

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN, AUST-AGDER



Sørlandsporten

Nr. 3 DESEMBER 1991



JULEN 1991



HVOR I ALL VERDEN?

Vi kan røpe at bildet er fra ca. 1920, -at vegen en gang var en del av riksveg 40, -at stedet ligger vest i fylket og at de 2 husene eksisterer den dag i dag. (Svar bak i avisen)

Innhold:

S. 3: Skarpere konkurranse – større muligheter

4: Nytt/Aktuelt

6: Vi får nye riksvegnummer

8: Vegdirektøren på "visitas"

10: 30 mill. ekstra for miljøtiltak

12: Oppsynsmann med blikk mot Europa

13: Et tankekors

14: Store utbetalinger fra forslagsnemnda

15: Ny organisering av Vegkontoret
Store tiltak mot løsemiddelskader

16: Stølen–Haslestad neste på E18

17: Vedlikehold blir drift

18: Anleggsmaskiner til private priser
Bedre service til "kundene"

19: Biltilsynet foran omstilling
Vegvesenet vinner anbud

20: Rømyr–Lunde forseres

21: Stor "utstyrspakke"

22: Det store betongåret

24: Mørlandsmoen – populært arbeidssted

26: Skiltbil med alle finesser

27: Ny vegmerkingsbil

28: Sjefing Sundby 100 år

29: Vegmeldingssentralen flyttet

30: Mange avskiltet i kontroll

31: Fin tur til Sør–Vestlandet

32: Administrasjonskonferanse

33: 10 tonns akseltrykk på Vegårshei

35: Vedlikeholdskonferanse
Regional FTU–konferanse

36: Flott krigsminnesmerke

37: Om steinen kunne fortelle

38: Vegvesenet skal gjøres mer likt

39: Ny bestillingsblankett

Oh, hjul med din glede

40: Søkes: eldre, pålitelig kvinner

41: Refleksjoner

42: Sosial trim

44: Lag i Holmenkollstafetten

Jentene med i Waitzløpet

45: Ingen suksess i Hallingskastet

46: Hvor i all verden....

Julekryssord

48: Vegvesenet på gravens rand

VI GRATULERER!

50 ÅR:

09-01 Liane, Olav

13-01 Nilsen, Bjørg M.

03-02 Bjørndal, Jonn Åge

05-02 Knutson, Lars O.

04-03 Bjørnbakk, Ottar E.

01-04 Røysland, Olav G.

24-04 Lauvland, Aase L.

23-06 Færnes, Per

07-07 Furre, Jon

04-08 Myhren, Dagfinn

60 ÅR:

10-02 Krogh, Mads

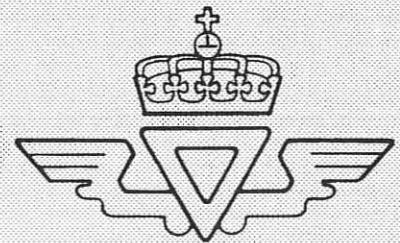
14-04 Lislevand, Reinert

25-06 Alfsen, Alf

65 ÅR:

12-08 Løvdal, Paul

20-08 Marcussen, Halfdan



Sørlands-Porten

Nr. 3 desember –91

Bedriftsavis for Statens
Vegvesen, Aust–Agder

Adresse: Vegkontoret, Postboks
173, 4801 Arendal

Redaksjonsutvalg: T. Conradi,
H. Colbjørnsen, J.G. Andersen,
R. Fremmerlid, J.R. Kristensen,
T.R. Rasmussen, R. Tidemann.

Reportasjer: Mads Krogh, Ottar
Johansen

Redigering, lay out, sats og
ombrekking: Ottar Johansen,
Frilanserne på Sørlandet.

Repro, montasje og trykk:
Mæland Offset a.s.

Opplag 900

Første side:

Arne Lauvland og Arild Solvang demonstrerer den nye skiltbilen som er stasjonert på Mørlandsmoen. Bilen er full av finesser. Den er bl.a. spesialbygd for arbeid med store, høye skilt. Se reportasje fra Mørlandsmoen på midtsidene.

Skarpere konkurranse – større muligheter



Kjære medarbeidere!

Vårt arbeide i Statens vegvesen er omfattet med stor interesse. Det er et godt tegn på at vi utfører et samfunnsnyttig arbeide. Arbeidet ønsker vi å utføre så rasjonelt og faglig riktig som mulig.

I kjølevannet av prinsippet om målstyring har vi fått omorganiseringen både sentralt og lokalt. Endringer i eksisterende forhold er alltid vanskelig. Vi har da heller ikke klart å komme gjennom utenom dissenser og motforestillinger. Mitt håp er likevel at avdeling/seksjon etter hvert kan falle til ro i produktivt arbeid etter at de nødvendige beslutninger er tatt.

Rammebetingelsene for maskinforvaltningen har vært et aktuelt tema gjennom flere år. I Stortingsproposisjon nr. 1(1991-92) er det lagt opp til et justert budsjett og avregningssystem fra 1992. Prinsippet går i korthet ut på at de av vegvesenets maskiner som møter konkurranse fra private, må konkurrere på pris og kvalitet/ytelse for å få oppdraget. Andre maskiner og utstyr som ikke arbeider i en konkurranse situasjon, skal som nå leies ut til selvkost der alle faste og variable kostnader blir dekket.

I budsjettforslaget orienterer Stortinget om forventet driftsoverskudd, og det skal vedta hvor stor del av driftsoverskuddet som eventuelt skal tilbakeføres statskassa. For 1992 er det på landsbasis regnet

med et driftsoverskudd på 390 mill. kr. og en tilbakeføring til statskassa på 50 mill. kr. Nyinvesteringer kan vi foreta innenfor restbeløpet på 340 mill. kr. Om dette skal være en øvre grense er fortsatt usikkert. Når dette skrives gjenstår salderingsdebatten i Stortinget.

Om forslaget blir vedtatt, vil det bety at vi går inn i en skarpere konkurranse situasjon, men med større muligheter for nyinvesteringer.

Områdeinndelingen har vært en gjenganger i lang tid. Effektiviseringsgevinst mv. har stått sentralt i diskusjonen. Det foreliggende materiale er nå oversendt Vegdirektoratet som etter hvert vil ta stilling til hva som bør skje videre.

Fellesstasjonen for biltilsyn og vedlikehold utenfor Arendal er kommet med i Stortingsproposisjonen. Dette innebærer startbevilgning i 1992. Ved felles innsats fra alle berørte og erfaringer fra tilsvarende anlegg andre steder i landet, skal dette bli en mønsterstasjon.

Inneværende år har vi satt en rekke nye vegparseller under trafikk. Det gjelder i hovedtrekk E 18 Temse-Bie, rv 12 Valle-Rotemo og Bykle nord. Alle ble forsert ved hjelp av ekstramidler i form av arbeidsmarkedstiltak og forskottering. Vedlikeholdet har fått toppkarakter både når det gjelder sommer- og vintervedlikehold. På Skarsmo i Bykle finner vi ei perle av en

rasteplass i topp omgivelser.

Når det gjelder utsiktene for 1992-93 vil vi for vedlikeholdet ligge på det jevne og stabile med en forskyvning av innsatsen til det trafikkrettede vedlikehold. Det vil skje på bekostning av driftstiltak.

Anleggsbevilgningene for 1992 ligger på 90 mill. kr. og med gode utsikter for en økning i 1993. For vegplanperioden 1990-93 kan vi komme opp i en dekningsprosent på 115. Det begynner å bli brukbart. Rv 410 Arendal øst-vest får startbevilgning i 1992. Det vil gå til grunnerverv. Med den usikkerhet som i dag hersker på investeringssiden, er det tvingende nødvendig å holde en solid planreserve.

Når vi ser på det som gjennomføres i løpet av året, er det tydelig at vi forvalter store ressurser, og at vi sitter inne med betydelig kompetanse. Nå står vi foran utarbeidelsen av NVVP 1994-977 der vi skal legge Vegdirektoratets strategiske mål til grunn for vårt arbeide. Jeg takker for helhjertet innsats gjennom året og ønsker dere alle pensjonister og yrkesaktive med familie en god jul og vel møtt til et nytt år.

14. november 1991

Harald Gjerstad

FØRSTE BEVILGNING TIL STOA-STASJONEN I 1992

I regjeringens forslag til statsbudsjett for 1992 er det bevilgninger til nye biltilsynsstasjoner på Støren i Sør-Trøndelag, Ørsta i Møre og Romsdal og vår egen stasjon på Stoa. Alle stasjonene er foreslått som kombinerte veg- og biltilsynsstasjoner, men bare den delen av bevilgningen som skal gå til biltilsynsdelen behandles av Stortinget.

Hvis forslaget blir vedtatt slik alt tyder på når dette skrives, vil vi få

en startbevilgning på 3 mill. kr. I tillegg kommer eventuelle bevilgninger i 1992 til vedlikeholdsdelen.

Vi er nå i gang med forhandlinger om kjøp av tomt og vi håper dette skal være i orden før årsskiftet. Vi vil da relativt raskt kunne komme i gang med opparbeidelsen av tomta og med å ordne adkomst fra rv. 9. Vi er også i ferd med å etablere et prosjekteringsteam for det videre planleggingsarbeidet.

Den videre planleggingen vil skje på grunnlag av vinnerutkastet fra den ide konkurransen mellom 6 utvalgte arkitektfirma som ble om-

talt i Sørlandssportens julenummer 1990.

Det vil være kjent at arkitekt Myraker vant denne konkurransen. Alle som skal inn i bygget vil bli trukket med i planleggingen så langt dette lar seg gjøre.

Hele prosjektet er kostnadsberegnet til nesten 30 mill. kr. En naturlig fremdrift vil være at selve byggearbeidene kommer i gang i løpet av 1993 med ferdigstilling i 1994 eller senest i 1995. Nåværende biltilsynsstasjon på His kan ta tas i bruk for andre statlige formål eller den kan bli solgt. JGA.

A. S. Samuelsen leder av sentralt likestillingsutvalg

Etatens første likestillingskonferanse ble gjennomført i Bergen i september. Det var i alt 41 deltagere fra vegkontorene og Vegdirektoratet. Departementsråd Karin Bruzelius fra Samferdselsdepartementet og likestillingsombud Ingse Stabell deltok som forelesere.

Formålet med konferansen var å sette fokus på likestillingsarbeidet i etaten og å danne grunnlag for likestillingsarbeidet i de nærmeste årene fremover.

Kjell Haaland annonserte i sitt innlegg en "likestillingspris" som bør kunne utdeles første gang i 1993. Personal- og administrasjonsavdelingen skal sette opp kriterier for utdeling av prisen.

Karin Bruzelius etterlyste den første kvinnelige vegsjef og håpet at denne kunne utnevnes før landets første kvinnelige biskop.

Ingse Stabell tok i sitt innlegg utgangspunkt i to begrunnelser for likestilling; lik representasjon for kvinner og menn og at likestilling først og fremst er et spørsmål om rettferdighet og respekt for kvinner og menns valg og prioriteringer. Det sentrale likestillingsutvalget

har etter konferansen slik sammensetning: -Anne Sofie Samuelsen, A-A vegkontor (leder) -Helen Wigdel, Akershus -Per Vaadal, Vestfold -Sølvi MelsbøNarum, YS-S, Hordaland -Trine Presterud, AF, Vegdirektoratet -Reidun Førisdal, Kartellet, Vegdirektoratet

Imi Vegge, Pa i Vegdirektoratet, skal være sekretær for utvalget.



LARS BAKKEN NY FORMANN I NVF!

NVF avd. 79 holdt sitt årsmøte den 15. november, og følgende ble valgt:

Leder: Lars Bakken

Nestleder: Pål A. Haugen

Sekretær: Anders H. Hermansen

Kasserer: Bjørg Ljøstad

Styremedlemmer: Sigmund Baas-

land, Wilfred Ånonsen, Magnar Ellefsen, datatillitsmann
Hovedtillitsmannsutvalget:
Lars Bakken, Pål A. Haugen, Anders H. Hermansen
Repr. tilsettingsrådet:
Olav Evensen Bjarne Solberg
Repr. tilsettingsråd ITT-gruppa:
Bjørg Ljøstad, Olav Evensen
Repr. AMU: Knut Hagelia (ut året 1991)

JULETREFEST PÅ SKARPNES

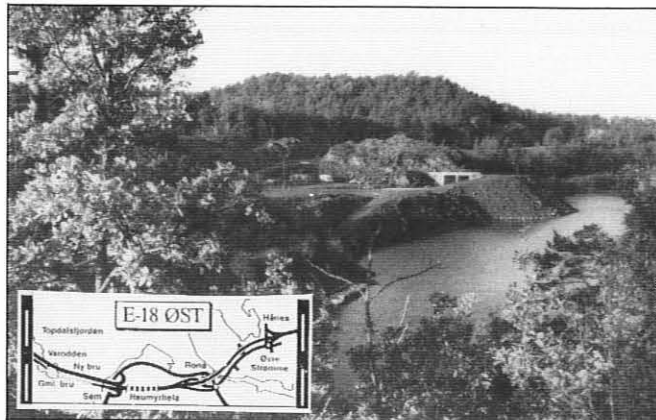
BLIR I ÅR ARRANGERT SØNDAG DEN 12. JANUAR. VI BER VÅRE ANSATTE SETTE AV DENNE DAGEN TIL ÅRETS HØYDEPUNKT FOR BARN – OG VOKSNE. PÅMELDINGSLISTER VIL BLI SENDT UT SENERE.

JULETREFESTKOMITEEN

LAB.SEKSJONEN HAR UTFØRT STORE ARBEIDER I V-AGDER

I løpet av året har laboratorieseksjonen vært behjelpelig med mannskap og utstyr til flere geotekniske oppdrag for vårt nabofylke i vest. Det gjelder spesielt en rekke fjellkontrollboringer for tunnelprosjekter på E 18 mellom Trolldalen og Loga ved Flekkefjord, lokalisering av fjell over tunneltak for Haumurheia tunnel mellom Rona og ny Varroddbru i Kristiansand, og sist - men ikke minst - lokalisert dybder av fyllingsmasser, løsmasser og fjellformasjon i Ronabukta, en del av Topplandsfjorden samt pillar for bru samme sted. Det var i midten

Bilde: Mye over 100 000 m³ er fylt i fjorden



av august at en del av steinfyllinga i Rona gled ut. Vest-Agder vegvesen hadde ikke disponibelt mannskap og utstyr til å foreta en så omfattende undersøkelse. Og da vi hadde ledig kapasitet, påtok vi oss oppdraget. Spesielt hele dette siste prosjektet har krevd stor arbeidsinnsats og tid, da alle boringer er utført fra flåte og med dybder til fjell på over 40

meter fra vannstand. Varierende og til dels sterke vindforhold har ikke gjort disse arbeidene lettere for grunnborerne. Men etter som vi har kunnet registrere er Vest-Agder vegvesen fornøyd med de oppgavene vi har utført, slik at en i ettertid forhåpentligvis kan bli spart for uventede utglidninger etter å ha registrert bunnforholdene i bukta.

NY SPØRREUNDERSØKELSE FOR MOTORVOGNFØRERE



Bilde: Ved Nørholmen ble bilistene stoppet av Jan O. Anonsen og Alf Alfsen.

Vegvesenet anser det som viktig - gjennom en spørreundersøkelse - å få vite hvordan vi opplever kjøreforholdene på vegnettet om sommeren og høsten; hva er bra og hva kunne ha vært bedre. Lokalt vil vegvesenet bruke resultatene for å bedre

innsatsen i vedlikeholdet på tiltak som skilting, oppmerking, bruk av kantstolper, bedring av siktforhold,

oppretting av vegdekke osv. Undersøkelsen er også ment å gi grunnlag for å vurdere om bevilgningen til vedlikehold er store nok til å holde en standard på vegnettet



Overing. O. P. Resen-Fellie

som dekker våre behov. I slutten av september foretok distriktene Valle, Birkeland og Akland en slik undersøkelse. I alt 500 spørreskjemaer ble levert forbi kjørende trafikanter med anmodning om å fylle dem ut og returnere dem innen 11. oktober. Overing. Ole Peter Resen-Fellie ved vedlikeholdskontoret i Vegdirektoratet kan fortelle at resultatene fra tidligere undersøkelser allerede har kommet til nytte, bl. a. ved planlegging av vedlikeholdsdriften ute i fylkene.

- God oppslutning betyr at vi vil sitte med et enestående materiale som setter oss i stand til bedre å vurdere vedlikeholdsdriften opp mot publikums behov-, fastslår han. Aust-Agder har tidligere ligget på "landstoppen" ved slike spørreundersøkelser. Det vil si at trafikantene stort sett har vært fornøyd med vegvedlikeholdet og kjøreforholdene i vårt fylke.

ARBEIDSMILJØUTVALGET 1992 - 93

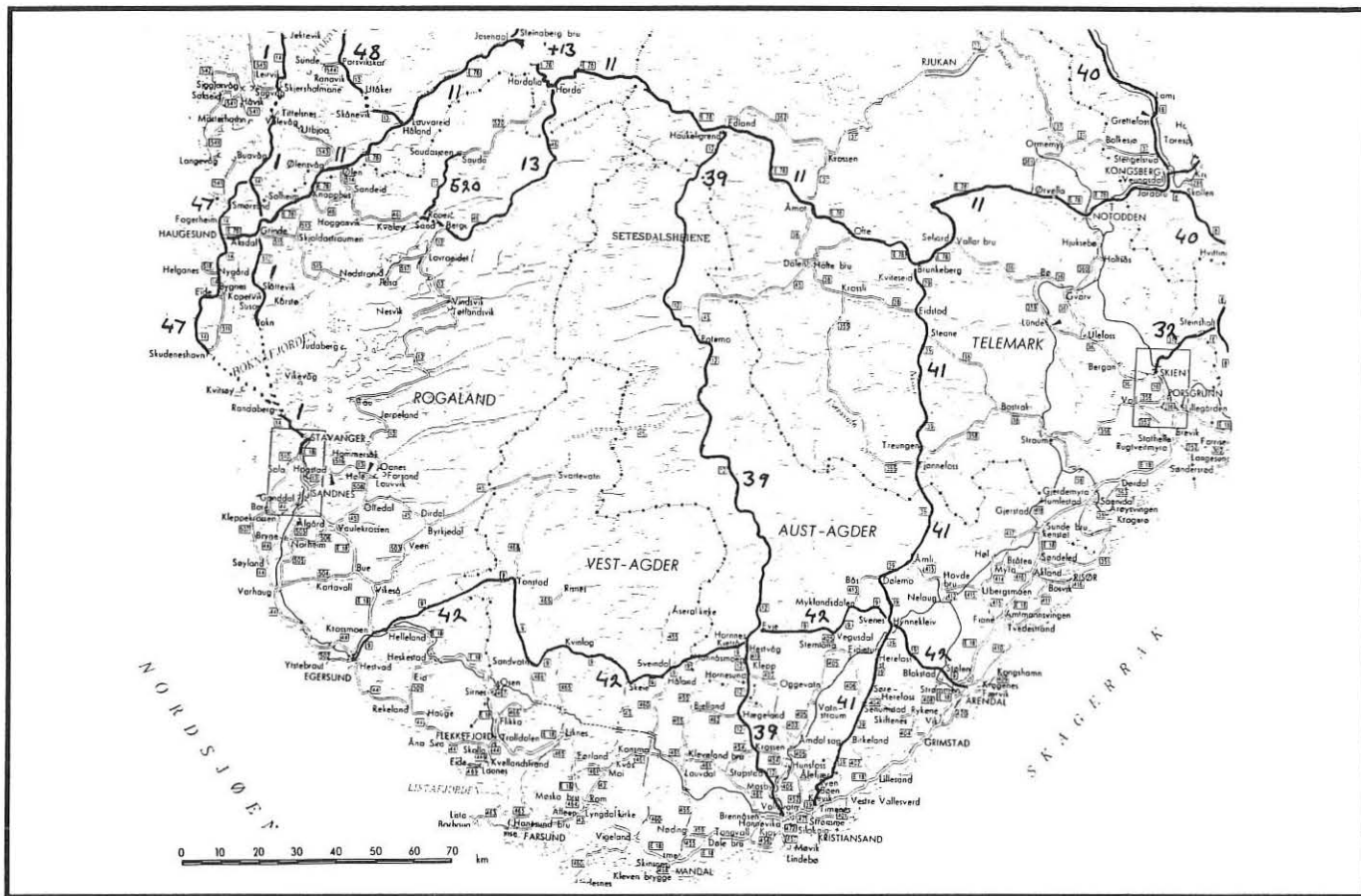
Følgende er utpekt/utvalgt:

Medlemmer:

- Driftssjef O. Dukefoss (leder)
- Overingeniør R. Nielsen
- Adm. sjef A. S. Samuelsen (nestleder)
- Stasjonssjef H. Skagseth
- Hovedv. o. /faga. A. Strand
- Hovedtill. P. Løvdal (NAF)
- Formann T. H. Åkre (NAF)
- Førstefullm. T. Riber (ELF)

Personlige varamenn:

- Vegsjef H. Gjerstad
- Sjefing. H. Colbjørnsen
- Sjefing. K. Nylund
- Sjefing. J. G. Andersen
- Avd. ing. K. Jørgensen (NITO)
- Overing. F. O. Jørgensen (NIF)
- Avd. ing. K. B. Hansen (SBF)
- Maskinf. H. Berntsen (NAF)



VI FÅR NYE RIKSVEG-NUMMER

Norge tar sikte på å ratifisere en ny europavegavtale. Denne avtalen forutsetter at de fleste europavegene i Norge får nytt nummer. Samtidig har Vegdirektoratet sett behov for å gjøre en del endringer i riksvegnummerne, særlig i forbindelse med stamvegnettet. Vegdirektoratets endelige vegnummerforslag er utarbeidet etter behandling i departementet og Stortinget.

BAKGRUNN

Utgangspunktet for å foreta endringer i riksvegnummereringen er de endringer som må gjøres med E-vegene på grunn av en ny europavegavtale. Forslaget er basert på at vi ratifiserer denne avtalen. I motsatt fall må nytt forslag utarbeides på grunnlag av at vi ikke skal benytte E nummer i Norge. Endring av E-nummerne medfører også en del endringer i riksvegnummereringen, i det en del av de nye E-nummerne blir de samme som eksisterende riksvegnummer. For å unngå forvekslinger må derfor disse riksvegene skifte nummer.

Den viktigste hensikten med vegnummerne er at de skal gjøre det lettere for trafikantene å finne fram. De er dermed en svært viktig del av vegvisningssystemet vårt. Ved forslaget til nye vegnummer er det lagt stor vekt på å benytte lave nummer på de viktigste regionale vegene (for eksempel veger som krysser fylkesgrensene), og at samme nummer benyttes sammenhengende langs det som naturlig peker seg ut som gjennomgående ruter.

NÅVÆRENDE NUMMER-SYSTEM

De nåværende riksvegnummer ble tatt i bruk i 1965. Vegnummerne ble fastlagt etter en inndeling av riksvegene i 3 grupper:

1 - 19 "Stamveger" etter vurderingen på den tid

20 - 99 Viktige gjennomgående ruter som vanligvis krysser fylkesgrenser.

100-899 Riksveger i det enkelte fylke.

For riksvegene i det enkelte fylke ble det avsatt et visst antall nummer slik at det var reserve for nye riksveger. Dette ga da følgende riksvegnummer på de viktigste lokale rutene:

9 Arendal-Evje - Egersund

E18 Riksgrensen-Oslo-Stavanger

12 Kristiansand-Haukeligrend

ENDRINGSFORSLAG

Vegdirektoratet finner det ikke nødvendig å foreslå et fullstendig nytt vegnummersystem. Det er i stor grad lagt vekk på å unngå muligheter for misforståelse ved bruk av samme nummer i gammel og nytt system på veger som ligger nær hverandre.

Et forslag til endringer i vegnummerne ble sendt til høring til vegkontorer, fylkeskommuner, berørte kommuner og andre interesserte høsten 1990. Forslaget fikk stort sett tilslutning, men det kom inn en del viktige merknader og forslag til ytterligere endringer som nå er innarbeidet.

EUROPAVEGNETTET

Våre nåværende E-vegnummer stammer fra en avtale inngått i 1950. I 1975 ble det inngått en ny avtale som nesten alle land i Europa nå har sluttet seg til. Denne avtalen baserer seg på et system med like nummer øst-vest og odde nummer nord-sør. Avtalen innfører følgende nye E- nummer lokalt: Strekning:

Nåværende nr.	Revidert:
Stavanger - Oslo -Ørje	E18 E18
Kristiansand-Hirtshals	- E39

I høringsrunden er det kommet forslag til forlenging av bl. a. E 39 fra Kristiansand til Haukeligrend.

Ut fra at Europavegene skal ha betydning for internasjonal trafikk ser en ikke sterke grunner for å utvide europavegnettet i Norge. Vi bør heller satse på en bedre markering av vårt nasjonale stamvegnett, slik det nå foreslås ved innføring av grønne stamvegnummer.

For kyststamvegen kan det bl. a. være aktuelt å forlenge E39 slik at vi får felles E18/E39 Kristiansand - Stavanger. Som en markering av europavegenes fortsettelse er tidlige Rv 12 Kristiansand-Haukeligrend endret til Rv 39 som forlengelse av E39 Kristiansand-Hirtshals.

