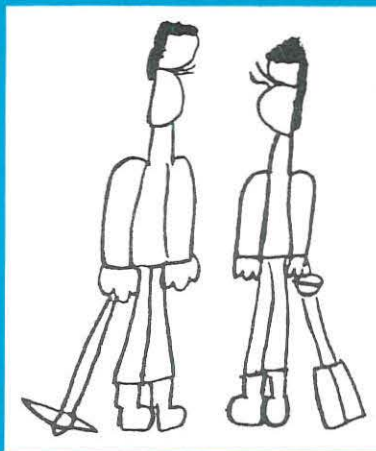
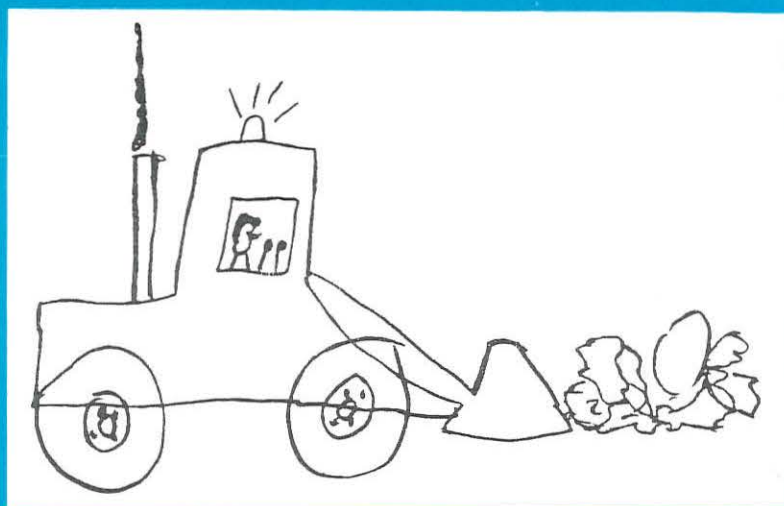
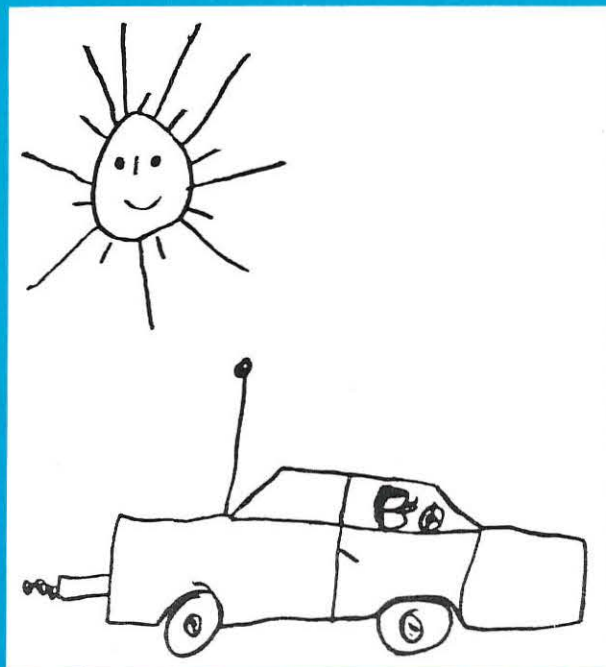
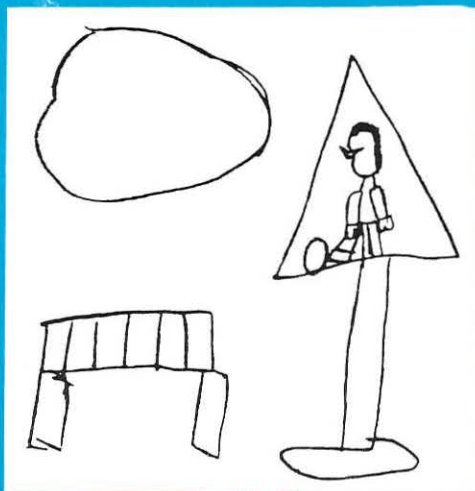


Møteplassen

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN I VEST-AGDER
NR. 2, DESEMBER 1984





Utgitt av:
Statens vegvesen, Vest-Agder
Vegkontoret
Postboks 157
4601 KRISTIANSAND

Opplag:
1400 eksemplarer

Redaksjon:
Hans Seland
Kjell Quarsten

Redaksjonsråd:
Astri Salvesen
Tor Øyvind Ljosland
Harald Sagevik
Normann Aavitsland
Georg Thompson

Foto:
Hans Seland
Kjell Quarsten
Ragnhild Kvernland
Reidar Løvdal

Lay-out og montasje:
Anne Turid Enger
Hans Seland

Fotosats:
Fredes Fotosats

Trykk:
Trykk 16, Vennesla

Ettertrykk oppmuntres, men
oppgi kilde.

Redaksjonen avsluttet
16. november 1984.

Innhold

- 3** God jul til alle
Vegvesenet er årets service-etat i staten
- 4-5** Med biltilsynet på kurs
- 6** Nye regler for arbeidsvarsling
- 7** Ros til rasteplass på Kvinesheia
- 8-9** Ny bil erstatter trofast merkemaskin
- 10** Trafikkaksjonen i Kristiansand
- 11** Aksjon "Rus og trafikk"
Aksjon kjøreløys fortsetter
- 12-13-14** Glimt fra vedlikeholdet
- 15** Grunnseksjonen orienterer
- 16-17** E 18 øst for Kristiansand
- 18-19** Gamle Bakke bru
- 20-21** Anlegg Hestespranget - Trøgsla
- 22-23** AKAN betyr
Arbeidslivets Komité mot Alkohol og Narkotika
- 24-25** Vegvesenet har fått nytt emblem
Attførings- og omplasseringsutvalget
- 26** Kongens sølv til Eugen Ringen
Boliglån til statsansatte
- 27** Pensjonisttur i vest
Heder til pensjonister
- 28** Noen kommer, noen går
Velferdstur til Danmark
- 29** Vest-Agder veghistorie 1940-1964
- 30** Bedriftsidrett
- 31** Vårt kryssord

Forstår ungene våre hva vi driver på med?

Av Hans Seland

Hva gjør de voksne i vegvesenet?

Forsida denne gangen er tegnet av ungene våre. Mange har ikke noe godt utgangspunkt når de skal forestille seg hva mamma eller pappa driver med om dagen. Vi forsvinner jo hjemmefra før de står opp om morgenen og kommer først tilbake langt utpå ettermiddagen. Særlig de minste ungene har nokså uklare forestillinger om hva vi egentlig fyller tiden med gjennom den lange dagen og må nødvendigvis bruke sine egne nære erfaringer for å danne seg et bilde.

Eivind var 6-7 år da han tegnet møtesituasjonen nederst på forsida. Enkelte vil hevde at han egentlig har tatt farens arbeidssituasjon på kornet, men han tok erfaring fra skolens klasserom til hjelp for å uttrykke det ukjente.

Helene Ljosland var omkring 9 år da hun tegnet de andre situasjonene på forsida. Tre år gir store muligheter for å vinne erfaring i den alderen og tegningene hennes viser

innsikt i vegvesenets mange aktiviteter.

For noen år siden snakket hovedtillitsmann Tor Øyvind Ljosland og jeg om mulighetene for å arrangere "familiens dag" på Aukland vegstasjon.

Tenk så utrolig spennende å få "styre" hjullasteren fra pappas fang eller prøve seg bak spakene på traktorgraveren. Eller fortelle vitser på det interne radionettet fra bil til bil og spille bondesjakk på EDB-maskinen. Og så boller og brus rundt langbord i garasjen etterpå.

Vi måtte legge bort tanken den gangen, men den kan være god for det. Utfordringen går videre til "de som har noe med det" både i drifta og på vegkontoret.

Møteplassen vil gjerne trykke flere barne-tegninger med motiv fra vegvesenet. Alle som sender inn tegninger får diplom med hilsen fra vegsjefen og de tegningene vi bruker blir betalt med boksjekk på kr. 99.

Vegvesenet er årets serviceetat

God jul til alle

Ved avslutningen av året 1984 vil jeg få bringe en takk for god innsats også dette året. Takken går til samtlige ansatte i vegarbeidsdriften, biltilsynet og ved vegkontoret. En takk også til de som har arbeidet for oss ved innleide maskiner, biler og hos våre entreprenører.

Vegvesenet ble i år utpekt som "Årets service-etat i Staten" av statsråd Astrid Gjertsen. Dette er vi både stolte og glade for. Det viser at de sentrale myndigheter verdsetter vårt arbeid. La oss også i 1985 strebe etter å bli en mest mulig effektiv og service-vennlig etat.

Møteplassen er i år 10 år. Vi gratulerer med jubiléet og ønsker redaksjonen lykke til med det videre arbeid.

Og nå som jula stunder til, vil jeg få ønske alle ansatte og pensjonister en fredelig og god julehøytid.

Sigurd Aas



Vegvesenet er blitt utnevnt til årets service-etat 1984. Bilene skal i den forbindelse merkes med en plakett som skal sitte på ut året.

