærelag og dekke, uten at en trenger å heve vegbanen i forhold til eksisterende nivå.

Både Vikbakken og Akland vegkryss har fått en slik «ansiktsløftning» allerede, og de øvrige vil komme i tur og orden.



Overbygningen er fjernet ned til 60 cm og isolasjonsplatene legges på plass i Vikbakken.



Med kniv renskjæres kantene på isolasjonsplatene før nye legges inn.



Graving i overbygningmassen på eldre veger viser at kvaliteten ikke alltid tilfredsstillende, og at utskiftning er påkrevd.

Ny Hammeren bro skal binde Øyestad kommune sammen

Det var ikke fritt for at spenningen var stor da den nye Hammeren-brua ble transportert opp Nidelva i begynnelsen av november. Det 206 tonn tunge slepet viste

godt igjen i landskapet, og imponerende var det at de enorme stålbjelkene på 75 meters lengde ble fraktet opp elva nesten helt uten dramatikk . . .

Avd.ing. Åvald Bakken sier til Sørlandsposten at transporten var nøye planlagt i lengre tid. Bjelkene som kom fra Larvik ble bygd ferdig på lekteren. Senere ble de transportert til Arendal hvor de lå i flere dager og ventet på gunstige værforhold.

Opp Nidelva gikk det stort sett som forventet. Strømbua har for lite løp for den slags transport. Derfor gikk slepet ut Galtesund og opp Nidelvas østre løp. Problemet var Vippa. Der måtte en vente et par timer på lavvann slik at bjelkene gikk klar brua. Og med centimetres, — (og millimetres!!!) klaring passerte slepet under brua. For sikkerhets skyld ble trafikken stanset mens dette pågikk.

Nidelva er flere steder både «smal og svingete», — og derfor var det heller ikke til å unngå at vi fikk noen grunnstøtinger underveis, sier Bakken, som naturlig nok nå er lettet over at den store brobjelken er på plass mellom de 9 meter høye landkarene.

For oss er dette et stort prosjekt, sier han og viser bl.a. til de høye landkarene som er «brojengens» eget verk. Her måtte vi utføre forskalingsarbeider under vann, sier han, — men vi hadde ingen froskemann. En av formennene var sporty og tok utfordringen på strak arm. I sommer gikk han på froskemanskurs, — og senere utførte han alle undervannsarbeider til vår fulle tilfredshet, sier en fornøyd byggeleder.

Etter hva vi har hørt, er dette broprosjektet noe spesielt. Hva skal skje videre?

Nå skal brua spennes opp, sier Bakken. For å oppnå overhøyde på midten jekkes den store brobjelken opp slik at brua blir stående i bue og spenn.

Dette gjøres ved hjelp av horisontale jekker som plasseres i bunnen av skråstagnene på det ene landkaret.

Så skal brodekket legges. For å unngå vanskelig forskalingsar-



Bit for bit forsvant den gamle Hammeren bru. Både nettinggjerd og brukdekke ble kappet opp i passende lengder

beid, har vi støpt ferdige elementer som legges på tvers av brobjelkene. Disse har utsparinger som muliggjør en fullstendig faststøping til overkant av brobjelkene, sier han.

Oppå elementene støper vi så det omlag 30 cm tykke betongdekket.

Etter at betongen er sterk nok skal

brua jekkes ned igjen for å oppnå samvirke mellom stålbjelkene og betongdekket, — og brua vil ende i beregnet posisjon, sier Bakken.

Til slutt kan skråstagnene støpes fast i foten på landkarene. Bakken

sier videre at det er metoden en benytter for å sette brua i spenn som er så spesiell. Jeg tror vi er de første her til lands, sier han. Så dette er skikkelig nybrottsarbeid . . .

Han legger til at den ferdige brua blir 75,5 meter lang og 10,5 meter bred. Den vil få to kjørebaner og gang- og sykkelvei.

— Og når kan vi igjen kjøre over Hammeren bro?

Hvis alt går etter planen, skulle dette være mulig en gang i løpet av mars måned, sier en optimistisk Åvald Bakken.

Arbeidet er kostnadsberegnet til 6,1 mill. kr., men Bakken sier til Sørlandsposten at en nok må være forberedt på overskridelser.

Det er Øyestad kommune som har forskuttert anlegget. Og i løpet av 1987 vil det også bli bygget gang- og sykkelvei på begge sider av brua . . .



Enda en bit av brua er kappet løs, og ramler ned i Nidelva før den blir tauet i land.



Med centimeters — (og millimeters!) klarning passerte bru-slepet under Vippha.

Arbeidsgruppe for analyse av maskinavdelingen: FOSSHEIMKOMITEEN HAR FULLFØRT SITT ARBEID

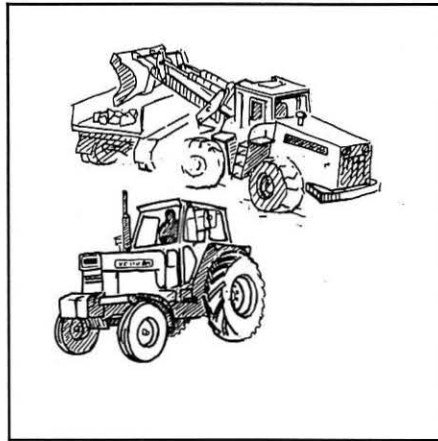
Etter fire år og 24 møter har Fossheimkomiteen, eller arbeidsgruppen for analyse av maskinavdelingen, lagt fram sine konklusjoner. Komiteen har behandlet maskinparkens størrelse og nødvendig verkstedbemanning og aktuelt årlig beløp til fornyelse av parken.

Det er bred enighet om konklusjonene, — uten at vi i denne reportasjen har tatt med alle de aktuelle tallene. Organisasjonsplanen er vedtatt slik som vist nedenfor. Men inntil vi får en stilling for ingeniør, vil K.M. Nilsen fungere som leder for seksjon M, maskinutleie og T.K. Fløystad for team V, verksteddriften

Da komiteen startet sitt arbeid i mars 1982, var utgangspunktet at avdeling for teknisk rasjonalisering i Vegdirektoratet skulle drive dette prosjektet med støtte fra en kontaktgruppe. Men gruppen ble imidlertid i langt større grad engasjert og gjort ansvarlig for undersøkelsen, — med Fossheim og Isaksen fra teknisk rasj. som «pådrivere.»

I alt foreligger det 7 rapporter: Lastebiler (2 rapporter) — veghøvlere, hjullastere og traktorer. Rapport nr 4 er en totalvurdering av maskinparken med maskinbehov. Nr 5 og 6 er henholdsvis organisasjonsplan og bemanning. De enkelte rapporter er behandlet i fagsjefmøtet etter hvert som de ble avsluttet og i tillegg er rapportene om maskinene sendt oppsynet og førerne.

Undersøkelsen av lastebiler viser



at det i første rekke er inntektene som svikter for enkelte av disse. Konklusjonen er at bedre planlegging og styring av arbeidsoppdrag vil kunne gi overskudd eller balanse i driftsregnskapet. Bilene er absolutt konkurransedyktige under like forhold.

Når det gjelder høvlene er det de høye vedlikeholdskostnadene og forbruk av slite-deler som er hovedårsaken til det driftsmessige underskuddet. Sammen med meget høye kostnader, på grunn av forholdsvis nye høvler, er prisfastsettingen ikke tilpasset vår høvelpark.

Komiteen anbefaler at kjøp av nye høvler bør spres for å få et jevnere reparasjonsbehov. Undersøkelsen viser i tillegg at våre høvler utnyttes bedre enn gjennomsnittet på landsbasis.

Traktorer og hjullastere må utnyttes bedre. Dagens utstyr holder ikke mål for våre arbeidsoppgaver. Det ser ut til å være behov for ialt 6 grunnmaskiner og 6 traktorgrave-re. Og maskinene må utstyres med det riktige arbeidsredskap.

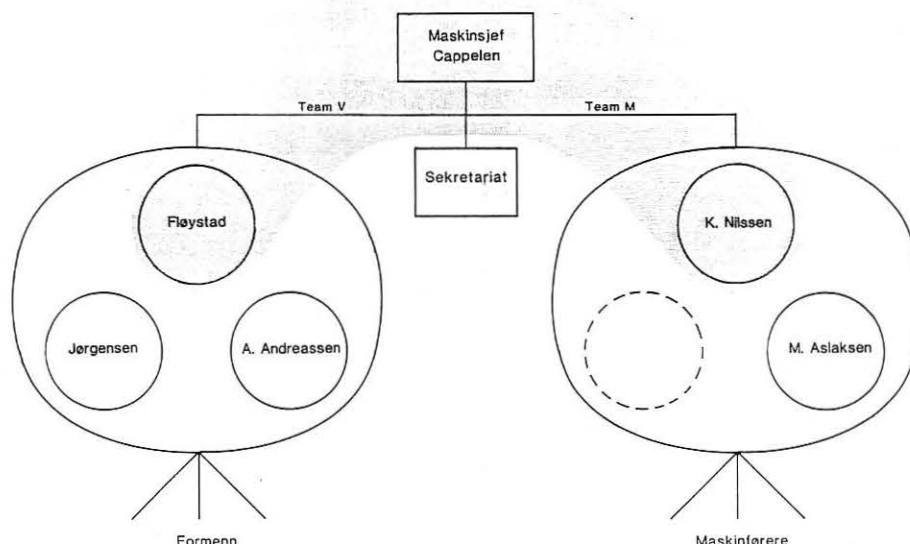
På møtene har alle tenkelige problemer vært tatt opp, og det har blitt foreslått mange utradisjonelle løsninger og tiltak når det gjelder drift, regnskap og maskiner.

Alle konklusjoner og foreslåtte tiltak vil bli fulgt opp og gi grunnlag for en senere vurdering av driftsresultatene.

I Fossheimkomiteen har disse vært med:

- T. Frøysnes — A. Høyeseen
- TK. Fløystad — R.E.Larsen (til aug.-84)
- M. Aslaksen — L.O. Knutson
- K.M.Nilsen — T.Borgi (fra des.-85)
- J.Isaksen, Vegdirektoratet
- J.Fossheim, Vegdirektoratet

Maskinavdelingen — Aust Agder
Midlertidig



Organisasjonsplanen er vedtatt slik som vist ovenfor. Men inntil vi får en stilling for ingeniør, vil K.M. Nilsen fungere som leder for seksjon M, maskinutleie og T.K. Fløystad for team V, verksteddriften.

A.D.R.

Hva er det?

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route.

På norsk, takk!

Med A.D.R. konvensjonen mener vi «den europeiske avtale om internasjonal transport av farlig gods på veg».

Mye av den lasten som daglig transporteres langs våre veger ville gi store skader på mennesker og miljø dersom noe skjedde med transportmidlene enten det var tankvogn eller stykkgod.

I alt fraktes det ca. 16 millioner tonn farlig gods (stoffer) i året på det norske vegnettet.

En av biltilsynets oppgaver er å kontrollere at denne lasten sikres og transporteres på ansvarlig måte. Alle kjøretøy skal være merket etter forskriftene i ADR-konvensjonen.

For de 3 000 tankvognene i landet er denne merkingen oftest god. Når

det gjelder stykkgodstransport, er dette vanskeligere for biltilsynet å kontrollere. Merking mangler ofte, fraktbrevene er ufullstendige eller dokumentene blir ikke forevist. (Her syndes det mest.)

Til hjelp for transportørene, biltilsynet og andre myndigheter, er det utarbeidet et omfattende regelverk for merking og for hvorledes transporten skal utføres.

Skulle ulykken være ute er det særdeles viktig at reglene er fulgt. Dette vil spare redningsmannskapene for mye arbeid og farlige overraskelser.

Her i landet har vi heldigvis vært spart for de store katastrofene ved slike ulykker.

Fra vårt eget distrikt nevner vi jernbanetankvognen som veltet i Herefoss, og tankvognen med bensin i Grimstad hvor 5000 liter rant ut. En liten gnist og store deler av byen kunne ha stått i brann.

Den siste ulykken var vogntoget som kjørte ut av vegen på E-18 ved Lunde, og som transporterte flytende svoveldioksyd. Heldigvis var tankene tomme. Hvis ikke, — kunne katastrofen vært et faktum.



Til alt hell endte dette godt. Bildet er fra ulykken på E-18 øst for Tvedstrand sist høst. Bilen som vanligvis transporterer svoveldioksyd hadde tomme tanker.

Sommeren 1978 var det en gassplosion på en campingplass på den spanske middelhavskyst. Her ble omlag 280 mennesker drept, ende flere skadet, mellom 80 og 90 biler tilintetgjort og flere hus ødelagt av brann.

Når ulykken er ute Beredskap

Hvilke beredskap har vi når ulykken først er ute? Beredskapen mot ulykker med farlig gods er mildt sagt et svært uoversiktlig stykke offentlig administrasjon.

Ikke mindre enn syv departementer og ti direktorater og etater har hver sin del av denne kaka som utgjør vårt lands forebyggende og beredskapsmessige tiltak mot ulykker med farlig gods.

Miljøverndepartementet står sentralt i koordineringen av beredskapsmessige tiltak i tilfelle ulykker, og også sosialdep. har sitt å si på beredskapen.

Blant andre statsetater som er involvert, inntar Direktoratet for brann og eksplosjonsfaren sentral rolle.

Til tross for mange ansvarlige of-

fentlige etater, finnes det i dag ikke noen skikkelig samlet oversikt over hva man virkelig disponerer, dersom ulykken for alvor skulle være ute.

Det er riktig nok utarbeidet lokale redningsplaner ved hvert enkelt av landets 54 redningssentraler. Her har en oversikt over disponible ressurser lokalt.