STAMVEGER

Formelt sett kan grønne stamvegskilt innføres med en tilføyelse i skiltforskriftenes paragraf 16:"708. 5 Riksveg som del av stamvegnettet". Av stamvegstrekinger som fra 1992 skal skiltes med grønne nummer finner vi bl.a.:

E18 Stavanger - Oslo - Riksgrensen

I forbindelse med endring av vegnummerne er det også sterkt ønskelig at det foretas en oppjustering av kvaliteten på vegvisningen. Det er i den forbindelsen nødvendig med en systematisk skiltplanlegging som sikrer konsekvent bruk av stedsnavn og vegnummer. Vegdirektoratet vil i løpet av 1991 drøfte med vegkontorene behovet for endring av den nasjonale visningsplanen og innføring av nye skilttyper for å kunne tilby et bedre visningssystem til trafikantene.

VIKTIGE ENDRINGER ETTER HØRINGSRUNDEN

KRISTIANSAND - BRUNKEBERG

Denne vegen er idag Rv 39, men må skifte nummer fordi dette nummeret skal brukes gjennom Setesdalen som forlengelse av E39. Vegen vil nå bli endret til Rv 41.

ARENDALE -EVJE - EGRSUND

Denne ruta skifter nummer til Rv 42 for å frigjøre Rv 9 som nytt nummer for Dombås-Ålesund.

TIDSPLAN

For å koordinere overgangen til nye E-vegnummer i Norden, er omskifting etter avtale med Sverige og

Finland fastsatt til uke 25 i 1992, med 16. juni som offisiell dato for endringen. Dette tidspunkt er blandt annet valgt for å kunne klisetre nye nummer over de gamle og på den måten redusere kostnadene ved omskifting. Endring av de øvrige riksvegnummerne bør skje samtidig med endringene av europavegene.

KOSTNADER

De direkte kostnadene for skiltendringer er anslått til 10-15 mill. kr. Beløpet er noe usikkert fordi noen av fylkene planlegger fornying av vegvisningsskiltene samtidig med nummerendringen.

LOKALE RIKSVEGSTREK-NINGER SOM BLIR ENDRET:

NÅ: NYTT:

9 42 Arendal - Evje - Egersund

12 39 Kristiansand - Haukeligrend

39 41 Kristiansand - Brunkeberg

ENDRINGER I RIKSVEG-NUMMERERENGEN

NY EUROPAVEG 39

E 39 Kristiansand - Hirtshals - Aalborg Den nye E-vegavtalen innfører E39 for forbindelsen Kristiansand- Hirtshals

NY RIKSVEG 39

NY:

39 Kristiansand - Haukeligrend

NÅ

12 Kristiansand - Haukeligrend

NY RIKSVEG 41

NY: 41 Kristiansand - Brunkeberg

NÅ: 39 Kristiansand - Brunkeberg

Nåværende Rv 12 skifter nummer til Rv 39 som forlengelse av E39 Hirtshals-Kristiansand. Nåværende Rv 39 må derfor skifte nummer til Rv 41.

NY RIKSVEG 42:

NY: 42 Arendal - Evje - Egersund

NÅ: 9 Arendal - Evje - Egersund

For å frigjøre et lavt nummer til bruk på stamvegen Dombås-Ålesund blir Rv 9 i stedet Rv 42.

Vegdirektøren: Ny områdeinndeling ikke aktuelt nå

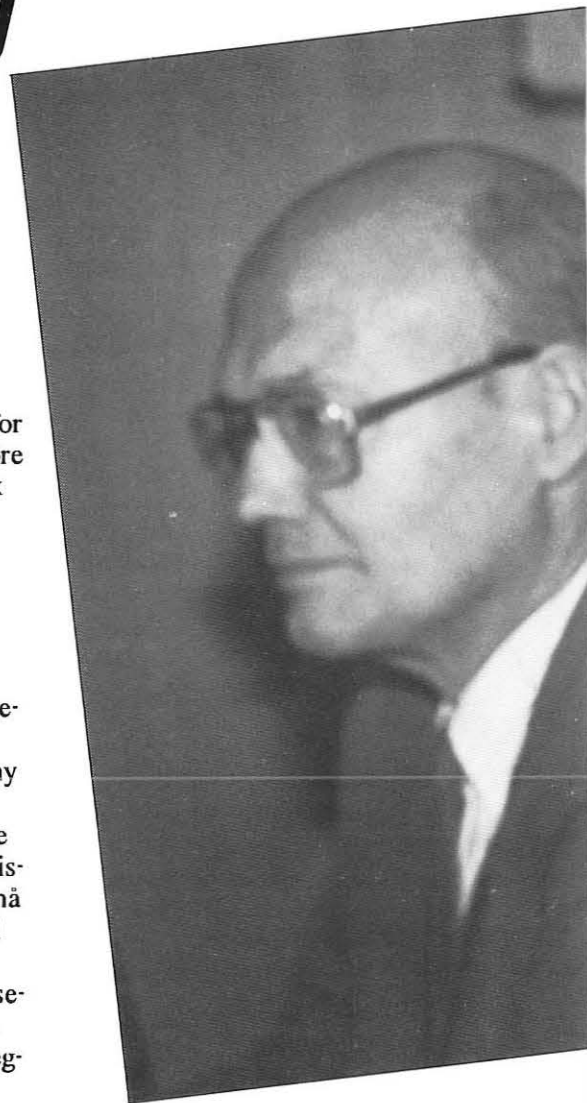
På møtet med representanter fra Arendal kommune og Aust-Agder fylkeskommune tok formannen i fylkets samferdselsutvalg, Kristen K. Flaa, opp spørsmålet om områdeinndelingen. Flaa pekte på vegstasjonenes betydning i distriktene, og ba om at det ikke ble foretatt endringer i områdeinndelingen nå.

Vegdirektøren kunne opplyse at direktoratet er innstilt på å la dette spørsmålet ligge og heller se på de økonomiske sider ved å fortsette med den områdeinndeling og de vegstasjoner som er i drift.

Denne viktige saken ble også tatt opp på møtet med vegkontorets ledelse på formiddagen. Sigurd Kløvfjell fra NVF framholdt at det ville være fornuftig å beholde 6

vegstasjoner i fylket i en periode for å kunne sammenlikne med de store områdene i andre fylker. Han fikk støtte av Paul Løvdal i NAF, som mente det var bedre å se på hva som kan effektiviseres med den områdeinndelingen vi har i dag. I framtiden kan det kanskje tenkes en stasjon for hele E 18 gjennom fylket og samtidig beholde stasjonene i innlandet, sa Løvdal.

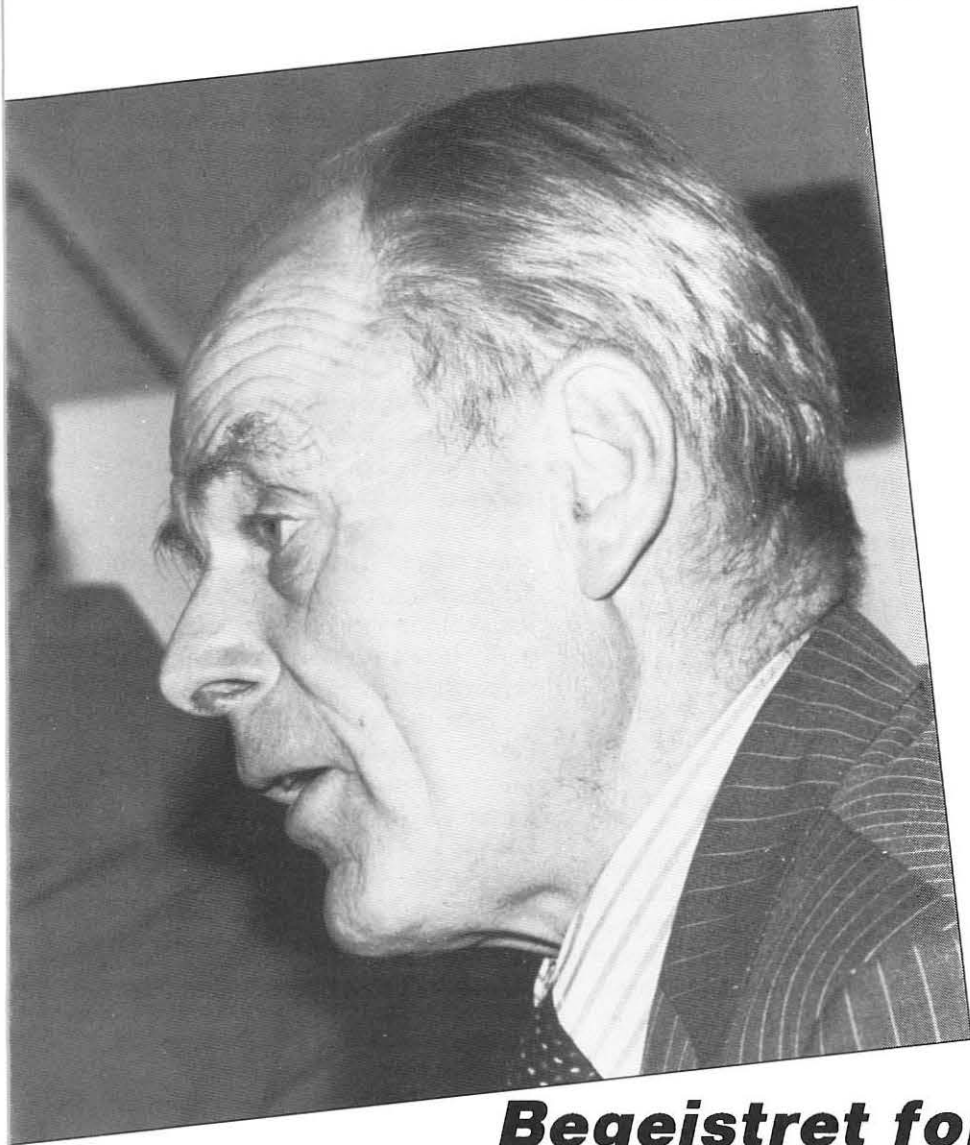
- Jeg har skjønt at dette med ny områdeinndeling er en sak det knytter seg sterke følelser til, både blant våre egne ansatte og blant distriktets politikere. Det er noe vi må akseptere. I utgangspunktet har vi sett på dette som en rent driftsøkonomisk sak, men Vegvesenet opererer jo i et politisk miljø, og vi må ta hensyn til dette, sa vegdirektør Eskild Jensen i en kommentar til Sørlandsporten etter møtet.



Som å spikke fliser av trebeinet

- Det er jo som å spikke fliser av trebeinet for å fyre opp i ovnen, sa vegdirektøren som en kommentar til at Stortinget også i år vil ta midler fra overskuddet på maskindriften, trolig ca. 100 mill. kr., til mindre enkelttiltak, i stedet for at pengene kan brukes til innkjøp og fornyelse av maskinparken.

Vegdirektøren kunne opplyse at samferdselsministeren støtter våre tanker om en egenmaskindrift som skal drives lønnsomt. Det er ønske om å slippe at Stortinget fastsetter det beløp vegvesenet skal kjøpe maskiner for.



Vegdirektøren på "visitas"

- Å komme ut i fylkene og få kontakt med folk som kjenner problemene som skal løses er noe av det nyttigste jeg kan bruke tida til, sa vegdirektør Eskild Jensen til Sørlandsporten etter at han på formiddagen hadde møtt ledelsen og tillitsvalgte på vegkontoret og på ettermiddagen representanter for Aust-Agder fylkeskommune og Arendal kommune.

- Litt spøkefullt kaller jeg dette for visitaser - år om annet blir det fra fem til sju besøk av denne typen, i tillegg til en rekke reiser i forbindelse med spesielle saker. Møtet med ledelse og tillitsvalgte er av stor verdi fordi jeg blir kjent med folk og får reaksjoner på de sakene vi steller med i vegdirektoratet.

- Du avsluttet møtet på vegkontoret med å spørre om det var noen problemer. Har vegdirektøren noen problemer - hva er du mest opptatt av for tida?

- Jeg har en spennende jobb, og stort sett er det bare moro! Det som gleder meg mest nå, er at vi får betydelige midler til arbeidsmarkedstiltak. Vi vil neste år få innpå en milliard kroner. Hva dette betyr i antall arbeidsplasser, kan jeg ikke si på strak arm, men pengene vil bli spredd ut over hele landet, og er med på å skape omsetning og produksjon og inntekter og sysselsetting på mange forskjellige steder. Det vil medvirke til å få samfunnshjulene til å svinge litt raskere og forhindre at de synker enda dypere ned.

Vegdirektøren kom med fly til Kjevik og med bil til Arendal. Han fikk dermed anledning til å prøve den nye E-18 parsellen Temse-Bie i Grimstad, som han fant utmerket.

- Ellers er det jo en del som står igjen. Strekingen Lillesand-Kristiansand ble dessverre bygd 15 år for tidlig. Hadde vi ventet noen år, ville den fått en helt annen standard! Med sine bakker og svinger og uoversiktlige partier ser vi nå på den som en flaskehals.

Etter "visitasen" i Arendal reiste vegdirektøren til Lillehammer for å overta bygningen til Norsk Vegmuseum, som åpnes til sommeren.

Begeistret for øst-vesttunnel i Arendal

-Miljø i sentrumsområder viktig satsingsområde

- Sentrumsløsningen for Arendal har vakt stor interesse i Vegdirektoratet, sa vegdirektøren på møtet med representanter for Arendal kommune og fylkeskommunen.

- I Norsk Vegplan 1994-97 vil det bli lagt stor vekt på miljø- og trafikksikkerhetsproblemer, som jo er størst i by- og tettbebygde strøk, etter at det i 80-årene ble satset stort på vegutbygging i distriktene, Vestlandet og i Nord-Norge. I et eget prosjekt skal det satses sterkt på transportplan for de ti største byene i landet. Arendal er ikke med på dette, men situasjonen her tilsvarer det vi finner i de større byene: et gammelt sentrum som er utsatt for en stor trafikkbelastning. Det ser ut til den løsningen er kommet fram til er akseptabel.

Kommunen er klar til å gjennomføre planen, og dette vil veie tungt ved prioriteringen for perioden 1994 - 97. Tankene bak prosjektet faller sammen med de retningslinjer vi nå arbeider ut i fra, sa vegdirektøren, som tok til etterretning at det er noe skepsis på fylkesnivå i forbindelse med de store kostnadene ved prosjektet.

Vegsjef Harald Gjerstad opplyste at den opprinnelige planen for tunnel med kryss og rundkjøring i Blødekjær var kostnadsberegnet til 71 mill kr. Den justerte planen, med tunnel under Blødekjær og toplanskryss inne i fjellet vil koste 105 mill. Dette kan reduseres med 9 mill ved å ta Sprinkleiv-delen ut. Det er nå tanken at Arendal kommune skal stå for en utbedring her.

(forts. s. 10)

30 mill. ekstra for miljøtiltak

Prosjektleder Finn Ole Jørgensen presenterte det aktuelle alternativet som skåner miljøet i Blødekjær. Det omfatter også bedre løsninger i Barbudalen. Det er den mer miljøvennlige løsningen som har ført til en kostnadsøkning på ca. 30 mill, presiserte han.

Byplanlegger Egil Sundheim i Arendal kommune understreket at øst-vestforbindelsen vil få stor betydning for miljøet i Arendal sentrum. En ny gatebruksplan med parkeringsanlegg og flere gågater kan realiseres når tunnelen er bygd. Løsningen er kommet fram til åpner også muligheten for å utvikle Blødekjær som sentralt forretningsområde. Sundheim takket for godt samarbeid med vegvesenet i saken.

Kristen K. Flaa, leder av fylkets samferdselsutvalg og medlem av fylkesutvalget, så mange positive sider ved planen, men var bekymret for at de store kostnadene ville gå ut over vegutbyggingen i distriktene. Han uttrykte håp om at øst-vestforbindelsen i størst mulig utstrekning kunne bygges for ekstraordinære sysselsettingsmidler.

- På landsbasis får vi i 1992 tidenes største vegbudsjett. Dette skyldes bl.a. betydelige arbeidsmarkedstiltak, sa vegdirektør Eskild Jensen da han møtte ledelsen og tillitsvalgte på vegkontoret 5. november.

- Hovedårsaken til at vegvesenet får spille en så viktig rolle i arbeidsmarkedstiltakene, er at vi er en etat med planer som hurtig kan realiseres, sa vegdirektøren. For Aust-Agder blir det ikke de store beløp av ekstramidler i 1992, men for 1993 kommer de inn med full tyngde.

Det er imidlertid uvisst om de store påplussingene på vegbudsjettene vil fortsette, og dermed usikkerhet omkring arbeidet med NVVP 1994-97. Investeringsplanene for inneværende vegplanperiode er overopplyst i samtlige fylker. For

perioden 1994-97 vil det bli en fokusering på trafiksikkerhet og miljø, en "vridning" fra den tidligere distriktssatsingen.

Både i møtet på Vegkontoret og i Arendal rådhus kom vegdirektøren inn på mange aktuelle spørsmål. Om omorganisering av vegkontorene sa han at det er sunt med en gjennomgang av organisasjonen. Det må arbeides videre med spørsmålet om å skille rollene som byggherre og entreprenør. Både anlegg og vedlikehold må opptrer rasjonelt. Regionisering av vegkontorene kan komme på tale, enkelte kontorer kan spesialisere seg på noen områder, og utføre oppgaver for andre kontorer. Som eksempel nevnte han juridiske tjenester.

Vedlikeholdet/biltilsynet

Begge avdelinger har ansvar for drift og bruk av vegnettet. Driftsdelen vil få større betydning. Tanken om nærmere samarbeid mellom vedlikehold og biltilsyn har vært reist. Kombinert vegstasjon/biltilsynsstasjon på Stoa passer godt inn i en slik tankegang. Det er ennå et stykke igjen til full integrering, men vi er godt på veg til å bli oppfattet som et enhetlig Statens vegvesen.

- Det utføres mye bra arbeid i vegvesenet. Vi skal være rasjonelle og bruke midlene fornuftig. Men vet folk om det? Det er ingen vits i å være "flinkeste gutt i klassen" hvis "frøken" ikke vet om det. Vi må bli flinkere til å overbevise publikum og politikere om at vi gjør tingene bra og yter god service, sa vegdirektøren bl.a. i sin orientering.

Etter innledningen var det åpent for spørsmål og kommentarer.

Colbjørnsen håpte på en skikkelig satsing på E18 for å få en gjennomgående god standard. Han mente Aust-Agder er blitt liggende mellom distriktene og storbyene.

Nylund tok opp planen om sammenhengende belysning på E18 gjennom hele fylket. Vegdirektøren sa at prosjektet har vakt interesse i

direktoratet og at Aust-Agder kan være et interessant område å prøve dette ut på. Han uttrykte håp om at budsjetter og rammer "går seg til" slik at det kan realiseres innen overskuelig framtid.

Kløvfjell tok opp spørsmålene om privatisering av vegvesenet og lurte på hva EØS og eventuelt EF ville bety for vegvesenet.

Vegdirektøren hadde inntrykk av at vi har nådd langt i å få forståelse for at vi skal ha en egendrift, bare vi kan vise til at den er god nok. Denne skal også være et korrektiv til en til tider manglende konkurranse i privat sektor. Vegvesenet som et fristilt aksjeselskap ser for øyeblikket ikke ut til å være realistisk, men kravet om en effektiv drift vil vi aldri komme utenom, sa vegdirektøren.

Når det gjelder EØS/EF, følte han seg beroliget med det som er undersøkt av diplomater og tjenestemenn i Utenriksdepartementet. Det er ikke forbud mot offentlig egenregiarbeid, men enkelte anbud vil måtte gå ut på det europeiske markedet, noe som vil medføre ekstra arbeid med anbudsmateriell m.m. Vegdirektøren så imidlertid ingen fare for at vi skal bli invadert av utenlandske entreprenører.

Vegdirektøren fant det rimelig at private verksteder kan utføre biltkontroll. Dette kan bety en fornuftig avlastning av biltilsynets tjenestemenn, som kan konsentrere seg om andre oppgaver. Vegdirektøren var motstander av innføring av gebyr på kontroll hos biltilsynet. Bilistene betaler kanskje nok, undret vegdirektøren.

Historisk tegning

Tegningen på neste side, tegnet av arkitekt Øystein Bjørnløw i Arendal kommune, ble vist på møtet i rådhuset som en illustrasjon på situasjonen i Arendal sentrum. Tegningen er av betydelig historisk verdi. Nederst t.h. ser vi avdøde Chr. Poppe i samtale med tidligere teknisk sjef i Arendal, Eduard Irgens. Poppes replikk, "Grav opp kanalene", viser hvor framsynt han var. Ørnulf Christensen er også med, og de to skjeggete raringene midt på bildet, kan det være noen andre enn "frilanserne på Sørlandet", Eirik Sørsdal og Ottar Johansen. Tegningen, fra 1978, gjengis med tillatelse fra kunstneren.



Avtroppende formann i NVF, Sigurd Kløvfjell:

Oppsynsmann med blikk mot Europa

- Er du, som så mange middelaldrende radikalere, mot alle forandringer?

- Nei, jeg er for forandringer!

Sier oppsynsmann Sigurd Kløvfjell, og er fornøyd med framdriften på Rømyr-Lunde, der han har sitt daglige virke. Dette intervjuet skulle egentlig handlet om den noe bakstreverske SV-eren og fagforeningspampen som klarte å få Vegdirektoratet med på at det ikke haster med ny områdeinndeling i Aust-Agder før Vegvesenets framtidige arbeidsform er klar.



Så viste det seg at formannen for NVF-avdelingen, Norsk Vegteknisk Forening, som organiserer 35-36 vegmestre, oppsynsmenn og noen få til, ikke ble gjenvalgt på årsmøtet midt i november. Lars Bakken var villig til å overta, Kløvfjell hadde fått nok etter fire år.

Etter nærmere overveielse kom vi til at den kontroversielle oppsynsmannen likevel fortjener et intervju. På møtet med vegdirektøren nylig stilte han så vidløftige spørsmål at vegsjefen knapt slapp til med sin lange liste. Etter at Eskild Jensen hadde svart i det vide og breie på Kløvfjells politisk skarpladde skepsis til Vegvesenet og EØS, EF, og privatisering av vegvesenet i et Statens vegvesen a.s., var det nesten ikke mer tid igjen til annet!

I følge referat fra møtet hadde vegdirektøren inntrykk av at vi har nådd langt i få forståelse for at vi skal ha en egendrift, bare vi kan vise til at den er god nok. Et fristilt aksjeselskap ser i øyeblikket ikke ut til å være realistisk, men kravet om en effektiv drift vil vi aldri komme

utenom. Når det gjelder EØS følte vegdirektøren seg beroliget med det som er undersøkt av diplomater og tjenestemenn i Utenriksdepartementet. Det foreligger intet forbud mot offentlig egenregiarbeid. Enkelte tilbud vil måtte gå ut på det europeiske marked, noe som vil medføre noe ekstra arbeid, men han så ingen fare for at vi skal bli "invadert" av utenlandske entreprenører.

- Var du fornøyd med svaret?

- For så vidt, han svarte vel omtrent ikke annet enn det vi kunne vente. Personlig er jeg for EF-medlemskap ut fra en total politisk vurdering bl.a. med tanke på utviklingen av Øst-Europa - jeg frykter nasjonalismen. Det nylig nedsatte Holler-utvalget skal utrede den politiske styring av vegvesenet i framtida. Noen ønsker privatisering av vegvesenet. Jeg frykter for at vi ikke får fortsette med å organisere arbeidet slik vi ønsker, og drive med anlegg i egen regi. Vi må sannsynligvis konkurrere om jobbene innenfor EF-systemet, sier Kløvfjell, som nylig var på 14 da-

gers studiereise til EF-landet Danmark.

Han studerte veganleggsdrift, og kunne konstatere at danskene merket lite konkurranse fra mel-lomeuropeerne. Derimot var sven-skene stadig frampå, særlig på betongsida. Det danske vegvesenet har ingen anleggsdrift i egen regi, all vegbygging lyses ut på private tilbud.

- Frykter du for at vegvesenets, skal vi si sosiale og distriktsmessige profil, vil forsvinne?

- Hvis du med sosial profil mener at vi kan sysselsette folk uten utdanning og kvalifikasjoner, må jeg si at på anlegg i dag er det bare rom for toppfolk! Mekaniseringen og rasjonalisering er drevet så langt at det stilles store krav til de få som er igjen. Vi ansetter ut fra kvalifikasjoner og papirer og kan plukke ut de beste. Jeg er glad jeg ble ansatt i tider der det var romsligere, nå hadde jeg vel aldri fått en jobb!

- Hva med distriktsprofilen, her fulgte jo vegdirektøren ditt råd, og ga klar beskjed om at det nå ikke er aktuelt å legge ned vegstasjoner?