Mange av oss lurer på hvorfor etaten er tildelt denne prisen fordi vi sjøl ikke har vært borte i noen spesielle tiltak som gjelder service. Her følger en kort bakgrunn til hvorfor vi har fått utmerkelsen.

Forbruker- og administrasjonsdepartementet begrunner utnevnelsen m.a. med at vegvesenet har vist engasjement, nytenking og innsatsvilje til publikums beste.

Konkret har vi i vegvesenet arbeidet med å lage planer for hvert enkelt fylke for hvordan vi skal forbedre vår publikumskontakt og service. Dette har resultert i flere hundre små og store forslag til tiltak rundt om i landet. Vegdirektoratet følger nøye opp hvordan tiltakene blir gjennomført.

Her i fylket har vi konsentrert oss om få tiltak.

- Vi skal kjøre kurs i publikumsbehandling for tilsatte i Biltilsynet og for ansatte med publikumskontakt på vegkontoret.
- Vi har prøve i gang med utvidet åpningstid ved Biltilsynsstasjonen i Mandal.
- Vi har forbedret muligheten til diskret behandling ved førerkortsøknader - spesielt i Kristiansand.
- Vi vurderer å gjennomføre tiltak som gjør at barn lettere kan følge sine foreldre til biltilsynet (lekebord e.l.).
- Vi har sikret at sentralbordstjeningen ved vegkontoret er ajour med annonser vi har rykket inn o.l.

Utover dette har biltilsynet gjennomført andre tiltak som å legge ut brosjyrer i Danmark om regler som gjelder for å kjøre i Norge. Og, ikke minst viktig, vi arbeider for å få en mest mulig effektiv drift m.a. ved å legge vekt på planlegging og driftsoppfølging.

Det er altså ikke noen store enkeltsaker som har gjort at vi er tildelt prisen, men tvert imot en rekke småting som samlet for hele landet gir bra utslag.

Nå er det viktig at hver enkelt i etaten er bevisst at vi streber etter å bli en mest mulig effektiv og servicevennlig etat, og at alle hjelper til med å oppnå dette. Vi håper at man skal kunne være stolt over å arbeide i Statens vegvesen.

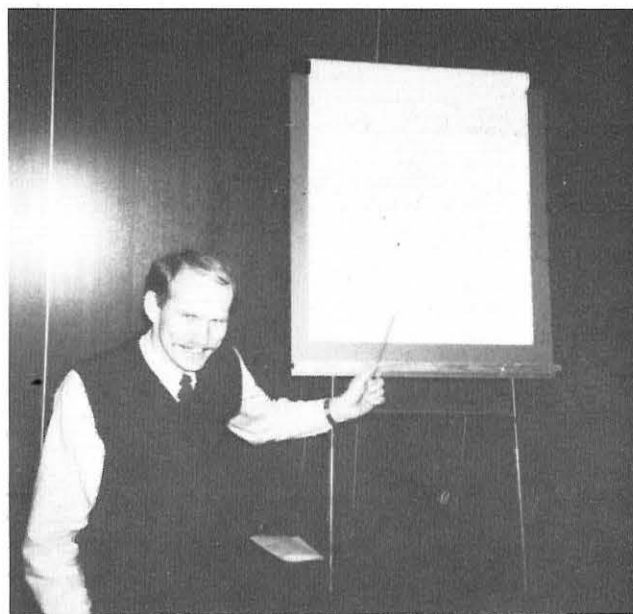


Av Anders Wahlstedt

«FASE 2» —



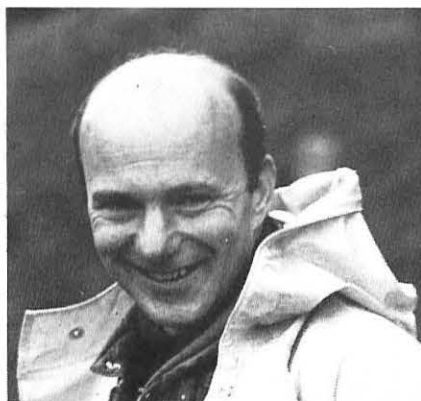
Stein M. Olsen, Statens Trafikklærerskole og Harald Sagevik, Biltilsynet i Kristiansand



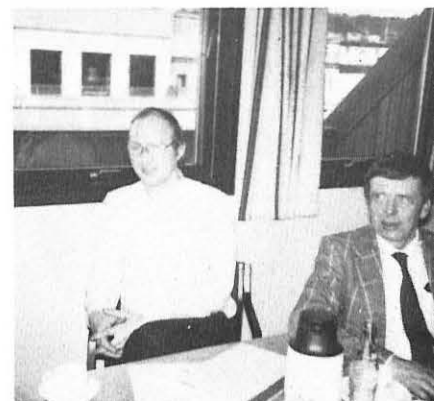
Stein M. Olsen



Kjørelærer Kai Hæstad, Kristiansand



Baldevin Rasmussen, Biltilsynet i Mandal



O. B. Larsen og P. A. Mittet fra Biltilsynet i Kristiansand

med biltilsynet på kurs

Undersøkelser viser at mange kjørelærere har problemer med å motivere elevene (og seg selv) til å gjennomføre teorikurset i fase 2 på en meningsfull måte. For å bedre på dette, inviterte biltilsynet kjørelærerne i fylket til et to-dagers kurs i undervisningsmetodikk for teori-delen av fase 2.

Kurset ble holdt på vegkon-toret med over 40 deltakere fra Biltilsynet og kjørelærere. Stein M. Olsen fra Statens Trafikkklarerskole var foreleser, og han la hovedvekt på at teori-kurset måtte ha som mål å påvirke trafikkholdninger.

Stein M. Olsen mente at hold-ningssskapende undervisning var avhengig av riktig valg av undervisningsmetode, og dette demonstrerte han på en sjelden fin måte. For det første prak-tiserte han sine metoder konsekvent i sine forelesninger. Deretter demonstrerte han un-dervisningsmetoden i et fase 2 teorikurs med reelle elever, uten at disse lot seg distrahere av videokameraer og et stort "publikum". Med sin direkte metode fikk Olsen elevene til å ta standpunkt, samtidig som han gjorde det klart for dem at de også må ta ansvaret for sine standpunkter.

Vegen til varig førerkort

Fra 1979 får de som avlegger og består førerprøve kl. B førerkort i 2 år. I løpet av det andre året må hver bilfører gjennomgå en obligatorisk videreopplæring. Den består av:

- Teorikurs på 4 timer
- Praktisk glattkjøringskurs på 4 timer
- Mørkekjøringskurs (dersom dette ikke er gjennomført i førstegangso opplæringen)

Hensikten med fase 2 opplæringen er å påvirke bilførerne i deres statistisk sett mest ulyk-kesutsatte periode.

Stein M. Olsen (35 år) var foreleser på kurset. Han har vært øvingslærer ved Statens trafikkklarerskole i 8 år. Her har han bl.a. hatt ansvaret for den kompetansegivende ut-danningen av fase 2 instruktører.

Stein M. Olsen forteller at han helt har endret synspunk-ter på undervisning de siste 4-5 årene. Med sin bakgrunn i

forsvaret hadde han en bestemt oppfatning om hvordan informa-sjon skulle formidles.

- Etter hvert har det gått opp for meg at det viktigste ved føreropplæringen er å bevisst-gjøre, folk må tenke over hva bilkjøring egentlig er. Det er ikke samfunnet som har an-svaret for trafikkulykkene, men den enkelte trafikant. Med andre ord: du og jeg.

- Hvordan kan bilførere be-visstgjøres?

- Vi må ikke si oss tilfreds med trafikkopplæringen bare elevene har fått de trafikale kunnskaper og ferdigheter vi mener er tilfredsstillende.

Det er ikke nok å si til elevene at det er farlig å kjøre for fort eller uten bil-belte. Undervisningssituasjonen må legges slik til rette at elevene i stedet trekker kon-klusjoner om hva som er farlig. Når vi er kommet så langt, er vi igang med hold-ningssskapende undervisning.

- Hvordan opplever du dette å ha kjørelærere og biltilsyn sammen på kurs?

- Jeg synes det er viktig at biltilsyn og kjørelærere har felles grunnlag for videre samarbeid i fase 2 opplærin-gen. Noen steder opplever jeg at kurset er første gang kjørelærere og biltilsyn snak-ker ordentlig sammen.

"Jeg hadde gitt opp"

Kai Hæstad, (27 år) kjent fot-ballspiller og daglig leder ved Odd Krügers trafikkskole. Ut-dannet ved Statens trafikk-lærerskole, og har arbeidet som kjørelærer i 5 1/2 år.

Kai Hæstad var blant dem som hadde gitt opp å undervise på fase 2 teorikurset.

- Jeg gruet meg for mye til å holde kursene. Selv fikk jeg instruktørkompetanse for fase 2 kurs for flere år siden, men pedagogisk og metodisk opplæring var "bare natta".

- Har du endret syn etter å ha opplevd Stein M. Olsens fore-lesninger?