Noen større brannvesen, sivilforsvaret, politiet, forsvaret og særskilte fabrikker har en del utstyr. Sola og Bodø har det overordnede ansvar for hver sin del av landet. Men det er like fullt klart at en i dag ikke står tilstrekkelig godt rustet til å yte optimal innsats i en eventuell ulykke med farlig gods/stoffer.

Særlig synes det å være mangel på spesialutstyr som er nødvendig for å kunne hanskkes med farlige stoffer. Denne typen «førstelinjemateriell» er nødvendig, dersom f.eks. brannvesenet skal kunne yte effektiv innsats for å redde menneskeliv de første avgjørende minutter etter en ulykke.

Det er særlig enkelte brannvesen i større byer som er kommet et stykke på veg når det gjelder beredskapen mot ulykker med farlig gods.

Ved Hydro på Hærøya, Borregård ved Sarpsborg og Falconbridge ved Kristiansand, er det opprettet egne beredskapsgrupper, som skal rykke ut i tilfelle ulykker.

Ressursene fra disse bedriftene er først og fremst ment å ta seg av ulykker ved og i nærheten av bedriftene, men de kan også settes inn over lengre strekninger.

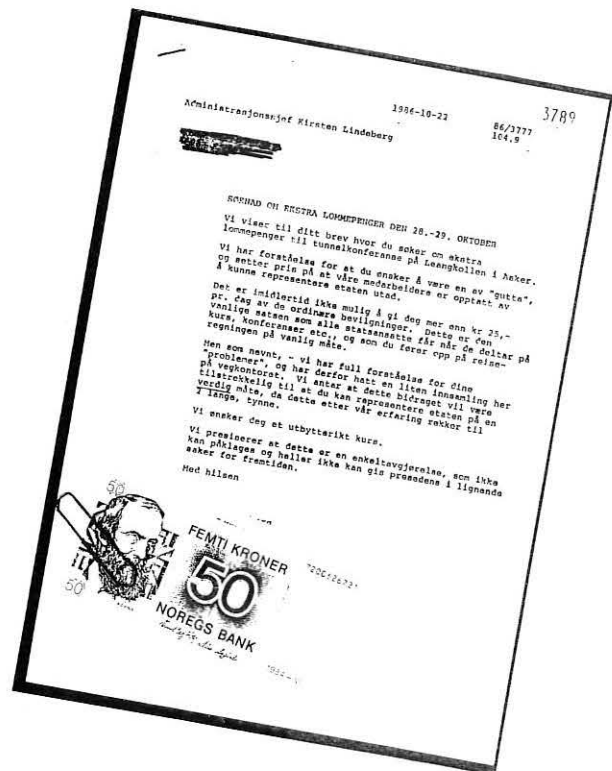
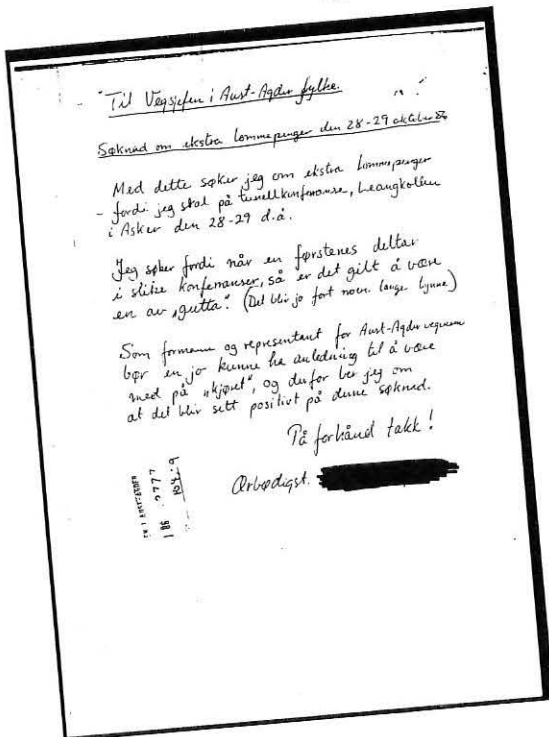
N.S.B. har avtaler for slik assistanse, og disse bedriftene har sagt seg villige til å gi hjelp til den offentlige organiserte redningstjeneste.

Et godt eksempel på dette, togavsporingen ved Herefoss sommeren 1980. Der var det store lekkasjer av både natronlut og saltsyre.

Toglederen i distriktet hadde direkte telefonnummer til Falconbridge, slik at det ikke tok mere enn 5 min. fra de fikk meldingen om ulykken, til beredskapsgruppen ved bedriften rykket ut. Dette til tross for at meldingen kom ved 5-tiden om morgenen. Selv om det i dette tilfellet endte godt, skyldtes nok det noen sammentreff av flere heldige omstendigheter, enn at vår beredskap på dette området er godt nok.

Harald Torjussen

En statstjenestemanns lønn kan ikke rekke til alt, men følgende historie fra Aust-Agder beviser at



NÅR NØDEN ER STØRST - - -

- - - ER HJELPEN NÆRMEST

Overing.K. Møller-Hanssen: Vegvesenets svar på Sherlock Holmes

Hadde Sherlock Holmes levd idag, er det mulig han hadde hatt jobb i vegvesenet. Bare det at problemer som «Hunden fra Baskerville» ville vært erstattet med trafikkulykkesproblemer på E-18 og andre ulyk-

kesutsatte veger. Vår moderne Sherlock Holmes heter idag Kåre Møller-Hanssen og er overingeniør i nyopprettet stilling som trafikkulykkesetterforsker ved vegkontoret i Aust-Agder

— Og dette er noe helt nytt som du må forklare nærmere, Møller-Hanssen —

— Etterforskningen av trafikkulykker har i mange år vært en av mine kjepphester som det hittil har blitt alt for lite tid til å forske i. Da Vegdirektoratet vedtok å opprette en stilling som trafikkulykkesetterforsker, mente jeg denne stillingen var akkurat noe for meg. I de 25 årene jeg har vært ansatt i Biltilsynet har jeg alltid vært opptatt av alvorlige ulykker og årsakene til disse. De påfølgende rettsaker har jeg deltatt aktivt i som sakkyndig, hvilket har vært meget interessant. Det gjelder alltid å være godt forberedt når man møter i slike saker, slik at retten kan ha utbytte av vårt arbeid.

— Du er så vidt vi vet den første her i landet i en slik stilling. Hvor omfattende er den egentlig —

— Den omfatter etterforskning og årsaker til de mange trafikkulykkene i begge Agder-fylkene og Telemark, og medfører derfor en del reisvirksomhet —

— Hva er bakgrunnen for at Vegdirektoratet nå har opprettet en slik stilling —

— Det har tidligere ikke vært gitt anledning till å etterforske årsakene til de mange trafikkulykker grundig nok. Ved større ulykker blir jeg tilkalt av politiet for å bistå med teknisk kontroll av kjøretøyene, hastighetsberegninger og forholdene ved ulykken, samt utarbeidelse av rapport til politiet i hver

enkelt sak.

I og med denne stillingen har vi nå mulighet til å gå mer i dybden og forhåpentligvis kartlegge de mest generelle årsaker til trafikkulykkene i de tre fylkene. Når dette lykkes, kan vi angripe de ulykkesbelastede stedene og utbedre forhold som kanskje er medvirkende årsak til mange av ulykkene. —

— Det høres ut til å bli et meget omfattende lerret å bleke.

— Ja, det er riktig, — og vi har derfor valgt å gå frem etappevis, og jeg håper å få vegkontorenes forståelse for dette arbeidet. Frem til utgangen av 1986 går programmet ut på å kartlegge hvorfor bilene havnet utenfor vegbanen: personlige årsaker, veg-og bilstandard o.s.v. I 1987 føl-



Ulykkesbilene settes under lupen.

«VEGEN OG VI» PÅ BESØK

Vår storebror, Veggen og Vi, har som oss (SørlandSPORTEN) et redaksjonsråd som øverste organ. Rådet er sammensatt av representanter fra mange deler av etaten, og det holder møter med jevne mellomrom.

Et av møtene skulle holdes i august i år, og rådet hadde i sin visdom funnet ut av Arendal måtte være et bra sted å møtes. (Vi mistenker vår redaktør — medlem av rådet — for å ha trukket i visse tråder!)

Som tenkt så gjort: 20. og 21. august møttes rådet i Arendal. Vår lokale mottagelseskomite hadde lagt opp til et omfattende program med møter og befaringer. Foruten rådets eget møte ble det holdt et fellesmøte med SørlandSPORTENS redaksjonsråd og -utvalg. Her diskuterte vi bedriftsavisene generelt og bemanningssituasjonen spesielt idet Aust-Agder ikke har egen infostilling. Dette medfører blant annet at den jobben det er å samle stoff og utgi SørlandSPORTEN skjer «på dugnad».

I tillegg til møtene var det også lagt inn bedriftsbesøk hos A/S Transport-Service — en stor vegbru-

ker — og Nidelv Boat som igjen er stor bruker av transport. På begge stedene fikk vi en fyldig orientering om bedriftene. På bildet sees redaksjonsrådet i Veggen og Vi sammen med vegsjefen foran en av bilene til Transport-Service. Som mange av våre lesere sikkert vet, legger firmaet mye arbeide i å dekorere kjøretøyene. Bilen på bildet har vunnet

mange premier, men gjevst er nok prisen som nordens finest dekorerte lastebil.

Etter bedriftsbesøkene ble rådet tatt med på båttur rundt Hisøya og videre til Merdø hvor museet ble se'et med kyndig hjelp av guiden. Vi skulle anta at rådet ved dette opplegget har fått et godt bilde av sørlandsk næringsliv og natur.



Redaksjonsrådet i Veggen og Vi foran nordens finest dekorerte lastebil. Fra venstre ser vi Kjell Kvåle — Finnmark, Inger Birgit Østigaard — Vegdirektoratet, Ola Løken — Hedmark, Rannveig Nordgård — N-Trøndelag, Tone Kolbenstvedt — Aust-Agder, Ragnar Lie og Knut Opeide — Vegdirektoratet samt vegsjef Gjerstad.

ger jeg opp med å ta for meg årsakene til fotgjengerulykkene, og i 1988 møteulykker.—

— Hva med tid til forebyggende arbeid —

— Det vil også bli tid til å forebygge bl.a. ungdomsulykkene. Det er desverre mange unge som er årsak til utforkjøringene. Jeg vil derfor blandt annet drive oppsøkende virksomhet i skoler, i ungdoms — og fritidsklubber m.m. Jeg anser det som svært viktig at de unge får forståelsen av at det krever mye å kjøre bil. Det er viktig at de ikke glemmer det de har lært om bilkjøring på kjøreskolen, men praktiserer det på en riktig måte.—

— Vi kan bare ønske deg lykke til i dette pionerarbeidet. Kan du gi et generelt — godt — råd på tampen av intervjuet. —

— Da vil jeg presisere at man nødvendigvis ikke trenger å kjøre 80 eller 60 km/t selv om det er høyeste tillatte hastighet. Avpass til enhver tid farten etter vær-føre og trafikkforhold og praktiser trafikkreglene på en fornuftig måte, — så vil det sikkert gå bra i trafikken, — sier den første trafikkulykkesetterforskeren i vegvesenets historie, overingeniør Kåre Møller-Hanssen til sist.

Ledere ta ferie!

Ledere som ikke tar ferie buder sperres inne i minst to uker. Det er viktig å ta ferie. Ingen kan klare seg uten. Ferie kan være ren terapi — ikke minst for medarbeiderne dine er det viktig at du er borte. Andre gis mulighet til å gjøre jobben din og kanskje også bevise at de kan gjøre den bedre enn deg. (Tror du det er mulig?).

Sekretæren får mulighet til å komme ajour med alt papirarbeidet du har dynget henne ned med. Ferien gjør deg i stand til å innse at du ikke er helt uunnværlig. Det er alltid en velkommen lekse.

Superledere tar alltid ut sin ferie, ikke nødvendigvis for at de ønsker det, men fordi de vet at gjør de ikke det, vil medarbeiderne få dårlig samvittighet når de tar sin.

Fra «Superboss» av Davis Freemantle. (Gower Publ. Co. 1985.)

DE NYE TRAFIKKREGLENE:

GLIDELÅS OG SMIDIGHET

«Glidelås er det folkelige navnet på den største endringen i de nye trafikkreglene, som trådte i kraft 1. oktober. Reglene kjenntegnes ellers ved økt valgfrihet, større smidighet, og forenkling. «Glidelås-prinsippet» skal brukes når antallet vanlige kjørefelt i samme retning reduseres, og uttrykkes i reglene slik: «Farten skal gjensidig tilpasses slik at de kjørende vekselvis kan fortsette uten unødig hinder eller forstyrrelse»



Dette skal også brukes ved utkjøring fra fartsøkningsfelt, der den som øker farten skal tilpasse seg trafikken på hovedvegen, og de som kjører der skal lette utkjøringen. Den som tilpasser farten riktig i fartsøkningsfeltet, har altså ikke vikeplikt, selv om vegen det kjøres ut på er forkjørsveg ellers.

Nye skilt

Steder hvor det skal «flettes» vil bli merket med et nytt skilt, der to streker går symmetrisk sammen til en pilspiss. Dette skiltet skal stå der «antallet vanlige kjørefelt i samme retning reduseres».

Fartsøkningsfelt vil også få nye skilt, men disse vil først bli tatt i bruk våren 1987.

Smidighet

Smidig utnyttelse av kjørefelt lettes ved at kravet om å «kjøre godt ut til høyre» faller bort. Nå heter det at man skal holde kjøretøyet «godt innenfor kjørefeltet». Dette er en fordel spesielt for motorsyklister, som nå kan plassere seg på samme sted i kjørebanelen som førere av bil.