- Denne saken har vår forening arbeidet mye med. Det er klart at våre medlemmer ønsker ikke å flytte arbeidsplass. Etter vår oppfatning var det heller ikke tilfredsstillende dokumentert noen økonomisk gevinst ved å legge ned vegstasjonene i Åmli og Evje, eventuelt Valle. Vi utarbeidet en grundig kommentar til Bruås-rapporten og framholdt at vi ikke skal omorganisere vegstasjonene bare fordi det er gjort andre steder. I følge vegdirektørens svar har vi fått støtte i Vegdirektoratet for at Aust-Agder i en periode kan fortsette med seks vegstasjoner inntil vegvesenets framtidige organisering er fastlagt. Vi har gode redskaper for økonomistyring i vedlikeholdet og kan vurdere kostnadene hos oss opp mot kostnadene i fylker som har innført store vedlikeholdsområder.

På sikt er jeg redd for at distriktprofilen kan rammes av rasjonalisering og effektivisering. Vi må forsøke å ta vare på det beste vi har. Svenskene har nylig lagt ned alle vegkontorer og opprettet 7 nye. 24 vegsjefer måtte gå. Personlig er jeg ikke redd for omorganisering, men jeg er redd for å miste egenarbeid i vegvesenet. Det bør vi ha for å kunne vite om prisnivået hos de private entreprenørene er basert på reell konkurranse.

Et viktig poeng er at politikerne må gi oss de pengene som skal til for holde egen maskinpark, får vi ikke det, går det oss ille. Vi må enten få bevilgninger eller bli fristilt til å kjøpe de maskiner vi trenger.

- Poenget er at vi må drive mer rasjonelt og få mer ut av bevilgningene. Holler-utvalget vil vel også se på vegkontorområdene. Det er ikke sikkert 19 vegkontorer er det mest hensiktsmessige. Samarbeid over flere fylkesgrenser kan være aktuelt. Og hva skjer om det blir sammenslåing mellom Aust-Agder og Vest-Agder? Med så mange ubesvarte spørsmål mener vi at det foreløpig ikke er nødvendig å legge ned vegstasjoner.

Som et innspill i debatten har vi ellers pekt på at de store pengene i vedlikeholdet brukes i kystområdene, som også har de store befolkningskonsentrasjonene. Når det

bygges ny vegstasjon på Stoa, kan det vurderes om ikke den kan betjene E18 gjennom hele fylket. Personlig mener jeg folk som bor i f.eks. Tvedestrand godt kan reise til Stoa på jobb. Mulighetene for å bygge opp et godt faglig miljø omkring den nye vegstasjonen på Stoa bør være store.

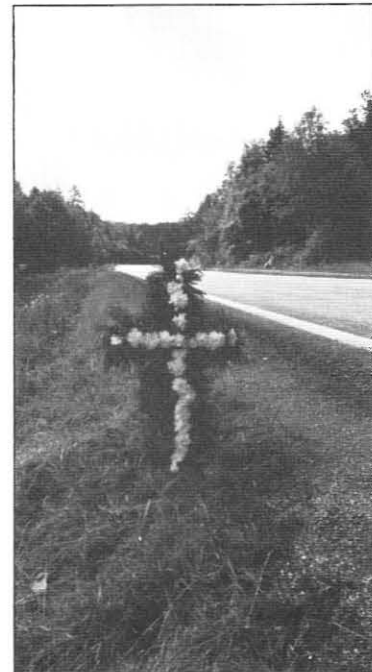
Samtidig kan vi beholde muligheten til å holde en distriktprofil. Vegvesenet bør vise seg i distriktene også, og vegstasjonene i indre bygder kan eventuelt få sine områder utvidet noe mot kysten, mot at Stoa får ansvaret for hele E18.

- Så jeg er ikke mot alle forandringer, men forandringer skal være begrunnet i at det nye, totalt sett, for samfunnet, publikum og vegvesenet, er bedre enn det vi har hatt.

Ved siden av jobben er det volleyballsporten som har opptatt Kløvfjell gjennom alle år. Nå er han formann for Dristugs volleyballgruppe, med damelag på tredjeplass i første divisjon. Kommunen bygger idrettshall, er sponsor og ser på volleyballaget som viktig i markedsføringen av kommunen. Mangel på arbeidsplasser og fraflytting er et stort problem. Volleyballgruppa kan ikke kjøpe inn kostbare spillere, men har som oppgave å skaffe søkere til en del viktige stillinger i kommunen. Til nå har den skaffet en lærer til Åmli videregående skole. Neste oppgave er å skaffe fysioterapeut, noe Kløvfjell regner med kan ordnes.

- Vi satser på volleyballaget, men vi har sagt at spillerne selv må avgjøre hvor store ambisjonene skal være, så vil vi gjøre vårt for å legge forholdene til rette.

- Jeg trives godt i Åmli, selv om arbeidsvegen er i lengste laget. Volleyballen vil være en støttespiller for kommunen og bidra til å skape aktivitet og trivsel i bygda, sier den 45 år gamle vegbyggeren som neste år kan feire 20-årsjubileum i vegvesenet.



ET TANKEKORS!

En 62-årig kvinne ble drept momentant da bilen hun satt i skar over i motsatt kjørebane og kolliderte front mot front med en møtende bil.

Dette skjedde på E 18 ved Holtebekk i Moland mandag 15. juli i år. I alt 8 personer var involvert i ulykken, og det var lenge uvisst om kvinnens ektemann ville overleve. Ekteparet hadde med 2 av sine barn barn i bilen.

Dette er den andre dødsulykken i løpet av de siste 3 årene, på en strekning med en lang slette som lokker til uforsvarlige forbikjøringer.

Noen dager senere kunne man konstatere at bilistene automatisk trakk på bremsepedalen da de passerte ulykkesstedet. Et blomsterkors i rødt og hvitt var satt opp i vegkanten. Korset var etter sigen satt opp av avdødes barn, og var ment som et minnesmerke - først og fremst for familie og nære venner.

Men sikkert også som et tanke-kors for alle trafikanter, - et varsko om ta det litt roligere i trafikken på vegene våre.

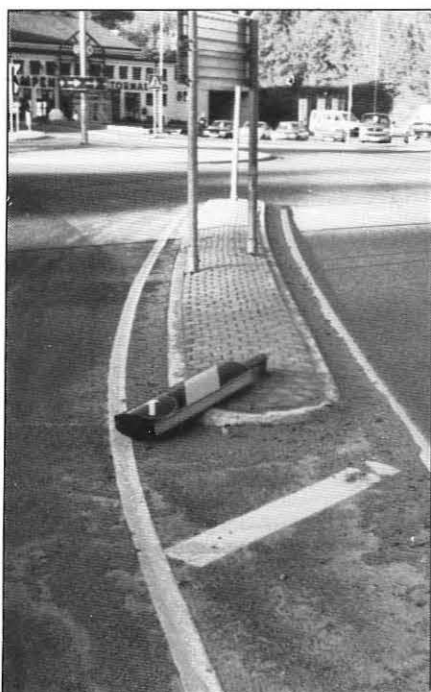
Store lokale utbetalinger fra forslagsnemnda i høst

Den lokale Forslagsnemnda har i løpet av høsten funnet å kunne premiere to av våre ansatte med hver kr. 10 000, - for utvist oppfinnsomhet.

Oppsynsmann Gustav Guttormsen har engasjert seg i det stadig stigende problem med trafikantene og kjøretøyer som skades ved påkjøring av skilt i trafikkøyer. Dette medfører også skader på skilt og fundamenter som ofte må skiftes ut.

Guttormsens forslag går ut på å erstatte nåværende jernstolper med glassfiber med innstøpt wire. Dette vil resultere i at stolpen brytes ved påkjørsel og blir liggende flatt uten å skade kjøretøyet. Wiren hindrer at skiltet blir kastet ut i kjørebanelen. I tillegg medfører dette at det ikke blir skade på fundamentet, slik at det er enkelt å foreta utskifting av stolpen.

Utgiftene vil også bli betydelig



Oppsynsmann Guttormsens forslag er prøvd "med hell" allerede: påkjørt skilt med glassfiberstolpe i trafikkøye i Arendal.



Høvelfører Torleiv Haugen ble premiert for nivellerutstyr på veghøvelen. På Valle ble begivenheten feiret den 19. nov. Her ses Haugen flankert av oppsynsmann O. O. Tveit (til v.) og maskinsjef Cappelen.

redusert, i det er glassfiberrør vil koste ca. kr. 75, - mens et avskjærringsledd pr. idag koster ca. kr. 670,

Høvelfører Torleiv Haugen i Valle har montert og benyttet et hendig nivellerutstyr på høvelen til bruk ved oppretting/planering av vegen. Forslaget baseres på et gammel, kjent prinsipp, men er så vidt vites ikke benyttet på veghøveler før.

Ideen går ut på å lage et kobberør på 1/2" med 2 stigerør av plexiglass på 1/4". I hvert stigerør er det satt på en tynn lufteslange. Utstyret er montert på bordet og godt synlig fra førerplass. I røret brukes sterkt farget veske. På plexiglasset kan det settes merker for vannrett- og ulike hellingsvinkler.

Det er foretatt geometrisk kontroll av avrettet traubane for hver 40 meter på anlegget Valle-Rotemo, og utstyret fungerte meget bra. Haugen hadde stort sett bare fått oppsatt høydefliser på begge kjørebane kantene slik at han selv måtte beregne takfallet med høvelens ni-

vellerutstyr. Innsparing ved bruk av dette utstyret er vesentlig, og forslagsnemnda har ønsket å belønne lokalt initiativ i mangel av annet utstyr.

Ved en enkel høytidlighet på Valle vegstasjon i forrige måned sa maskinsjef Cappelen følgende om Haugens forslag:

- Utover i vårt langstrakte land er det mange smartinger, mange "Petter Smarter". Men når disse går sammen for å produsere og tjene penger skjærer det seg. Er vi individualister, er vi flinkest når vi kan stå i vår egen "snekkerbu"?

Vi er samlet rundt en av vegvesenets "Petter Smarter", og det gleder oss. Ditt forslag, Torleiv Haugen, har vært behandlet i vår forslagsnemnd og belønnet med kr. 10000. Jeg håper din ide blir tatt i bruk også i andre fylker når Vegdirektoratet får spredt den. På vegne av vegsjefen vil jeg gratulere deg, og har gleden av å overrekke deg etatens brev og hilsen.

Vi i Sørlandsporten gratulerer begge vinnerne.

Bakgrunnen for den pågående omorganiseringen av vegkontoret og vegsjefens forslag til "nytt vegkontor" ble fyldig omtalt i forrige nummer.

Vi fikk forslaget tilbake fra vegdirektøren i september uten kommentarer. Dermed gikk starten for fase 3 i omorganiseringsprosessen: lokale forhandlinger og gjennomføring av den forhandlede modellen. Før 16. mars skal den nye organisasjonen være i sving, ifølge Vegdirektoratet. Vår lokale tidsfrist er satt til 1. februar 1992. Da vil organisasjonen være klar, - håper vi! For det er noen skjær i sjøen fremdeles.

Forhandlingene gikk stort sett som ventet, for de ømme områdene pekte seg ut nokså tidlig i prosessen: biltilsynsstasjonen og den nye driftsavdelingen (vedlikehold). Vi klarte ikke å komme frem til en

NY ORGA- NISERING AV VEG- KONTORET - FASE 3

løsning på spørsmålet om seksjonsdeling av biltilsynet som ELF kunne akseptere. Denne saken er nå sendt til Vegdirektoratet til forhandling sentralt.

For driftsavdelingens vedkommende er vegsjefens forslag vedtatt for en prøveperiode på 2 år. Den skal reforhandles innen sommeren 1994.

Fremgangsmåten ved overføring av personale fra plan til drift og ved bemanning av de nyoppret-

tede seksjonslederfunksjonene på driftsavdelingen har vært - og er - en het potet i ingeniørorganisasjonene. Det er nå bestemt at overføringen av en ingeniør fra plan til drift skal skje pr. 1. 2. 92 og at overføring av ytterligere et årsverk skal være klart innen juni. Seksjonslederstillingene for ingeniører og silvilingeniører skal kunngjøres internt på den nye driftsavdelingen.

Når EDB-seksjonen på administrasjonsavdelingen kan opprettes, er mer uvisst. Her er det flere brikker som må falle på plass. Et av problemene er at personer som i dag har driftsansvar på EDB ikke kan frigjøres fra andre arbeidsoppgaver eller hører hjemme på andre avdelinger. Ledige stillingshemler har vi som kjent ikke - -

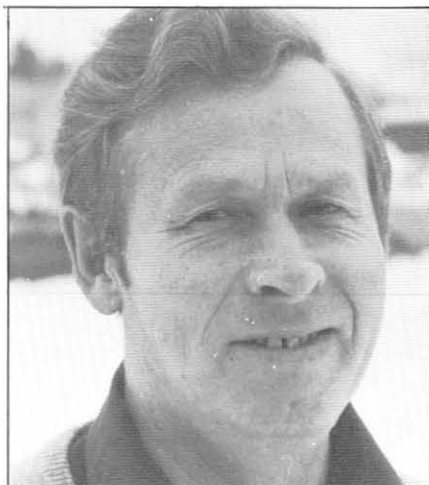
For øvrig har Vegdirektoratet ikke tenkt å slippe taket i oss. For det første vil det bli avkrevd en rapport om hvordan gjennomføringen er gått allerede neste vår. To år senere skal effekten av omorganiseringen evalueres. Og selv skal vi da reforhandle driftsavdelingens organisasjon, - som nevnt! TC

STORE TILTAK MOT LØSEMIDDEL-SKADER

Statens vegvesen har nå satt inn tiltak for i størst mulig grad å hindre at asfaltarbeidere blir utsatt for løsemiddel-skader, etter at det for første gang er påvist skader som muligens kan føres tilbake til løsemiddelbruk.

Vegdirektoratet har gitt beskjed om at det straks skal settes igang arbeid for å gjøre det som gjøres kan for å hindre at produksjon, transport og legging av asfalt skal føre til slike skader blant asfaltarbeidere.

Personer som deltar i asfaltarbeid her i fylket har allerede fått særlig opplæring om risikoen for helseskader ved bruk av løsemidler, bl. a. i form av direktiver, rund-



skriv m. m. kan verneleder Hans H. Markussen opplyse.

- Alle asfaltkontrollører har nå vært inne til undersøkelse hos bedriftslegen. Videre har vi utført kontroller i 3 tunneler i forbindelse med nedvasking for å måle eventuelt blyinnhold i slammet. Vi er spesielt observante på giftige, helsefarlige stoffer, og har fått en diskett fra Vegdirektoratet vedrørende oversikt over lover og forskrifter om gifti-

ge/helsefarlige stoffer. Kontroller har vist at bl.a. forholdene på laboratoriet på Skarpsnes er meget bra.

Resultatene hittil viser ingen negative tendenser, og vi skal foreta nye målinger i tunnelene i høst/vinter. Det gjelder tunnelen på rv. 410 ved Havstad, to tunneler på E-18 vest for Lillesand samt gassmålinger i tunnelen ved Sørlandsporten. Ved fremtidige asfalt-sesonger skal hele arbeidsprosedyren gjennomgås med sikte på å gjøre helsefaren minst mulig. Det vil bli lagt vekt på å nytte rengjøringsmidler som ikke inneholder sterke løsemidler. Bruk av f. eks. dieselolje til rengjøring er stoppet og erstattet med aktuelle vannbaserte rengjøringsmidler. Forholdene legges til rette for en best mulig personlig hygiene. Bruk av personlig verneutstyr er også innskjerpet.

Erfaringen viser at sterke løsemidler er vanskelig å erstatte. Vegdirektoratet vil derfor, i samarbeid med produsentene av asfaltprodukter, se på alle aktuelle arbeidsprosesser med tanke på å minske helsefaren ved asfaltarbeidere.

STØLEN - HASLESTAD NESTE E18 - PARSELL?

Av større oppgaver på plan-siden i 1992 vil vi arbeide videre med planen for utbygging av E-18 til motorveg. Vi regner med å få godkjent hovedplanen for Rannekleiv-Temse, og da blir det å starte opp detaljeringen som vil bli fremmet som reguleringsplan.

Vi vil også arbeide videre med å få fastlagt E-18 traceen i forbin-

delse med kommuneplanene som er under utarbeidelse. Spesielt er vi interessert i strekningen Stølen-Haslestad som vi regner med blir den neste parsell vi vil bygge. Det er også viktig å ha planer for alternative parseller hvis det skulle bli problemer i forbindelse med plan-godkjenningen.

På rv 12 vil vi utarbeide planer for utbedringsarbeider på strekningen Langeid-Helle i forbindelse

med at Hekni kraftverk skal bygges ut. Det vil da bli disponible masser fra tunnelen som vi bør utnytte.

Arbeidet med Norsk veg-ogvegtrafikkplan, NVVP, 1994-97 skal fullføres i 1992 og forslaget sendes fylket og Vegdirektoratet for videre behandling.

På trafikkseksjonen vil en av de største oppgavene være å gjennomføre den omorganiseringen som er vedtatt. HC

90 MILL. KR. TIL RIKSVEGANLEGG

Vegsjefen har for 1992 foreslått at riksvegarbeidene skal foregå på følgende steder:

E-18	:Gang-og sykkelveg Sønedeled	kr. 3,9 mill.
	: " " "Stene-Bregnesvingen	" 1,5 "
	: " " " ved Trøe	" 2,0 "
	: Lunde-Tveitehallingene	" 28,0 "
	: Bru Songedumpa	" 0,6 "
	: Grimstad, innkjøring Vest	" 13,0 "
		----- kr. 49,0 mill.
RV. 9	:Forsterkning Gjerustjenn	kr. 2,6 mill.
	: Koså bru	" 1,5 "
RV. 12	: Utenom Frøysnes	" 2,7 "
	: Gang-sykkelveg Fennefoss-Evjemoen	" 5,0 "
RV. 39	: Stien-Slettene	" 4,1 "
	: Svenes-Åmli, forsterkning	" 4,8 "
	: Senumstad-Hynnekleiv	" 3,7 "
	----- " 24,4 mill.	
Rv. 410:	10 tonns bæreevne	" 1,7 "
	Arendal Øst-Vest	" 6,5 "
		----- " 8,2 mill.
FELLESUTGIFTER:		
Spes. traf. og sikkerhetstiltak		" 1,9 "
Spesielle miljøtiltak		" 1,2 "
Planlegging		" 4,5 "
Til disposisjon		" 0,8 "
		----- " 8,4 mill.
Sum riksveganlegg		kr. 90,0 mill.



Bildet: 28 mill. kroner til Lunde-Tveitehallingene neste år.

Til fylkesveganlegg har vi bare kr. 3,0 mill. i alt til disposisjon. Hele beløpet er foreslått til å gjøre ferdig anlegget Blakstad-Bøylefoss i Froland.

Til riksvegvedlikeholdet er foreslått bevilget kr. 95,0 mill. som er en økning på kr. 5,0 mill. iforhold til 1991. Forsterkningsmidlene til fylkesvegene vil i 1992 i alt vesentlig gå til ny Skagen bru i Valle med omlag kr. 5,0 mill. Forøvrig vil det bli foretatt en del forsterkningsarbeider på vegen Nes Verk-Froland gr. samt ombygging av Li bru i Bygland.

I 1992 vil det bli en del endringer for vår avdeling. Vi vil fra 1. februar hete driftsavdelingen og vil få overført all saksbehandling vdr. skilt og oppmerking fra planavdelingen i tillegg til diverse andre trafikktekniske saker. Alle disse saksområdene er stipulert til å utgjøre ca. 2 årsverk som også skal overføres. For et år siden ble den utførende del av skilt og oppmerking (Mørlandsmoen) overført.



Regninga for dekkeleggingen er på 26 mill. kr. på riksvegene neste år

Vedlikeholdsavdelingen blir driftsavdeling

Ellers vil avdelingen bli organisert i to seksjoner, en for trafikkavvikling og en for strukturelt vedlikehold. Under seksjon for trafikkavvikling sorterer gruppe for trafikkstyring, trafikantinformasjon, andre trafikktekniske saker og områdesaker. Vedlikeholdsområdene under ledelse av hver sin vegmester er direkte underlagt seksjonslederen. Under seksjon for strukturelt vedlikehold sorterer gruppe for dekkelegging, gruppe for bruvedlikehold og gruppe for forsterkninger. Det er avtalt med organisasjonene at den nye organisasjonen skal være en prøveordning i 2 år. Når det gjelder vedlikeholdsmidler for 1992 fordeles de seg foreløpig slik:

	Rv.mill.	Fv. mill.
Program 1: Trafikkrettet vedlikehold	41,4	14,0
Program 2: Strukturelt vedlikehold	32,4	17,2
Program 3: Utbedringer/driftstiltak	3,	2,3
Program 4: Felleskostnader	17,3	5,7
	-----	-----
	95,0	39,2
	=====	=====

For fylkesveger har vi dessuten egen bevilgning til utbedring og til forsterkning. Foreløbige rammer for 1992 er på 3, 0 og 6, 4 mill. kr. inkl. statsbidrag. Disse tallene sier oss at bevilgningene til riksvegene har en nedgående tendens mens fylkesvegbevilgningene er økende. Dekkeleggingen er den største budsjettposten og den er på hele 26 mill. kr. til riksvegene. Den største jobben er jevnhetsfresing og leg-

ging av nytt slitelag på E18/rv. 407 mellom Harebakken og Lia som til sammen vil koste ca. 4 mill. kr. over 20 km.

Ellers vil det bli fuktisolering av riks- og fylkesvegbruer i vedlikeholdsområde I-3 (Birkeland) med tanke på bruk av saltblandet sand til strøing.

Det planlegges dessuten en omfattende hovedinspeksjon av bruer, og i den forbindelse er det nødvendig å leie inn en del konsulenthjelp. Påvisning av bruens "helsetilstand" er helt nødvendig, både for å kunne vite hvilke tiltak som skal iverksettes med hensyn til reparasjonsmetode og for å få en oversikt over hva

vi har i vente i årene fremover. Av enkelttiltak kan det nevnes at vi skal male 48 hengestenger på Tromøybrua til en kostnad av 1,5 mill. kr. På fylkesvegene kan nevnes at Skagen bru i Valle kommune skal erstattes av ny bru til 5 mill. kr. Her bidrar kommunen med 1 mill. kr. Fellesanlegget biltilsynet/vegstasjonen på Stoa er kommet et skritt nærmere realisering ved at anlegget er nevnt i "stortingsproppen" for 1992. Hvis stortinget følger opp forslaget fra regjeringen vil midlene

bli brukt til prosjektering og eienomserviv. Det kan ellers nevnes at Vegdirektoratet planlegger opprettelse av en del vaktentraler rundt om i landet. Disse sentralene skal være betjent hele døgnet over hele året og ta seg av vegmeldinger og kunne sette i verk tiltak. Det blir neppe noen slik sentral i vårt fylke. Uansett mener vi det er nødvendig at vi har vårt eget opplegg om vinteren, og det er da naturlig at denne vakttjenesten legges til den nye stasjonen på Stoa.

Kjetil Nylund

GJELDER FORTSATT?

Besparelser i papirforbruk og portoutgifter Skr. 25/2 1926

Finansdepartementet har i rundskriv av 9. februar 1926 angående besparelser i det offentlige papirforbruk og portoutgifter uttalt følgende:

"Til skrivelser benyttes i almindelighet ikke større papir enn kvart format og kun enkelte blad. Skrivelser i folioformat anvendes således kun undtagelsesvis.

Til avskrifter og gjenparter som skal følge en skrivelse, benyttes tynt papir. Trykte dokumenter bør man såvidt mulig undgå å vedlegge, idet der såvidt alene bør gjøres henvisninger. Til skjemaer og blanketter må ikke anvendes større papirformat enn strengt nødvendig.

Det må særlig påsees at der ikke benyttes kostbare papirsor-ter enn rimelig for øiemedet".

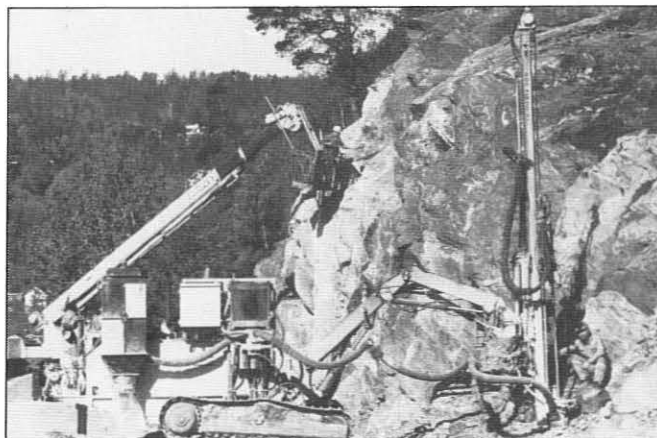
Anleggsmaskinene leies ut til "private priser"

Jeg mener jeg har dekning for ikke bare å si, men også å skrive at såvel statsråder, som vegdirektøren, vegsjefen og vedlikeholdssjefen ønsker å beholde en beskjeden maskinavdeling - og vi er jo blitt svært små nu.

Vedlikeholdsavdelingen har imidlertid begrunnede behov for nye maskiner for 8,0 mill. kr. pr. år, mens vi hittil bare har greid å etterkomme disse behov med mellom 5,0 og 6,0 mill. kr.

Vi er satt til å forvalte disse maskiner, og det er nu opp til særlig vegmestrene om vi fortsatt skal ha noe "gult" vegvesen.