- Dette kurset var en svært positiv opplevelse. For kjøre-lærere som sliter med motiva-sjonsproblemer, er kurs av denne typen en stor inspira-sjon. For min egen del vil

jeg bare kaste tidligere fase 2 undervisningsopplegg og i stedet prøve de metoder Stein M. Olsen demonstrerte.

Stein M. Olsen følte i un-der-visningssituasjonen ansvar for hver enkelt elev. Dersom vi skal klare å følge den enkelte opp på samme måte, krever dette at vi setter ned elevtallet på disse kursene. Det blir et økonomisk- og kapasitetsspørsmål, men slike forhold bør ikke få hindre at vi går over til mer hold-ningssskapende undervisning.

- Har det noen betydning for kjøreskolelærere at også bil-tilsynets personell deltar på slike kurs?

- Det er viktig at de som skal kontrollere/veilede oss, kjen-ner vår bakgrunn mest mulig. Stein M. Olsen demonstrerte for alle at det går utmerket an å undervise etter normal-planen uten at denne følges punkt for punkt. Det er vik-tig at både biltilsyn og kjørelærere aksepterer dette.

Hva mener biltilsynet om slike kurs?

Avd.ing. B. Rasmussen, Mandal

"Hovedinntrykket var veldig positivt. Jeg satte stor pris på vektleggingen og demonstra-sjonen av holdningsskapende undervisning. For oss som skal kontrollere undervisningen var det positivt å se at et fase 2 kurs kan bli veldig bra selv om læreren ikke slavisk følger læreboka. I stedet var hele undervisningsopplegget bygget på elevenes trafikkopplevelser i den tiden de hadde hatt fører-kort."

Seksjonsleder, avd.ing. Bjørn O. Larsen, Kristiansand:

"Måten Olsen engasjerte elevene på, imponerte meg. Jeg synes det er riktig at vi deltar på kurs sammen med kjørelærerne. Vi kan da lettere forstå deres problemer, og vi får vite mer om "terrenget". Jeg synes også det var greit at vi fikk tatt demonstrasjonen av fase 2 kurset opp på video. Det viser seg at kjørelærerne ønsker å få filmen avspilt selv om de var med på kurset."



Av Odd Salvesen

Regler for arbeidsvarsling var tidligere gitt ut i form av "retningslinjer".

Vegdirektoratet har nå, med hjemmel i Vegtrafikkloven, fastsatt "forskrifter om varsling av arbeid på offentlig veg", og disse er iverksatt fra 1. mai 1984.

Forskriftene med veiledning og utfyllende retningslinjer er gitt ut i håndbok 0-51.

Arbeidsgivers plikter og ansvar vil nå komme i helt annet lys, bl.a. på den måte at selve eksistensen av et mangelfullt varslet arbeidssted i seg selv er gjort straffbart.

Nytt er også at arbeidsgiver i forskriftsform er pålagt å etablere kontrollrutiner for å forvise seg om at den eksisterende varsling til enhver tid er i samsvar med de nye regler.

Det påhviler også arbeidsgiver å gi opplæring.

Nye regler fra 1. mai 1984

Arbeidsvarsling – bedre og enklere

Omfanget av opplæringen må stå i forhold til det ansvar de forskjellige stillingsnivåer har. Omfanget av opplæring skal skje på følgende 4 forskjellige nivå:

1. Ledelse ca. 1 time
2. Arbeidsledelse " 24 timer
3. Ansvarshavende " 8 timer
4. Alle arb.takere " 2-3 "

I våres ble det kjørt kurs på vegkontoret for nivå 1 - ledelsen, av 1 1/2 - 2 timers varighet.

Nivå 2, som omfatter distriktsledere, anleggsbestyrere, vegmestere, oppsynsmenn, oppsynsmannsassistenter m.v. fikk også i våres et 3 timers "lynkurs" ettersom foreskrevne kurs av 24 timers varighet først ville kunne avvikles til høsten.

Vi har nå gjennomført på Evje, i samarbeid med Aust-Agder, 5 kurs på nivå 2 og 5 kurs på nivå 3.

Foruten egne ansatte har representanter fra teknisk etat i samtlige kommuner i begge

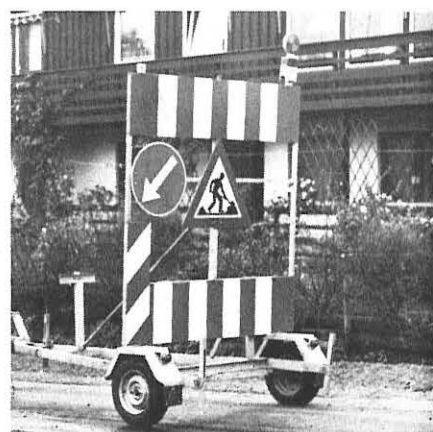
fylkene, televerket, asfaltfirmaer, biltilsynet og politi deltatt.

Førelere på kursene har vært oppsynsmann G. Guttormsen og juridisk konsulent Kirsten Lindeberg fra Aust-Agder sammen med juridisk konsulent Olav Rike og avd.ingeniør Odd Salvesen fra Vest-Agder, samt Narve Somdal fra Kristiansand politikammer.

I skrivende stund foregår opplæring av nivå 4, som skal forestås av ansvarlige i nivå 2.

Jeg vil her i stikkords form skissere opp hovedtrekkene i de nye forskriftene:

- Strengere krav til vegvesenet
- Vegvesenet skaper ved arbeid farlige situasjoner, og vi må ta oss tid til å planlegge.
- Færre, større skilt.
- Mindre bruk av trafikkregulerende skilter, - flere opplysningsskilter.
- Mindre bruk av fartsgrenseskilter. Mere bruk av fysisk fartsdemping.



- Større vekt på avvikling og sikkerhet, samt ansvar og plikter.

Og til slutt og ikke minst: Opplæring, kontroll og oppfølging.

Ut i marka begynner vi allerede å se mere bruk av de nye opplysningsskilter, og om formodentlig ikke lenge, bruk av flere sperrevogner som vi nå har anskaffet en god del av.

Men det som ellers var å håpe på, er en snarlig forbedring av varslingen for øvrig. Vi registrerer ennå mye ukorrekt varsling, bruk av foreldede skilter og mangelfull rengjøring. Og "vegarbeideren", fareskilt nr. 110 som kun skal stå oppe når arbeidere er på vegen, blir ennå dessverre altfor ofte stående oppe utover arbeidstidens slutt.

Nå må vi på alle ledd i organisasjonen, fra øverste ledelse til den enkelte arbeidstaker ute på arbeidsstedet skjerpe oss til en innsats for en bedre arbeidsvarsling.



Gode rasteplasser har vært mangelvare

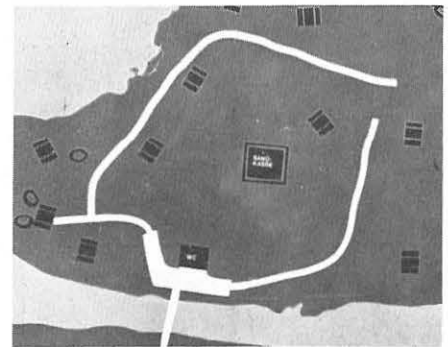
Rasteplass på Kvinesheia

Av Signe Pallesen
ipa-NORGE

Vi hører og leser ofte om hvor lite barnevennlig en bilferie er. Ofte dukker det opp gode idéer om hvordan den kan gjøres bedre.

Som mor til 2 gutter har jeg erfart at det er et stort behov for å raste under bilkjøringen. Gode og trygge rasteplasser langs veiene hvor barna kan få leke trygt, har etter mitt skjønn vært en stor mangelvare. Mange rasteplasser består av benk og bord nær hovedveien hvor det ikke er lekemuligheter for små barn. Derfor var det ekstra hyggelig i sommer å komme til den fine rasteplassen dere har laget på Kvinesheia. Her har dere tatt hensyn til småbarns behov, til funksjonshemmede og til "slitne" foreldre. Her var det sandkasse, stier, benker og bord, og rikelig med muligheter for lek. Tusen takk.

Jeg er leder av IPA-Norge. IPA-Norge er en nasjonal avdeling for "Internasjonal organisasjon for barns rett til lek". Organisasjonen arbeider for barns oppvekstvilkår i nært samarbeid med flere andre internasjonale organisasjoner. På styremøte i IPA, ble vi enige om å sende dere en takk. Vi håper at det blir mange flere rasteplasser som tar hensyn til barns behov for lek. Vi lurte på om de forskjellige vegsjefene eller Vegdirektoratet har en samlet plan for bygging av rasteplasser eller om dette er et enkeltstående tilfelle. Vi håper selvsagt at det første er tilfelle, og vil be om å få informasjon om forholdene. Dersom det er noe vi i IPA kan gjøre for å spre denne gode idé, er vi interessert i det. Vi har bl.a. et internasjonalt tidsskrift "Newsletter" og et nasjonalt medlemsblad "kjære IPA-medlem" som vi kan gjøre dette kjent i. Vi ber derfor om å få tilsendt



kopi av plan og annen informasjon om rasteplass på Kvinesheia.