Reglen om at «Avstanden til forankjørende skal være så stor at det ikke oppstår fare for påkjøring dersom den forankjørende sakner farten eller stanser», opprettholdes. Bestemmelsen om at man skal holde slik avstand at forbikjørende uten fare kan kjøre inn mellom kjøretøyene gjaldt tidligere bare for lange og tunge kjøretøyer, men vil nå gjelde for alle.

5 m minsteavstand

Minsteavstand for stans foran gangfelt og fra vegkryss blir 5 meter overalt, mot tidligere 4 meter i tettbygget strøk og 50 meter utenfor. Fra planovergang blir minsteavstanden også 5 meter. Minsteavstand for stans fra holdeplassskilt økes fra 15 til 20 meter, bl.a. på grunn av moderne leddbusser. Nytt er at det blir tillatt med stans på busslomme for av- eller påstigning.

Alle kjøretøyer i gågater eller gåtun, også syklist, har vikeplikt for gående, og de må ikke kjøre/sykle over vanlig gangfart.

Valgfrihet

Syklende kan nå velge mellom den tidligere påbudte «store venstresving», eller liten sving som andre trafikanter. Syklende får også valgfrihet mellom kjørebane og anlegg for sykkel.

For gående heter det i de nye reglene at dersom det ikke er rimelig på grunn av farten m.v. å nytte gangveg, fortau, gangbane eller vegens skulder, kan sykkelveg, sykkelbane eller kjørebanelen nyttes.

Dette er til fordel for ulike grupper trimmere som ønsker å bevege seg raskere enn i gangfart, for eksempel rullestolbrukere. Rullestolbrukere får også større valgmuligheter fordi de nå regnes som gående selv om farten er større enn gangfart.

Enklere regler

De nye trafikkreglene er blitt kortere og enklere, både ved bevisst enklere språkbruk, og ved flytting av detaljregler til steder de mer naturlig hører hjemme, for eksempel til køretøysforskriftene eller skiltforskriftene.

LETTERE FOR RULLESTOL

Rullestolbrukere kan bruke fortau også hvis de har større fart enn gangfart. Dette er en av de endringene i de nye trafikkreglene som trådte i kraft fra 1. oktober i år. Der regnes også fører av rullestol som gående, på linje med dem som bruker ski eller rulle ski, fører sparkstøtting eller aker kjelke, triller barnevogn, leier sykkel eller moped, samt de som bruker lekekjøretøy.

Rullestolbrukere er likevel ikke nødt til å bruke fortau der dette finnes, det avhenger blant annet av farten. De nye trafikkreglene gir

DE NYE TRAFIKKREGLENE:

alle gående adgang til å nytte sykkelveg, sykkelbane eller kjørebane når det ikke er rimelig for eksempel på grunn av farten å bruke gangveg, fortau, gangbane eller vegskulderen.

Valgfrihet

— Vi har med denne endringen villet gjøre det enklere for denne utsatte trafikantgruppen å velge det som er mest hensiktsmessig for dem, på linje med andre gående og syklist, sier kontorsjef Johan Mellbye i Vegdirektoratet.

— Det er urimelig å kreve at rullestolbrukere måtte ut i kjørebane enkelte steder selv om farten kunne bli større enn for gående.

— At det ikke lenger er forbudt å kjøre rullestol raskere på fortau og gangveg enn i gangfart, betyr ikke at man til enhver tid kan bevege seg så fort man vil der med rullestol, sier Mellbye. — Vi har trafikkenes grunnregel om at man ikke skal volde fare eller ulempe for andre. Dermed kan rullestolbrukere med større fart være pliktige til å bruke kjørebane.

Som for syklende

— Reglene om sykling på fortau kan være nyttige for rullestolbrukere som er i tvil, sier Mellbye. — Syklingen må ikke medføre fare for gående, heter det der, samt at det bare er tillatt å sykle på fortau når gangtrafikken er liten.

Nå frykter vi ikke akkurat at rullestolbrukere heretter skal bli et problem for andre trafikanter, sier kontorsjef Mellbye. — Det er vel heller det motsatte som er tilfelle i dag.

Valgfrihet for syklende

Plikten for syklende til å ta «stor venstresving» er borte i de nye trafikreglene som trådte i kraft 1. oktober. Syklende kan nå velge vanlig venstresving, som andre trafikanter, der dette er mest hensiktsmessig. De nye trafikreglene gir også syklende valgfrihet mellom sykkelveg/bane og kjørebane.

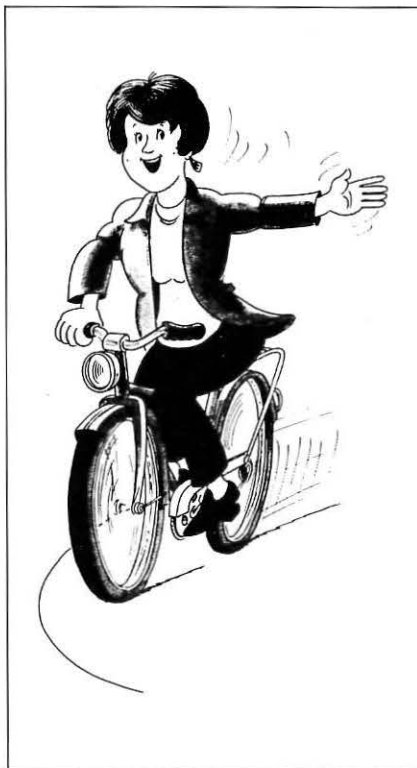
— Tross muligheten til å velge, oppfordrer vi syklende til fortsatt å bruke de anleggene for syklende som finnes, sier kontorsjef Johan Mellbye i Vegdirektoratet. — Det er det sikreste for dem selv.

Adgangen til å bruke kjørebane er aktuell først og fremst for racer-syklist og andre som har så stor fart at de ville volde fare eller ulempe for andre på sykkelvegen. Det er jo heller ikke alltid at sykkelveg/bane går korteste veg dit en syklende skal.

Valgfri venstresving

— Såkalt «stor venstresving» har vært lite populær blant syklist, og vanskelig å håndheve. Dette er nå gjort frivillig, sier Mellbye. Det heter i §18 nr. 2 at «Syklende som vil svinge til venstre, kan fortsette å holde til høyre på vegen og svinge der det er hensiktsmessig. Syklende har da vikeplikt for annen trafikant. Slik svingning kan gjøres uten hensyn til hva som er angitt om valg av kjørefelt ved offentlig trafikkskilt eller ved oppmerking på veg, når det ikke spesielt retter seg mot syklende».

— Her står det altså *kan*, mens det før sto **skal**, sier Mellbye.



Denne valgfriheten gir syklende anledning til å kjøre slik annen trafikk gjør, noe som ofte er det mest hensiktsmessige.

— Vikeplikt gjelder når de syklende kommer fra sykkelveg ut på kjørebane, og syklende har etter de nye reglene vikeplikt for gående i gågater og gatetun. Det er heller aldri lov å sykle fortere enn i gangfelt på slike steder. Dette er en skjerping i forhold til de gamle reglene, og skal beskytte de gående sterkere enn nå.

Forbudt på trafikert fortau

— Eldre og synssvekkende har hatt en del innvendinger mot at syklende har lov til å bruke gangveg og fortau, sier Mellbye. — Det er grunn til å understreke at sykling på slike steder bare er tillatt når gangtrafikken er liten, og de gående må ikke hindres eller forstyrres.

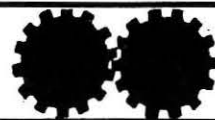
Dette betyr at det er forbudt å sykle på fortau og gangvei når det er mer enn «liten gangtrafikk». Det har ikke vært så høye ulykkestall at det er noen grunn til å forby sykling på fortau som er lite trafikert av gående. Tanken er at i utkanten av byer og tettsteder, der det ofte er tett biltrafikk med høy fart, bør syklende få sykle på fortau med få gående, og der det ikke finnes sykkelbane eller sykkelveg, sier kontorsjef Johan Mellbye.

Definisjoner

De nye trafikreglene definerer sykkelbane som anlegg merket med skilt, og adskilt fra kjørebane med oppmerking. Sykkelveg er også skiltet, men adskilt fra kjørebane med gressplen, grøft, gjerde eller på annen måte. På sykkelbane er det bare lov å sykle i trafikkenes fartsretning, mens det på sykkelveg er tillatt å sykle i begge retninger.

Etter anmodning fra Trygg Trafikk er øvre aldersgrense for å være sykkelpassasjer hevet fra 7 til 10 år. Dette gjelder også for møped. Denne regelen står i kjøretøysforskriftene.

MASKINAVDELINGENS SPALTE



Med gule maskiner for bedre vegger...

På maskinsjefkonferansen sist høst tok jeg opp igjen mitt gamle ønske om at vegdirektoratets innkjøpskontor jevnlig meddeler fylkene om det som p.t. rører

seg på Ik. og i fylkene. Slik det er nå kan vi risikere at vi arbeider med et maskinprosjekt samtidig med at andre fylker arbeider med noe lignende.

Her bør det etter min mening kunne samarbeides, enten ved at det ene fylket stiller seg avventende eller at en går sammen om prosjektet. Det er litt irriterende omsider å bli meddelt at det og det, som vi kanskje har stridt med lenge, har de for lengst klart i et annet fylke. Slikt forekommer nemlig ikke så sjelden.

Innkjøpskontoret svarte meg også denne gang at det hadde kontoret dessverre ikke kapasitet til. En

kollega gav meg kanskje et slevspark ved å be meg lese fylkenes bedriftsavis, der kunne jeg nemlig lese om hva som foregår på maskinavdelingene i fylkene . . .

Jeg tar ikke dette umiddelbart som god fisk, men kan kanskje love at vi skal forsøke å orientere om hva vi pusler med her nede på «det blide sørland».

Vi starter da med prosjektet «Åmli-graver», og jeg gir nedenfor ordet til prosjektlederen, T.K. Fløy-

stad.

På nevnte konferanse ble vi i muntre ordelag gitt eksempler på «ordspråk» fra forskjellige avdelinger eller seksjoner i Vegdirektoratet. Et het kort og godt: «På veggen for svingende». Vår lille maskinavdeling tillater seg i beskjedenhet å lansere et lite bidrag under ovenstående logo.

Herman Cappelen Aas

Ny traktorgraver i Åmli-området

I forbindelse med arbeidet med maskinkjøpet for 1985 sendte vegmester Markusen i januar 1985 et notat til maskinavdelingen på vegne av vedlikeholdsområdet i Åmli. Han uttalte der at de ønsket en ny traktorgraver, som bl.a. hadde hurtigkob-

let graver, og som dermed også kunne brukes til f.eks. snørydding om vinteren, med snøfres og frontlaster. Det ble nedsett en komite med undertegnede som formann, og med Kay Fjell og Tarald Gjerden som medlemmer.

Det viste seg vanskelig å finne den traktoren som tilfredsstilte alle de krav som ble stilt, men før komiteen fikk laget noen innstilling ble saken trukket tilbake av økonomiske grunner.

I forbindelse med maskinkjøpene for 1986 kom saken opp på nytt, og komiteen ble vekt til live igjen. Etter kontakt med div. firma vedr. saken var turen kommet til å besiktige forskjellige traktorer. Vi hadde tenkt tradisjonelt, dvs. en bakgraver montert på en landbruks-/industri-traktor. Det viste seg ganske snart at denne tankegangen ikke var riktig, da plassen i førerhuset ble nokså kummerlig. Vi hadde da igjen en dansk og en finsk traktor å se på, og disse fikk vi se i Kristiansand. Den første av disse viste seg å være langt bedre enn de vi hadde sett på til nå, og vi trodde vi hadde

funnet den rette maskinen.

Noe senere samme dag fikk vi å se den finske maskinen. Det viste seg ganske snart at dette etter vår mening var den beste maskinen vi hadde sett på. Plasseringen i maskinen var god, plassering av hendler og instrumenter var god, og vi laget en innstilling på kjøp av denne maskinen.

Behandlingen av komiteens innstilling gikk greit, og i slutten av juli -86 ble maskinen levert fra finske Lännen via Kristiansand Anleggssenter A/S. Tarald Gjerden var blid og fornøyd, men ønsket å gjemme seg så langt bort som mulig når han skulle kjøre maskinen. Grunnen var at maskinen jo er langt mer moderne enn den maskinen han kjøpte tidligere, og at den derfor var utstyrt med enspakbetjening på bakgraveren. Vi var jo klar over det-

te, men regnet med en viss tilvenningsperiode. Jeg besøkte ham på arbeidsplassen noen dager senere, og han var godt fornøyd med maskinen, men hadde selvsagt trøbbel med spakene. Jeg må tenke meg godt om før jeg drar i spaken, sa han.

Nå har jeg igjen besøkt Gjerden på arbeidsplassen, og han er meget godt fornøyd, om mulig enda bedre enn før, sier han. Nå er ikke spakene noe problem lenger. I løpet av 1-2 måneder er bevegelsene «gått i kroppen», og er blitt naturlige. Det er hyggelig å høre når en maskinfører er så fornøyd med maskinen sin.

T.K. Fløystad

KIRSTEN PÅ LEDERKURS I OSLO VINTEREN 1986

Statens Forvaltningshøgskole. Det er sus over navnet, og det er også et tilbud med sus over, til ledere i offentlig forvaltning. Det er tale om et kurs som holdes én gang hvert år, fra februar til midten av mai, og foregår i Forbruker- og administrasjonsdepartementets kurslokaler i en tidligere ambassadebolig på Frogner i Oslo. Jeg var så heldig å være en av de 28 deltakerne på årets kurs, og tilbragte derfor mesteparten av sist vinter i hovedstaden.