Typiske anleggsmaskiner, som vi nu har minimalt av, skal betegnes konkurransemaskiner, og leies ut til "private priser", mens maskiner uten konkurranse, eller beredskapsmaskiner, skal leies ut til selv-



Våre anleggsmaskiner skal leies ut til "private priser".

kost. Videre skal driftsregnskapets over/underskudd, eller maskinsaldoen, ikke lenger "nulles ut" mot vedlikeholdet, men mot neste års maskininvesteringer.

Mere nytt, og det også allerede i 92, er at vi nu skal sende lånesøknad til vegdirektoratet når vi har nyinnkjøp i tankene.

Det blir m. a. o. mye nytt for maskinavdelingen i det kommende år, og det nye økonomiske styringssystem med mål og måloppnåelse vil oppta oss meget.

Vi er innstilt på å yte vårt beste i det nye system, og overfor våre kunder, og vi takker for godt og hyggelig samarbeid i 91.

God jul og godt nytt år ønsker jeg såvel ledelse og øvrige avdelinger, som egen avdeling, og la oss blåse liv i den gamle etatsånden vår i det kommende år.

H. Cappeløen

Bedre service og fornøyde "kunder"

Det ville sprengte rammen for tildelt spalteplass hvis jeg skulle gi et fyldestgjørende bilde av administrasjonsavdelingens arbeidsoppgaver i 1992. Det er med andre ord umulig. Vi er resultatområdenes "olje i maskineriet" og bidrar alle med viktige interner oppgaver for at eksterne mål kan nås.

Administrasjonsavdelingen har lenge arbeidet med å øke servicenivået på sine tjenester, og i 1992 vil ett av avdelingsmålene være "fornøyde kunder". Vi tar sikte på å gjennomføre en konferanse neste høst, der representanter fra alle avdelinger vil bli invitert til å komme med krav, ønsker og forventninger til våre tjenester. Vi vil også gjennomføre en brukerundersøkelse for en del av våre oppgaver.

Avdelingens arbeid med årsplanleggingen for neste år er godt gang. Vi vil arbeide aktivt for å få nålstyringen fra hodet og ut i beina på samtlige ansatte. Jeg vil gjennomføre målsamtaler med seksjonslederne 2 ganger i året, og vi vil arbeide for å øke delegeringen av oppgaver i avdelingen.

Et nytt økonomistyringssystem, Krøsus, er på trappene, og spesiell regnskapsseksjonen vil få nye arbeid med å tilrettelegge for omleggingen som skal skje fra 1994.

Når det gjelder omorganiseringen av vegkontoret skal som kjent den nye organisasjonsmodellen tre kraft fra 1. februar 1992. Administrasjonsavdelingen vil imidlertid ikke merke de helt store endringene. Men vi håper at det nye organisasjonskartet kan påvirke en fort-

gang i planene om å opprette en EDB seksjon i avdelingen.

Et nytt lønssystem er allerede tatt i bruk. Innenfor lønnsrammene ligger det i systemet en større frihet for individuell lønnsfastsettelse. Men dessverre mottar vi få signaler i retning av økte lønnsbudsjetter. Det er ennå uvisst om høstens justerings/normeringsforhandlinger for stillinger på administrasjonsbudsjettet, vil finne sted i Vegdirektoratet eller først på nyåret i den enkelte fylkesadministrasjon. Det er tjenestemannsorganisasjonene og Vegdirektoratet som nå fører forhandlinger om dette. Jeg kan imidlertid love at lønningskontoret også i 1992 vil gjøre sitt ytterste for at alle får lønn den 12. i hver måned!

Til slutt vil jeg takke alle i avdelingen for kjempeinnsats og ståpåvilje i året vi snart har bak oss. Jeg ønsker dere alle en riktig god jul og et godt nytt år. Vel møtt til ny innsats i 1992.

Hilsen Anne Sofie

Biltilsynet foran omstilling på mange områder

Biltilsynet står foran et år som vil kreve omstilling innen flere av våre tradisjonelle arbeidsområder.

Alle de på stasjonen som kjører førerprøver klasse B samt pedagogisk konsulent, har vært gjennom et tre ukers sensorkurs. På grunnlag av dette er det forutsatt at førerprøven skal legges om. Det vil bli utarbeidet et antall standardiserte ruter hvor de forskjellige elementene i normalplanen blir prøvd etter et fast system. Kandidatene tildeles rute tilfeldig.

I løpet av året vil noen av våre ansatte gjennomføre et kurs i tilsyn med kjøreskoler. Vi regner med at den opplæringen som gis der, vil få

betydning for hvordan dette arbeidet legges opp i framtiden.

For kjøretøyseksjonen går vi videre med å legge om den tekniske kjøretøykontrollen fra lette til tunge kjøretøy. I tillegg får miljøkontrollen en stadig større plass. I første rekke kontrolleres avgasser, men støy vil også komme etter hvert.

For å styrke avgasskontrollen, får vi i slutten av 1991 et nytt apparat. Dette er utstyrt for utebruk og så i perioder med frost.

Opplegget for kjøretøykontrollen vil forøvrig avhenge av om vi kommer med i EØS eller EF. Vi venter derfor med stor spenning på en avgjørelse i denne saken.

På kontorsiden går den omleggingen mot sentrale EDB-systemer

som har pågått noen år, videre. Vi vil i løpet av første halvår 1992 få et nytt trinn i Autosys som vil forenkle en del rutiner. Neste trinn i prosessen vil være overgang til PC-nett og oppbygging av lokale rutiner som ikke dekkes sentralt, i et slikt system.

Servicen på vegstasjonene vil bli utvidet til Evje i 1992. Vi tar i første omgang sikte på å tilby førerkortutskrivning og kjøretøyregistrering en gang pr. kvartal. Etterspørslen får vise om dette er tilstrekkelig, eller om vi må utvide.

Et usikkerhetsmoment når dette skrives, er hvordan vi skal organisere oss neste år. Som kjent ble det ikke oppnådd enighet lokalt. Saken er derfor sendt Vegdirektoratet for sentrale forhandlinger. Vi venter en avgjørelse innen utgangen av 1991.

Jeg vil ønske alle lesere en god jul og et godt nytt år!

JGA

- Det blir hardført for bru- og betongavdelingen, men det skal det være, sier overingeniør Åvald Bakken, anleggsbestyrer for bru- og betongarbeid. Han tenker selvsagt på forseringen av E18-anlegget Rømyr-Lunde.

Betonggjengen har gjort det bra i år. I tre tilfeller har vegvesenet lagt inn anbud basert på egenregikalkyle og vunnet anbudet i konkurransen med private entreprenører. Nå viser det seg at arbeidene ikke bare er gjennomført innenfor rammen av anbudet, men betydelig under, noe som resulterer i utbetaling av bonus for arbeidslaget og ekstra velferdspenger og innsparing for vegvesenet.

Bonus til betonggjengen

Det første arbeidet var Oddersbekk bru i Tveitehallingene, en jobb til ca. 500.000. Regnskapet er gjort opp med en besparelse på 30.000 kr. Det andre var en gangbru på Saltrød, et anlegg til totalt ca. 40.000 kr. Regnskapet, som nettopp er avsluttet, viser en besparelse på 40.000 kr. Vegvesenet har også bygd ei bru på fylkesvegen i Gjerstad etter egenregikalkyle, og her ser det ut til å gå i balanse, som selvsagt også er et glimrende resultat.



Vegvesenet vinner anbud

- Vi regner nå på ca. 15 prosent av anleggsarbeidene, og skal opp mot 30 prosent, sier anleggsjef Kjell Birkeland. Vi ønsker å vise at vi holder mål i konkurransen med private entreprenører. Derfor er det gledelig at vi nå har vunnet flere anbud og at vi også har klart å gjennomføre arbeidene innenfor anbudsrammen.

- Det er klart at denne metoden kan virke negativt dersom vi stadig skulle tape i konkurransen. Kan vi makte å være blant de beste, og av og til vinne, er det bra og et sterkt argument for at vegvesenet skal fortsette med arbeid i egen regi.

Flere egenregikalkyler neste år

Anleggsavdelingen holder på å regne på flere bruanlegg både i Tvedestrand og på Evje. Hittil er det

bare regnet på betongarbeid, men vi vil også forsøke oss med anbud på ordinære veganlegg og de forestående forsterkningsarbeider på rv 39 ved Dølemo blir trolig det første. I år har boka vært full og vi har ikke hatt kapasitet til å ta flere oppgaver.

Men når vi regner, er det for å vinne, selv om alle oppgaver ikke er like fristende.

- I løpet av neste år må vi sannsynligvis begynne å tenke på Arendal øst-vest med store tunnelarbeider. Her tenker vi på å samarbeide med de store tunnelfyldene Rogaland og Hordaland om et anbud. De har borerigg som passer for denne typen arbeid.

- Det viser seg på landsbasis at vi har størst muligheter på kompliserte jobber med store krav til administrasjon og ledelse. Med vår faste stab og et rutinert oppsyn har vi et fortrinn. På enklere jobber er det vanskeligere å konkurrere.

- Å legge inn anbud er jo litt av et pokerspill. Men om vi ikke vinner, så vil vi gjerne være blant de beste.



Rømyr-Lunde forseres i vinter –
åpnes et år før planlagt:

**BRUER, ASFALT OG
UTSTYR FOR 42 MILL.**

- Noen nøyaktig dato vil vi ikke gi, men åpningen av E18 Rømyr-Lunde blir om ca. et år, sier anleggsbestyrer Ragnar Fremmerlid og oppsynsmennene Sigurd Kløvfjell og Magnar Ellefsen. Ved månedsskiftet oktober-november ble det store skiltet som forteller at åpningen skulle finne sted høsten 1993 endret til "Åpnes høsten 1992".



Stor "utstyrspakke" med lys, støyskjermer, beplantning m.m.

- På byggemøtet første oktober skulle vi planlegge neste års drift på anlegget. Det viste seg å bli så lite at det nesten ikke var noe å snakke om i det hele tatt, sier Fremmerlid. I stedet forsøkte vi å snu på flisa, og jo mer vi så på det, jo mer fristende ble det å forsøke å framskynde åpningen ett år. Vi besluttet å gå til ledelsen med spørsmål om det var mulig å skaffe ekstra bevilgninger. Anleggssjef Kjell Birkeland bet på og gikk videre til vegsjefen, som igjen tok saken opp med vegdirektoratet. Etter diverse omdisponeringer ble de nødvendige 15 millioner skaffet.

Den opprinnelige framdriftsplanen gikk ut på at anlegget skulle gå i "vinterhi" i år og starte igjen ved påsketider.

- Nå vil vi ha en god og mild vinter, slik at arbeidet kan gå greit, sier Kløvfjell, som imidlertid allerede har fått en liten strek i regningen ved kuldeperioden i siste halvdel av november.



Byggingen av Ramleth bru er i full gang.



Her skal Storelva bru bygges på peler over elva,

Brubygging hovedjobben

Hovedjobben i vinter blir bygging av bruene Ramleth, Lunde, Storelva og Tveite. Storelva og Lunde skal ut på anbud, mens Ramleth og Tveite skal bygges i egen regi. Kryssingen av Storelva er det største bruarbeidet.

Ved siden av bruarbeidet er det oppretting, asfaltering og finpussing av anlegget som gjenstår. Også ved denne parsellen er landskapsarkitekt engasjert for å tilpasse anlegget best mulig til terrenget med diverse beplantning.

Kostbar utstyrspakke

Mye av utgiftene neste år går til diverse utstyr: støyskjerming, rekkverk, belysning og miljøbeplantning. Totalt vil det medgå 42-43 millioner kroner før anlegget er ferdig, sannsynligvis årsrekord for et enkeltanlegg i Aust-Agder. Bruarbeidene vil koste 16-17 millioner, asfaltering vil komme på 8 millioner, belysning på en million, beplantning en million, skilting en million og støyskjerming nærmere halvannen million. Det dreier seg med andre ord om svært store innkjøp, mens bare en mindre del består av det vi vanligvis regner som anleggsarbeid. De store sprennings-, utgravings- og massefor-

flyttingsarbeidene er allerede gjort.

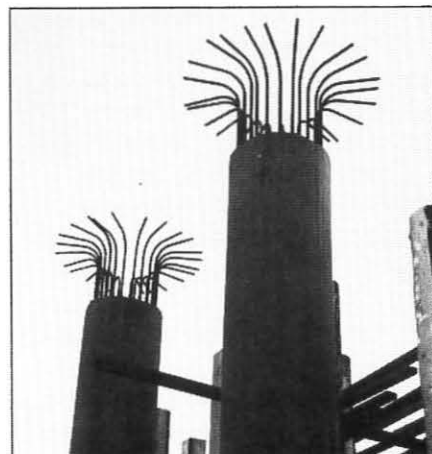
Når det gjelder asfaltdekke, bygges den nye vegen etter den nye vegnormalen: asfaltdekket får en tykkelse på 24 centimeter, mot 16 cm som har vært vanlig tidligere. Det tykkere dekket tåler høyere akseltrykk og vil vare lenger. I november var det 24 enheter og i alt 34 mann - og en kvinne i sving på anlegget. Bortimot alle av vegvesenets tunge anleggsmaskiner, lastebil, gravemaskinen, dumperen, dozeren og borvogna kjørte for fullt, sammen med innleide maskiner.

- Blir forseringen tøff for mannskapene?

- Mener du om sommerferien ryker - nei, jeg tror vi får ferie neste år også, sier Ellefsen. - Blir vinteren for tøff, kan det bli problemer, men vi føler oss forholdsvis trygge på at det skal gå greit.

Sparer millioner

Trafikken er nå dirigert om den gamle vegen over Amtmannssvingen, mens den nye strekningen Fosstveit-Rømyr er stengt for å brukes som anleggsveg fram til åpningen om et års tid. Dette medfører en merkostnad for trafikken på 10.000 kroner dagen, etter beregninger som er foretatt. Men ved å åpne et år tidligere enn planlagt, spares renteutgifter på 4,5 millioner. Denne vegstrekningen måtte ha vært stengt uansett, men det kan være hyggelig å tenke på at tapet mer enn oppveies.



Betong – gjengen klar for "det store bruåret" :

Skal bygge to bruer på Rømyr-Lunde – leverer tilbud på to til

- Her kommer det til å bli mye aktivitet kommende år, sier oppsynsmann for betongarbeid ved Lunde-Rømyranlegget, Arne Jonskås, og skuer ut over området mellom Lunde og Ramleth.

Ramleth bru, som krysser E18 traseen, er under bygging, Storelva bru som fører E18 over Storelva, og Lunde bru, med avkjørsel og kryssing av E18 skal bygges i løpet av neste år. Noen hundre meter lenger øst skal Tveite bru bygges. Den skal krysse E18 over en høy skjæring.

- Det er klart det blir mer kjøring på oss i betonggjengen etter at det ble bestemt at E18-anlegget skulle forseres med et år. Vi må forandre våre arbeidsplaner totalt. Men brugjengen er vant til å ha nok å gjøre, så det blir ingen forandring i så måte. Dersom alt går som det skal og så sant peling og forarbeid blir ferdig så vi kan sette i gang med betongarbeid i rett tid, skal vi greie jobben, sier Jonskås.

I utgangspunktet er det meningen at to av bruene, Ramleth og Tveite, skal bygges i egen regi, mens Storelva og Lunde settes ut til private entreprenører.

- Men vi har tenkt å legge inn tilbud også på de to sistnevnte, og skulle vi vinne tilbudet, er vi klar til å ta dem også. Det innebærer selvsagt at vi må ta inn folk og opprette nye arbeidslag, sier Jonskås, inspirert av to-tre vellykkede egenregikalkyler omtalt på annet sted i bladet.

- Hva sa du da det ble snakk om å forseres anlegget med ett år?

- Skal jeg svare ærlig, så kunne vi for vårt vedkommende like godt

fulgt den opprinnelige framdriftsplanen. Det er klart det blir en ekstra belastning på betonggjengen. Men jeg ser det ikke som noe stort problem, selv om det kan bli hektisk om et eller annet uforutsett skulle oppstå.

Når dette leses, er Jonskås sannsynligvis i full gang med de kompliserte regnestykkene som ligger bak et tilbud.

- Det gjelder å komme så langt ned i pris som mulig, men det skal være en realistisk pris. Marginene er små, vi kan like godt vinne tilbudet som å komme på sisteplass.

hele 90 m.

Med seg i brugjengen har Jonskås fem mann, to fast ansatte og tre på kortidskontrakt. Formann, eller bas, som han kalles til daglig, er Leon Lorentzen.

Jonkås selv er en drevet anleggskar. Første mars kan han se tilbake på 15 år i Aust-Agder Vegvesen. Før det bygde han bruer i Telemark, etter at han hadde drevet med allsidig anleggsarbeid i forbindelse med kraftutbygging. Som unggutt rakk han også å prøve seg som skogsarbeider.

Jonkås er dagpendler, med åtte mil fram og tilbake til Drangedal.

- Når jeg jobber lenger vest i fylket, blir det som regel ukependling. Men når du har vært ukependler i 35-36 år, så setter du pris på å komme hjem hver kveld!

Bilturen tar en god time, avhengig av trafikk- og førerforhold.

- Det er ikke bortkastet tid, jeg tenker på mange ting mens jeg kjører fram og tilbake. Tankene kretser ofte om jobben, og det er ikke så sjelden jeg finner ut måter å løse ting på mens jeg kjører. I min jobb er det viktig å tenke noen dager framover. Jeg har regelmessige møter med basen og guttene der vi diskuterer arbeidet slik at vi vet hva som skal gjøres i dag, i morgen og i overmorgen. Dette har mye å si for framdriften. Materialer og utstyr skal bestilles i god tid, slik at det er på plass når det skal brukes.

- Frykter du for at sommerferien ryker neste år?

- Det er nok en fare for det.

Dersom f.eks. entreprenørene velger å arbeide i sommerferien for å holde tidsfristen, blir det nok til at jeg må stå for kontroll og oppsyn.



Å regne ut en realistisk pris, er ikke noe problem, vi har lang erfaring med tilsvarende arbeid.

Ramleth bru er 59,5 m lang med tre spenn, Lunde bru er 49 m, Tveite bru er 47 m og brua som skal krysse Storelva er størst med





Mørlandsmoen hovedskiltlager ble etablert i 1975 og har utviklet seg til å bli en ettertraktet arbeidsplass i Aust- Agder vegvesen. Arbeidsstyrken består av oppsynsmann Gustav Guttormsen, formann Olav Haugmoen, Arild Solvang og Paul Løvåsen som har vegoppmerking som arbeidsfelt, Sverre Gullesen og Arne Lauvland som betjener skiltbilen, og Jan Sandberg, som holder styr på skiltlageret.

- Vi har et lite og oversiktlig miljø og arbeidet er variert med en god del farting rundt omkring i fylket, sier oppsynsmann Guttormsen. Programmet for neste år er ganske hektisk. Blant de store oppgavene i -92 er oppsetting av serviceskilt,

Mørlandsmoen – et populært arbeidssted:

Skilt og
striper for
10 mill

Sørlands-Porten nr. 3 -1991



som viser hotell, camping, service-stasjoner m.m. på E 18 og på Rv 12. Arbeidet på E18 ble påbegynte i år, og skal avsluttes neste år.

- Trenden går i retning av større og mer solide skilt montert på høye søyler og et stykke ut fra vegen. Dermed reduseres vedlikeholdet, og skiltene er synlig over snøen. Disse skiltene er mer kostbare, men det er framtida, sier Guttormsen.

Serviceskiltningen vil koste totalt 600.000 kroner. En annen stor jobb er omskiltning av Rv 12 og Rv 39 som skal tilpasses til det europeiske vegnettet. Dette er nærmere omtalt på annet sted i bladet. Denne jobben er kalkulert til 150.000.

Skiltavdelingen har også ansvaret for oppsetting av skilt på nyanlegg. Et stort antall skilt går med til den nye E18- strekninger Rømyr-

Lunde, som skal åpnes neste høst.

- Denne jobben kom jo noe brått på oss, så vi får nok å henge fingrene i, sier Guttormsen.

Budsjettet for Mørlandsmoen, som ligger under vedlikeholdsavdelingen, trafikkrettet vedlikehold, er på 10,8 mill kr. for inneværende år. Av dette går 3,8 mill til skilting og 7 mill til vegoppmerking.

- I 1993 skal det være slutt på vegoppmerking med tynnerbasert vegmaling. 50 pst av maling består av løsemiddel som fordampes til atmosfæren og svekker ozonlaget. Vegdirektoratet vil av hensyn til miljøet gå over til miljøvennlig trekomponent plastmaling. Til dette formålet får vi sammen med Vest-Agder og Rogaland en ny merke-maskin til 4 millioner kr. Maskinen skal leveres i midten av april og vil få Mørlandsmoen som base. Den skal merke vegene i tre fylker, og kan merke 3 mill meter i året. Malingmerkingen skal trappes ned etter hvert som den nye maskinen kommer i drift.

Den nåværende malerbilen har vært i drift siden 1982, og var i sin tid en stor nyvinning. To mann kunne utføre merkingsarbeidet. Tidligere måtte det sju mann til å betjene en vegmerkingsmaskin!

I år er det gått med 70 - 80.000 liter vegmaling i Aust-Agder, dvs at 40.000 liter miljøfarlig tynner er dampet ut i lufta.

- Vi har gjort forsøk med vannbasert maling, som er mer miljøvennlig, men problemet er lang tørketid, 20 minutter, mot fem minutter med tynnermaling, og to minutter med den nye trekomponentmalingen. Plastmalingen vil i tillegg få langt bedre slitestyrke og førsteklasses synlighet.

- Etter mange år i denne jobben ser du på skilting og merking med andre øyne enn folk flest, sier Guttormsen, når det gjelder oppmerkingen, er finishen for dårlig. Vi har problemer med å treffe linjen, både i si-

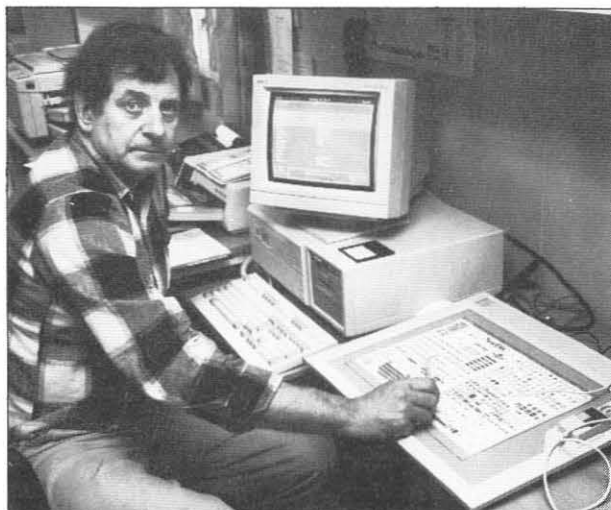


deretning og i lengderetning. På den nye merkemaskinen er dette løst med radar foran på bilen, som også sikrer at strekene får riktig lengde. Tidligere var dette styrt mekanisk, og praktisk talt umulig å få helt riktig.

- Trives du i skiltjungelen?

- Det blir stadig flere skilt, det klages over at det blir for mange. Men det er ikke vårt bord! Det avgjøres på høyere plan i henhold til trafikkreglene og juridiske vurderinger. Men jeg vet det arbeides med forenkling av trafikkreglene, og dermed skilting og oppmerking.

Skilting og merking stiller også krav til vedlikeholdet, som utføres av områdestasjonene. I følge boka skal 90 prosent av linja være synlig hele året igjennom. For å bidra til dette, er høytrykkspyling av kantlinjene tatt i bruk om vinteren. En bivirkning er at skitten også blir spylt av vegskuldrene, slik at nymerkingen hver vår blir bedre, sier Guttormsen, som styrer med malerbil, skiltbil og en pick-up, malinglager, kontor- og oppholdsrom, skiltlager og verksted og i tillegg lager både for anleggsavdelingen og vedlikehold.



Skiltbil med alle finesser

Skiltlageret mottok i oktober ny skiltbil som er spesialkonstruert av Sverre Gullesen i samarbeid med Tore Kjell Fløystad på Vegsentralen.

- Nå har jeg fått det akkurat som jeg ville ha det, sier Gullesen. Han har bilen som sin daglige arbeidsplass sammen med Arne Lauvland.