Kjære Signe Pallesen

Tusen takk for brevet. Vi i vegvesenet er litt stolte av rasteplassen på Kvinesheia og det skal bli flere ettervert. Det er gartneren vår, Oddvar Ugland, som har stått for utførelsen, med god hjelp både fra vedlikeholdsavdeling og vegkontor. Plassen på Kvinesheia er ledd i en samlet plan for serviceanlegg langs E18 fra Buskerud til Rogaland. Vegdirektoratet har laget retningslinjer for hvordan resten av fylkene skal følge dette opp. Vi tror det ettervert blir enda hyggeligere å bile langs hovedvegene i Norge.

Hans Seland



Aslak Wigemyr i den nye malebilen

Av Reidar Løvdal

Vår tidligere, trofaste merke-maskin kunne se ut som litt av en Reodor Felgen-fantasi. I år ble den byttet ut med en nymotens malebil.

Aust-Agder, som var et av de første fylkene, anskaffet slik bil i fjor sommer. Etter å ha kikket på vidunderet og hørt erfaringene de hadde med malebilen, foretok maskinavdelingen bestilling høsten -83.

Våre to malere Aslak Wigemyr og Karl Frøysland hentet malebilen på Kjellerbru vegsentral i Akershus 26. april. Vest-Agders bil var en del av en leveranse på i alt 10 biler til vegvesenet.

Bilen er en Volvo F616 (16,5 tonn) med dobbel hytte, automatgear og høyre/venstrerattet. Alt maleutstyret er montert på eget plan med hurtigfester slik at hele maleenheten kan demon-

teres på kort tid.

Bilen kan dermed disponeres til alternative påbygg, saltutstyr m.v.

Maleenheten har en 2000 liters tank for hvitmalning, 1000 liters tank for gulmalning og glassperletanker tilpasset malingmengdene.

Tankekapasiteten er tilpasset slik at det kun er nødvendig å tanke malning 1 gang pr. dag. Dette foregår oftest før utkjøring om morgenen. Sugepumpe på bilen forenkler arbeidet og hindrer søl.

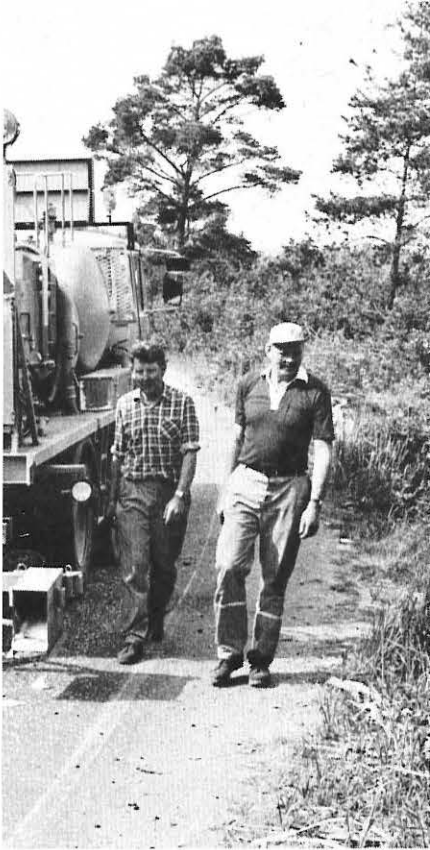
En stor kompressor driver malepistolene og en blåsekniv. Blåsekniven kan nyttes til å blåse vegbanen tørr slik at man kan male i fuktig vær.

Videre er det påmontert vann-tank. Blandet med sepe blir dette til skumdor som erstatter de plastkjeglene vi brukte

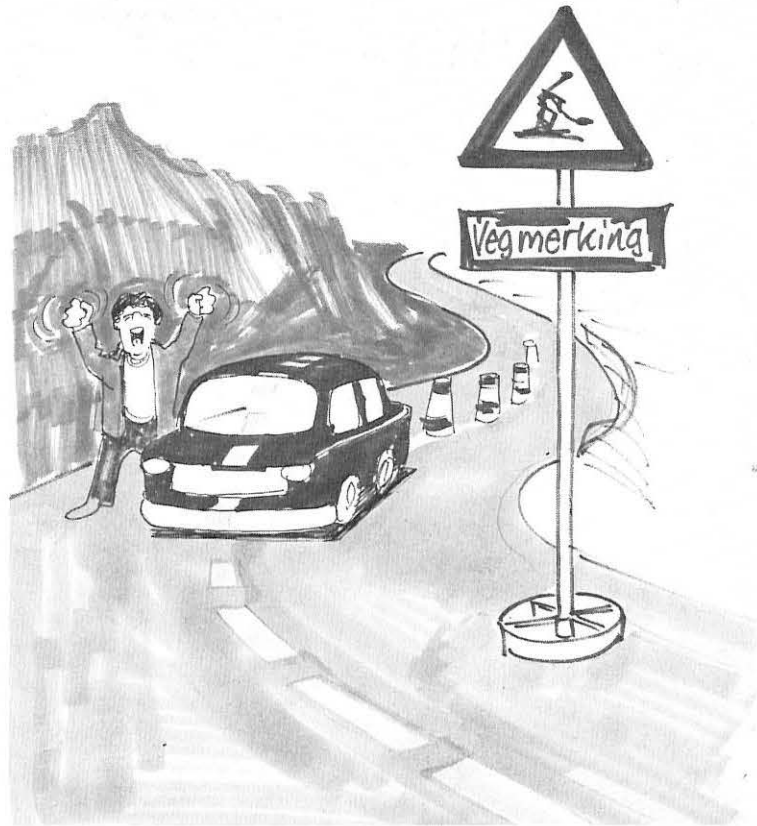
før. Foran på bilen er det montert en hydraulisk løftbar siktebom til hjelp for føreren.

Elektronisk styring og lokal-TV

Bilen betjenes kun av 2 mann. Den ene styrer lastebilen og en betjener maleutstyret ved hjelp av elektronisk panel og en TV-monitor som er montert i førerhuset. Bilen er høyre- og venstrerattet slik at styre og maleoperasjon byttes ved henholdsvis midtlinje- og kantlinjeoppmerking. Ved midtlinjeoppmerkingen har vi i tillegg til malebilen benyttet en pickup som forridder for å varsle møtende trafikk. Dette kommer av at sikteanordning og bil må langt over i motgående kjørebane i krappe kurver.



Aslak Wigemyr og Karl Frøysland



Skumdotter istedenfor plastkjegler

Ny bil erstatter trofast merkemaskin

Dobbelt så raskt

Malehastigheten er ca. 20-25 km/t, avhengig av malingtype. De gamle maskinene maktet bare 8-10 km/t.

Dette er av stor betydning fordi vegoppmerkingen bør gjøres ferdig snarest mulig i løpet av sommermånedene. Og jobben er stor: Vi kan fortelle at vi i år tar sikte på å male ut ca. 60.000 l maling som rekker til ca. 1.850.000 løpemeter hvite og gule striper.

De totale utgifter til oppmerkingen i 1984 vil bli ca. kr. 2.575.000. I dette beløpet er inkludert plastoppmerking av entreprenør og i egen regi på ca. kr. 850.000.

Ved den nye bilen er mannskapsstyrken redusert med 3 mann og bilhenger og varebil, så enhetsprisen pr. malte meter

vil bli betydelig redusert.

Wigemyr og Frøysland er fornøyde

Etter de erfaringer vi har med malebilen til nå, er de to operatørene Aslak Wigemyr og Karl Frøysland stort sett fornøyde.

Litt innkjøringsproblemer har det vært på utstyret, og de første dagene ble nok linjene noe "venstrevridd" i krappe kurver, men dette har gått bedre dag for dag. Det er ikke lett å komme fra en liten "jordnær" merkemaskin og over på en slik bil og å treffe gammel oppmerking på det svingete vegnettet som vi har mye av. Så malernes ønske er jo at det meste av midtlinje er slitt bort

til våren slik at de kan male på ren kjørebane.

Et ønske er også at respekten for skumdotterne og varselkiltene blir større slik at man unngår overkjøringer og tilgrising med maling. Men noen reagerer i hvert fall, for en hel del bilister har sogar stoppet malebilen og påpekt at noe må være galt fatt for "malingen kommer ut i klumper".

Arbeidsmiljøet må vel sies å være topp i forhold til tidligere åpne merkemaskiner.

Bilen er trafiksikker for operatørene, uten støy og forurensningsplage og har klimaanlegg slik at man nær sagt kan skreddersy forholdene etter vær og vind.

Så fasiten må vel bli at malebilen har blitt et kjærkomment tilskudd til vegvesenets gule maskinpark.



Hobbesland fra Biltilsynet



Av Hans Seland

Dette var gøy, sa Bjørn Johansen, fra Motorførernes Avholdsforbund i Oslo. Han var kommet ens ærend ned til Kristiansand for å oppleve aksjonen og se om dette var noe å bringe videre til andre byer. Og det var det, mente Johansen

114 deltakere fra 11 organisasjoner, trafikketater og institusjoner hadde gått sammen om aksjonsdagen for trafikkultur og trafikksikkerhet lørdag 1. september i år.

20 grupper, sammensatt av fagfolk og frivillige, eldre og unge, dro ut på byen med gule kort, refleksbrikker og brosjyrer med trafikkinformasjon. En bukett røde nelliker fulgte også med.