Målet med kurset er å gjøre ledere i offentlig forvaltning flinkere i arbeidet sitt, og særlig legges det vekt på hvordan vi takler lederrollen. Deltakerne kommer fra forskjellige departementer og direktorater, og jeg var den eneste fra vegvesenet. Undervisningsformen vekslet mellom forelesninger, diskusjoner og arbeid i grupper, og vi hadde mange dyktige innledere og veiledere som visste å engasjere deltakerne. Daværende regjerings forslag til program for modernisering av statlig forvaltning var gjennomgangste-

ma, og ved hjelp av bl.a. sosiologer, journalister, arkitekter og statsvitere ble vi minnet om at det eksisterer en verden utenfor vår egen arbeidsplass. Ansvarlig for denne del av kursopplegget var professor Gudmund Hernes, og vi inngrodde byråkrater ble tvunget til å tenke i nye og uvante tankebaner og plassere oss inn i en større sammenheng.

Vi fikk også bred innføring i hvor viktig det er at også staten tenker **fremover**. Representanter fra næringslivet redegjorde for hvor viktig det er i dag å ha omstillingsevne og være markedsorientert, — begrep som synes uvante i offentlig virksomhet, men som kanskje også vi bør bli fortrolige med.

Ellers fikk vi opplæring i EDB, i avtaleverket innen for staten og offentlig service. Mye tid var satt av til organisasjonsutviklingsarbeid, — og ikke minst så vi på hvordan vi håndterte det å være leder. Vi hadde psykolog Johan Aamoeth som faglig ansvarlig for denne delen av kurset. Han driver

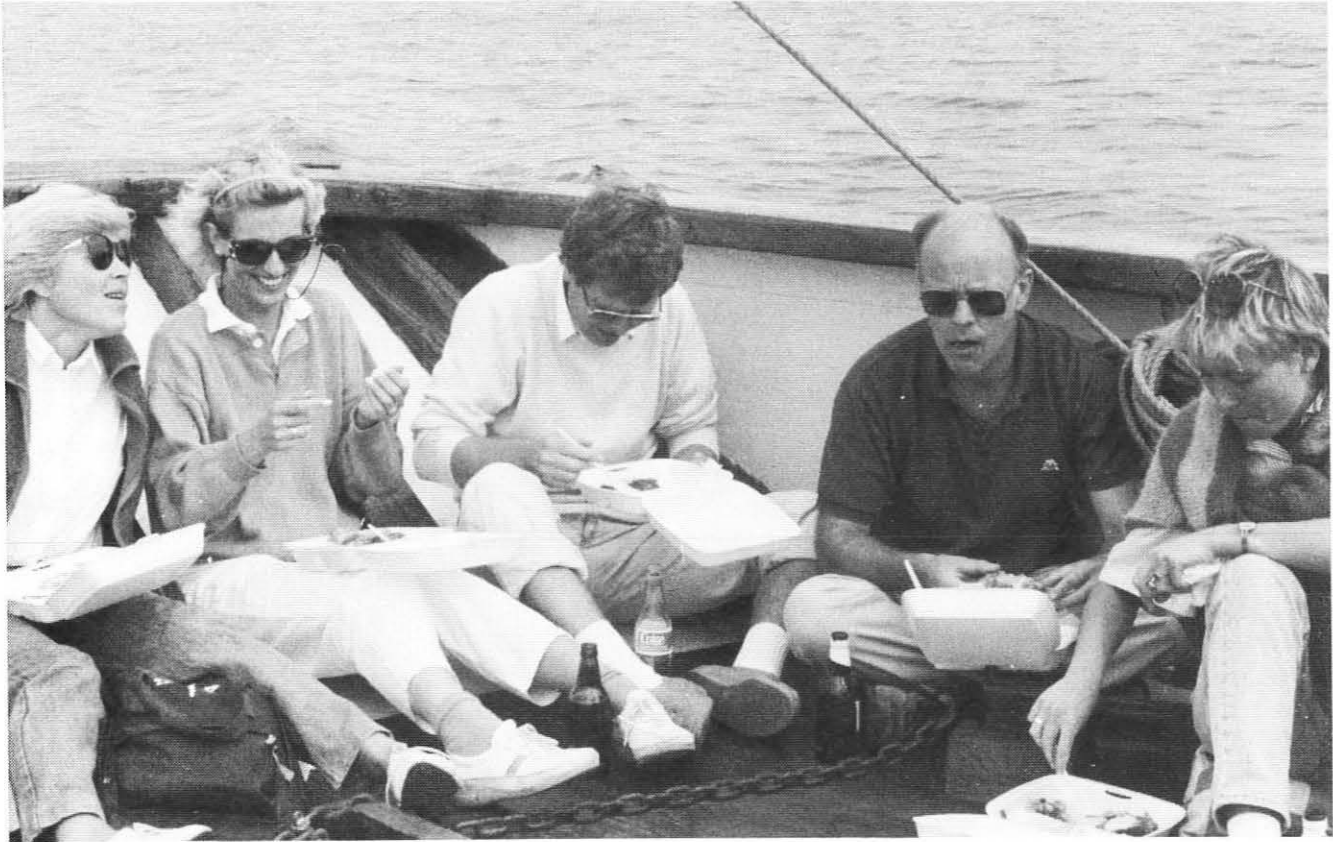
et konsulentfirma innenfor organisasjonsutvikling, og var særlig opptatt av kommunikasjon og hvordan våre handlinger preges av den situasjon vi befinner oss i. Våre lederegenskaper ble prøvet gjennom forskjellige former for gruppearbeid. Vi ble satt til å spille roller i tenkte situasjoner som f.eks. avdelingsmøter, og dette kunne gjerne være et møte på vår egen arbeidsplass. På denne måten gjennomførte vi et fagsjefmøte ved Aust-Agder vegkontor, hvor vegsjefrollen ble spilt av nestlederen ved Barne- og Ungdomsavdelingen i NRK.

Det var med andre ord et variert undervisningsopplegg, og mye nyttig lærdom å ta med seg hjem. Hvor mye det vil prege mitt arbeid i Statens Vegvesen Aust-Agder, får andre bedømme. For min egen faglige utvikling har det utvilsomt vært av verdi, og jeg håper at det også vil ha betydning for fremdriften av vegvesenet i vårt fylke, og arbeidet i ledergruppen.

Kirsten Lindeberg



I denne bygningen holder Statens Forvaltningshøgskole hus.



... og vi spiser...



Kaptein Flemming stod ved roret...

VELLYKKET TUR FOR 52 PENSJONISTER

Tirsdag 19. august startet turen med en av ADS-bussene og med «vår egen» Åsmund Haugen som sjåfør og Ingeborg Vehus som reiseleder.

Utgangspunktet var Vegsentralen og

Vår formann Harald Lauvland ønsket nå alle velkommen og presiserte at godt humør var en betingelse for en vellykket tur.

I tildels strålende vær gikk turen oppover Rv 12 i Setesdal til Valle hvor vi inntok vår medbrakte niste. Neste stopp var Hovden før vi tok fatt på høyfjellet over til Haukeligrend og videre etter E 76 til en lengre stopp på Haukeliseter. Det gikk hardt på rømmegrauten her.

Så bar det videre gjennom tunnelene på begge sider av Røldal med ankomst til Solfonn høyfjellshotell kl.1800, en time før vi inntok en deilig laksemiddag.

Stemningen ombord i bilen første dagen var hele tiden på topp, selv når bussen forserte de mange skarpe kurver med dalbunnen langt under oss. Samtalesummingen måtte ofte avbrytes av allsang akkompagnert av Hans Uldal på selvbygget hardingfele eller orientering av guiden Bjarne Haugmoen etterhvert som ting av interesse dukket opp.

Etter en god natts søvn startet vi dagen med vegmester Tor Rønhovde fra Odda vegstasjon som guide. Ferden gikk forbi Låtefoss som viste seg i full prakt og nedover til Odda og Tyssedal industrisamfunn.

Det ble etterhvert ganske tydelig at vi var kommet til Hardanger, vi kjørte som i en frukthage og så vi over fjorden var det frukthage etter frukthage. Høyt over disse skinte Folgefonna i blålig farge, og vi kunne nesten si som i den kjente sang: «Der ånder en tindrende

sommerluft varmt over Hardangerfjordens vanne».

Turen gikk så gjennom det kjente turiststed Ullensvang og videre til Kinsarvik, hvor vi hadde en kaffe- og handlepause før vi fortsatte innover til Eidfjord.

I Øvre Eidfjord forlot vegmester Rønhovde oss, og vår formann takket ham for interessant orientering både vegteknisk og stedshistorisk.

Så tok vi fatt på oppstigningen gjennom den berømte Måbødalen. Vegen ligger nå for en vesentlig del i tunnel og for de av oss som har kjørt «gamleveien» virket forandringen «betryggende».

Dessverre var vassføringen i Vøringfossen omtrent som fra en tappekran, altså en skuffelse. Men så var Hardangervidda derimot ingen skuffelse, sola skinte og det gjorde Hardangerjøkulen og vidda forøvrig.

I Kroa på Ustaoset høgfjellshotell smakte det fortreffelig med formiddagsmat før vi fortsatte til Geilo. Her forlot vi Rv 7 og fortsatte på Rv 8 over Dagalifjellet ned til Uvdal og videre over Imingfjellet til Tessungdalen. En del av vegen over fjellet var bomveg og hadde grusdekke.

I Austbygda ved Tinnsjøen hadde vi et nødvendig stopp før vi kjørte mot Rjukan og videre opp Mariststigen, forbi Mjøsvatn og fram til Rauland høgfjellshotell.

Etter en deilig middag hadde vi vår vanlige hyggekveld, og vi fikk en nydelig salong til vår disposisjon. Etter velkomstord fra formannen fikk vi kunstnerisk underholdning av flere

Rutebilstasjonen for turdeltakere fra kyststrøket.

Ferden gikk først etter Rv 9 hvor vi på Hynnekleiv og så på Evje tok opp resten av «turistene». Vi var ialt 52 stykker.

med lemmmer. Vi er heldige som har en så dyktig og villig pianistinne som Ragnhild Beisland, og hun måtte også akkompagnere når hennes mann Johan Beisland sang, og til allsang. Ellers bidro Trygve Lyngdal, fru Lillemor Bråten, Fru Margith Uldal samt formannen med forskjellige innslag.

Nå fulgte formannens takketale til vår sjåfør og reiseleder med overrekkelse av gaver. Selv om guiden fortjente takketalen, fortjente han ikke konfektesken.

Så var en innholdsrik og deilig dag over, og en styrkende søvn var sikkert påkrevet.

Etter en kraftig frokost dro vi nedover til Rauland senter, forbi Dyre Vaa Museet og Rauland Akademiet, langs Totak og ned til Åmot hvor vi igjen kom inn på E 76.

Turen gikk til Morgedal, hvor «skiidrettens vugge» sto. Vi stoppet ved en nokså bekjent kjøpmann. I Kvitseid stoppet vi med meieriet og kjøpte nykjernet smør, for det var jo torsdag.

Vi kjørte nå gjennom mer kjente trakter fram til Tjørull Kro hvor vi hadde bestilt middag. På vår reise hadde vi sett alle typer husdyr, men ikke en eneste rein. Nå skiftet vi imidlertid nærmere bekjentskap med det dyret i form av dyrestek.

Siste etappe av turen fram til Arendal gikk greit, og vi vil alle takke hverandre for en riktig fin tur i Norges herlige natur.

BJH





Arbeidsmiljøkonferansen i Geiranger: **VENTILASJON OG INNEKLIMA SENTRALE TEMA**

Vårt hovedverneombud og verneleder var tilstede på årets arbeidsmiljøkonferanse i Geiranger i slutten av september.

Nedenfor forteller de SørlandSPORTENS lesere om sine inntrykk fra konferansen:

Geiranger ligger i Møre og Romsdal fylke. Karakteristisk for fylket er høye fjell, dype daler og mange og dype fjorder.

Veiene er svingete og bratte, og over halvparten av befolkningen (132.000 innb.) må bruke båt for å komme til byen.

Det er 95 ferjekai i fylket, og riksveiene har 10% grusdekke, mens det av fylkesveiene er over halvparten som har det.

Det er også stor snørasfare i fylket.

Det skal nå bygges 2 rørtunneler som skal være nedsenket og forankret, begge over 4 km lange.

Et flytebruprojekt som er det første av sitt slag i verden, arbeider de også med.

Siste del av oppturen vår gikk med båt, og vi fikk se De syv søstre, Brudesløret og Friaren m.m.

Arbeidsmiljøkonferansen ble åpnet av driftssjef Paul Bølset som ønsket alle hjertelig velkommen til fylket, som han også fortalte endel om.

Første innleder var avd.ing. Jan Erik Rinnan fra Arbeidstilsynet i Møre og Romsdal som tok for seg tilsynets byggeforskrifter og forskrifter for arbeidslokaler.

Ansvarsfordeling ved oppføring av statsbygg, S B E D, s byggeforskrifter ble behandlet av sjefsarkitekt Frank Haugen, Statens bygge- og eiendomsdirektorat.

Sjefsing. Arnulf Ingulstad, vegdirektoratet, orienterte om saksgangen ved oppføring av bygninger i Statens vegvesen.

Vernetjenestens befatning med byggesaker i vegvesenet ble innledet av bedriftsoverlege John Lille-Mælum vegdirektoratet. I tillegg hadde verneleder Ottar Heia Nord-Trøndelag og hovedverneombud Tom R. Olsen Telemark korte innlegg.

Skotøygruppa informerte om vernefottøy, og de hadde kommet fram til endel sko/støvler som virket meget gode. Brosjyrer vil bli sendt fylkene, og bestillinger kan sendes inn så snart innkjøpsavtale er i orden.