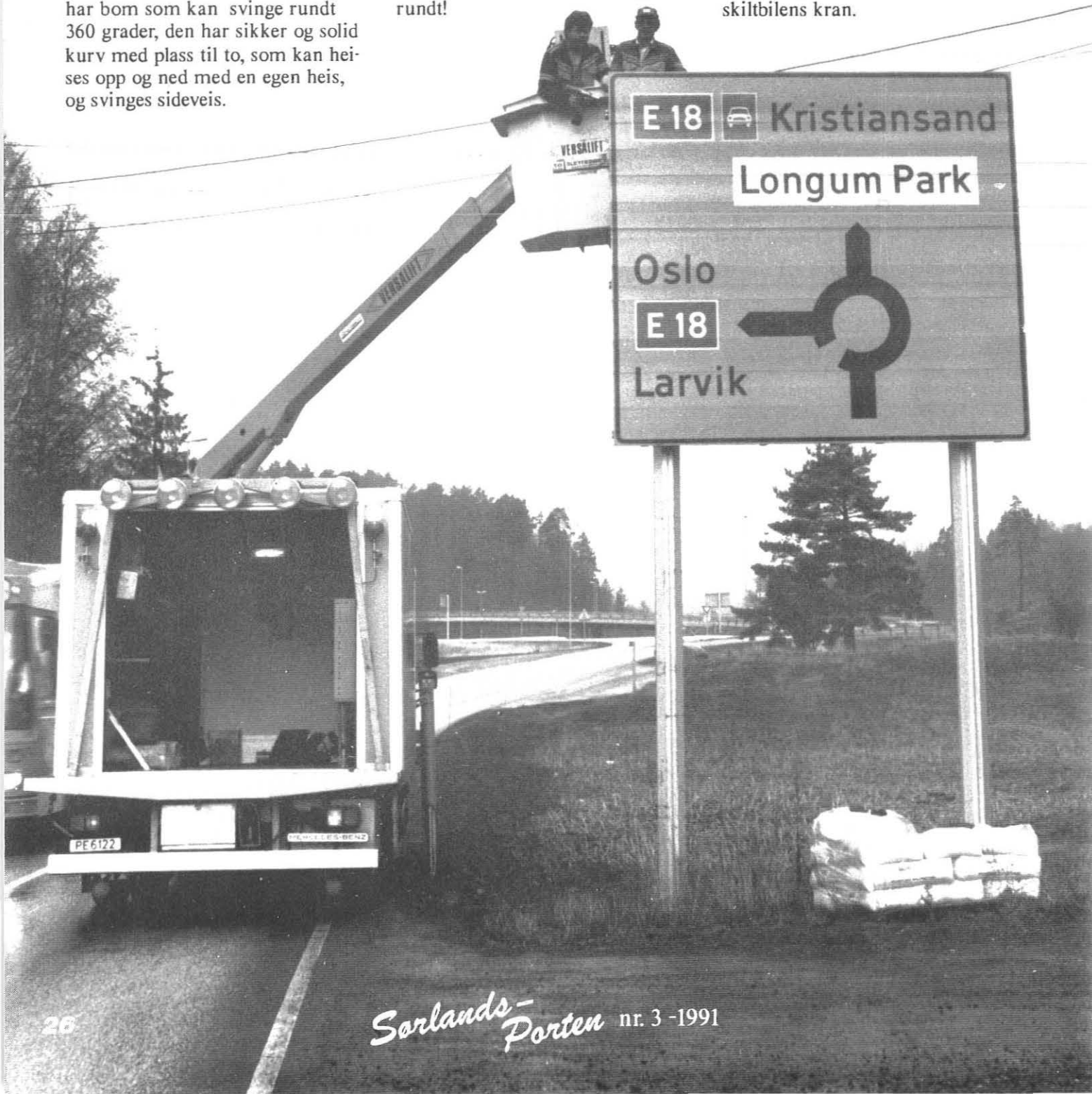
- Ved oppbyggingen av bilen er det lagt vekt på at bilen skal ha et komplett verksted i lasterommet og en praktisk kran som letter arbeidet med de nye høye skiltene. Krana har bom som kan svinge rundt 360 grader, den har sikker og solid kurv med plass til to, som kan heises opp og ned med en egen heis, og svinges sideveis.

Bilen har ellers fått en rekke praktiske funksjoner. Den har eget innebygd strømagregat for vanlig vekselstrøm, slik at det er mulig å bruke alle typer vanlig håndverktøy, den har sneller for ledninger til gass-sveising og elektrisk sveis. En praktisk rørkapper er montert under bilen. Rørdeler av ulik tykkelse spennes fast ved hjelp av en jekk.

Bilens verkstedseksjon har fått skuffer i stedet for åpne hyller. Gullesen liker orden på arbeidsplassen og vil ikke ha løse deler slengende rundt!

Komforten for mannskapet er heller ikke glemt: I førerkabinen er det to oppvarmede seter med luftfjæring. I vinterkulda er det av betydning å sitte godt og varmt, sier Gullesen. Bilen har vakt oppsikt og så utenfor Aust-Agder. Folk fra Vest-Agder Vegkontor har vært og sett på den, og flere kommer nok etter hvert som bilen blir mer kjent, antar Gullesen.

Bildet: Arne Lauvland og Arild Solvang arbeider sikkert og effektivt mange meter over bakken i skiltbilens kran.



Ny veg-merkings-bil kan legge 3 mill. meter striper i året



Sjåfør Oddvar Skrefsrud fra Oppland vegvesen presenterer "gliset" til 4, 2 millioner kroner.

Vegmerkingsvirksomheten står foran store endringer som følge av:

Miljø: All løsemiddelbasert maling skal avskaffes innen utgangen av 1993.

Levetid: Krav om å få et mer varig vegmerkemateriale.

Som følge av disse endringene er det meningen å anskaffe/trappe ned driften av merkebiler som er idag og gå over til et nytt system.

Etter vurderinger fra samtlige fylker i regionen (Rogaland, Vest-og Aust-Agder) er en kommet til enighet om et samarbeid, som forøvrig også har vært tidligere. Etter en fellesbefaring der en fikk orientering om demonstrasjon av de aktuelle alternative maskiner, har regionen gått inn for å satse på en trekomponentløsning.

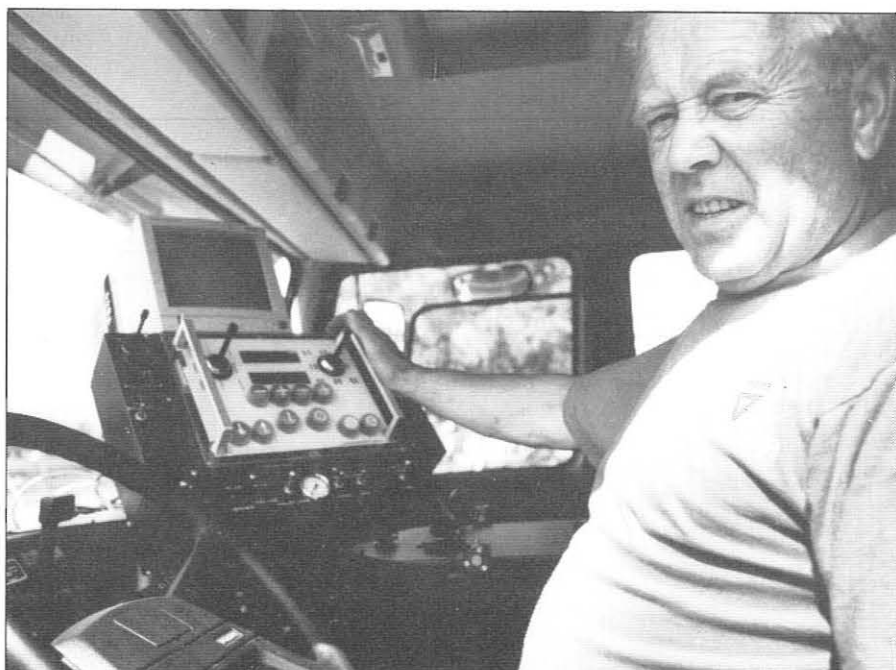
I praksis har fylkene tenkt at maskinen skal eies av hele regionen, men at den skal plasseres ved

maskinsentralen her i Aust-Agder. Regionen er innstilt på å beholde samme bemanning, slik at det finnes folk i hvert fylke som har dette som spesialfelt.

Med en ny trekomponent merkemaskin f. o. m. 1992 regner en med en kapasitet på denne på 3 millioner løpermeter på årsbasis innen regionen. Den nye merkebilen vil legge ut maling som er kjemisk fri for løsemidler og som vil få lengre levetid. Malingen samler ikke støv og motstår piggdekkslitasje bedre enn tidligere. Man regner det derfor for unødvendig å friske opp malingen hvert år, bortsett fra på de mest trafikerte strekningene.

Regionen har valgt å satse på en spesialbygd Volvo FL 10 lastebil til den nette sum av ca. 4, 2 mill. kroner, hvor av Aust-Agders andel blir 1, 2 mill. kr. Bilen er lastet opp med 4 malingcontainere som resulterer i at bilen kan legge 10 mil midt-eller kantstriper i slengen. Det går med ca. 1000 l maling pr. mil. Herder og reflekterende glassperler tilsettes i det øyeblikk malingen sprøytes ut på vegen. Gjennom videokameraer kan operatøren påse at malingen går riktig for seg, samtidig som han kan holde øye med trafikken bakover.

Liknende utstyr er allerede prøvd i flere fylker, og erfaringene hittil sies å være gode.



Hele operasjonen styres fra et oversiktlig panel med "TV"-skjerm.

Sjefingeniør Eystein Sundby 100 år!

Den 8. juni i år fylte sjefingeniør Eystein Sundby 100 år. Som assistentingeniør kom Sundby til Aust-Agder vegvesen i november 1918, samme måned som den første verdenskrigen sluttet.



Etter hele 28 år i Aust-Agder flyttet Sundby til Buskerud i 1946, hvor han arbeidet frem til 1950. De siste 11 årene var han sjef for vedlikeholdskontoret i Vegdirektoratet, hvor han - 70 år gammel - gikk av med pensjon i 1961.

Eystein Sundby ble født i Kristiania, tok eksamen artium i 1910, NTH utdannet 1915, kontrolling. i Møre og Romsdal til 1917, assist. ing. i Finnmark til 1918, assist. ing. i Aust-Agder 1918-1921, avd. ing. B 1921-1937, avd. ing. A fra 1. 7. samme år, fungerende vegsjef under Horgen og Eggens sykdom, fra 1946-1950 overing. B i Buskerud, og fra 1950-1961 sjef for vedlikeholdsavdelingen i Vegdirektoratet.

På sin siste arbeidsdag den 30. juni ble han overrakt Kongens fortjenestemedalje i gull.

I forbindelse med Sundbys 90 års dag i 1981 var Sørlandsporten på besøk i familiens hjem på Ljan i

Oslo. Fra et lengre intervju med jubilanten den gang, tar vi her med utdrag av hans egen beretning fra årene i Aust-Agder:

- Etter 2 år i Møre og Romsdal var jeg et år i Finnmark før jeg kom til Aust-Agder vegvesen.

- Var forholdene bedre her enn i Finnmark?

- Personalet på vegkontoret da var amtsingeniør Holst, en avdelingsingeniør og to yngre ingeniører samt en kontorist uten skrivemaskin. Holst hadde sin bolig ved His kirke, hvor vi også hadde kontorer den gang.

Overing(vegsjef) Horgen kjøpte hus i Kolbjørnsvik, og senere flyttet vi kontorene dit. Selv kjøpte jeg et gammelt, rommelig skipperhus, Fredrik Jensens hus, hvor vi bodde i alle år senere.

- De begynte som assist. ing, ble avd. ing. B og senere avd. ing. A. Var det en slitsom tid? - -La meg si det slik at det var mange slitsomme perioder. Jeg måtte ofte fungere

som vegsjef, til dels i lange perioder. Samtidig fortsatte jeg med mine vanlige plikter. Horgen var meget syk, og etter hans død i 1937 fungerte jeg som vegsjef fra slutten av april til slutten av august. I anledning vegsjef Eggens tjenestefrihet, var jeg i perioder 1941-1942 konstituert vegsjef. Jeg husker at i 1946 var min lønn som overingeniør kr. 9000,- årlig + vanlige tillegg.

Sundby hadde bl. a. i 1942 ledelsen av arbeidsdriften og vedlikeholdet i en større avdeling som omfattet 9 herreder i fylkets nordvestre del. Fra 1921 var han eldste ingeniør ved kontoret nest etter overingeniøren(vegsjefen).

- Hvordan var forholdene på vegene den gang?

- Hovedvegnettet besto nesten bare av svinger. Vi hadde utbedringsanlegg i gang bl. a. på Sørlandske hovedveg og mellom Arendal og Evje. I Gjerstad var det nyanlegg mellom Sunde bru-Egddalen med hel omlegging. Vi hadde forresten en morsom ombygging av Sunde bru også. Vi forskjøv den gamle trebrua slik at trafikken kunne holdes i gang mens vi bygde den nye brua. Og videre foregikk



det arbeider på vejen ut til Risør.

- Fortell litt om hvordan et besøk på et veganlegg foregikk i gamle dager!

- Reisemåten den gang var merkelig. Til Gjerstad tok vi Brevikbåten til Risør og lokalbåt videre til Indre Søndeled. Til Setesdalen tok vi Brevikbåten til Kristiansand. Videre var det med jernbane til Evje. Opp Byglandsfjorden kjørte vi med Bjoren eller Dølen.

Under krigen kan jeg huske vi hadde et sirkus med tyskerne. Da de kom opp gjennom Setesdal i april dagene 1940, sprengte de norske troppene bl. a. brua over Otra straks nedenfor Kirkebygda i Bykle. Senere satte vi i gang bygging av ny tømmerbru av meget grovt tømmer kan jeg huske. Før vi var kommet skikkelig i gang, dukket det imidlertid opp en tysk ingeniørtropp på ca. 30 mann og ville overta byggingen. Jeg torde ikke nekte dem det, og de fikk derfor overrakt tegningene til brua. Nå var det bare det at alle målene på tegningen var i tommer, men tyskerne skjønte ikke det, og bygget etter centimetermål. Så etter en diskusjon frem og tilbake, ble vi enige om å bygge

den sammen, og det gikk bra.

La oss slutte dette 10 år gamle intervjuet med en anbefaling, skrevet av fylkesmann Jonas Pedersen i september 1937 i forbindelse med at Sundby søkte på stillingen som overingeniør: "Ingeniør Sundby er for sitt virke en sterkt interessert mann, i besittelse av stor arbeidskraft, arbeidsiver og arbeids glede. Med sin rolige og beherskede opptreden og sitt behagelige vesen er det meget lett å samarbeide med ham, og han har da også vunnet seg en særlig god posisjon i fylket".

Vi kan legge til at Eystein Sundby følger fortsatt godt med på det som skjer i Vegdirektoratet.

-Jeg leser alle trykksaker jeg får fra Vegdirektoratet meget grundig. Dessuten leser jeg Teknisk Ukeblad", forteller han fra sin bopel på Tåsen aldershjem til "Vegnøtisen".

Sørlandsporten sender en hjertelig - men desverre mye forsinket - hilsen til 100 års jubilenten.

VEGMELDINGS- SENTRALEN FLYT- TET TIL HELSFYR

Vegmeldingssentralen flyttet i september til Vegdirektoratets lokaler på Helsefyr i Oslo. I forbindelse med flyttingen har sentralen fått nytt nummer: 0175

Dette nummer bør opplyses i alle vegvesenets oppføringer i telefonkatalogen samt brukes ved all skilting (eks. telerestriksjonsskilte-
ne).

Det landsomfattende nummeret skal også til enhver tid opplyses som alternativ dersom man eventuelt markedsfører lokal vegmeldingstjeneste.

Vegvesenet og eventuelt andre med tilknytning til vegarbeidsdriften/ politiet skal imidlertid benytte et eget telefon/telefaxnummer som ikke skal offentliggjøres til publikum. Oppringninger på disse nummerne vil bli prioritert i forhold til publikumstelefonen:

Telefon (02)655100 event.
(02)639850 Telefax (02)655010.

Det er samtidig opprettet en svartjeneste for lokale vegmeldinger for Oslo/Akershus. Fra før har man hatt liknende tjenester i Hordaland og Sør-Trøndelag. Dette er et første ledd i utbyggingen av vegmeldingstjenesten i løpet av vinteren.

- Vegvesenets trafikantinformasjon er i støpeskjeen, og ny teknologi skal sørge for at den norske vegmeldingstjenesten skal bli en av de beste i verden, sier kontorleder Jan Edvard Isachsen ved Kontor for trafikantinformasjon i Vegdirektoratet.

-Tjenesten etablerer en ny database for vegmeldinger i løpet av vinteren 1992. Allerede i høst kom vegmeldinger på tekst-TV sortert etter de hovedruter som er mest brukt av trafikantene. .

De samme prinsippene vil gjelde for den menystyrte automatiske telefonsvareren som vegmeldingssentralen tar i bruk vinteren 1992. Er ikke kundene fornøyd når de har tastet seg gjennom menyen, kan de likevel velge å bli koplet videre for manuell betjening. Man kan også ringe vegmeldingssentralen fra utlandet, men må da benytte seg av vanlig sekssifret nummer (02) 65 40 40.



Opp Byglandsfjord kjørte vi med "DØLEN", sier Sundby

Politi og biltilsyn samarbeidet om effektiv bilkontroll:

To ganger i høst, 16. og 25. oktober, hadde biltilsynet bilkontroll i samarbeid med politi og lensmannsfolk i arendalsdistriktet og 25. oktober et liknende opplegg på Evje i samarbeid med lensmannskontorene på Evje og i Bygland.

Kontrollen ble gjennomført ved at lokalkjente politi- og lensmannsfolk reiste rundt i distriktet og stan- set biler som så mistenkeli- ge ut. Disse ble eskortert til biltilsynsstasjonen på His og til vegstasjonen på Evje, der folk fra biltilsynet sto klar. Med alt tilgjengelig kontroll- utstyr ble bilene grundig saumfart.

- Resultatet var til dels skremmende, mange av bi- lene hadde store og trafikk- farlige rustskader og dårlige bremses, sier avdelingsinge- nør Nils Magne Rakvåg i bil- synet, ansvarlig for teknisk kontroll av kjøretøyer.

Bildet Her er skjermene rustet helt bort, konstaterer avdelingsingeniør Bjørn Zernichov og inspektør Helge Andersen.



Mange avskiltet for rust og dårlige bremses

- Ved den første kontrollen i arendalsdistriktet ble 43 biler kontrollert. Bare en av bilene ble funnet i orden, alle de andre fikk mangellapp for til dels alvorlige skader. Sju biler ble avskiltet på stedet. Den andre gangen ble det kontrollert 22 biler og samtlige fikk mangellapp. Hele 13 biler ble avskiltet. På Evje ble fire biler avskiltet, av totalt 24 biler som ble kontrollert i hallen på

vegstasjonen. Bare en av bilene slapp uten mangellapp.

- På denne måten har vi greid å få luket ut noe av det verste som går på vegene, sier Rakvåg. Ved kontrollene hadde vi svært god nytte av lokalkjennskapen hos lensmann og politifolk. Dette er en aksjonsform vi håper vi kan fortsette med. Vinterstid er det vanskelig å

drive effektive utekontroller. I hallen med godt lys, bukk og alt utstyr, oppdager vi ting vi ikke har sjanser til å se ute på vegen.

- Er det de dårlige tidene som nå slår ut for fullt i bilparken?

- Delvis er det vel det. Mange av bilene er det vi kan kalle ungdomsbiler, men om bilene er i dårlig stand, har ungdommen ofte råd til dyre stereoanlegg. Men det er også eldre bileiere som får bilene avskiltet på grunn av trafikkfarlige mangler.

Ved en av kontrollene ble det for øvrig avslørt et grovt tilfelle av promillekjøring, der både sertifikat og skilt ble tatt. Ellers har vi vel inntrykk av at gjennomsnittsalderen på bilparken er stigende, en del

av de eldre bilene begynner å bli veldig dårlige. Det er særlig rust i bærende konstruksjoner, forstilling og på bremsesør som er farlig og som fører til avskilting når de blir kontrollert.

Sørlandspolitiets medarbeider møtte avdelingsingeniør Bjørn Zernichov og inspektør Helge Andersen på biltilsynsstasjonen på His under den andre kontrollen.



- Vi har aldri sett maken, sier de begge, etter at de seks første bilene som ble kontrollert alle måtte avskiltes. Hovedproblemet er rust og bremsesør. På en av bilene var hele innerskjermene, med feste for fjærben, rustet helt bort - det var åpent rett ned. På en eldre lastebil var førerhytta nesten rustet helt av, og bremseeffekten var lik null.

I løpet av kvelden kom det flere skrekkeksemplere til. En trimmet moped hører også med i bildet. På kontrollapparatet oppnådde den en hastighet på 80 kmt. Sylindere og forgasser ble skrudd av og beslaglagt.

- Dette er en effektiv måte å drive kjøretøykontroll på. Når det viser seg at det går så mange virkelig dårlige og farlige biler i trafikken, burde det satses penger på denne typen kontroller, sier Zernichow.

Politibetjent Julius Ørum var leder for politistyrken som også besto av folk fra Tromøy lensmannskontor. De første bilene ble stanset da rushtrafikken begynte ved 15,30-tida.



- Vi danner oss raskt et bilde av bilens tilstand og stanser biler som ser dårlige ut, med mye rust, dårlige dekk osv. De mest mistenkelige blir geleidet ut til biltilsynsstasjonen, der vi følger opp saken med anmeldelse, dersom det er grunnlag for det, sier Ørum.

- Resultatet av denne kontrollen er nedslående. Bilene som blir avskiltet, er det godt å få ut av trafikken.



Rast underveis. Fra venstre: Bergljot Hodne, Gudrun Tveite, Lillian og Kåre Nyli, Astrid og Tor Øygarden.

Fin tur til Sør-Vestlandet

Pensjonistforeningens sommertur gikk i år til Sør-Vestlandet 3 dager i slutten av august.

Hele 42 deltagere fikk en opplevelserik tur, som startet i Arendal på 1. etappe til Åmli, videre rv 39 mot Brunkeberg og rv 76 i retning Haugesund. Vår "gamle" vevsjeff, Haugmoen, fungerte som guide innen Aust-Agder og Telemark.

Med rimelig god tid den første dagen ble det tid til stopp bl. a. ved Tjørull pensjonat, Nisservann og Åmot, hvor vi fikk et skikkelig måltid. Turen fortsatte forbi Smørklepp, Edland, Haukelidgrend og Haukelisetter. Ved Midtlæger ved vestre ende av Haukelitunnelen var høyeste punkt på rv. 76, 1085 m. o. h. Første overnattingssted var Solfohn Høyfjellshotell, hvor det etter middagen var hyggelig samvær med underholdning av Hans Uldal og Margith Eikenes.

Ferden videre neste dag gikk først til Åkrafjorden, hvor turruten måtte endres på grunn av vegarbeid. Etter å ha passert tettsteder som Etne, Hølen, Skiold og Aksdal ble rv 512 fulgt frem til Kårstø. Her ligger den kjempestore terminalen for gassen fra Statsfjord. Neste stopp var Randaberg hvor vi ble mottatt av overing. Torleif Haugvaldstad som ledet det store vegarbeidet som skal føre riksvegen fra Randaberg videre nordover over øyene Bru-Sokn-Mosterøy og Rennesøy. Etter en

orientering om anlegget tok han oss med på en skikkelig rundtur i Stavanger. Haugvaldstad fulgte oss på turen videre til grensen mot Vest-Agder, og fikk som takk for guidingen en gave fra deltagerne.

Ved Vaula bru tok vi av på rv 45 til Sirdal, hvor vi overnattet på Sirdal Høyfjellssenter. Også her underholdt Uldal og fru Eikenes, og det ble delt ut presang til to av medlemmene som hadde vært særlig aktive over flere år, Ragnhild Beisland og Hans Uldal.

Siste dags ferd startet på vegen inn i fjellheimen mellom Sirdal og Setesdalen, og ble turens høydepunkt for de fleste. Været var strålende og luften ren og frisk. Etter stopp underveis kom vi frem til Brokke og Norneland på rv 12. Fortsatte videre til Evje, med tur innom det nye mineralmuseet på Hornnes, litt opp i Dåsnesdalen for å sette av fru Kalhovd og familien Ulleberg, for så å sette kursen hjemover på rv 9 og 39 til Åmli, hvor ytterligere flere tok farvel.

Arendal ble nådd ut på kvelden, og konklusjonen fra turen var at det hadde vært en meget vellykket sådan, kanskje den beste av alle. Derfor fikk både turkomiteen og vår alltid dyktige og hjelpsomme sjåfør Håkon Tvetter uforbeholden ros for sin innsats.

B. Høvik

(Innlegget er en del forkortet)

Administrasjonskonferanse med ny vri!

Av Bjørg Henriksen

Hvorfor skulle vi være dårligere enn de andre avdelingene? Anlegg og vedlikehold reiser en gang i året - vi møter da på tomme kontorer - Nå skulle administrasjonsavdelingen på tur! Programmet var klart-vi skulle



Bjørn Johnsen:
Hva er vitsen?

SUND sto klar til å ta imot oss - RTB skulle kjøre oss - her skulle fellesskapet tre i kraft med en gang bussdøren lukket seg. Turen gikk fort og greit unna, men det var en heller stille gjeng som satt der. Var hjemlengselen alt i sving? Vehus prøvde så godt hun kunne med en liten servering med te og kaffe, men noen stor stemning skapte det ikke.



Torstein Riber:
Jeg nekter å svare, stolene var gode.

Vel framme i Langesund fikk vi se bestemmelsesstedet vårt. Arkitekturen var ikke av det peneste - men vel inne i vestibylen var det lunt og hyggelig. Her ble vi møtt med kaffe og rundstykker. Dette var uvant for oss som ikke er vant til å ferdes utenom kommunegrensa. Da vi satte oss i stolene eller sofaene var de sådype at det var så vidt ørene rakk over kanten. Ved et lite bord bortenfor satt vegsjefen og snakket med en gråhåret dame, sånn godt over 50!