Nærkontakten med trafikantene endte nesten hver gang med et smil og et løfte om å gå eller kjøre riktigere neste gang. Men vegkontorets Anne Turid Enger kom nokså ulykkelig tilbake fra møtet med et midaldrende ektepar som hadde parkert ulovlig oppe i byen. Hun tok kontakt med de to og forklarte at de hadde satt bilen på ulovlig plass. Men hun fikk bare grov kjeft til takk for det.

Heldigvis var det få slike eksempler.

Mer uheldig var mannen som parkerte delvis oppe på fortauet i kollektivfeltet i Vestre Strandgate. Da aksjonistene

fra Biltilsynet ba om å få se førerkortet, viste det seg at mannen manglet det. Turen endte oppe på politistasjonen.

Nytter det?

Kommuner og vegvesenet investerer årlig store offentlige beløp i å bygge ut og sikre vegnettet, men vi ser at mange bilister svarer med større fart, alkoholforbruk og likeglad eller fiendtlig innstilling til reguleringer for å sikre trafikken.

Gjennom TRAFIKKAKSJONEN 1984 ville vi vise at nøktern informasjon og personlig kontakt mellom mennesker fremdeles har en plass i arbeidet for trafikksikkerheten.

Vi vil gjerne gjøre trafikksikkerhet til et emne folk snakker om og gjør noe med. Hvis vi er enige om at ulykker er problem, vil vi godta virkemidlene som skal til for å redusere ulykkestallene.

Den 1. september møtte aksjonistene i Kristiansand mellom 5000 og 8000 mennesker. Kanskje førte dette til at 1/3 av husstandene i byen snakket om trafikksikkerhet ved middagbordet den dagen. I tillegg kommer alle dem som leste om aksjonen i avisen eller hørte på radio.

1 september i år rapporterte politiet 26 trafikkulykker med personskade mot 42 i 1983.

Aksjon mot ruskader i Norge

Rus og trafikk

Av Hans Seland

Problemet

Daglig kjøres det ca. 200.000 km med promille over 0,5 i Norge, fordelt på 18.000 turer. Årlig blir dette ca. 6,5 millioner promilleturer og ca. 70 millioner "promillekilometer".

Aksjonsmål

Vi ønsker å påvirke folks holdninger til promillekjøring slik at de enten

- velger å la være å drikke før de kjører

- velger å la være å kjøre når de har drukket og vi ønsker å påvirke holdningene til politikere og fagfolk som prioriterer bruk av samfunnets ressurser.

Hvordan påvirker vi holdninger?

Det gjør vi gjennom å påvirke folks verdinormer, kunnskaper og erfaringer.

Foreldre og andre nære pårørende har ansvaret for og mulighet til å påvirke de unges verdivalg.

Kunnskap tilegner vi oss gjennom opplæring, informasjon og daglige handlinger.

Erfaring tilegner vi oss gjennom å prøve og ta feil. Å bli tatt i promillekontroll gir erfaring for at det ikke lønner seg å kjøre under påvirkning av alkohol.

Stortinget har vedtatt å gjennomføre denne nye holdningsaksjonen mot ruskader. Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) driver aksjonen i Vest-Agder sammen med 20 organisasjoner, institusjoner og offentlige etater.



Aksjon kjøreløys fortsetter

Av Hans Seland

Vegdirektoratet har bestemt at "Aksjon kjøreløys" fortsetter fram til våren 1985.

Det vil si at de spesielle aksjonsplakatene som ble satt opp langs en del riksveger blir stående inntil videre.

Men vandalene har alt vært på ferde og skadde plakater blir tatt ned etter hvert.

Da kampanjen begynte, fikk vi høre at dersom 85% av motorkjøretøyene brukte kjøreløys om dagen, kunne vi regne med å redusere ulykkestallene med 15 til 20 pr. år i Vest-Agder.

Nå har ulykkestallene gått noe ned i fylket i år, men vi nådde aldri opp i bruksprosent på 85, så sammenhengen mellom virkemiddel og ulykkesreduksjoner er usikre. Septembertellingen plasserte oss på 6. plass blant fylkene med 68,1%. Troms topper lista med 89,8%.

Tellingene fortsetter i 1985.



Glimt fra vedlikeholdet

Brøytetikker

Av Hans Seland

Bildet øverst: Den 2. november i år var vedlikeholdsavdelinga i full sving med å sette opp brøytetikker langs E 18.

Bildet øverst viser et av flere forsøk på å automatisere stikkesettingen. Her er den hydrauliske meiselmaskinen montert framme på lastearmene til områdets nye MB-track. Dette er maskiner som etter hvert kommer til å avløse en del av traktorene i vegvesenet i Vest-Agder.

Det er Åberg Hofsdal som venter på at hullet skal bli klart for ei ny brøytetikke mens Torbjørn Kvinen kjører maskinen. I pickup-bilen bak sørget Åge Reidar Homestad for arbeidsvarsling etter de nye forskriftene. Alle fra område K-6.

Kvinen mente at eksperimenteringen med maskinell stikkesetting nå etter hvert har vart lenge nok. Det bør være grunnlag for å komme sammen og bli enige om en modell som kan bli standard hos oss.

Bildet nederst til venstre: Veteranene står på. Ved Fedafjorden traff vi pensjonistene Trygve Omland til høyre, Olav Larsen og Peder Dalan. Den siste kom ikke med på bildet.

De hadde vært på jobb i tre ukerstid og sørget for brøytetikker på gamlemåten der de nye maskinene ikke kommer til.

Nederst til høyre: For penger fra Aksjon skoleveg og fra egne budsjett har vedlikeholdsavdelinga satt opp mer enn 2,2 km stålrekkverk langs fylkesveger med skolebusstrafikk.

Bildet fra Selandsvegen ved Selura i Flekkefjord kommune.



Nye hus for

Av Thor Stein Martinsen

Saltet som skal brukes i vintervedlikeholdet i Vest-Agder i år kommer fra russiske innsjøer. Det er blitt transportert med båt fra Svartehavet direkte til Kristiansand og Agnefest.

Tidligere fikk vi saltet fra Middelhavslandene. Da ble det transportert til Oslo hvor det ble fylt i sekker og transportert med lastebil ut til Vest-Agder. Dette var en temmelig dyr leveringsmåte.

Kostbar lagring og håndtering

Sand har i de senere år blitt lagret i siloer som bare rommer 40 til 80 m³ og som også er dyre i drift og vedlikehold. Her i fylket begynte vi å undersøke om det var alternative metoder for lagring av sand. Mens Vegdirektoratet undersøkte mulighetene for lagring av salt i bulk (løs vekt).

For å oppbevare salt i bulk må det skaffes lagerhaller. Disse må bygges av materialer som ikke ruster. Det kan være spesialbehandlet stål, tre eller aluminium. Vegdirektoratet lyste ut en totalentreprise på slike haller, og det viste seg at Llentabhallen AB, en svensk konstruksjon, gikk seirende ut av konkurransen.

Det viste seg også at denne hallen egnet seg godt for lagring av sand og vi bestemte oss for å bestille tre haller til lagring av salt og sand. De skulle plasseres på vegstasjonen i Mandal hvor vi skulle ha saltlager kombinert med kaldt lager, i Lyngdal hvor det ble en kombinasjon av salt og sand og på Sveindal hvor det ble et rent sandlager. På Aukland/Kristiansand ble eksisterende bygg tilpasset for å kunne lagre salt i bulk, mens K-5 i Flekkefjord utvidet sin hall for å få plass til både salt og sand.

Bestemmelsen om å bygge de tre

Glimt fra vedlikeholdet

sand og salt

nye hallene ble tatt i begynnelsen av juli. Det var svært kort tid til byggene måtte stå ferdig, senest 15. oktober i alle områdene. Byggeløyve ble ordnet med søknad og en del "korridorpolitikk". Selve byggetiden ble fra leverandørs side anslått til 2-3 uker for hvert bygg. Dette viste seg å holde stikk og alle hallene stod ferdig til fastsatt dato.

Spesiell bygget metode

Bygget metoden var litt spesiell. Fundamentet besto av prefabrierte betongelement med strekkbånd mellom for å tåle presset mot veggene. Ellers ble alt sammen skrudd isammen på plassen. Takstolene først, så ble takplatene lagt på. Hele konstruksjonen ble så jekket opp slik at arbeiderne hele tiden stod på bakken mens de jobbet.

Hallen er uisolert. Dersom man lagrer sand og salt med stort vanninnhold, kan det være nødvendig med oppvarming for at materialene ikke skal klumpe seg eller fryse.

For å løse dette har vi gått inn for infrarød strålevarme montert i taket på bygningene. Strålevarme har den egenskapen at den bare varmer opp de flater som blir bestrålt. I dette tilfelle salt og sand.

30. oktober ble det holdt ferdigbefaring for hallene. De synes å fungere bra, eneste merknaden var noen små skjønnhetsfeil som leverandøren skulle rette på.