Videre var det snakk om lettere hjelmer og om hørselvern. Det var også snakk om at det fantes hansker som kunne tåle sprøytespisser f.eks. ved tømning av søppelsekker.

Førstekonsulent Arne Solhaug informerte om at arbeidsgruppen for maskininnkjøp som består av en

verneleder, et hovedverneombud, en fysioterapeut, en overing. fra vegdirektoratet og førstnevnte hadde utarbeidet kriterier for krav til sikkerhet og miljø på maskinene, som legges til grunn ved maskininnkjøp til Statens vegvesen.

Siv.ing. Gaute Flatheim holdt foredrag om ventilasjon og inneklima. Han kom også litt inn på giftige og helsefarlige stoffer i forbindelse med luftforurensing. Alle deltakerne var meget imponert over all den viten som Flatheim la for dagen, og hver enkelt fikk med seg et kompendium om emnet som kan bli meget nyttig.

Når det gjelder byggesaker så må vernetjenesten komme inn helt fra begynnelsen.

Vernetjenestens oppgaver og stilling i forhold til ledelse og helsetjeneste var ved bedriftsoverlegen i vegdirektoratet.

Det var litt gymnastikk ved fysioterapeuten fra Rogaland/Hordaland. Til slutt var det opplegg for neste konferanse, oppsummering og avslutning.

Det var ikke noe å se på hjemturen. Det blåste full storm, så det var bare å holde seg fast.

HHM og AS



Hovedverneombudet studerer utvalget av vernefottøy.

VERNEUTSTYR

Følgende verneutstyr skal brukes i vegvesenet:

Orange arbeidsklær (verneklær)

Det er sjelden å se at oppsynet eller teknisk personale ved vegkontoret bruker orange verneklær. Vi kan ofte komme kjørende på veien og se 2-3 mann i arbeide med godt synlige orange arbeidsklær. Men så kan det dukke opp andre, kledd i blått eller andre mindre synlige farger som det er svært vanskelig å få øye på for en trafikant. Dette må bli bedre, slik at vi reduserer muligheten for at noen kan bli skadet i trafikken.

Hjelm

Alle som oppholder seg i hjelmområde skal bruke hjelm. Som hjelmområde regnes alt fjellarbeide, kranarbeide, rørlegging i grøft hvor gravemaskin benyttes, arbeid på stedet hvor arbeidet utføres på forskjellige nivå og ellers andre steder hvor det kan være fare for å få noe i hodet, eller at hodet kan støte borti noe. Bruk hjelmen mens du enda har et hode å sette den på.

Hørselvern

I Vegvesenet har vi mange arbeids-

VERNESKO : "Foret, vær bitt"



Vernesko: «Foret, vær bitt»

plasser der støynivået er for høyt (halvparten av alle arbeidstakere er hørselskadet). Det skulle derfor være unødvendig å påpeke behovet for bruk av hørselvern.

Øyevern

Ved sliping og annet arbeide hvor

sprut av partikler eller væske kan forekomme, skal øyevern benyttes. I tillegg til vernebriller kan også visir til montering på hjelm være aktuelt.

Vernesko

Alle arbeidsplasser unntatt kontor, er steder hvor vernesko er påbudt. Bare helt unntaksvis kan andre fottøy aksepteres.

Åndedrettsvern og annet spesielt verneutstyr må vurderes brukt der det er nødvendig. Dersom det er tvil om hvorvidt verneutstyr skal benyttes, er det bedre at det brukes noen ganger for mye enn en gang for lite. Ellers kan det foretas undersøkelser (målinger m.m.) for å vurdere behovet for verneutstyr.

Arbeidsledere og verneombud har et særlig ansvar for å påse at verneutstyr benyttes innen deres område. Arbeidstakere som ikke bruker påbudt verneutstyr

skal vises bort fra arbeidsplassen.

Til slutt vil vi oppfordre hver enkelt arbeidstaker til å bruke verneutstyr mere. La bruk av godt verneutstyr bli en vane.

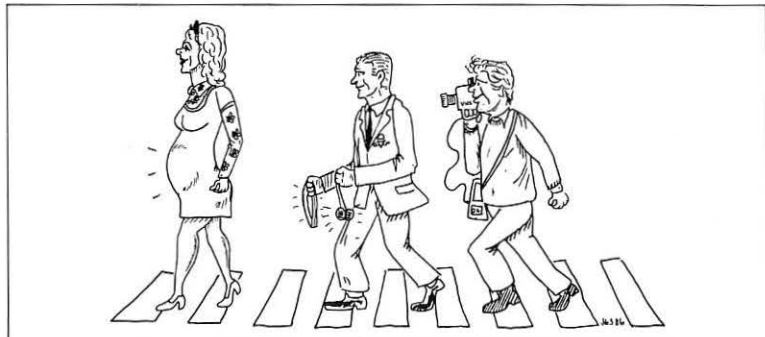
Bruk av vegvesenets klær og sko, vil også være god privat økonomi.

APROPOS UNGDOM — FART — ALKOHOL

Fra et temamøte i Risør:

Og vår tegner ser det slik:

Ekspert-panelet var enig om at det forebyggende arbeidet måtte starte lenge før elevene begynte på skolen. Vi må begynne allerede med et ufødt liv, ble det hevdet.



Klipp fra Agderposten.

Skydebaneveien, nå er den blitt bedre . . .

Skydebaneveien, — skrekk og gru. Vi tenker på bakken opp til vegkontoret. Den som til tider var umulig å «forsere» både oppover og nedover. Nå er den blitt ny. I høst er det sprengt bort omlag 3.100 m³ fjell nederst i bakken. Veien er blitt bredere og den er i tillegg hevet i forhold til tidligere.



Omlag 3.100 m³ fjell ble sprengt ut nederst i bakken.

Jan Erik Svendsen har utført arbeidet på anbud, og kostnadene beløper seg til omlag 550.000 kroner.

Men ennå gjenstår det å utbedre det øvre partiet. Her er grunnspørsmålet ennå ikke avklart, og arbeidet er derfor utsatt.



Den stygge svingen nederst i bakken er nå en saga blott.

Det raser fortsatt



Ved Svinvika på rv. 415 like før Ubergsmoen raste en del av nylig utfylte masser ned og ut i Ubergsvannet tidligere i høst.

Her var det imidlertid grunnundersøkt i god tid før anleggsstart, slik at en raskt kunne konstatere at løsningen var fortsatt oppfylling. Fjellkontrollboringer viste imidlertid at det fra gammel vegkant ned til fast fjell var dybder på opp til 13,5 meter.

Hans og Grete

Fra dansken Niels Vogels nylig utkommede bok: «De to første menneskene på jorden var Hans og Grete» hr vi tillatt oss å sakse ned-enforstående historie.

Boken er en samling utdrag fra barns stilloppgaver, samlet gjennom mange år, — og vi kunne i disse tider ikke står for denne:

«Fyllekjøring»

«Vi skal ikke drikke når vi er fulle, og vi skal i hvert fall ikke kjøre bil når vi har det sånn. For det første er det forbudt, og for det andre går det som regel raskere hvis vi går. Hvis det likevel skulle skje, blir vi stanset av politiet i en politibil, som gjerne vil se sertifikatet. Deretter blir vi trukket ut av bilen og må puste opp i hodet på politiet. Hjelper ikke det, får vi en blå blallong som vi skal puste i, og hvis den sprekker med et ordentlig smell, er vi fulle. Vi blir lagt i håndjern og kjørt til stasjonene hvor legen tapper blodet ut av oss for å være helt sikker. Så blir vi kastet i rusen, som er en celle for fulle menn. Om morgenen når vi er blitt edrue igjen, er politimannen helt annerledes. De kommer med kaffe. Så kan den fulle få kjøre hjem igjen, men det venter mer senere. Flere års fengsel er ikke uvanlig for folk som dummer seg ut på den måten, for slikt er bare dumhet.»

Niels Vogel:

«De to første menneskene på jorden var Hans og Grete»
Illustrert av Tom Wikborg
Aventura Forlag 1986.

Knuseverket produksjonsklart ett døgn etter flytting

Det har skjedd noe nytt på knuseverkfronten i Aust-Agder. Det nye mobile knuseverket som ble levert og rigget opp i Tovdal på forsommeren ble i begynnelsen av august flyttet til Skomedal i Setesdal, og en operasjon som med det gamle knuseverket kunne ta to uker, var nå redusert til 2 dager.

Ikke mindre enn 7 kjøretøyet var i bruk under forflytningen av knuseverket med alt tilbehør, og selv om forflytningen foregikk uten de helt store komplikasjonene, vil sikkert senere flyttinger gå enda lettere med mer erfaring.



Mange hestekrefter må mobiliseres for å trekke knuseverket ut fra grustaket i Tovdal.



◀ Også bygninger må «vike» for den store transporten.

▲ Endelig ute på veien.



◀ Hjulasteren var til god hjelp både under nedriggingen og

▼ — ved lossingen vel framme i Skomedal.



FORFULGT AV RAS

Vegras skal man ikke spøke med. Ett eneste ras kan til nød aksepteres som et naturfenomen. To ras på kort

tid stiller krav til en geoteknisk saksbehandlers tålmodighet og arbeidskapasitet.

Men når det i løpet av 1985's åtte første måneder blir tredt fem større eller mindre ras ned over hodet på en, kan både kvelder og helgedager måtte tas i bruk for å få saksbehandlingen unna.

Da er det deilig å vite at man har en Sydenferie å se frem til, — med sol og varme, badevann og behagelig avslapning . . .

TRODDE JEG!

Det begynte riktignok som en sydenferie skal, — med 25°C i vannet, sol fra skyfri himmel og en hud som gradvis brunes.

En nødvendig pause fra solba-

dingen er i slike tilfelle nødvendig. Derfor bestilte jeg på forhånd leiebil for å ta øya nærmere i øyesyn.

Flaksen var på min side, så det ut til, for bilturdagen startet med overskyet vær, sterk vind og lite fristende for bading.

Utover dagen ble det hele imidlertid et mareritt. Det lynte og tordnet, regnet falt ned i bølgevis og sikten gjennom frontruta var lik null. For å gjøre en lang historie kort: Vegen jeg kjørte var ikke bygget for slike forhold. I en lengde av nesten 100 meter raste den ut, — og tok samtidig med seg en

bro som ble bygget ifjor.

Ad diverse omveger kom jeg tilbake til utgangspunktet, — flere timer forsinket og etter det verste uværet som hadde vært på øya de siste 50 år. Fra en gjennomsnitt nedbørsmengde på 250 mm pr. år, fikk vi i løpet av 2 dager hele 400 mm.

La det være klart for leserne, — min «ekspertise» som rasekspert ble ikke stillet til myndighetenes disposisjon.

Det hadde vel heller ikke nytt å føre skyss og diett på skyssgodtgjørelsen, eller hadde det det?

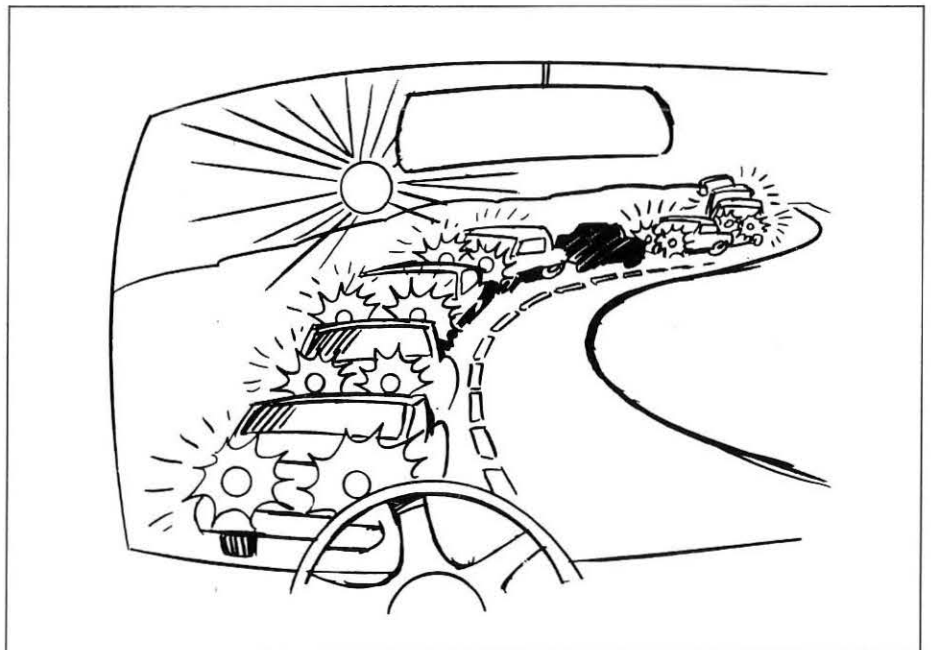
Kro-

NÅ VET VI DET — KJØRELYS REDUSERER TRAFIKKULYKKENE OGSÅ I NORGE

Vegdirektoratet har fått undersøkt virkningen av kjørellys om dagen på antallet trafikkulykker.

— Vi har hatt en økning i bruk av kjørellys fra 35–65% fra 1980 til 1985. Uten denne økningen kunne vi årlig hatt 5–600 flere personskaulykker i Norge, hevder avdelingsleder Tore Vaaje ved Transportøkonomisk institutt. Vi bygger dette på beregninger som viser at økt bruk av kjørellys har bidratt til langt færre flerpartsulykker i dagslys. Vi kan riktignok ikke med 100% sikkerhet si at det alene er økt bruk av kjørellys som har ført til dette. Vi har imidlertid ikke kunnet påvise andre faktorer som har bidratt til at flerpartsulykker i dagslys har økt langt mindre enn andre ulykker, fortsetter Vaaje.