A-ha tenkte vi, der er foreleseren vår. Kan dette bli noe givende da med tema: ARBEIDSMILJØ - EF-



Bente Kjenndalen: Proff foreleser. Interessant. Positivt at adm. avd. kommer ut, styrker fellesskapet

sket velkommen, for så å gi ordet til Gjerstad som åpnet konferansen vår.

Så fikk Anne Marie Tännæs ordet. Og denne damen var nok ikke

hvem som helst, nei - for dette var ei dame som hadde ordet i sin makt. Her fikk vi informasjon om arbeidsmiljø, bedriftskultur, motivasjon, konflikter, konfliktløsninger og mye, mye mer.

Vi lærte om "lederen og undersottene", behovsblokkeringer, helikopterblikkoversikten, marginalsituasjonsproblematikken. Her var mange fine ord - men det "fruen" gjorde, - hun satte ord på tingene som til daglig angår oss alle. Det finnes mange slags typer: Sangvini-ker: "Svinger opp og ned - helt på topp, - så bønn"



Marianne G. Bakkegård: Jeg sovnet ikke!

Melankoliker: "Ridder av det bedrøvelige ansikt"

FEKTIVITET OG SAMARBEID?

Vel, vårt neste steg var inn i plenumssalen, og snart satt vi benket i hesteskofasong - og gjett om det var mange kritiske øyne som kikket på Anne Sofie i det hun ønsket



Wenche Solheim: Kurset var fint, spesielt første dag

Koleriker: "Brått lynne"

Flegmatiker: "Seig masse, rusler og går, kjedelige"

Melankoliker: "Ridder av det bedrøvelige ansikt"

Vanligvis under forelesninger ser en frem til en pause, men 45 minutter her var som 10! Vi merket ikke tiden, ble bare mer og mer engasjert. Selvfølgelig, inn i mellom snakket hun litt over hodene på oss, men så tok hun seg raskt inn igjen med litt humor som gikk rett til hjertet!



Nils-Kjell Mesel: Greit nok, men det å reise bort... Ville heller vært i skauen den ti'a.

Den første dagen gikk som en røyk - å være med på konferanse var ikke så verst allikevel. Nå bar det opp på rommene for å få på badebukse og badedrakt. Plutselig var bassenget fylt opp med elleville funksjonærer fra Aust-Agder. Senere på kvelden var det fellesmiddag - og etterpå var det dans!

Dagen derpå sto våre egne folk for programmet. Ingen enkel oppgave å ta over etter Anne Marie Tännæs. Og slett ikke med en gjeng som så ut til å være helt "blokkert".

Men det gikk bra - de kom seg greit gjennom det oppsatte programmet. Vi bearbeidet gårsdagens problemstilling, litt målstyring, kompetanseutvikling, omorganisering og litt om KRØSUS.

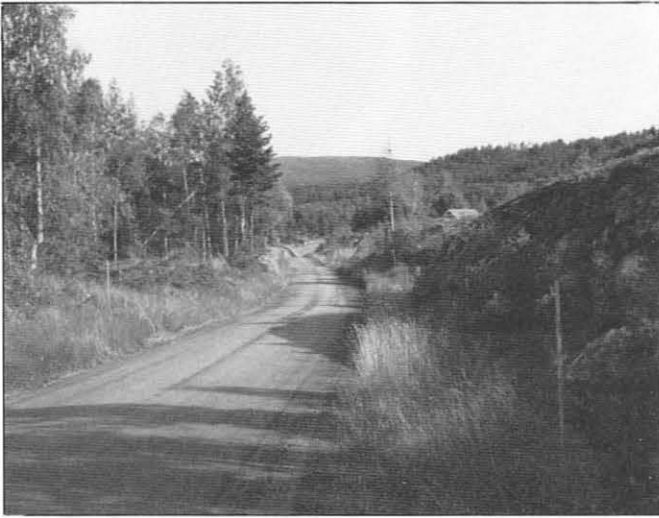
"Behovblokkeringsfaktoren" kom nok sakte i sving hos oss ved alt det-



Lisbet Jørgensen: Interessant kurs, spesielt første dag. Overnatting OK.

te. Men, - kurset var over for denne gang. Vi fikk en rask lunch før vi entret bussen. Nå sto en liten omvisning på Rugtveit vegstasjon ved Brevik for tur, før freden gikk hjemover. Vel hjemme tok vi en

rask runde for å få noen kommentarer om "prøveturen" vår med overnatting, var kurset OK, var programmet greit...



Fra kjerreveg til bilveg - før og etter opprustingsarbeidene på Vegårshei.

Evensen/Dalen ferdig med opprustingsanlegg på fylkesveg: **10 tonns akseltrykk Høl – Mjåvatn på Vegårshei**

Den store oppmerksomheten - og de store pengene går til E 18. Riksvegene stiller noe bak - og fylkesvegene hører vi sjelden noe om. På Vegårshei har oppsynsmann Olav Evensen og Bjørn Dalen drevet anlegget med betegnelsen Høl-Mjåvatn. Før jul pakker de sammen og reiser med den lille brakkebyen, mens folk på Vegårshei har fått en bra bygdeveg der det tidligere ikke var stort mer enn en kjerreveg. Formålet med anlegget var å forsterke vegen til å tåle 10 tonns akseltrykk. For å oppnå dette, måtte det bl.a. bygges nye bruer i Sundet og på Lindtveit.

- Anlegget ble startet i desember -88 med bruarbeider. Samtidig begynte vi med utbedring av strekningen Høl kryss - Storsundøya. Denne var ferdig før ferien i fjor, og ble asfaltert. I år har det vært arbeidet på strekningen Storsundøya-Kilandstøa, totalt 4,6 km.

På anlegget er det skiftet ut 11903 kubikkmeter jord, ved sprenning i veglinje og ved sidetak er det sprenget ut 7778 kubikkmeter stein,

det er lagt 1871 tonn asfalt, produsert ved Mjåvatn som kaldasfalt med stein fra eget knuseverk. Vegbredden er 3,5 m med 50 cm kant på hver side og utvidelser i kurver og ved møteplasser. Det er gått med 3,65 mill kr. til det siste stykket, pris på kr. 77.834 pr løpende meter, sier Evensen, som har funnet fram eksakte tall for Sørlandsporten.

Den nye vegen følger den gamle veglinjen, men det er skiftet ut betydelige masser for å få skikkelig bæreevne. Noen steder har det vært

nødvendig å skifte ut masse helt ned til 7 meter. Dette anlegget var egentlig ferdig 1. oktober. Ved hjelp av en ekstrabevilgning fortsatte arbeidene videre fra Kilandstøa til Mjåvatn. Her legges det grusdekke.

Arbeidene er stort sett utført av private entreprenører, med Evensen og Dalen som oppsyn og arbeidsledelse.

- Et greit anlegg, sier Evensen, lite trafikk på vegen, og nydelig sommerstid, men beinkaldt om vinteren.



Oppsynsmann Evensen sammen med maskinfører Vidar Ormshammer, Nesgrenda og lastebilfører Vidar Moi, Åmli.

VEDLIKEHOLDSKONFERANSEN
30. OG 31. OKTOBER 1991

1.



2.



3.



5.



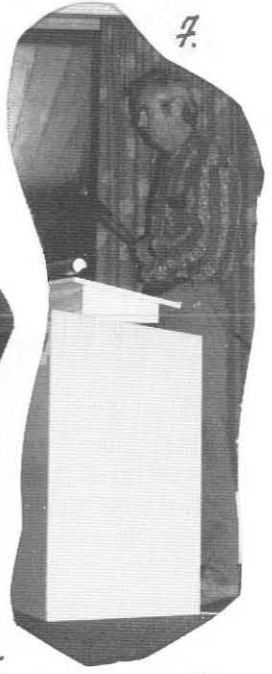
4.



6.



7.



8.



12.



13.



9.



10.



11.



14.



Vedlikeholdskonferanse for siste gang!

Det var vedlikeholdssjef Kjetil Nylund som ønsket velkommen til siste "vedlikeholdskonferanse" - fra neste år blir det driftskonferanse. Det var lagt opp til et variert program i løpet av disse to dagene. Bildereportasjen viser et lite utvalg av forelesere, deltagere og gjester fra Vegdirektoratet.

Bilde nr. 1 viser et lydhørt publikum under konferansen.

På nr. 2 ser vi møteleder første dag, Odd Rønnestad. Vedlikeholdskonferanse uten "Jonny" går ikke - Jonn Reidar Kristensen på bilde nr. 3.

Nylund, Borgi, Marcussen, Haugsjå og Mjåvatn følger nøye med - Her gjelder det å få det ned på papiret (4)

På bilde 5 ser vi Rike og Røysland godt konsentrert.

Bilde 6 viser Levik og Isachsen fra Vegdirektoratet. Skal vi dømme ut fra smilet er de begge godt fornøyd.

Nr. 7 viser kommuneing. Helge Nilsen fra Vegårshei under sitt innlegg vedr. samarbeidet mellom kommune/vegvesen.

Bilde 8 viser Mykland(bak) med K. A. Knutsen i dyp konsentrasjon. "Hjelpeprest" Gunnar Lien(9). Gunnar holdt lysbildekåseri fra Pirarc-turen til Marokko. Legg merke til drakten-den ga Svein Røysland et aldri så lite sjokk.

Vedlikeholdssjefen noterer ivrig (10) Svein Risberg fra AAK holdt innlegg om forholdet mellom offentlige veger og elektriske ledningsanlegg - nr. 11

- Hva ser vi - en kvinne blant alle disse menn. Nr. 12 viser Anne Sofie Samuelsen som drillet det mannsdominerte klientellet om likestilling.

En blid og fornøyd vegsjef Gjerstad (13) Under middagen om kvelden delte Nylund ut vedlikeholdets "hedersflosshatt" - som går til en som har gjort seg fortjent til den i løpet av året som har gått. I år var det vegmester Halfdan Marcussen som gikk av med seiren (14) Og så var det dans etterpå! Anne Sofie/ Halfdan åpnet dansen.

REGIONAL FTU-KONFERANSE FOR ROGALAND, VEST- OG AUST-AGDER

Nærmere 30 representanter fra de tre fylkene deltok på konferansen i dagene 19.-20. september. Av saker som var oppe til behandling og debatt var bl. a. :

"Oppsummering valgperioden -88 - 91", "Bevare meg vel"-møtet, "Samlet plan for utbygging av gang/sykkelvegnettet langs riks- og fylkesvegene i Rogaland", "Miljøprioritert gjennomkjøring" med eksempel fra Liknes, rv. 465 i Kvinesdal" og "Miljøhensyn og vegplanleggingen" ved overing. Finn Ole Jørgensen, Aust-Agder. Konferansen ble ledet av FTU-sekretær Henrik Duus, Aust-Agder, og vegsjef Harald Gjerstad kunne ønske alle trafiksikkerhetsjempene velkommen til konferansen i Arendal.

Han kom bl. a. inn på vegvesenets mange oppgaver i Aust-Agder, han så positivt på samarbeid i trafiksikkerhetsarbeidet og informerte også om planer, mål og økonomi i forbindelse med Arendal ØST-VEST-prosjektet.

Leder av FTU i Aust-Agder, Berit Bryn Jensen, nevnte i sin oppsummering at arbeid med trafiksikkerhet er en stor og krevende oppgave. I følge NVVP og vedtatte sentrale mål skal det være økning av kontrolltiltak og trafiksikkerhetstiltak. Men målene blir ikke fulgt godt nok opp. "Vi møter vegen, - som er penger -", mente hun.

Overing. F. O. Jørgensen sa at vegvesenet idag satser mye på miljø, en skal omtrent forlate landskapet slik det var før arbeidet blir satt i gang. Vegdirektoratet går inn for miljøetsatsing gjennom økt innsats på:

. Rydde opp i støy-, luftforurensnings- og estetiske problemer langs eksisterende veg.

. Sørge for tilfredsstillende miljørettet vedlikehold av bilpark og vegnett.

. Sørge for tilfredsstillende miljøkvalitet ved nye vegprosjekter.

. Prioritere miljø ved valg av nye vegprosjekter.

. Forebygge nye miljøulemper.

Vegen i landskapet har alltid vegeningeniøren vært opptatt av. I dag er det anledning til å leie inn landskapsarkitekt som bør tas med på et tidlig tidspunkt, før reguleringsplanen kommer i gang, sa Jørgensen. Ved avslutningen takket FTU-lederne Kåre Try, V-Agder og Aage Haver, Rogaland, for en vel gjennomført konferanse.

"Byport" i Langsækrysset?

Både på plan- og anlegg fins det folk med fantasien i orden. De pønsker ut løsninger og ser problemer som kan dukke opp i framtida. Når den nye øst-vestforbindelsen i Arendal blir etablert, vil Barbudalen få mer preg av hovedinnsfartsveg til Arendal. For å klare den økte trafikkbelastningen, må Langsækrysset bygges om til rundkjøring. Rundkjøring er bra for biltrafikken, men lite gunstig for gang- og sykkeltrafikk.

- Dette peker i retning av at vi må bygge en gang og sykkelveg i bru fra Steinsåsvegen og over til Langsævegen, sier anleggsjef Kjell Birkeland og vegvesenets brueksper, Åvald Bakken.

- Og siden denne brua får en så sentral beliggenhet, bør den utformes med spesiell omtanke, sier Birkeland, som ser for seg en byport som markerer sentrum i den nye storkommunen. Hvordan dette kan gjøre i praksis, er ennå uklart. Bakken har reist en del rundt og sett på bruer, både hjemme og i utlandet, og mener det skal la seg gjøre å få til noe fint. Han er enig i det bør legges arbeid i gjøre denne brua så tiltalende som mulig.



Flott krigsminnesmerke på rv. 9 ved Galteland!

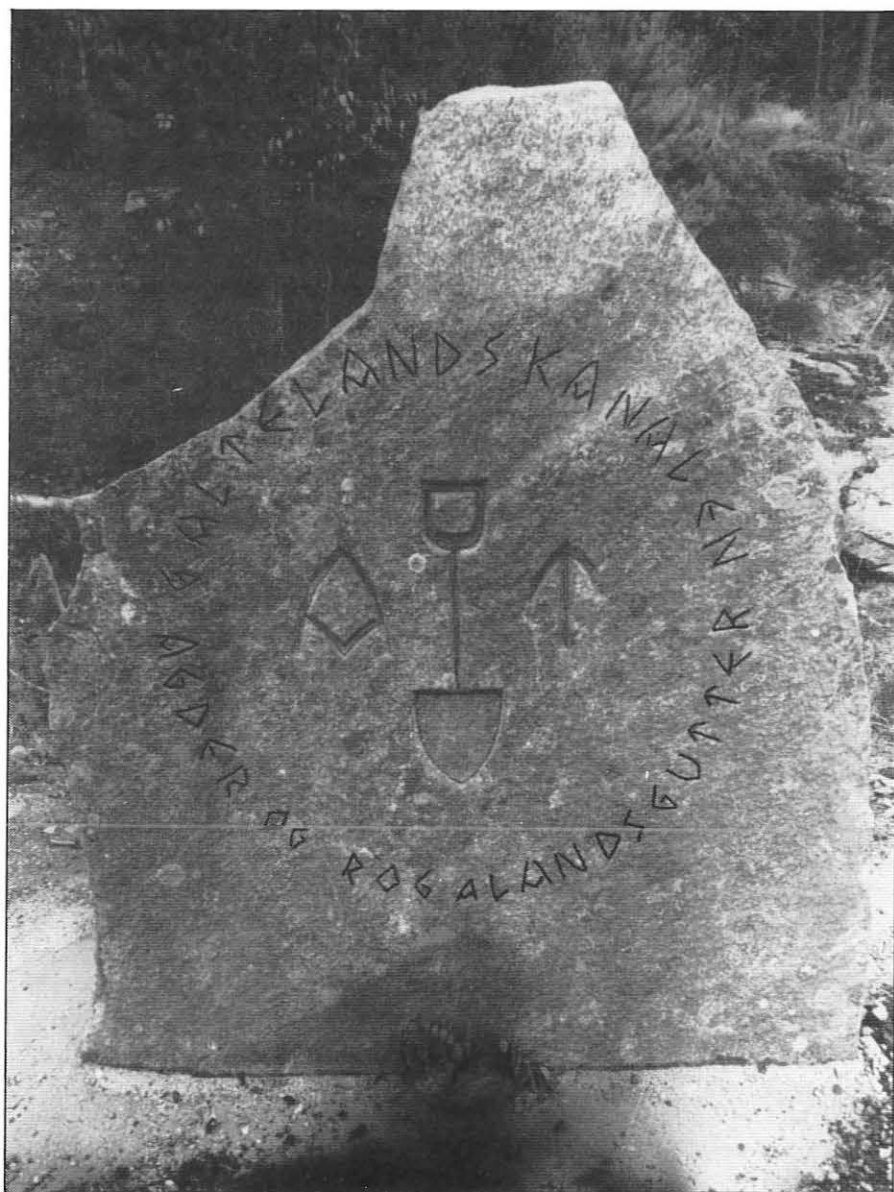
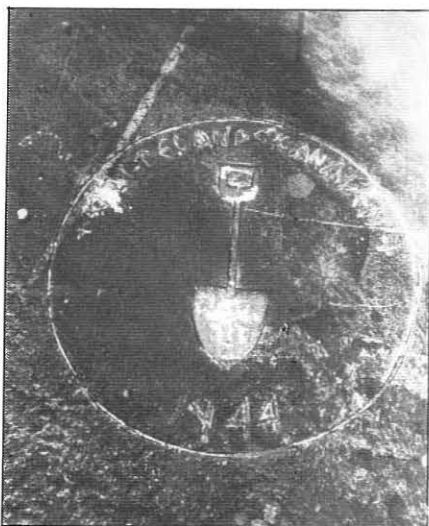
Like ved en gammel vegsløyfe av riksveg 9 ved Galteland kan man registrere en stor stein/bauta med inskripsjon

GALTELANDSKANALEN
AGDER OG ROGALAND GUT-
TER
A T

med en spade meislet inn mellom de to bokstavene.

Stopper man opp og tar omgivelsene nærmere i ettersyn, vil man også finne en sirkelformet graving i selve grunnfjellet, som har teksten:

ARBEIDSTJENESTE - GALTE-
LANDSKANALEN - 1944



Gravingen begge steder er meget dyktig utført, og er i ettertid blitt et viktig krigsminnesmerke i lokalhistorien. Under anleggsarbeider i området ble bautaen midlertidig tatt ned, men er av vegvesenet montert på plass igjen nær ved gravingene i flatfjellet.

Arbeidstjenesten var under siste verdenskrig en - upopulær - samfunnstjeneste. Unge nordmenn ble utkommandert til noe som ble en blanding av matauk og propaganda, med arbeid vesentlig innenfor jordbruket.

Troppen som ble utkommandert til å grave Galtelandskanalen var høsten 1942 forlagt i Hannåsleiren i Hornnes. Kanalen var et nettverk av store grøfter som skulle drenerere

vass-sjuk jord, og selv idag kan man se tydelige spor etter den.

Gravingene på bautaen/fjellet ble utført av Torvald Eide fra Sandnes, som ble regnet som litt av en kunstner. Meningen var at det skulle stått:

BYGGET AV AGDER OG ROGALAND GUTTER 1942-1943

Men Eide kom litt sent i gang, slik at innskriften måtte forkortes. Selv om krigsminnesmerke på Galteland ikke har noen tilknytning til vegvesenets egne "museale gjenstander", mener vi det bør få den oppmerksomhet det fortjener. Plasseringen er meget fin og oversiktlig, kanskje det rette sted for en fremtidig rasteplass?

Om steinen kunne fortelle!

De aller fleste trafikantene på E 18 mellom Arendal og Tvedestrand vil sansynligvis ikke ha registrert en større stabbestein med inskripsjon på toppen av bakken mellom Landbø og vektstasjonen på Haslestad.

Følgende kan vi se er hugget inn i steinen:

VEIHER

1830

CAL

Vegsjef Johannes B. Irgens fortalte i sin tid at under et besøk på Landbø, gnr. 5 i tidligere Austre Moland, ble han av frk. Randi Landbø gjort oppmerksom på en stabbestein med innskrift på. Den lå i kanten av fylkesvegen opp til gården.

Hva den øverste linjen betyr, fikk han aldri klarlagt. Årstallet 1830 er tidspunktet for oppsetting av steinen og initialene C.A.L. er Christen Andersen Landbø.

Steinen har sikkert vært et gammelt veirodemerke og har stått ved nåværende E 18 ca. 14 km øst for Arendal.

Forbi Landbø har det vært ferdselsveg gjennom lange tider. De eldre veger har gått gjennom selve gården iallfall om vinteren. Vår første kjøreveg øst/vest langs kysten litt før 1805 ble bygget lenger sør omtrent der E 18 ligger i dag mellom Våje og Haslestad. Rester av denne vegen er fremdeles godt synlig nord for nåværende veg på begge sider av bakketoppen.

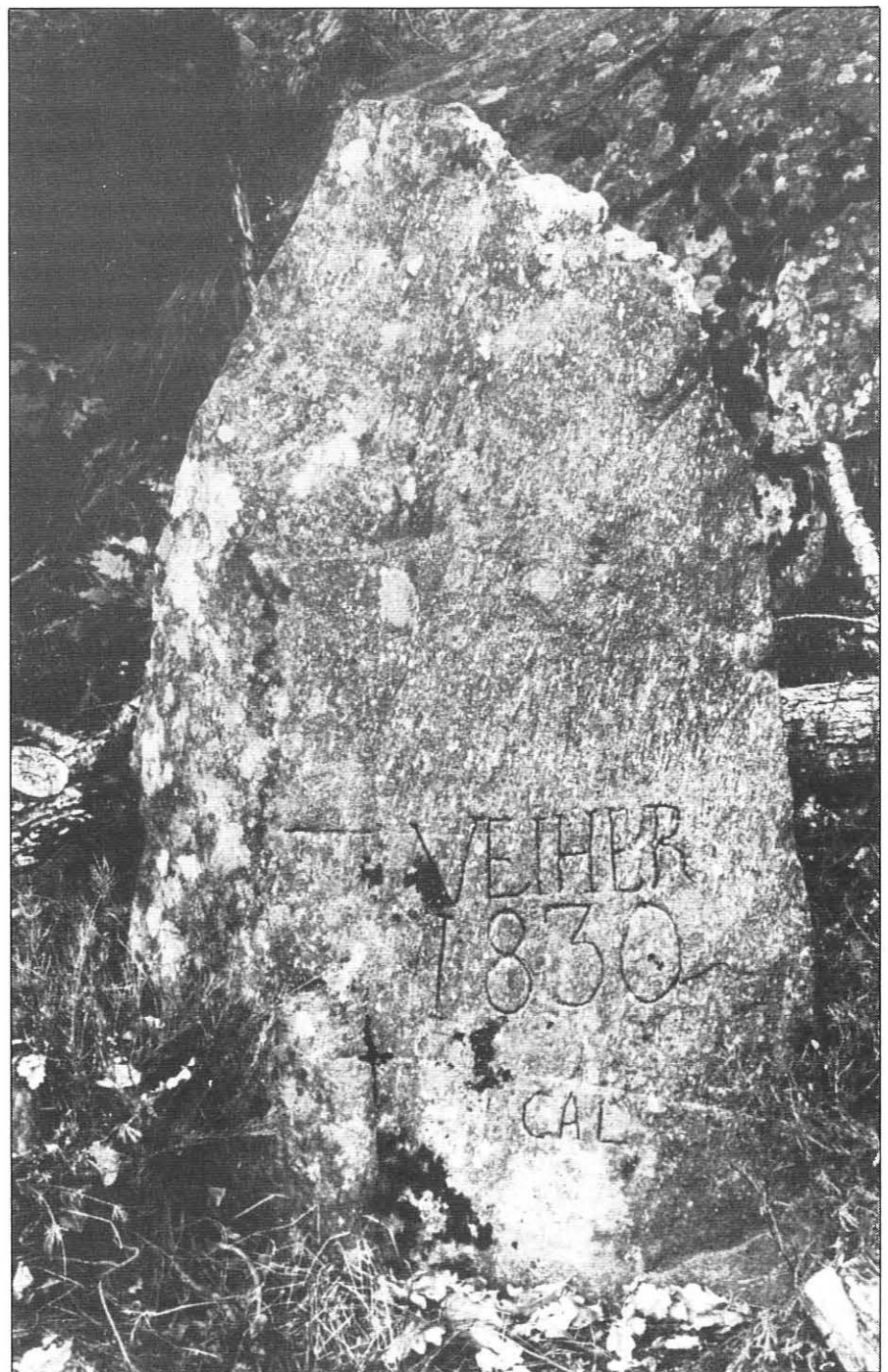
Fra midten av forrige århundre vet vi at den første roden gikk fra byttet mot Holt til Bubråten.

I 1830 og kanskje også tidligere har Christen Andersen Landbø vært rodemester og har oppfylt sin plikt ved å sette opp rodemerke som foreskrevet i daværende veglovs paragraf 36.

At Christen Andersen Landbø var et naturlig valg ser en av de opplysninger som er gitt han i byg-

deboken om Austre-Moland.

I en protokoll over senere rodemestere sees at Christen Olsen Landbø var rodemester i samme roden i slutten av forrige århundre og at hans sønn Ole Christensen Landbø ble oppnevnt 21. februar 1900. Han er øyensynlig sistemann som har hatt dette verv her.