Transport i regnvær

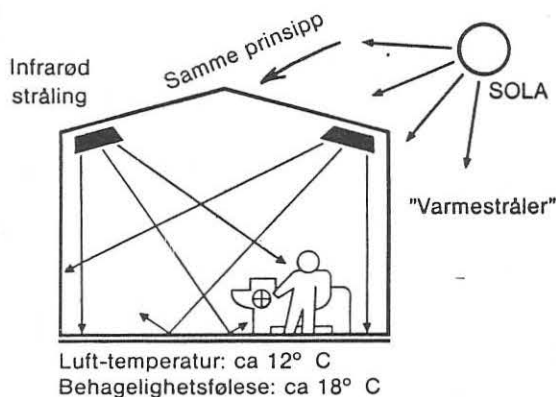
Ved lossingen av saltet i Agnefest var det til sine tider ganske kraftig regnvær. Vi er derfor spent på hvordan lagringen vil påvirke salt med stort vanninnhold. Og så gjenstår det å se om den økonomiske gevinsten blir så stor som antatt.



Bildet øverst: Den svenske Llentabhallen klar til bruk på Buøya i Mandal

Bildet nederst: Vegmester Andreas Moi utenfor hallen i Nulandsvika

Hallen i K-5 hører til "forrige generasjon", men ble forlenget i sommer for å gi plass til salt.



Glimt fra vedlikeholdet

Asfalt

Av Vidar Saga

Vidar Saga ved vedlikeholdsavdelingen asphaltseksjon forteller til Møteplassen at 1984 har vært et normalt år når det gjelder vedlikehold av asphaltvegene våre. I gjennomsnitt tar det 8 år mellom hver gang riksvegene får fornyet slitedekke mens det varer ca. 14 år på fylkesvegene. Oppfinnsomhet har skaffet oss mer enn 5 km med nye faste dekker på fylkesvegene. Dette nye dekket består av asfaltmasse som er frest løs fra

de mest trafikkerte riksvegene. I en spesiell utleggermaskin får denne massen et tilskudd av ny bitumen og ut i den andre enden av utleggeren kommer et grovkornet og åpent vegdekke. Det fyller neppe alle krav til et fullgodt fast dekke, men på fylkesveger med lave trafikktall og lavt hastighetsnivå betyr de store forbedringer. Vedlikeholdsbudsjettet dekker 75% av prisen, mens kommunene dekker resten, slik det er vanlig ved

nyinvesteringer på fylkesvegnettet.

En ting til er ny på asfaltfronten i Vest-Agder i år: De første strekningene med drenerende asfalt er lagt ut. Saga regner med at denne dekketyper vil redusere risikoen for vannplaning på veger med stor trafikk og høyt hastighetsnivå. I den neste artikkelen orienterer S. Dørum fra Veglaboratoriet om fordeler og ulemper.

Drensasfalt

Av S. Dørum, Veglaboratoriet

Drensasfalt er en åpen belegningstype som slipper vann direkte gjennom belegningen. Dekketyper har relativt stor utbredelse i land med andre klimaforhold. Drensasfalt basert på oppskifter fra land med andre klimaforhold er tidligere prøvd i Norden, men med heller dårlig resultat på veger med stor trafikk.

I Sverige startet forsøk med en ny generasjon drensasfalt i 1976. Disse viste lovende resultater ved årsgjennsnitt (ÅDT) omkring 12000 kjøretøyer. I 1983 ble det utført 2 mill. m² med drensasfalt på veger med tildels svært stor trafikk, hovedsaklig i sørlige og vestlige deler av landet.

Friksjon

Hovedbegrunnelsen for å bruke drensasfalt har vært å redusere risikoen for vannplaning på sterkt trafikkerte veger med et høyt hastighetsnivå.

Med drensasfalt vil ikke overflatevann bli stående på vegbanen, f.eks. i hjulsporene, slik det kan være tilfelle med tette dekker. Dermed reduseres risikoen for vannplaning og friksjonsegenskapene bedres spesielt ved høye hastigheter.

Lysrefleksjon

Fordi det ikke dannes sammenhengende vannfilm på dekkeoverflaten, vil en unngå speilende refleksjon fra billys som sjenerer møtende trafikk. Samtidig vil mer lys fra bilens egne lykter reflekteres mot føreren og gi bedre siktforhold.

Støy

Et åpent vegdekke absorberer støy fra kontaktflaten mellom bildekk og vegbane og fra motoren. Tilsammen utgjør dette en hoveddel av trafikkstøyen. Det er registrert en reduksjon i vegtrafikkstøy på 4-8 dB(A) med slike dekker. Dette opplevs av det menneskelige øre som boritmot en halvering av støynivået.

Vannsprut fra kjøretøyer er både til sjenanse for medtrafikkanter og påvirker trafikksikkerheten ved nedsmussing av bilvinduer og vegoppmerking. Med åpne, drenerende dekker avtar sølespruten betraktelig.

Mulige problemer

Et åpent dekke er utsatt for forvitring ved at luft og vann kommer lett til. Dette forsøkes idag motvirket ved at binde-middelfilmen gjøres så tykk som mulig. Dekkets levetid kan likevel bli forkortet.

Dessuten er det usikkert hvordan dekket vil motstå piggdekk og kjettinger, både ved at steinkornene er svakere forankret og ved at slitasje-produktene etterhvert vil tette porene og dermed redusere den positive effekten.

For normalt tette dekker er det dokumentert at slitestyrken avtar med økende hulrominnhold.

I tillegg er det ulike meninger om virkningene på eventuelle vannømfintlige, underliggende lag.

Dekkene gir lite bidrag til vegens bæreevne, og virkningen av snø/is er også usikker.





Av Torgny Valborgland



Grunnseksjonen informerer:

Skjønnsloven og ekspropriasjonserstatningsloven endret

De siste to årene er både skjønnsloven og ekspropriasjonserstatningsloven blitt endret. Dette har betydning for vegkontorets daglige arbeid med å skaffe grunn til nyanlegg og utbedring av det eksisterende vegnettet.

Skjønnsloven

Skjønnsloven av 1. juni 1917 har vært endret flere ganger. Vi husker kanskje spesielt den endringen som fant sted i 1973 da mulighetene for å begjære overskjønn ble opphevet. Resultatet av dette ble at mange skjønn ble påanket til lagmannsretten med påstand om feil rettsanvendelse eller feil ved saksbehandlingen. Ved slik anke hendte det ofte at skjønnet ble opphevet og skjønnsretten måtte begynne forfra igjen.

Fra 1. januar 1983 ble overskjønn igjen innført som regulært rettsmiddel ved overprøving av skjønn. Reglene er likevel ikke helt identiske med de vi hadde før 1973.

Overskjønn kan gå ut på en total overprøving av underskjønnets avgjørelse eller en kan kreve overskjønn for overprøving av selvstendige deler av skjønnet. Det kan begjæres overskjønn både på grunnlag av feil **rettsanvendelse**, feil **saksbehandling** og feil ved selve **erstatningsutmålingen**.

Lagmannsrettens ansvar

Overskjønn over rettslige skjønn hører inn under lagmannsretten og blir vanligvis styrt

av en juridisk dommer med samme antall skjønsmenn som i underskjønnet.

Et overskjønn kan igjen påankes til høyesterett. Ankegrunnlaget i slike tilfeller må være påstand om feil ved saksbehandlingen eller feil rettsbruk i overskjønnet.

Saksomkostninger

Skjønnslovens generelle regler om fordeling av saksomkostnadene ved overskjønn er også endret i forhold til tidligere lovregler. Hovedregelen om at saksøkeren skal erstatte saksøkte de nødvendige utgifter er den samme som før lovendringen i 1982.

Reglene er likevel modifisert slik at dersom ekspropriaten krever overskjønn alene, vil han bare få sine utgifter dekket dersom han sitter igjen med et bedre resultat enn ved underskjønnet. Den nye loven har også klare signaler om at dersom kravet om overskjønn viser seg å være åpenbart urimelig kan det nå komme på tale å erstatte ekspropriatens (vegvesenets) saksomkostnader. Disse kostnadsreglene vil nok føre til at vi neppe får så mange begjæringer om overskjønn fra saksøkerens side som vi hadde før lovendringen i 1973.

Ekspropriasjonserstatningsloven

Etter Grunnlovens §105 skal det ved ekspropriasjon betales "full Erstatning".

Med utgangspunkt i Grunnloven ble det gjennom rettspraksis utviklet nærmere regler om hvor-

dan erstatningen skulle fastsettes ved ekspropriasjon. Først i 1973 ble det ved lov gitt generelle regler om erstatningsutmålingen ved ekspropriasjon av fast eiendom.

Denne loven viste seg å være vanskelig å bruke og svært mange ekspropriasjonssaker havnet i Høyesterett. På en del punkt ble det på denne måten ikke lenger samsvar mellom lovens ordlyd og gjeldende rettspraksis.

Behov for endring i loveteksten meldte seg ganske snart, og arbeidet ble intensivert etter regjeringsskiftet i 1981.

Ny lov

Den nye loven som nå er kalt "lov om vederlag ved oreigning av fast eiendom" ble vedtatt av Stortinget på vårparten og er gjort gjeldende fra 1. juli 1984.