I analysen er det skilt mellom ulykker som antas å bli påvirket av kjørellys og ulykker som ikke påvirkes. Antallet kollisjons- og fotgjengerulykker om dagen har økt langt mindre enn eneulykker og kollisjons- og fotgjengerulykker i mørke. Uten kjørellys kunne vi årlig hatt rundt 14% flere fotgjenger- og kollisjonsulykker om dagen.



Overingeniør Per Frøyland i Vegdirektoratet sier i en kommentar at resultatene er gladelige og bekrefter erfaringene fra andre land. Disse dannet i sin tid grunnlaget for de norske bestemmelsene som sier at biler registrert etter 1. januar 1985 skal ha automatisk tenning av kjørellys. Vi anbefaler også at alle

andre bruker kjørellys om dagen. En så sterk dokumentert virkning som vi her har fått er hyggelig for oss som arbeider med trafikkikkerhet, og gir oss gode argumenter for å få enda flere enn de 65% som idag gjør det, til å bruke kjørellys hele tiden.

Mye skryt for anleggsarbeider ved Egddalen



Riksvegen ned mot Egddalen sentrum får den siste finpusseren.



Gjennom Egddalen sentrum og frem til brua legges bærelaget på og «flates ut» med veghøvel.

15. oktober var «D-dagen» for en 700 meter lang parsell av riksveg 418 mellom Bråten og Egddalen i Gjerstad. Da sto nemlig asfaltutleggerne klar til å svartlegge den utbedrede vegstrekningen gjennom Egddalen og over brua — inklusive gang- og sykkelveg. Forut for denne datoen var det en hektisk aktivitet på anlegget, og kommunen ga da også uttrykk for at de var meget imponerte over tempoet siden starten, den 4. august i år.

For parallellt med riksveganleg-

get ble det arbeidet på fylkesveg Egddalen—Egderød—Korsen, som i en lengde av 650 meter også omfatter Solbakken tunnel på 77 meter. Vegen skulle i samme tidsrom være ferdig grovplanert med forskjæringer til tunnelen, og vegvesenet hadde få problemer med å klare arbeidet før fristens utløp.

Tunnelen er tenkt satt ut på entreprisen, og arbeidene med denne skal starte opp over påske neste år.

Denne nye traceen vil vesentlig gå over dyrket mark og beite, og tar særlig areal fra 3 landbrukseiendommer. Den gården som lider størst tap er Solbakken. For å unngå å dele jordveger i to har en altså valgt å legge tunnel under en del av denne eiendommen.

For riksvegparsellens vedkommende er det lagt opp til lukket drenering i Egddalen på begge sider av vegen.



Fra Solbakken tunnelinnslag og ned mot Egddalen sentrum går fylkesvegparsellen over store jordbruksarealer.

OLAV SØRBOTTEN TIL MINNE

Olav Sørbotten er gått bort i en alder av 73 år.

Olav Sørbotten var en tro tjener og sliter. Han viet så og si hele sin yrkesaktive karriere til vegvesenet.

Etter eksamen som sivilingeniør ved NTH i 1937, hadde han tilsammen 43 års virke bak seg i fylkene Nord-Trøndelag, Sogn og Fjordane, Finnmark og sist i Aust-Agder. Han kom hit som vedlikeholdssjef i 1966, og arbeidet her i fylket i 15 år.

Med Olav Sørbotten er et fint menneske og en dyktig fagmann gått bort.

Vi vil med dette lyse fred over hans minne.

Kjetil Nylund



92 trafikktelepunkter i Aust-Agder

Det er nå innført et nytt system for landsomfattende vegtrafikktelegger som bl.a. medfører at vi her i Aust-Agder skal montere totalt 92 trafikktelepunkter i løpet av 1985/89.

Målet for disse trafikkteleggerne er som følger:

1.Registrering over en 4 årsperiode av trafikken på hele riksvegnettet slik at trafikkmengderegisteret kan bli «belagt med trafikk» for de enkelte strekninger av riksvegnettet.

2.Registrering av den generelle trafikkutvikling på landsbasis

3.Registrering av trafikkutviklingen i de ulike regioner slik at eventuelle regionale forskjeller kommer frem.

4.Registrering av trafikken i tettsteder og på landevegen for å få frem trafikkutviklingen i disse områder.

5.Registrering av trafikken fordelt på kjøretøykategorier.

Hensikten med å utarbeide et nytt system er nå å oppnå bedre dekning av vegkontorenes behov for trafikkteleggedata, — og gi en jevnere arbeidsbelastning for vegkontorene, både over året og fra år til år, samt redusere den vesentligste kostnadsøkningen som

dagens telegger medfører (kostbare manuelle telegger)

Det nye trafikkteleggesystemet vil basere seg hovedsaklig på maskinelle telegger:

1.Kontinuerlige telegger (nivå 1)

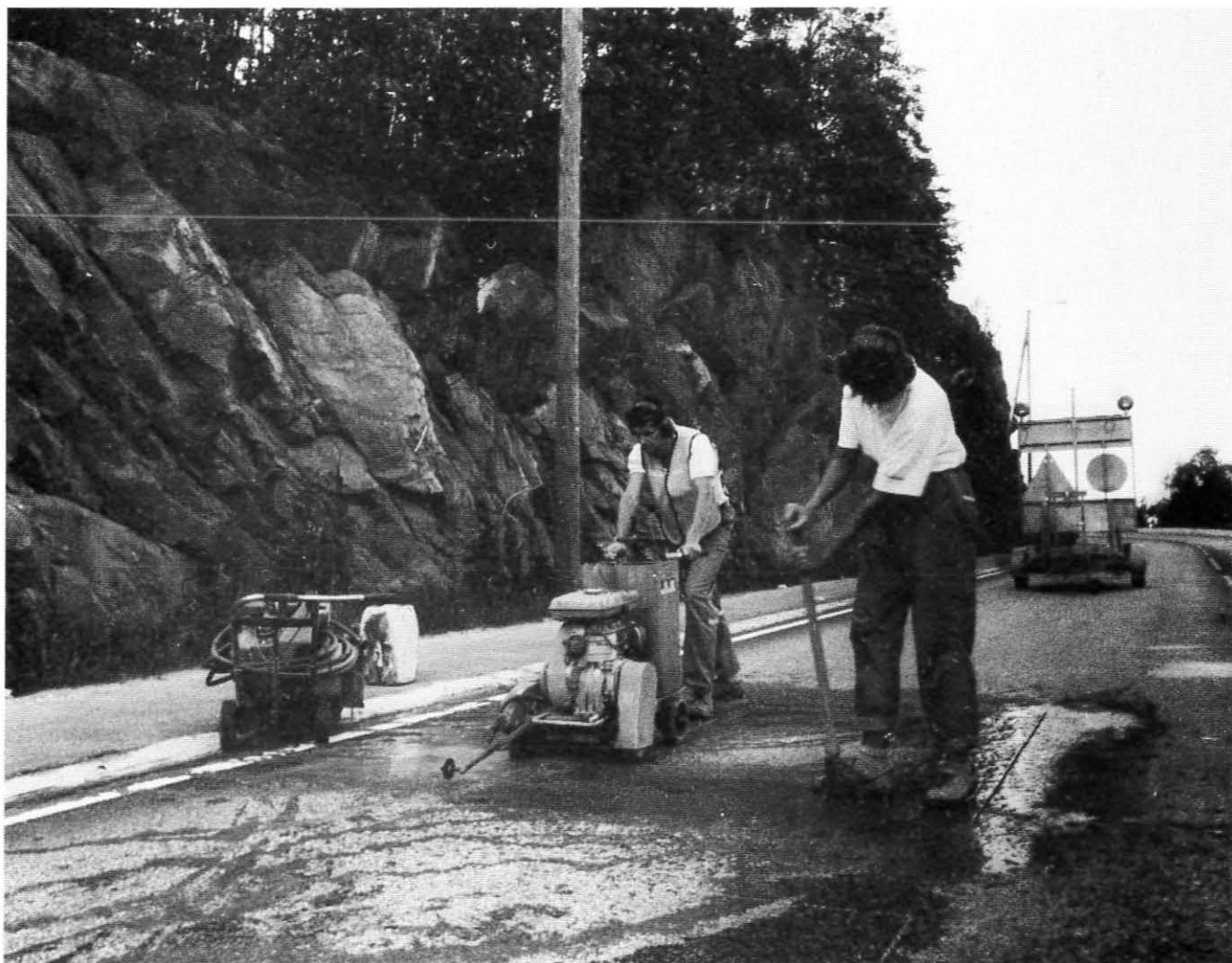
2.Periodiske telegger (nivå 2)

3.Korttidstelegger (nivå 3)

I tillegg vil det bli utført spesialtelegger som avholdes på initiativ fra vegkontorene og som i praksis er identisk med telegger av nivå 3. I Vegdirektoratet er det opprettet en databank hvor alle rådata fra trafikkteleggerne på times— eller døgnbasis ligger lagret. Hver måned hentes teleggedataene fra kontinuerlige punkt (nivå 1) ut fra databanken for å beregne og skrive ut månedlig trafikkutvikling.

En gang i året kjøres dataene fra siste års telegger for å få ut størrelser som årsdøgntrafikk etc. i alle punkt som det er talt i, samt variasjonskurve for de helkontinuerlige punktene.

Av kontinuerlige teleggerapparater er det på landsbasis ca. 80 stk. hvor av 3 i Aust-Agder. I løpet av året er det montert ialt 22 teleggerpunkter, et arbeid som har vært utført av korttidsansatte under ledelse av oppsynsmannssass. J.R. Kristensen.



Ole Herman Cappelen Aas og Lisbeth Haugmoen i gang med asfalskjæring for montering av trafikkteleggerapparat og kabler på riksveg 420 på His. Trond Friisø var 3. mann på laget i denne «monteringsgjengen.»

INGEN SUKSESS FOR MILITÆRVEIEN

Om kabelbanen på Langeid

Av Gunnar Bakken

I krigsårene, under den tyske okkupasjon, ble det planlagt og satt i gang forsering av en rekke anleggsprosjekter. Hensikten var å befeste stillinger i den videre krigføring.

Spesielt var det kommunikasjonslinjene som flyplasser, veier og jernbaner som var aktuelle.

Inkludert i disse planene var også den indre veglinje Oslo—Stavanger.

Dette vegprosjektet har vært aktuelt i over hundre år, og i arkivene våre finnes det en mengde stoff, blant annet om den planlagte forseringen av anlegget under krigen.

Anlegget ble planlagt både på øst- og vestsiden av Setesdalen. På østsiden var det veglinjen fra Flatland om Bjørnevattn til Skafså som ble planlagt. Siden er denne vegen bygget etter nye planer, — som vel og merke stort sett følger den samme trasé.

På vestsiden var det den gang Langeidalternativet, — fra Langeid i Bygland til Kvina som ble planlagt og påbegynt. Dette pågikk vinteren og sommeren 1941.

Det er imponerende å lese om det omfattende og nitidige arbeid som vegvesenet måtte utføre. Alt ble planlagt i detalj, og den optimistiske målsetting var at anlegget skulle stå ferdig i løpet av sommeren 1941.

Utklippet til høyre viser noe av de ressurser som det var tenkt å benytte.

2.500 mann og 230 hester

I tillegg til nesten hele arbeidsstokken og teknisk personell ved vegvesenet, ble det som vi ser, satt opp en styrke på 2.500 arbeidere, 230 hester og 35 biler. Hestene var tenkt til transport på heia, og bilene skulle benyttes til transport fra jernbanen på Byglandsfjord.

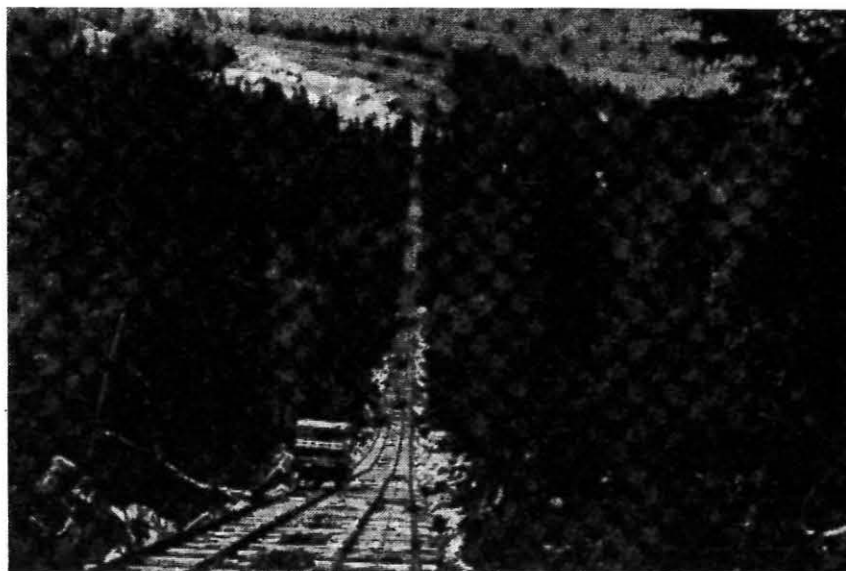
Kabelbanen

Det største problemet var transport av materialer og redskap opp den bratte lia ved Langeid. I løpet av et par måneder skulle ca. 2.000 tonn gods fraktes opp den bratte lia. På en lengde av 840 meter stiger terrenget her 360 meter. En så ingen utveg til i en fart å få bygd en transportveg, og dessuten var det små utsikter til å få fatt på tilstrekkelig med hester.

Det ble så besluttet å anlegge en kabelbane, visstnok den største kabelbane som inntil da var benyttet i vegvesenet.