Arbeidet med profilering av Statens vegvesen går sin gang. I Vegdirektoratets blad "Vegen og Vi" ble fortalt at vår kjære "Kråke" nå skal bli helrød.) Men fortsatt arbeides det med linjeføringen i det emblem som fra neste vår skal markere Statens vegvesen utad. Det er vegdirektør Eskild Jensen som har satt i gang arbeidet med en gjennomgang av hvordan Statens vegvesen viser seg utad, og tidsrammene er satt relativt stramt.



Maskinarbeidsgruppen har hatt et vidt arbeidsfelt, og her er den avbildet under praktisk utprøving av det nye maskinutseende.

Vegvesenet skal gjøres mer likt fra fylke til fylke

Tidlig i 1992 skal det hele være gjennomført. En hovedhensikt har vært å gjøre vegvesenet mer likt fra fylke til fylke. En annen hensikt har vært å markere Statens vegvesen som en fremtidsrettet og konkurransedyktig etat. Det siste er et "tveegget sverd" for det praktiske arbeidet. Profileringen skal ikke

være kostbar, og dermed svekke konkurranseevnen.

Når maskinparken skifter utseende, er det derfor tatt i bruk enkle virkemidler. Maskinene skal være gule som før, men ved ny- eller omlakkering skal det brukes noe friskere gulfarge enn idag. Utenpå de gule flatene klebes en vannrett

sort/hvit stripe, et emblem, maskinnummer og etatsnavn, alt i veynl. Enkelt å montere, og enkelt å ta av igjen. Effekten er dramatisk i sin enkelhet. Fra neste år av skal det ikke være mulig å forveksle en vegvesenbil med en annen "gul" bil.

En arbeidsgruppe som har sett på utseendet av vegstasjoner, biltilsynsstasjoner etc. har kommet til at byggene idag bør tilpasses de miljøene der de skal bygges. Derfor blir det ikke identiske bygg landet rundt. I stedet har gruppen utviklet et nytt skiltssystem for både utvendig og innvendig bruk. Systemet er enkelt å montere, endringer foretas lett, og altså blir det likt landet rundt.

En arbeidsgruppe som har sett på bruken av brevpapir, konvolutter og skjemaer, foreslår økt fargebruk men også en forenkling av skjemaene med mindre vekt på rubrikker. Brev ut av huset skal nå bli friskere, for brevhodet skal trykkes i farger. Nå skal nye arbeidsgrupper i arbeid, for å se blandt annet på hvordan vi fremstår innen området bekledning, flagg/vimpler, gaveartikler, utstillinger, eksterne publikasjoner og markedsføring. Prosjektgruppen ved prosjektleder Steffen Burger i Vegdirektoratet, eller info-konsulent Håkon Aurlien ved Østfold vegkontor, tar gjerne i mot gode forslag fra vegansatte i fylket.



Prosjektleder Steffen Burger, Vegdirektoratet (t. høyre) og industridesigner Morten Kleppan med en skisse av det skilt som i fremtiden skal markere en veg/biltilsynsstasjon.

INNFØRINGEN AV "NY" BESTILLINGSBLANKETT

Statens vegvesen har i mange år hatt instruks for bestilling av varer og tjenester. Inntil april 1990 ble det benyttet REKVISISJON ved bestilling av varer. I april 1990 ble blanketten forandret radikalt, og REKVISISJON ble forandret til BESTILLING.

I august 1991 ble det foretatt noen mindre justeringer av bestillingsblanketten.

Vegkontoret har tidligere fått kritikk fra Riksrevisjonen fordi vi ikke brukte BESTILLINGSBLANKETTEN. Dette ønsket vi å rette på. I forbindelse med overgang til ny BESTILLINGSBLANKETT har regnskapsleder Nils Kj. Messel og innkjøpsleder Odd Bj. Rørendal holdt informasjonsmøter på vegsentralen, vegstasjonene, anlegget Lundevteithallingene og på vegkontoret.

På disse møtene introduserte vi en ny blankett "VEDLEGG TIL SAMLEFAKTURA" som var ment å bruke i butikker vi ofte henter varer. Det viste seg raskt at interessen for denne var stor. Førsteopplaget på 1000 sett forsvant før alle var informert om blanketten. Derfor fikk vegkontoret en del berettigede telefonsamtaler med utålmodige oppsynsmenn. Omsider har alle fått sine VEDLEGG.

Etter at det har gått noen måneder, vil vi gjerne gjøre følgende oppsummering:

Når det bestilles varer over telefon, MÅ vi gjøre oppmerksom på at bestillingsnummer, kostnadsstedsnummer og vareadresse skal påføres faktura. Dette er viktig selv om vi ettersender bestilling. Det hender faktura sendes fra et hovedkontor langt fra det distriktskontor vi bestilte varen.

Ellers blir det nevnt at det er vanskelig å føre riktig pris. Til dette kan vi si - før på en pris - selv om du ikke er sikker på at den er riktig. Er det stor differanse blir fakturaen sendt ut for kontroll. Er du sikker på at prisen er riktig, før

res den på bestillingen som sendes leverandøren. Ellers settes prisen på den ORANSJE kopien.

Det kan også nevnes at vi savner varenummer og prosess på en del av bestillingene. Hvis vi mottar et annet kvantum enn det vi har be-

stilt, noteres mottatt mengde helt til høyre på blanketten.

Jeg håper de som har spørsmål om bestillingsrutiner og om utfylling av BESTILLINGSBLANKETT tar kontakt for mer informasjon.

Odd Bjørn Rørendal

OH, HJUL MED DIN GLEDE...

Da regjeringen la frem statsbudsjettet i oktober var det ikke uten en viss spenning vi bileiere lette etter en forventet/lovet(?) kutt i bilavgiftene for nybilinnkjøp. Men vi - og bilbransjen - fikk i stedet grunn til å fortvile: Det blir ikke lavere engangsvavgift på personbiler. En reduksjon ville ført til raskere utskifting av bilparken. I stedet får vi enda eldre biler her i landet. Derimot stiger årsavgiften med kr. 250, - til kr. 1400, - og forsikringsselskapene krever ytterligere kr. 200, - når forsikringen skal betales.

Regjeringen har ønsket en reell økning på alle typer olje og bensin, bortsett fra miljødiesel som får et lite avslag. Fra nyttår vil superbensin øke med kr. 0,49 til kr. 7,98 pr. liter, mens blyfri bensin øker med kr. 0,35 til kr. 7,20 pr. l. Dette utgjør en økning på henholdsvis 11 og 9 %.

Innføringen av fjorårets CO 2-avgift er blitt en kjærkommen melkeku, og på bensin alene øker denne avgiften med kr. 0,20 pr. liter. Når man forholder seg til disse tallene, er det viktig å huske at statsbudsjettet bare er en av flere faktorer som påvirker prisen. Skal superbensinen koste kr. 7,98 pr. l. er dette bl. a. avhengig av at prisen på råolje og dollarprisen holder seg stabil. Totalt vil gjennomsnittsbilisten betale mellom kr. 1000, - - 1500, - mere for å kjøre egen bil i 1992.

Norge har en av Europas eldste bilparker med en gjennomsnittsalder på 8,6 år i 1990. 40% av personbilparken er eldre enn 10 år, d. v. s. at 625 000 av landets 1,6 millioner personbiler er 1980-modeller eller eldre. Og med den samme bilpark som er påstått å være Europas nest dårligste, er det et tankekors at vi bileiere blir flådd for å investere i bedre bremses eller styringsmekanisme. Det må være gal politikk at man i kjøretøyer må betale ekstra forsikring fordi man har godt sikkerhetsutstyr, mens man i eget hus får fratrekk for verneutstyr.

Vi bileiere er med rette kalt "statens melkekuer", men nå må grensen være nådd.

Mens gresset/avgiftene gror/stiger, vil stadig flere melkekuer dø på grunn av feilernæring. MK

Kokketjenesten i brakker.

Skr. 17/4 1912, 22/3 og 28/11 1917.

Arbeidsdepartementet har tilskrevet veidirektøren således:

"Angående den innkomne forestilling fra de norske sedelighetsforeningers centralstyre vedrørende forholdene ved arbeiderbrakker med kvinnelig betjening til matlaving m. v. skal departementet bemerke, at man finner det ønskelig at det, når kvinnelig betjening må anvendes i arbeiderbrakker, i størst mulig utstrekning blir overdratt til en arbeiders (eller arbeidsformanns)hustru å besørge matlavingen m.v. samtidig med at hennes mann antas til å føre det fornødne opsyn i brakken(som brakkechef). Man skal derfor be rettet henvendelse til arbeidsbestyrerne om at der må bli forholdt på denne måte overalt hvor en sådan ordning kan istandbringes.

Forsåvidt man i det enkelte tilfelle blir nødt til at anvende ugifte

SØKES: "ELDRE PÅLITELIGE KVINNER"

kvinnelige kokker i arbeiderbrakker, går departementet ut fra, at der hertil søkes antatt eldre pålitelige kvinner.

Man forutsetter, at der for disse alltid innrettes et særskilt læsferdig soverum, og at der påses at der ikke blir lagt beslag på dette rum av andre. Et sådant særskilt soverum forutsettes likeledes stillet til disposisjon for brakkechefen og hans hustru, når hun tjenstgjør som kokke i brakken".

Arbeidsdepartementet har i skrivelse av 20. mars 1917 til veidi-

rektøren uttalt, at lønn til brakkeko-
ne efter gjeldende bestemmelser
må være veianlegget uvedkommen-
de, men har i skrivelse av 21. no-
vember 1917 antydnet at det offentli-
ge efter derom innsendt forslag vil
kunne yde fornødent tilskudd til av-
lønning av en mannlig kokk, hvor
det viser sig ønskelig å ansette en
sådan til opnåelse av betryggende
forhold.

Det bemerkes at de tekniske
administrasjonschefer på forhånd
hadde uttalt sig mot at arbeidsbesty-
rerne avskjæres adgangen til å an-
vende ugifte kvinner som kokkr i
arbeiderbrakke, da det er vanske-
lig å få kokkeplasser besatt med
mannlige stuerter, som i alminde-
lighet også vil falle for kostbare for
arbeiderne, og som dessuten neppe
helt kan erstatte de kvinnelige. (?)

Forsåvidt det i noget tilfelle
skulle vise sig nødvendig å ansette
en mannlig kokk, og dette ikke kan
ske uten merutgift, går veidirektø-
ren ut fra at fornødent forslag om
tilskudd av det offentlige innsendes
hertil, så at spørsmålet kan bli fore-
lagt departementet til avgjørelse.



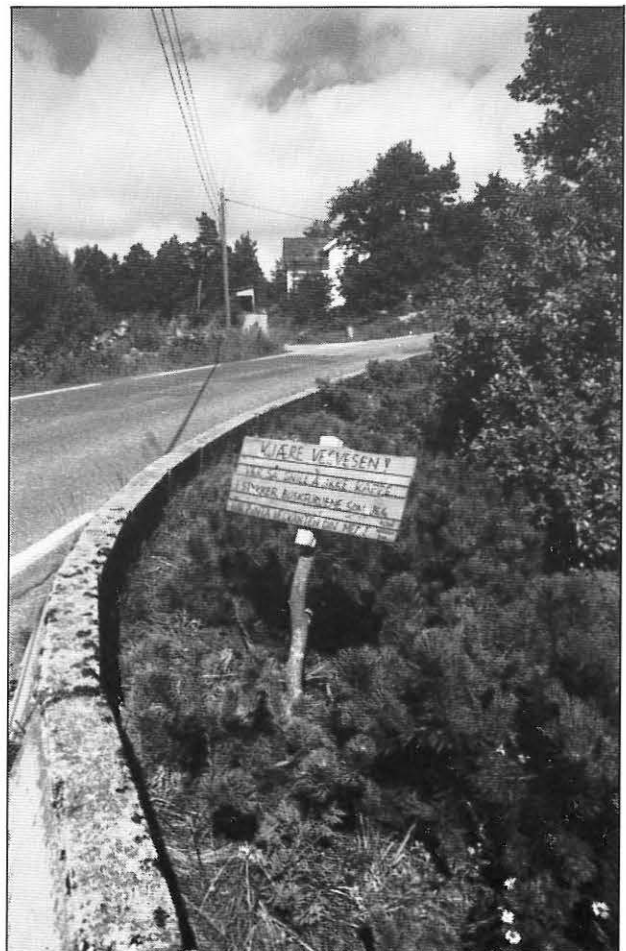
BREV FRA NABOEN

Det er alltid hyggelig å motta "brev" fra vegvese-
nets naboer langs vegene våre. At brevformatet ikke
alltid passer i en postkasse er uten betydning - det
er innholdet som teller. Som her - fra en grunneier
på fylkesvegen mellom Hefte og Tromøy kirke -
som innstendig oppfordrer oss til å la buskfuruene
langs vegkanten stå, og ikke klippe dem i stykker i
ren vandalisme.

Kjære nabo!

Vi takker for henstillingen i "brev" datert somme-
ren 1991, og kan love at så lenge buskfuruene holder
seg påmatta innenfor sømmelighetens
grense(les:vegkanten) og ikke tar sikten fra trafi-
kantene, skal vi love at vår frisør skal holde seg un-
na med klippemaskinen sin.

Vennlig hilsen Vegvesenet.



REFLEKSJONER (og om bruk av refleks)

Ola og Kari Normann er generelt sett opplyste og relativt godt skolerte mennesker, og har også god evne til å tilegne seg nye kunnskaper, det være seg innen helseforebyggende tiltak, politikk, samfunn, miljøvern eller andre ting som trafikk, kjøretøy, eller for den saks skyld trafikkikkerhetstiltak. De engasjerer seg i idrettslag, foreninger og lag, støtter landsomfattende humanitære aksjoner osv., aktive og engasjerte mennesker.

Men...

Daglig bombarderes vi gjennom aviser, radio og TV med informasjon fra verden rundt oss, -det være seg bankkrise, lakseberg, borgerkrig i Jugoslavia eller naturkatastrofer. Barnemishandling, narkotikadødsfall, ran og innbrudd er blitt en del av vår hverdag.

Javel...

Blir vi så engasjert i alt som skjer her i landet og verden forøvrig, de tragedier og ulykker som skjer rundt oss at vi selv forsvinner i "alt annet"? Klarer vi å avsette tid og tanker på oss selv.

Alle vet at bilbelter reduserer skader. Vi vet at vi må holde avstand til bilen foran, vi vet at røyking er skadelig, og vi vet at refleks hjelper til slik at bilister kan se oss. Vi vet faktisk ganske mye. Vi legger planer for framtiden, vi skal på hytta i helga, på skitur, på kino, og vi legger planer for jul og påske. Vi planlegger livet foran oss, basert på at alt går bra, og tenker lite på at noe uventet skal skje, som f. eks. en trafikkulykke.

Stort sett så går det også bra. Det er sjelden vi egentlig har bruk for bilbelte, hjelm, eller kanskje refleks. Vi kommer både hit og dit uten at trafikkulykker rammer oss, heldigvis!

Poenget er imidlertid at vi må håpe på det beste, men bør frykte det verste, for å sette det litt på spissen. Vi vet hva som har skjedd, men ingen kan forutse hva som vil skje, selv om noen åpenbart oppfører seg som om de kan det. Sett deg ned og filosofer litt overfor livet, og hvor godt du tross alt har det.

Du kan med enkle midler forebygge skadeomfang når et uhell rammer. Er det verd å ta unødige sjanser? Som kjent - ingen vet hva (eller hvem) som lurar bak neste sving.

BRUK OGSÅ REFLEKS!

HD



FOR FÅ FOTGJENGERE BRUKER REFLEKS!

Når vintermørket igjen kommer bør vi finne frem refleksen, og gjerne få flere til å bruke den. Det er bare 25-30% av fotgjengerne som alltid bruker refleks, og det er for lite! Over 80 % av fotgjengerne medgir at bruken av refleks øker sikkerheten vesentlig.

De senere år har utviklet en rikholdig flora av refleksprodukter. Og så lenge disse produktene holder kvalitetsmessige mål, hilser Trygg Trafikk denne utviklingen med glede. Dette er med på å bedre tilgjengeligheten av refleks, noe som er en viktig forutsetning for at refleksbruken skal øke.

Av personrefleks-produktene er det bare den fritt-hengende refleksbrikken som det stilles krav til, mens det er nordiske anbefalinger for refleksvester og tekstilmaterialer knyttet til yttertøy og sportstøy.

NYE UTKASTERPLO- GER OG 8 SALTSPRE- DERE I 1992

Maskinavdelingen kan opplyse at følgende nyinnkjøp vil skje i 1992:
1 ny Mercedes 310 til Åmli vegstasjon
1 Mattson veghøvel til Birkeland vegstasjon
6 utkasterploger til Skarpnes vegs-

stasjon
3 utkasterploger til Birkeland vegs-
stasjon
1 utkasterplog til Akland vegstasjon
1 slapseplog til Birkeland
5 saltspredere til Skarpnes
1 saltspreder til Åmli
1 saltspreder til Evje
1 saltspreder til Valle vegstasjon

POSITIVT RESULTAT

I forbindelse med helseundersøkelsen for løsemiddeleksponerte arbeidstakere i vegvesenet, ble det bl. annet tatt hørsel-og blodprøver. Dette inngikk i en såkalt "screening- undersøkelse", og gjaldt her i fylket 3 arbeidstakere. Alle tilhører primærgruppen, det vil si arbeidere med mere enn 10 år som asfaltarbeidere, og resultatene var meget positive - sett fra "pasientenes" si-

Sosial trim

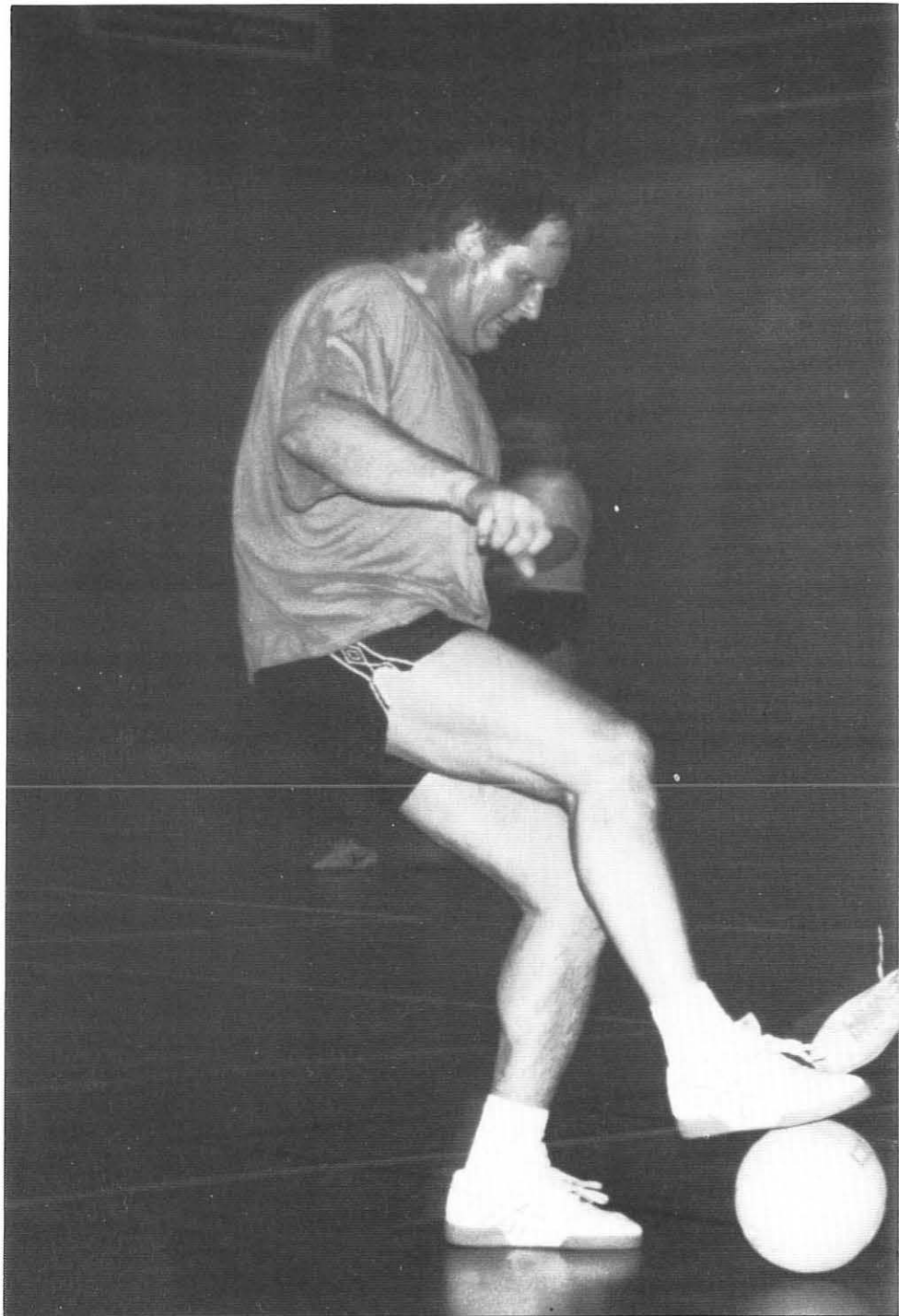
MED BEDRIFTS- IDRETTLAGET

Vegfolk er et trimmende folkeferd, men selv om alle ansatte betaler obligatorisk medlemskontingent i bedriftsidrettslaget, er det ikke mange som benytter seg av lagets organiserte tilbud: trim i Hisøyhallen hver onsdag kveld fra kl. 21 til 22.

- Bedriftsidrettslaget har vel 30-40 aktive medlemmer, sier formannen de siste åtte år, Paul Løvåsen, (52), med Mørlandsmoen skiltlager som sin daglige arbeidsplass.

- Våre orienterings-, terreng-, maraton- og skiløpere er vel kjent og kan vise til topp-plasseringer både i og utenfor vegvesenet. Vi har også fotballag og håndballag. Håndballaget er i full gang med høstens bedriftsserie.

- Vi ønsker flere deltakere på onsdagstrimmen, som er lagt opp



slik at alle kan delta. Vi har det moro, og trim har vi godt av. På onsdagskveldene driver vi mest med fotballtrim. Lagspill passer godt for oss som er over den første ungdom, det sosiale er viktigere enn de sportslige prestasjonene, sier Løvåsen, som håper at folk også vil slutte opp om årsmøtet i bedriftsidrettslaget. Han har vært formann i åtte år fordi det ikke er noen andre som vil, sier han.

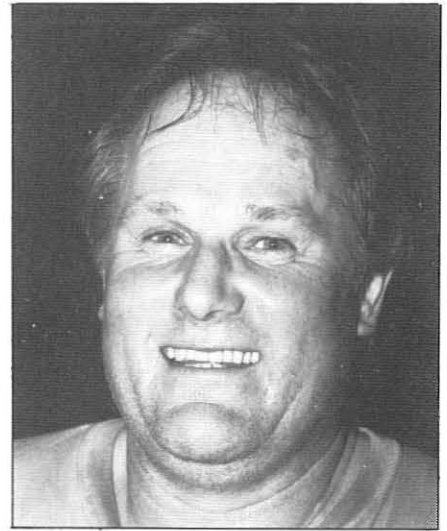
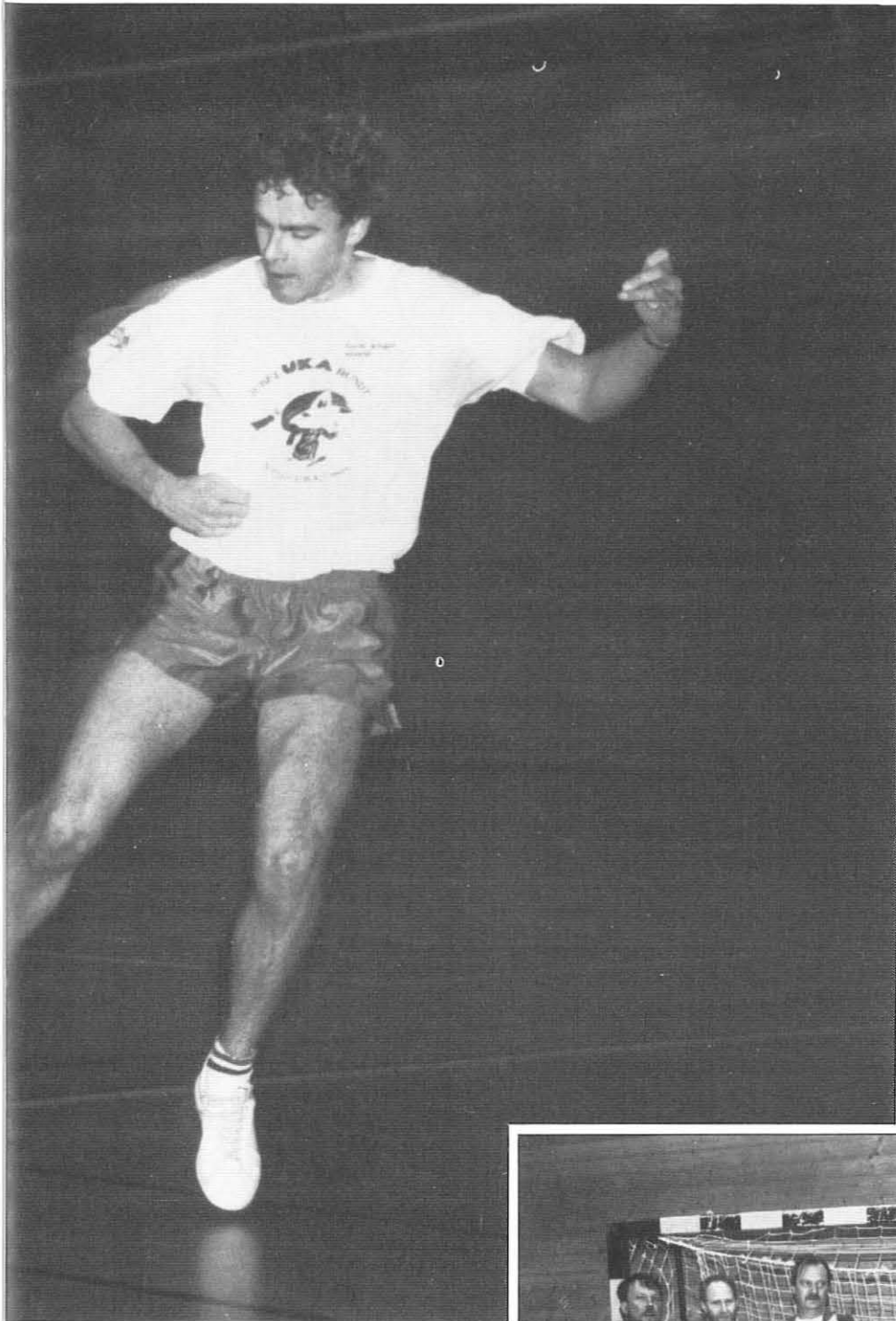
Løvåsen er gammel fotballspiller. Etter at han sluttet som aktiv i 30-årsalderen, har han drevet med

bedriftsidrett. I tillegg til treningen i Hisøy-hallen, forsøker han å legge inn en ukentlig løpetur på egen hånd i treningsprogrammet.