Loven bygger på det vesentlige på den rettspraksis som har utviklet seg de siste årene og vil derfor neppe skape de store endringer når det gjelder erstatningsutmålingen for eiendomsinngrep. Likevel har denne siste lovendringen gjennom pressen fått ganske bred omtale.

Det kan synes som om det er skapt en generell forventning blant folk flest om at nå vil erstatningsutmålingen ved eiendomsinngrep nå nye høyder. Tiden vil vise om lovendringen vil medføre at forventningene blir virkelighet. Etter min vurdering vil lovendringen merkes lite for den som må avstå sin eiendom, helt eller delvis, til offentlige formål.

E-18 øst for

Generelt om E 18 øst

I 1985 vil Statens vegvesen begynne å bygge ut E 18 øst på strekningen Strømme - Torridalsveien. Kartet nedenfor viser når de enkelte parseller er planlagt utført og hva de koster. Hele parsellen uten ny Varoddbru er beregnet å koste 123 mill.kr. i 1983-verdi. Dette tilsvarer byggesummen for E 18 fra Gartnerløkka til Hannevik. Ei ny Varoddbru er beregnet å koste 130 mill.kr. i tillegg.

Varoddbrua og trafikkutviklingen

Nåværende bru ble åpnet for trafikk i 1956. Det første året etter åpningen passerte gjennomsnittlig 1000 kjøretøyer over brua hvert døgn. I 1982 var tilsvarende tall 17.600, mens det er forventet at ca. 30.000 kjøretøyer vil passere hvert døgn i år 2000.

Avviklingsproblemer

Så stor trafikk er det ikke mulig å få over eksisterende bru uten urimelig store kødannelser. Kødannelsene vil starte på begynnelsen av 1990-tallet. Noe forbedring kan forventes ved å forby venstresvingbevegelser til/fra Søsveien. Trafikk fra Søm mot sentrum må i såfall kjøre om Strømme (Rona) der det er planlagt kryssutbedring med vanlige anleggsmidler.

Ny bru nødvendig

For å få en tilfredsstillende flyt i trafikken til/fra Randesund er det nødvendig med 4 kjørefelt fra tidlig på 1990-tallet. Etter beregninger foretatt av Vegdirektoratets bruavdeling er det ingenting å spare bare ved å bygge ei ny 2-felts bru i tillegg til eksisterende. Ei ny 4-felts bru er dermed det eneste realistiske alternativ. Dessverre kan ei slik bru ikke passes inn i de ordinære budsjetter før rundt år 2000.

Bompenger og ny bru i 1993/94

De forventede trafikkavviklingsproblemer kan løses med lokal innsats. Vegdirektoratet har i år antydnet ekstrabevilgning til ny Varoddbru i årene 1990-93 hvis 60 mill.kr. kan skaffes tilveie ved hjelp av bompenger. Brua kan da eventuelt stå ferdig i 1993/94.

Bomstasjon på Varodden

Hvis det så forutsatt på Varodden kreves inn I prisnivå nader vil Det er p beløp for

Forskudds- eller etter-skuddsinnkreving

I en ever forutsatt vendige b 5 år. Hvi vil en m bli det de Det vil va brua står Noen vil penger til å benytte.

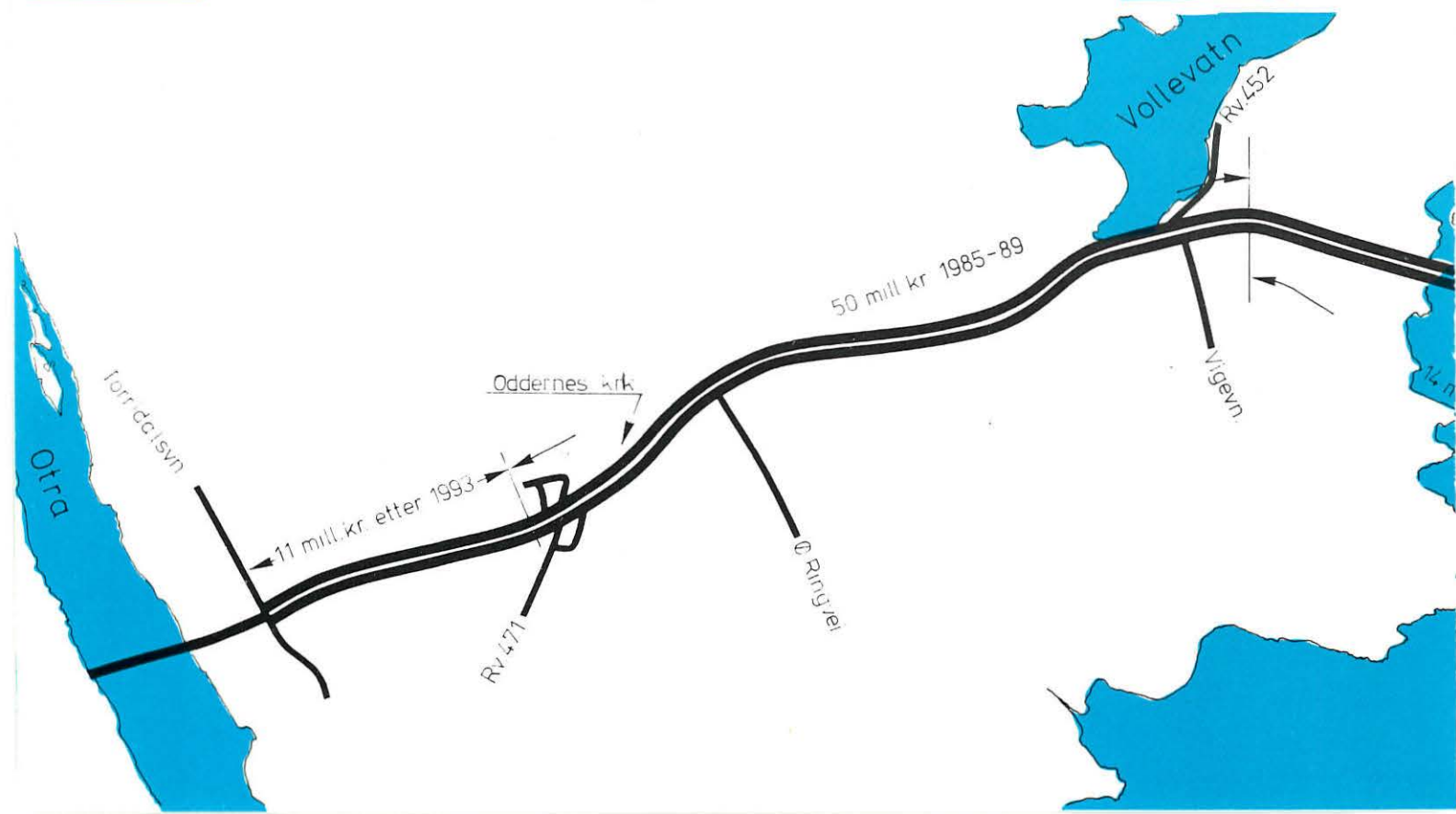
Hvis bompenger, hvor mye vil det koste?

Det er t basert på retur. For ligste bli kr.

Det er p kjører oft er derfor

Tenker er kr. 100,- 1200 kr n arbeid 5 eventuelt l blir hver

Til samme Kvadratur tilsvarer kr. 3600,-



Kristiansand

tes et vedtak om å kreve inn bompenger, s det at en bompengestasjon vil bli bygd . Som en forenkling forutsetter en at det vgift kun i retning mot sentrum.

om er sammelignbart med bru- og vegkost- et koste kr. 10,- å passere bomstasjonen. lagt innført former for rabatter på dette a som kjører ofte over brua.

Il bompengefinansiering av ny bru er det skuddsinnkreving av bompengene. Det nød- o kan da skaffes tilveie i løpet av 3 til erimot etterskuddsinnkreving skal benyttes låne penger, og innkrevingsperioden vil lte, altså 6 til 10 år.

en fordel å slippe å ha bom når den nye erdig og trafikken ellers kan gli greit. lldertid anse det som ulempe å betale inn bru som de kanskje aldri får gleden av