Banen ble bygget dobbelsporet og med sporvidde 60 cm. Banens største stigning er 1:1,3.

Vognene var alminnelige traller med



Kabelbanen sett nedover, — fra et punkt halveis oppe i Lia.

1.

Kvina - Langeid - Frelmark gr. 850-500
400 m

3,60 m Kjørlanubredd

| | Behov ialt | Disponere | Å skaffe tilveie |
|----------------------|----------------|-----------|---------------------|
| Arbeidspersoner | 4 | 3 | 1 |
| Assistent ingeniører | 8 | 2 | 6 |
| Oppsynsmenn | 22 | 7 | 15 |
| Foku. assistenter | 8 | 1 | 7 |
| Hovedkasserer | 1 | 0 | 1 |
| — — — assistent | 1 | 0 | 1 |
| Huderkasserer | 3 | 2 | 1 |
| Maskinistforvalter | 1 | 0 | 1 |
| — — — assistent | 1 | 0 | 1 |
| Arbeidere | 2500 (2000) | 300 | 2200 |
| Hester | 230 | 0 | 230 |
| Kastebiler | 23 biler | 0 | 23 biler |
| Tauveier | 23 stk | 4 | 19 stk |
| Redskapen | 500 440 ton | 190,400 | 400 ton |
| Trasematerialer | 1640 | 0 | 1640 ton |
| Ambal Spisestoffer | 48 mann | 38 stk | 10 |

*) Forbeholdt at forbeholden kan gis fremover.
Bil kan den ikke.

Oversikten viser hvilke ressurser en hadde behov for, disponerte, og hva en måtte skaffe tilveie.

utvendige lager og trerammer og akselavstand 1 m. Alminnelig lass-størrelse var 700 kg og kjørehastigheten 1 m pr. sek.

Vegprosjektet ble ikke fullført og ble stoppet etter kort tid samme sommer.

Det meste av utstyret, brakker og inventar ble etter krigen sendt nordover og brukt ved gjenoppbyggingen der.

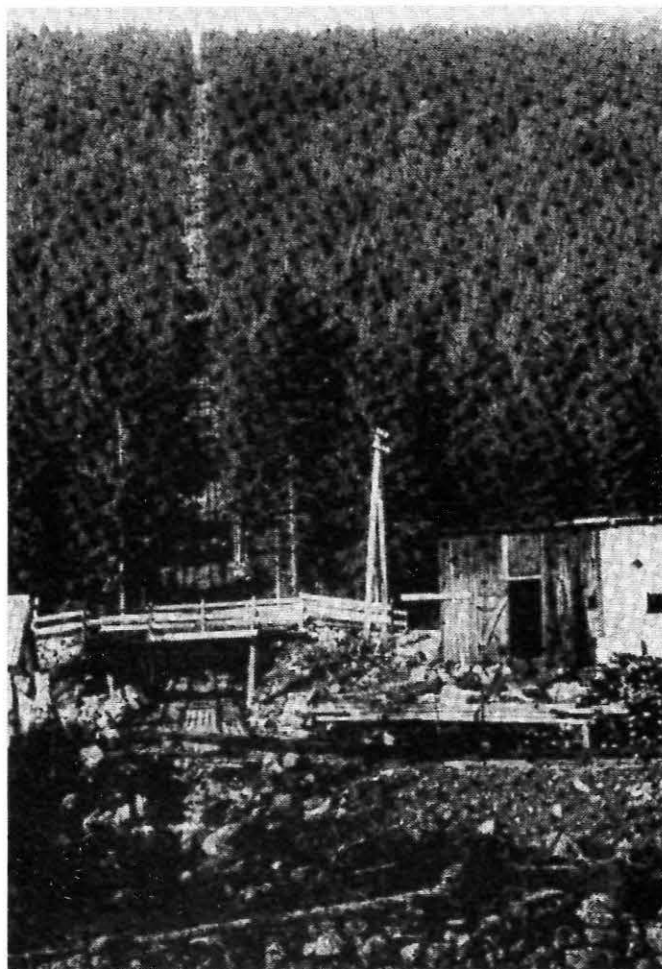
Ved hjelp av arkivstoff og ellers hva eldre mennesker som var med på dette kan fortelle, kunne det sikkert skrives en interessant bok med både alvor og muntre episoder. Vi avslutter med følgende historie som er oss fortalt:

Vegsjefen som var en myndig mann, møtte en dag to arbeidere på veg til en vannkilde.

I hånden hadde de hver sin vannflaske. Vegsjefen påtalte dette overfor oppsynsmannen, hvoretter oppsynsmannen, en traust setesdøl svarte: «Det er galt at dei gjenge to. Det kunne ha gjenge ein, — for vatn må karane have.»

Vi er interessert i å få vite mer om dette anlegget, så dersom du har noe å bidra med, ser vi gjerne at du kontakter redaksjonen.

Kabelbanen sett nedenfra. Setesdalske hovedvei krysser nedre enden av banen med overgansbru. →



Ved kabelbanens øvre ende. Tralle.



Skinnelegging. Kabelbanen er strukket. Oppkjøring av skinner, sviller etc. foregikk med banen.

KVINNER OG ARBEIDSTID

En franskmann, en amerikaner og en nordmann satt og diskuterte sine lands kvinner. Amerikaneren illustrerte de amerikanske damene slik:

— Well, borte hos oss i statene, når damene sitter på en hest, så rekker bena ned i bakken. Og det er ikke fordi vi har små hester, men det er fordi damene våre har så lange ben!

Franskmannen lot seg ikke imponere: Når vi holder de franske damene rundt midjen, så rekker vi

rundt med begge hendene. Og det er ikke fordi damene våre er så smale rundt midjen, men det er fordi vi har så store hender!

Nordmannen lyttet omtensksomt og sa rolig: — Idet vi går på jobben om morgenen i Norge, så hender det at vi klasker dem på baken så det disser.

Når vi kommer hjem, så disser det fremdeles. Og det er ikke fordi baken er så stor, men fordi vi har så kort arbeidstid!

MED 1-2 PÅ RIKSVEG 1

Nå i disse kalde førjulstider kan det kanskje være godt å tenke tilbake på varme sommerminner.

Et av disse var så avgjort turen med Pelle Pan en dag i august. Vi var over 40 personer fra anlegg og vedlikehold i område 2 som hadde valgt å benytte velferdsmidler på denne måten.

Det ble en praktfull dag med mange koselige opplevelser underveis.

Vi startet fra Arendal og fulgte indre leia ved Flosterøy og Tverdalsøy. Videre gjennom Snaresund innenfor Borøya, på innsiden av Askerøya og til Lyngør.

Ekstra godt smakte det med reker, loff og annet tilbehør.

På Lyngør fikk vi tid til en rusletur på smale veier som slynget seg mellom de koselige sørlandshusene, og til tross for at sommeren nå var på hell, var det fremdeles livlig rundt på bryggene.

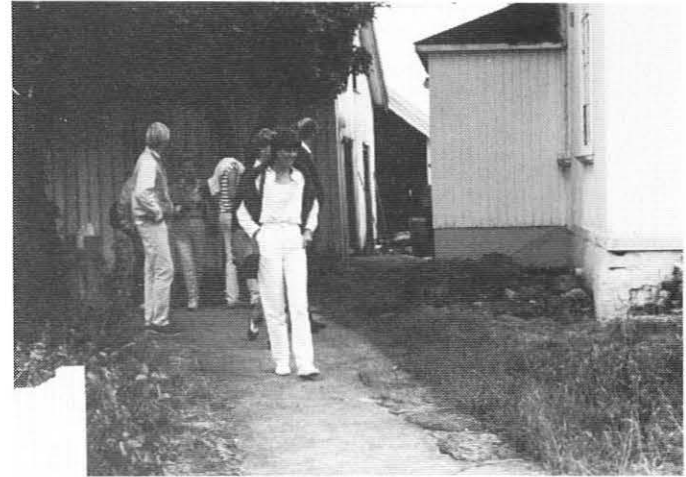
Middagen inntok vi på Den Blå



Lanterne før vi omsider satte kursen hjemover igjen. Og den gikk hovedleia opp Hagefjorden og inn

Tromøysund.

Kaffe og vafler, — og topp humør. Takk for en kjempefin dag.



«Kjør i skridt» — også over Slettene bru

I SP nr. 1/86 presenterte vi et bilde som tydeligvis stammet fra en bruåpning, og lurte på fra hvilken bru — og når?

I neste nr. kunne vi fortelle at en av våre lesere hadde kjent den igjen som gamle Mollestad bru. Dette medfører ikke riktighet, kan en lokalkjent leser fortelle oss. Bildet var fra åpningen av Slettene bru i 1909, og ligger på en avkjørsel fra rv. 39 ca. 3 km nord for Birkeland sentrum.

Sørlandsporten har vært der, og viser her brua slik den ser ut idag, — skiltet som fremdeles er fullt leselig, finner vi godt boltet i tørrsteinmuren nærmest riksvegen.



Et skikkelig opplysningsskilt forteller det viktigste om brua.



Slettene bru, slik den ser ut idag, nesten 80 år etter åpningen.

Nye pensjonister



Alle de fremmøtte pensjonistene samlet på ett brett.

Årets arrangement for «nye» pensjonister gikk av stabelen torsdag 30. oktober. Vegsentralen ble benyttet som samlingsplass, og her ble deltakerne møtt med kaffe og rundstykker. Programmet utover dagen besto ellers av befaring på Fylkeshuset og festmiddag på Harebakken Hotell.

Osmund Salvesen representerte vegvesenets pensjonistforening, og i tillegg til å kapre nye medlemmer, benyttet han sjansen til å informere om rettigheter og tilbud for pensjonistene.

Ragnar Johansen var utlånt fra sentralbordtjenesten ved vegkontoret og tok seg av underholdningsinnslagene på en glimrende måte. Som en avslutning på da-

gen ble de ferske pensjonistene overrakt krystallvaser og gavekort, supplert med et hjertelig håndtrykk fra vegsjefen og avdelingslederne.

De som denne gang ble påskjønet etter lang tids innsats i etaten var følgende (år i vegv. i parentes):

Salve Eieland (27), Oddleiv Nystøl (27), Sverre Håkonsen (35), Erling Haugland (24), Johan Johansen (32), Arne Austenå (27), Olav Tveite (25), Torleif M. Mortensen (35), Knut J. Myre (36), Håkon Markseth (35), Karl Jørgensen (24), Astrid Aas (24), Reidar Birkenes (34), Peder Bentsen (30), Joleif Svendsen (40), Olav Nygård (51), Sylvia Nilsen (30), Arne Svendsen (29), Kåre Nyli (28), Alf Knudsen (27), Ole G. Lia (41) og Ola K. Norli (14).

EDB-system for tilsetningssaker

Vegdirektoratet vil i november 1986 starte arbeidet med utvikling av et EDB-system for tilsetningssaker. Utviklingen vil skje i samarbeide med vegkontoret i Nordland.

Systemet vil blant annet omfatte

registrering av søkere til ledige stillinger, utskrift av søkerlister og ulike standardformularer, statistikk over søkertilgang, m.v.

Vi regner med at et slikt system vil kunne bidra til noe reduksjon av

behandlingstiden for tilsetningssaker.

Innen februar 1987 vil systemet bli satt i prøvedrift i Nordland og i Vegdirektoratet, deretter vil systemet bli tilbudt alle vegkontor.

Nye håndbøker

059-DRIFTSSTATISTIKK - EGENMASK

Vegdata — 0197 sider

Formålet er å presentere inntekter, kostnader, driftsresultat og utnyttelse for vegvesenets egen maskinpark, gi vegkontorene anledning til å sammelikne data vedr. egen maskinpark med tilsvarende gjennomsnittstall for landet eller data for andre vegkontorer og maskinavd. opplysninger som kan bedre driften av egen maskinpark

061-VEG- OG KJØRETØYSTATISTIKK

Vegdata — 0135 sider

Formålet er å presentere sentrale statistiske oversikter om:

- vegnettet, transportvirksomheten på vegnettet og i ferjedriften, over virksomheten knyttet til kjøretøykontrollen, førerkort og kjøretøyverksteder, over hovedtall for utgifter, inntekter og sysselsetting i vegsektoren.

055-PEL Versj. 86

Veiledning 0061 sider

EDB-program PEL-versjon 86 erstatter d.s. versjon 79. Programmet beregner lastfordelingen på de enkelte peler innen en pelegruppe. Det er tilgjengelig på maskiner fra Norsk Data og Prime. Det kan kjøres fra terminal som interaktiv kjøring eller som satsvis behandling.



Bakgrunnen for dette møtet er at det har gått en måned siden det siste...

Handlingsplan for likestilling

I et utkast til særavtale om likestilling for ansatte i Statens vegvesen er det beskrevet en handlingsplan for administrasjonen. Både denne planen samt resten av avtaleutkastet vil bli gjenstand for forhandlinger i løpet av vinteren. Etter hva vi erfarer vil mye av diskusjonen dreie seg om en skal gå inn for en radikal eller moderat kjønnskvoltering. Etter at avtalen er kommet i stand skal administrasjonen utarbeide en handlingsplan som skal ivareta følgende hensyn:

1. at gjeldende regler om kjønnskvoltering følges i tilsetningssaker, og at kjønnsdiskriminerende tekst ikke forekommer i annonser,
2. at alle ledere og tillitsvalgte får informasjon og opplæring i lover og regler vedrørende likestilling,
3. at det blir laget årlig personaloversikt med statistikk som viser utviklingen i likestillingsarbeidet,
4. at størst mulig grad av kjønnsmessig likevekt tilstrebes i ulike arbeidsgrupper, styrer, råd og utvalg og internasjonale konferanser/møter.