- Men det må være lystbetont, det er ingen vits i å tvinge seg ut i all slags vær, sier han.

- Er damene også velkommen på onsdagstrimmen?

- De er vel ikke så interessert i fotball. I det hele tatt er damene i Vegvesenet i Aust-Agder trege. Vi er nå eneste vegkontor i landet som ikke stiller damelag i vegcupen i håndball og fotball, selv om nivået ikke er slik at det kan skremme



oss, ellers kan det være fare for nedrykking!

Serien er imidlertid jevn, det er ikke så mye som mangler for at vi skal vinne. Vi spilte nettopp mot topplaget, og tapte med bare tre mål.

- Hva er oppskriften for å erobre poeng?

- Vi må spille tøffere i forsvar! Vi har spilt elendig i forsvar. Vi er svære og kraftige karer, men vi spiller for forsiktig i forsvar. Vi må gå hardere inn i taklingene, det er det som skal til, sier Rasmussen, som har spilt håndball både i ABK og Trauma, men det er noen år siden, legger han til.

noen, sier formannen, mens svetten siler etter ei hard økt på fotballbanen.

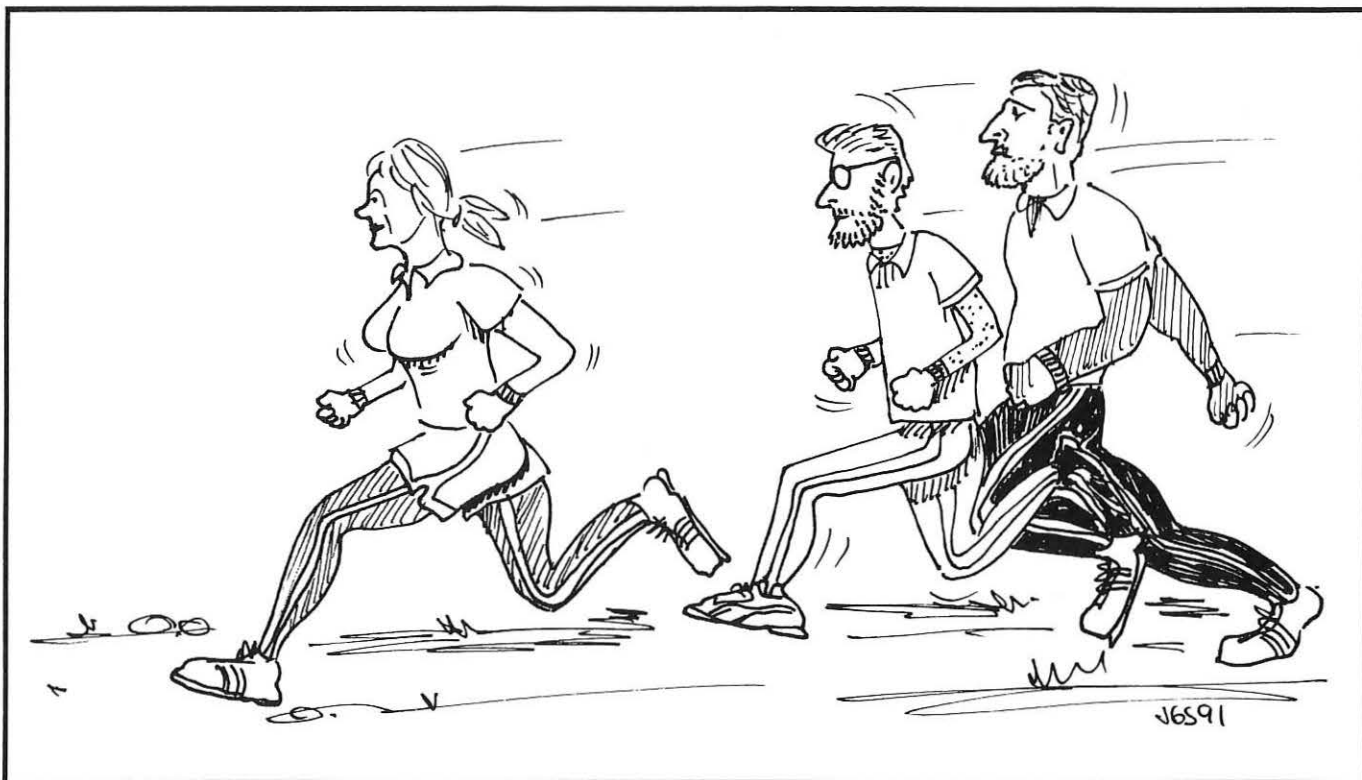
Treninga foregår med stor innsats og godt humør. Det er godt voksne mannfolk som ikke har glemt kunsten å leke.

Må bli tøffere i forsvar

Håndballformann Tor Rolf Rasmussen har ledet laget i fire år.

- I fjor rykket vi opp i andre divisjon. I år har det ikke gått så bra. Vi har vunnet en kamp og tapt 3-4. Det er ofte problemer med å stille fullt lag. Vi blir nødt til å skjerpe





STILLER LAG I HOLMEN-KOLLSTAFETTEN!

25230 meter, fordelt på 15 etapper, er den distansen en lang rekke vegkontoransatte er villige til å ofre blod, svette og tårer for den 10. mai neste år.

Da går startskuddet for Holmenkollstafetten, og nærmere 30 personer innen husets fire vegger ønsker å stille opp.

Det vil si at man i utgangspunktet kan operere både med sansynlig

lagoppstilling, reserve-og venteliste. Og her finnes alt fra habile maratonslukere til kuffertløpere, så kampen frem til den endelige lagoppstilling er banket i bordet vil komme til å bli beinhard.

Vi lover selvsagt å komme tilbake til begivenheten, og føler noen seg glemte eller forbigått, er det oppnevnt en klagenemnd. Denne kan nås ved å kontakte FOJ på vegkon-

toret, som også vil behandle eventuelle protestskriv som måtte komme p. g. a. påståtte forbigåelser eller nedvurdering av yteevne med mere.

Oppstarting av treningen skjedde i form av fellestrening med damene, en dag i uken fra midten av november, og av ca. 1 times varighet hver gang. De som har virkelige ambisjoner om å komme med på det 15 mann sterke laget den 10. mai neste år må virkelig legge seg i selen for ikke å bli satt på sidelinjen, eller reservebenken, allerede på et tidlig tidspunkt.

JENTENE VÅRE VIL TIL WAITZSLØPET NESTE ÅR

Jentene på kontoret har mottatt utfordringen vår om å delta i Grethe Waitzløpet i Oslo den 9. mai neste år. Heltente entusiaster har allerede stilt seg i kø, men fikk allerede i utgangspunktet et stort problem:

DE HADDE INGEN KVALIFISERT TRENER.

Men det problemet ble raskt løst, i det signaturene FOJ + KB ganske raskt stilte sine erfaringer til disposisjon. Fra mandag 18. november har det foregått ukentlige treningsøkter med tanke på toppform i mai. Turene for jentene har vært på ca. 40 minutter, og "Komiteen for det utvidede kulturbegrep" har store forventninger til opplegget.

Selv om treningen allerede har pågått en måneds tid, er det aldri for sent for etternølere å melde seg på. Og husk: Ansattes "respektive" har også anledning til å være med, og det er ingen forutsetning at de ønsker å være med i Grethe Waitzløpet, -og det er ingen begrensning i antall deltagere. Vi lover å følge opp forberedelsene i senere nummer av bedriftsavisen.

INGEN AUST-AGDER SUKSESS I ÅRETS STORE HALLINGKAST

Et av årets mest populære arrangementer innen vegetaten er håndballturneringen "Hallingkastet", som i år ble arrangert for 20. gang.

Cupen ble avviklet i dagene 27.-29. september, og som ifjor dro vårt håndballag avgårde med de største forventninger. I felles buss med Vest-Agder vegvesen gikk turen opp til Gol som en røyk. Det ble arrangert bingo med fine gevinster, og i tillegg ble det allsang av variert kvalitet under bussturen.

Turneringen samler hvert år de fleste av landets fylker, de fleste både med dame- og herrelag.

Vårt lag kom i år i pulje sammen med Møre og Romsdal, Vest-Agder og Nordland, i kamper som ble avviklet i Ål- og Golhallen.

Fredag kveld tapte vi først 2-6 for Møre og Romsdal, senere 3-6 for Vest-Agder. Tidlig lørdag morgen sto Nordland på programmet, og her ble det vår eneste seier med sifrene 7-2.

Dermed var vi nok en gang ute av dansen, men stilte opp og heiet på våre kolleger fra vest.

Vi skal ikke påstå at dette var utslagsgivende for at Vest-Agders damelag til sist vant finalen over Sør-Trøndelag med 8-7, og at herrene kom til semifinalen. Men det ble

satt pris på vår entusiasme. Herrefinalen ble vunnet av Telemark med 13-4 over Rogaland. Turneringen ble som vanlig avsluttet med bankett på Pers hotell, hvor deltagerne også var innkvarert. Her vanket det jubileumspokal til samtlige lag og diplom til alle deltagerne.

Turen hjem gikk også greitt i løpet av søndagen. Og herrelagets

ønske foran neste års cup er at også våre damer kan stable et lag på beina, en oppfordring vi herved overbringer "rette vedkommende".

Uten å nevne navn, kan vi opplyse at håndballaget i år er blitt sponset med nye, fin drakter, som det kan bli anledning til å se ved fremmøte til seriekampene utover vinteren.



NY VENTILASJON I FOTOROMMET PÅ BILTILSYNET

Ved en befaring ved biltilsynet på His, hvor bl. andre yrkeshygieniker Jens S. Stenersen ved Bedriftshelse-tjenesten deltok, var hensikten å vurdere ventilasjonen i fotorommet. Rommet benyttes til fotografering, fremkalling og plastbelegging av sertifikater. I denne prosessen benyttes AGGIS STABILISATOR som bl. annet inneholder etanol og borsyre.

De alvorligste virkningene av borsy-

reforbindelser er på sentralnervesystemet, fordøyelsessystemet og ved høy eksp. også på lever og nyrer.

Fotorommet ble tidligere ventilert med en vifte plassert oppe ved himlingen på yttervegg og ble styrt manuelt. Med en slik løsning tok man ikke hånd om avgassene fra fremkalleren på en fornuftig måte.

For å få kontroll med avgassene fra fremkalleren ble løsningen å plassere utstyret i et avtrekkskap, med uttak til det fri. Dette ble installert på biltilsynet tidligere i år.

KATASTROFEPYSYKIATRI - PSYKISK FØRSTEHJELP

I et AMU-møte tidligere i år ble det bl. annet vist film om "Katastrofepsykiatri/psykisk førstehjelp for tilsatte i vegvesenet i forbindelse med ulykker".

Etter filmene ble det vedtatt at bedriftslegen, vernelederen og administrasjonssjefen skulle vurdere behovet for hvem av våre ansatte som trenger opplæring, og hvor mye de skal/bør kunne.

En forkortet utgave av filmene er i løpet av året vist på samtlige av våre vegstasjoner. Filmene kan også i sin helhet kunne lånes ut til ansatte som ønsker det.

HVOR I ALL VERDEN

Svar: Eiendommene er Fagerli og Fagervold, ligger i "Brennevinskleiva" i Grimstad som var en del av den vestre innkjøringen til byen. Til venstre ses Grimstad Vulk, mens Fagerli idag er skjult av nyere bebyggelse.

VI ER PÅ EUROPATOPPEN!

Det kan ikke dokumenteres at eldre biler er mer trafikkfarlige enn nye biler. Men kombinasjonen dårlig kjøreadferd og gamle biler kan være trafikkfarlig.

Dette går frem av en artikkel i fagtidsskriftet Trafikken & Vi. Artikkelen peker på at Norge har



en av Europas eldste bilparker. Bilens gjennomsnittsalder har økt fra 7,7 år i 1985 til 8,6 år i 1990. Nesten 40 % av den norske personbilparken er eldre enn 10 år. Dette innebærer at 625 000 av landets 1,6 millioner personbiler er 1980-modeller eller eldre.

HVOR VAR -e- EN ?

På E 18 ved Fiane i Holt finner vi Fianesvingen - trodde vi! Helt til vi fikk se at opplysningsskiltet fortalte oss at nå kom vi til Fiansvingen, - her manglet da vitterlig en -e-?

Hvor i all verden hadde den tatt vegen?

Vi trodde å ha funnet den igjen, -på rv. 410 mellom Songe og Krøgenes i Arendal. Her peker et skilt opp til Engehaven. I ulike annonser for byggevirkosomhet i området, og - ikke minst - på kart i Arendals egen bygguide - heter det Enghaven.

Er det mulig å flytte den ekstra e-en fra Engehaven til Fiansvingen, - eller er vi helt på jordet?



Vannrett

- 1 Sa Bismarck
- 15 Veskene
- 16 Bestille
- 19 Like
- 20 Like
- 21 Dessert
- 22 Regjerer
- 23 Måltid
- 24 Fisk
- 27 Blokk
- 29 Setning
- 30 Sjødyr
- 32 Side
- 34 "Afrikaner"
- 35 Lyd
- 36 Protestanter
- 38 Ikke tro
- 40 Plass
- 41 Redskap
- 42 Plagg
- 44 Ø ynes
- 46 Slagsted
- 47 Patte
- 48 Øv
- 50 Sete
- 51 Kna
- 54 Dessert
- 55 Forfatter(omv.)
- 57 Ikke
- 59 Moro
- 61 Press

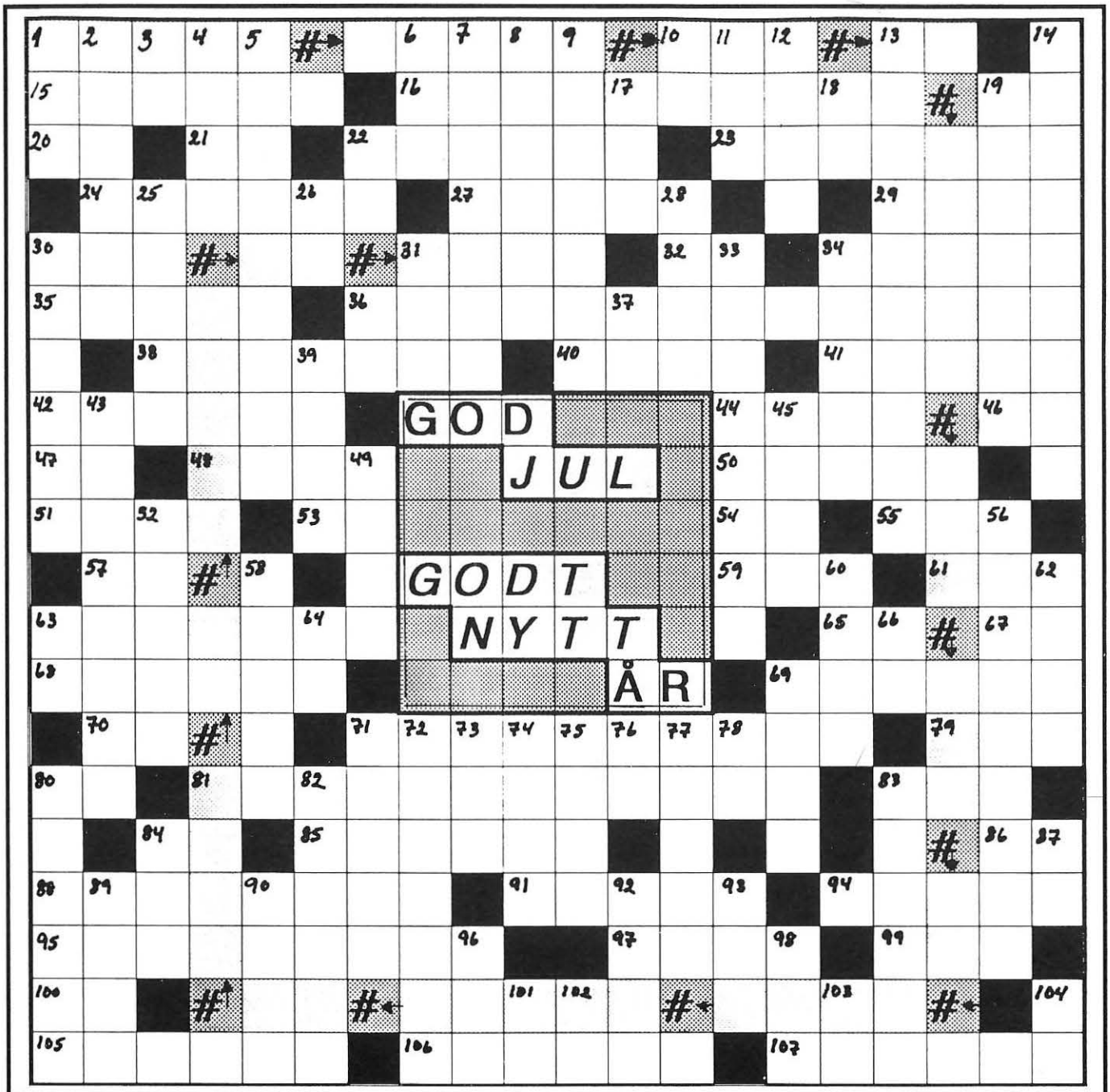
- 81 Geberdet
- 83 Vekst
- 84 Smerte
- 85 Avvises
- 86 Ikke
- 88 Eventyr
- 91 Maten
- 94 Musikal
- 95 Plagg
- 97 Kjøkkenredskap (gl.)
- 99 Tilbake (n.norsk)
- 100 Vokaler
- 105 Studenten
- 106 Brukes om vinteren
- 107 Dilter

Loddrett

- 1 Tre
- 2 Gleden
- 3 Lege
- 4 Bolig
- 5 Kontrollør
- 6 Kry
- 7 Muntlige
- 8 Nøyaktig
- 9 Sladres
- 10 Lege
- 11 Vokalen
- 12 Drikk
- 13 På trykkeriet (før)

JULE

- 63 Krydder
- 65 Utsikt
- 67 Drikk
- 68 Rampe, ---R---
- 69 Uten sko
- 70 N.norsk pron.(omv.)
- 71 Sportsutstyr
- 79 Kroppsdel
- 80 Naboer
- 14 Veksler
- 17 Belegg
- 18 Nyhetsbyrå
- 19 Maler
- 22 Herman Ruud
- 25 Bevis
- 26 Artikkel
- 28 Kna
- 30 Utkast
- 31 Helg



VEG-KRYSS

- 33 Rim
- 34 Kosmetikk-merke
- 36 Ytre
- 37 Hellig
- 39 Utsikter
- 43 kan det bli i krig
- 45 Navn
- 49 Allianse

- 52 Mynter
- 56 Sjøkk
- 58 Fisk
- 60 Dikt
- 62 Stol
- 63 Musikk-uttr.(fork.)
- 64 Karakter
- 66 Nedbør
- 69 Postsak

- 71 Tilberedt
- 72 Redskap
- 73 Del

- 74 Forhøyninger
- 75 Navn
- 76 Anmode

- 77 Krypdyr
- 78 Adverb
- 80 Utstillinger
- 82 Politiet (sjargong)
- 83 Sted
- 84 Bydel i Oslo
- 87 Dessert
- 89 Dyrelåt
- 90 Rette

- 92 Pakke
- 93 Hat
- 96 Ordner
- 98 Naturprodukt
- 101 Pronomen
- 102 Karakter
- 103 Utrop
- 104 Tidsepoke

Navn.....

Adresse.....

Vinneren får tilsendt en overraskelse i posten. Løsningen må være innkommet innen 14.2. og sendes Sørlandsporten, Postboks 173, 4801 Arendal.



En ring av steiner med en stein i midten, en tingplass. Her like inn for anleggsområdet i Vikkilen.



Det ble gravd "temmelig nær" gravsteinen t. v. på bildet.

VEGVESENET VAR "PÅ GRAVENS RAND"

UNDER UTBYGGINGEN AV VIK-KRYSSET

I gamle Fjære kommune er det registrert den ene store gravplass ved siden av den andre, utmerkede funn fra den eldre jernalder. Under arbeidene med ny gang- og sykkelsti samt undergang under riksveg 420 i Vikkryset, fikk anleggsarbeiderne en ufrivillig pustepause i slutten av september. Fylkets kulturvernkonsulent hadde slått alarm, og mente vegvesenets gravmaskiner hadde kommet litt for nær en av de mange gravhaugene i området.

Etter befaring med fylkeskonservator, kulturkonsulent og vegkontorets folk ble det enighet om at vegvesenet måtte legge på plass jord de fjernet i kanten av en gravhaug. Planene for hele dette området var til godkjenning hos bevaringsmyndighetene allerede i 1978, men det var enighet om at planene, med revisjon av byggelinjene, skulle sendes fylket til ny uttalelse. I følge fylkeskonservator Kirsten Hellerdal, dreide det seg kun om mindre endringer.

Mange utmerkede funn er gjort på de registrerte gravplassene

i området i en undersøkelse som ble utført av antikvar Nicolaysen i årene 1875- 77. Forøvrig er det tallrike hauger bortover på gårdene Dømmesmoen, Fjære, Prestegården, Sæveli, Spedalen, Vik, Grevstad, Trålum og Hausland m. fl.

Allerede av det store antall fortidsminner som er samlet på dette forholdsvis lille område, fremgår det at Fjære må ha dannet et sentrum innen fylket i lengre tid. Det finnes idag ennå enkelte bautasteiner stående på plass, og i eldre skrifter er det fortalt om flere som siden er revet ned og uten videre utnyttet som byggemateriale.

Den største og vakreste som er bevart, er sikkert bautasteinen på Grevstad som står like inn for bunnen av Vikkilen. Her ligger en eiddommelig liten klynge med fortidsminner helt for seg selv. Bautasteinen er 2,70 m høy og 1,45 m bred nede ved foten. På hver side, litt tilbake ligger to store hauger i ruin og endelig -noe nærmere sjøen- en steinkrets dannet av 9 oppreiste steiner og en i midten. Disse steinkretser går gjerne under navn av tingplasser og finnes ikke så helt sjelden. I Fjære er der slike foruten på

Grevstad også på Dømmesmoen, Bringsværmoen og Vik. Etter de funn man har fra enkelte av dem må de tolkes som graver. Under omfattende undersøkelser i 1870-årene på gårdene Bringsvær, Vik og Spedalen ble enkelte graver avdekket som viste seg å gå tilbake like til det andre århundre etter Kristi fødsel.

Av interesse kan det kanskje være å nevne et funn på Bringsvær høsten 1922. Under jordgraving ble det avdekket en kiste bygget av mektige steinheller. Den hellen som lå over som et "lokk" var nesten 3 meter lang. Nede i graven lå et noenlunde helt sjelett. Ved høyre arm fantes skälene til en liten bronsevekt og en kniv, ved venstre en liten skinnpung som viste seg å inneholde en tysk sølvmynt av Cølnertype fra Otto III's tid, og seks vakre små vektlodder av bronse-samt en plommekjerne! Lenger nede, tvers over venstre lærbein, fant man en øks av jern. Dette funnet er datert til omkring år 1000.

Så vegvesenet har under byggingen av E 18 parsellen Temse-Bie bokstavelig talt hele tiden beveget seg på "gravens rand".

(Litt: ARENDAL-fra fortid til nutid)