I handlingsplanen, skal en også behandle spørsmål om rekruttering av kvinner til leder- og mellomlederstillinger, til tekniske stillinger herunder oppsynet, og til arbeidsdriften.

Oj . . . , han så jeg jammen ikke . . . Bare flaks at jeg ikke kjørte på ham . . .

Hvor mange av oss kjenner vel ikke igjen denne situasjonen. Mørke skikkelser langs enda mørkere veier. Hadde de bare brukt refleks . . . Ja, da hadde vi sett dem bedre . . .

Barn og voksne tror nemlig altfor ofte at de blir sett, selv kan de jo se frontlysene på bilen på mange hundre meters avstand . . .

Men sannheten er at bilisten ofte ikke ser noen langs veien. Oppmerksomheten rettes mot bilen

som kommer i mot, og biler som vil forbi.

Den tapende i dette spillet er rett og slett fotgjengeren. Dette gjelder også der hvor det er gatelys. Gatelyset belyser bare deler av kjørebanelen og deler av veiskulderen. Utenom dette er alt mørkt.

Så få fram refleksene folkens, — den er en billig livsforsikring, — og har du en ekstra, så gi den bort til en som trenger den . . .



HUN SLUTTER ETTER NESTEN 30 ÅR I VEGVESENET.

Førstesekretær Sylvia Johanne Nilsen begynte ved vegkontoret den 4. mars 1957.

Før den tiden hadde hun vært kontor-dame hos o.r.sakfører Stockinger i 8 år, deretter var hun ansatt ved Elektri-sitetstilsynet 3. distrikt fra desember 1948 til hun begynte ved vegkontoret. Det er rart når en god medarbeider slutter etter så mange år på samme arbeidsplass.

Sylvia arbeidet på regnskapsavde-lingen og var i mange år leder av fak-turaavdelingen (DEL II). De første åre-ne var det stabile forhold i regnskaps-føringen, men etter at EDB'en kom inn i billedet har det stadig blitt for-andringer.

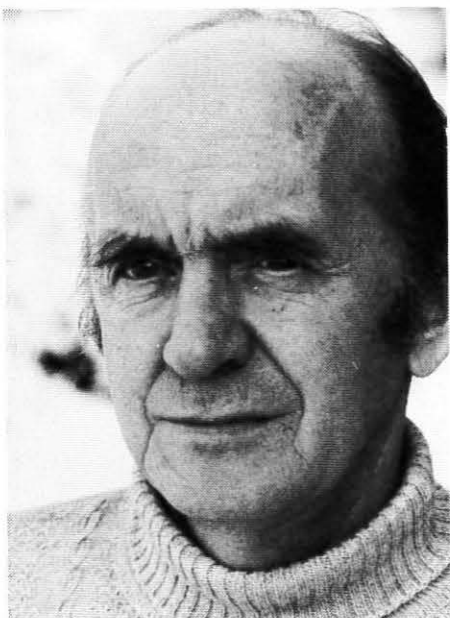
Vi hadde jo problemer som syntes vanskelige å løse, men Sylvia gikk på

problemene med pågangsmot. «Vi ønsker å gjøre sånn» sa hun, og som regel lyktes det. Hun var nøye med tidsfristene og sparte således vegve-senet for mange renteutgifter. Hun var med andre ord effektiv og kunne ta avgjørelser.

Vi savner henne i miljøet her på re-gnskapsavdelingen og takker henne for et godt samarbeide. Vi ønsker henne mange og gode pensjonistår med fine turer i skog og mark.

Sylvia Nilsen sluttet offisielt 30. september, mens siste arbeidsdag var 5. september.

Nils



Joleif svendsen

TO VEGMESTRE TAKKER FOR SEG

Vegmester Joleif Svendsen i Åmli og Olav Nygård i Valle har i løpet av høsten gått over i pensjonistenes rekker, Svendsen etter 37 år i etaten og Nygård etter nesten 51 år.

Begge to ble behørig takket under arrangement i tilknytning til informasjonsmøter i Åmli den 12. september og Valle den 19.

Vi finner det riktig i en sammenheng som denne å bringe noen «data og vita» om hver av dem.

Joleif Svendsen begynte i etaten i 1947 som vegarbeider og var her frem til 1954 da han tok fatt på Stavanger elementærtekniske skole. Fra 1956 til 1976 var han oppsynsmann blant annet på stamvegen og Åmlivegen. Vegmesterjobben fikk han i 1976 og hadde således denne viktige posisjon i 10 år.

Olav Nygård begynte så tidlig som i 1936. Siste halvdel i 1941 var han i Vest-Agder som formann og som oppsynsmannsassistert i -42 og



Olav Nygård

-43. Fra 43—45 var han på vegkonto-ret i Vest-Agder.

I 1945 fikk Nygård jobb som oppsynsmann i Aust-Agder vegvesen. Denne jobben hadde han frem til 1972 da han ble vegmester i I-2. Fra 1973 har han vært vegmester i I-6 i Valle.

Disse «vita'ene» skulle borge for inngående kjennskap til vegvesenet og den utvikling som har skjedd i etaten. I håp om at de aktverdige pensjonister nå har fått bedre tid, anmoder vi de to om nettopp å bringe glimt fra denne utviklingen til Sørlandssportens historiske spalte.

Forøvrig ønsker vi de to lykke til med pensjonisttilværelsen!

Sørlandssportens gratulerer

65 år:

15. okt. - Peder Bentsen
16. nov. - Sara Thomassen
18. des. - Kåre Møller-Hanssen

60 år:

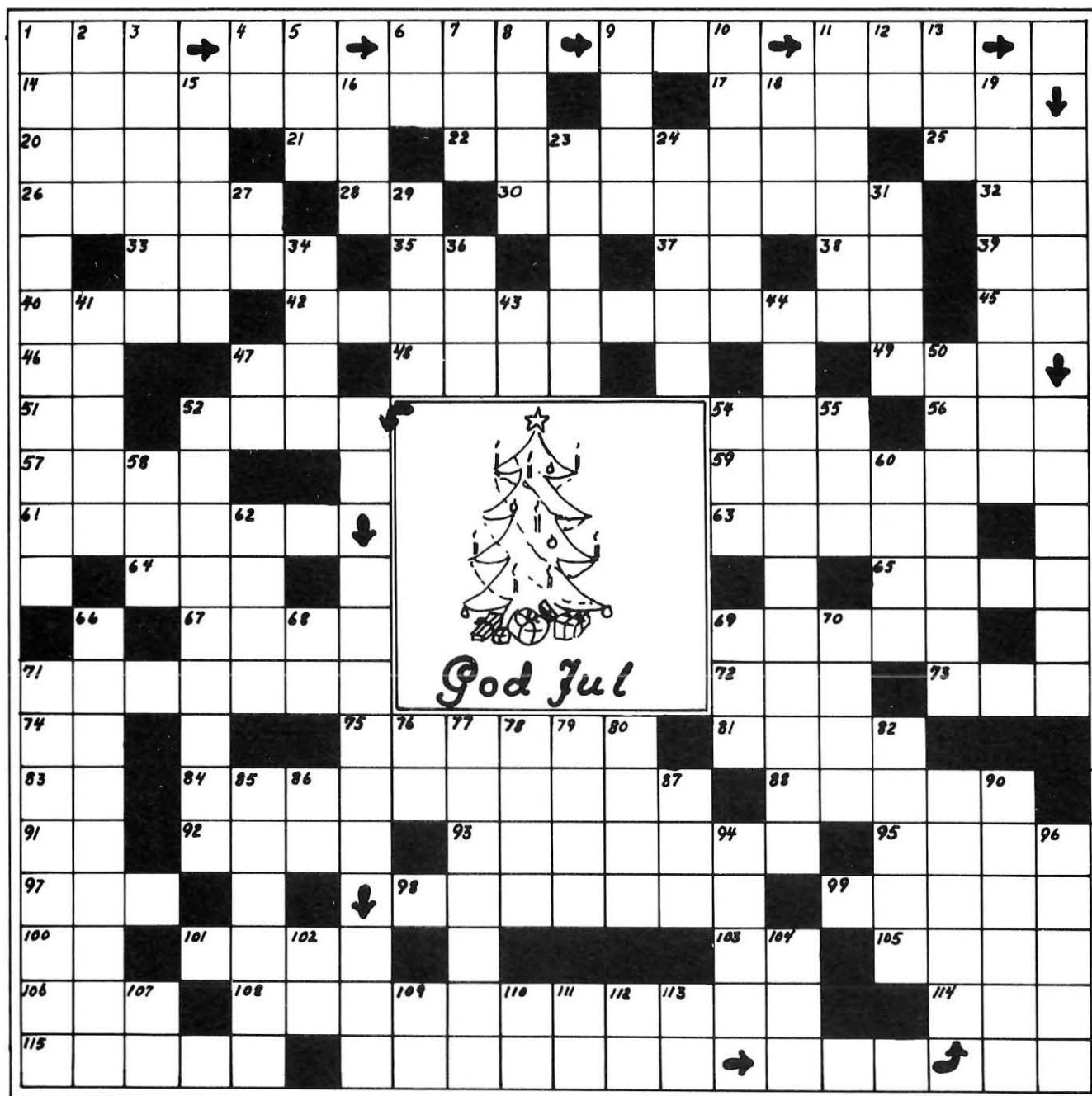
18. okt. - Hjalmar Lindland
28. okt. - Elsa Bethelsen
14. nov. - Sigmund Repstad
30. nov. - Ansgar Kløvfjell
29. des. - Ole Helleland

50 år:

25. okt. - Kåre O. Evensen
14. des. - Arne Thygesen

KRYSSORD

NR. 2 - 1986



Navn: _____

Adresse: _____

Løsningen sendes Sørlandsposten, Aust-Agder Vegkontor, Boks 173, 4801 Arendal
innen 2. februar 1987.

VANNRETT:

1. Ordtak
14. Ikke justert
17. Dyret
20. Smykke
21. Tøvling
22. Tilhengere av ideologi
25. Fremkomstmiddel
26. Konkurrere
28. Sjarm
30. Soltilbedere
32. Tall
33. Føles
35. Drikk
37. Patte
38. Tine
39. Adverb
40. Fat, --n--
42. Hører julen til
45. Organ
46. Tresort (Gl.)
47. Tone
48. Fryser. Omv.
49. Svelle
51. Vokaler
52. «Bokstav»
54. Adverb
56. Slutt
57. Kjøkkenredsk. (gl)
59. Framkomstmidler
61. Alene
63. Bruker skoleeleven
64. Skikk
65. Klesplagg
67. Hovedstado
69. Linjen
71. Nedbør
72. Matrett
73. Alene
74. Forkortelse
75. Adlyder ikke
81. Gjenlyd
83. Vokaler
84. Matrett
88. Del av bygning (Gl.)
91. Konsonanter
92. Hygge
93. Feil
95. Historie
97. Vik
98. Alarmen
99. Knea
100. Øk
101. Samlingsplass
103. Øyne
105. Idrettsmann
106. Konsonanter
108. Delikatesse, synes noen
114. Antilope
115. Blekksprut
116. Mesterskap

LODDRETT:

1. Underholdning
2. Gass
3. Krydder
4. Utvidet spilletid, fork. (eng.)
5. Harpiks
6. Sykdom
7. Mynt
8. Gass
9. Nåde
10. Etter haren er skutt
11. Jentenavn
12. Mål
13. Spiss
15. Legge fra seg
16. Bearbeide
18. Enere
19. OBS
23. Klengenavn
24. Fugl
27. Like
29. Sec
31. Vase
34. Skjelv!, omv.
36. Plagg
41. Sentralt sted i Oslo
43. Etterskrift
44. Julebakst
47. Gårdsnavn
50. Tidene
52. Godter
54. Tresort
55. Boktittel
58. Tone
60. Folkeslag
62. Jentas
66. Skiløper (svensk) (klengenavn)
68. Moderne
69. Herme
70. Peil
71. Plagg
76. Tresort (gl.)
77. Yrke
78. Keiser
79. Sted i Hordaland
80. Nedbør
82. Grønne lunger
85. Kjempestor gjenstand
86. Dessert
87. Dekk
90. Sørrendingene
94. Røre
96. Hydro-sjef
102. Rykte
104. Grønnsak
107. Kjemisk tegn
109. Nyhetsbyrå
110. Side
111. Bokholderiutr.
112. Konsonanter
113. Invitere

ISLANDSKE SKOLEBARN BYGGER GANG- OG SYKKELVEG



Under en tur til Island sist sommer, traff jeg på disse skolebarna. De var i full sving med å bygge sin egen gang- og sykkelveg ved Myvatn, et sted på Nord-Island. Om sommeren er myggplagen aldeles skrekkelig ved Myvatn. Det er derfor vanlig å gå med netting over hodet for å beskytte seg. Gutten til høyre på bildet har tatt nettet på....

D

Når ikke engang kommunen kan unnvære ham, hva gjør vi da i Sørlandspostens redaksjon?

SMÅNYTT FRA

VEGÅRSHEI

John Geir Smeland uerstattelig

John Geir Smeland ber pent om å bli fritatt for alle kommunale verv i perioden 13. januar til 23. mai neste år. Årsaken er at han skal gå på Gjøvik ingeniørhøgskole. Men rådmannen vil nødig gi slipp på «Geisen».

— Til kommunestyret kan til nød varamann innkalles. I de øvrige utvalg anser jeg Smeland som nærmest uerstattelig med sine historier, mimikk og snus..., anfører rådmannen til denne permisjonssøknaden.

(Tvedestrandsposten 4.12.86)

Juletefest i år også???

Ja, i det Sørlandsposten går i trykken får vi opplyst at den store familiefesten på Skarpnes sannsynligvis blir **søndag 11. januar kl. 15.30.**



*Vi ønsker alle
en riktig
God Jul.*