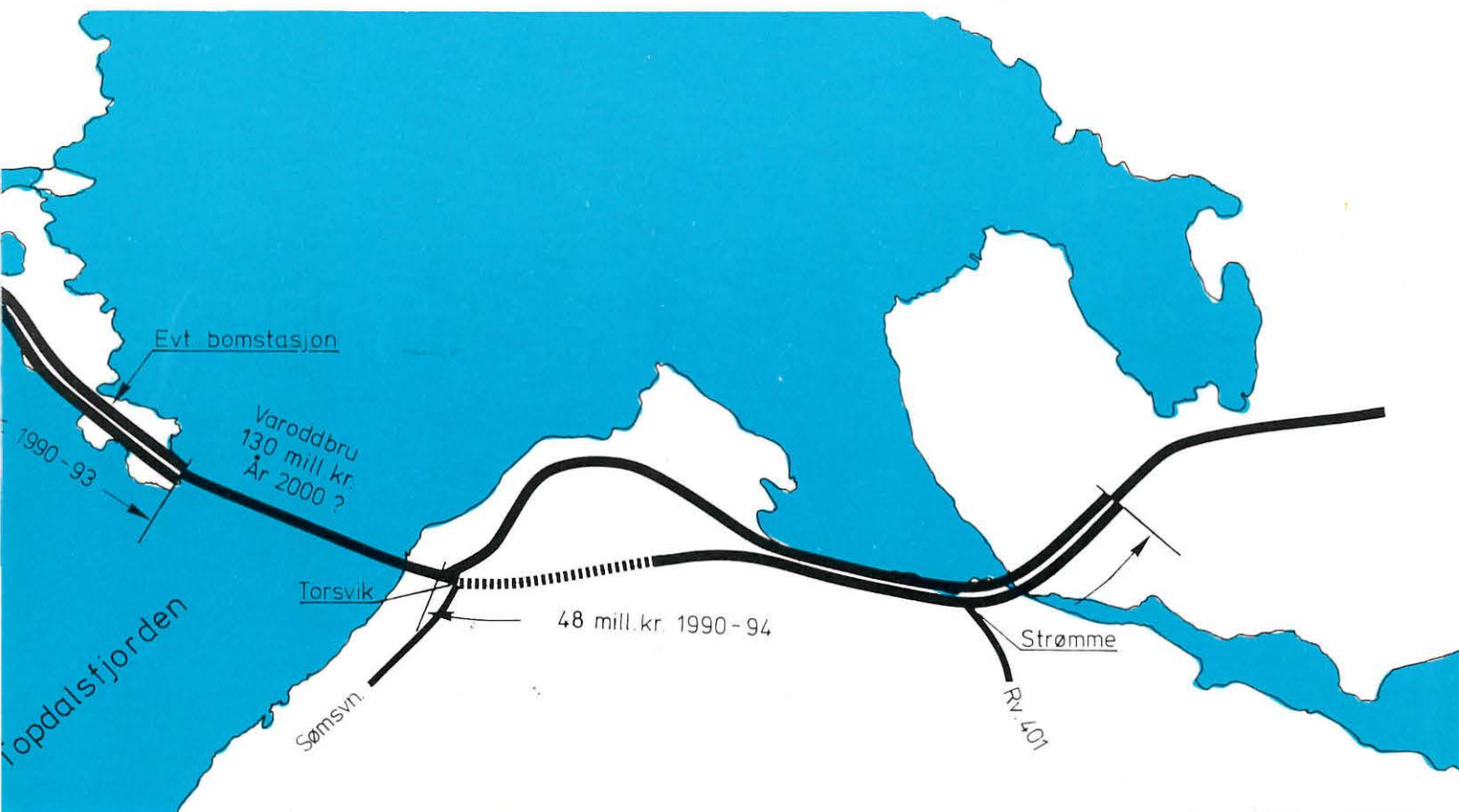
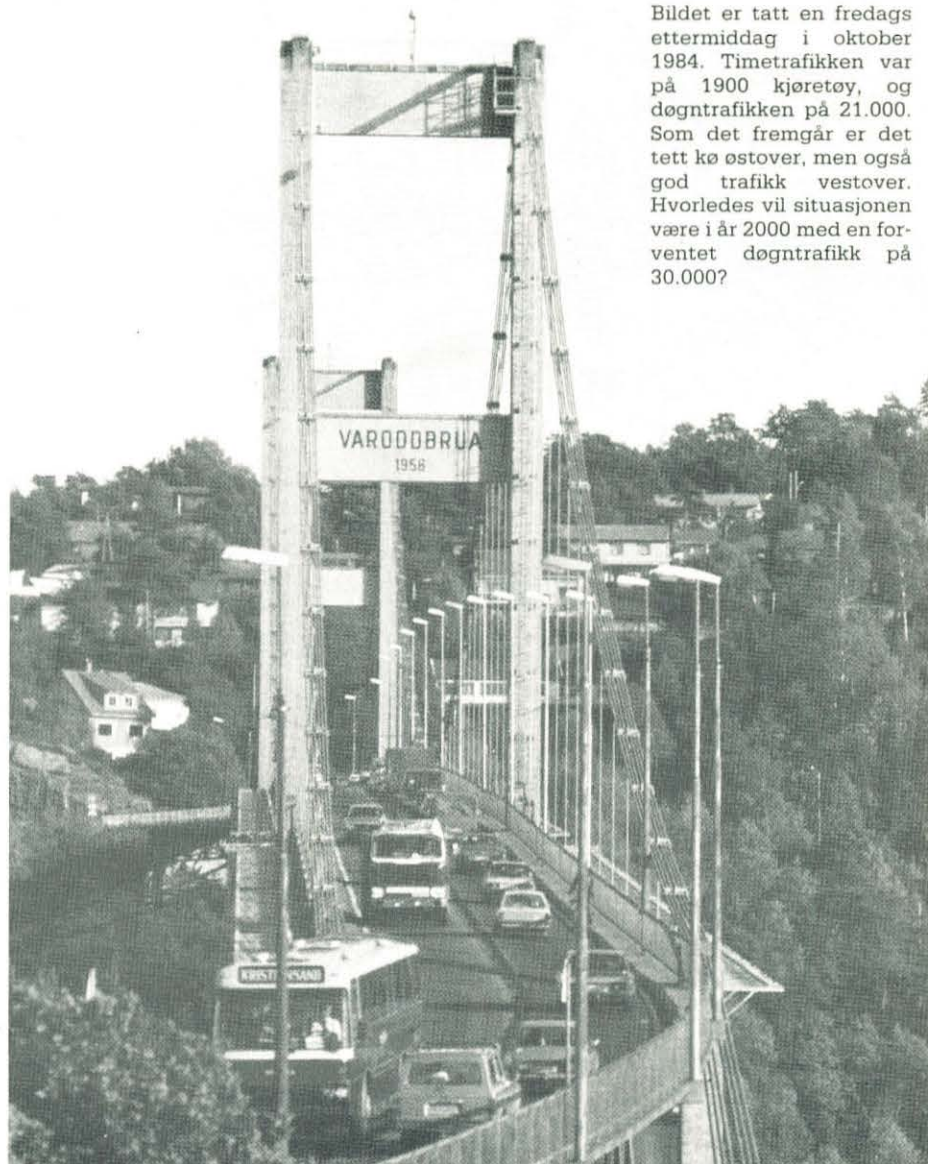
gere nevnt at bompengefinansieringen er det vil koste kr. 10,- for en reise tur/ em som kjører en gang i uka vil de rime- løse enkeltbillett. Årlig utgift blir da 520

lagt innført rabattordninger for dem som lnnføring av månedskort eller kvartalskort nsynlig.

seg f.eks. at et månedskort vil koste ntuelte kr. 150,-, så vil årlig kostnad bli ektive 1800 kr. For en som kjører til/fra rger i uka, vil hver tur koste kr. 4.62 6,92. Kjører en flere ganger enn 5 ganger tilsvarende billigere.

kning kan nevnes at månedsparkering i koster fra kr. 150,- til kr. 300,-. Dette rlige utgifter mellom kr. 1800,- og

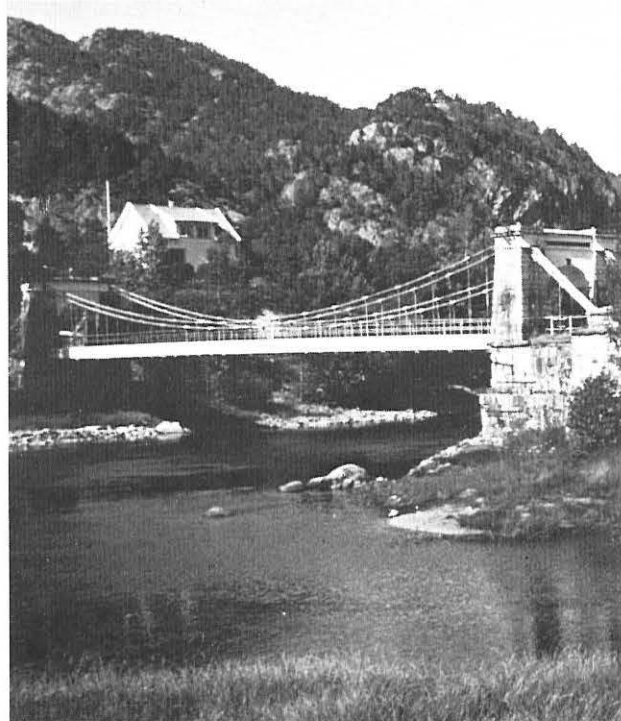
Bildet er tatt en fredags ettermiddag i oktober 1984. Timetrafikken var på 1900 kjøretøy, og døgntrafikken på 21.000. Som det fremgår er det tett kø østover, men også god trafikk vestover. Hvorledes vil situasjonen være i år 2000 med en forventet døgntrafikk på 30.000?



Bakke bru

Fullført i 1844
etter forbilder fra Frankrike og England
der vegmester Johnsen
hadde vært på studiereise
kort tid før.

Sist istandsatt i 1982
i forståelse med fylkeskonservatoren.
Klar for mange års bruk.



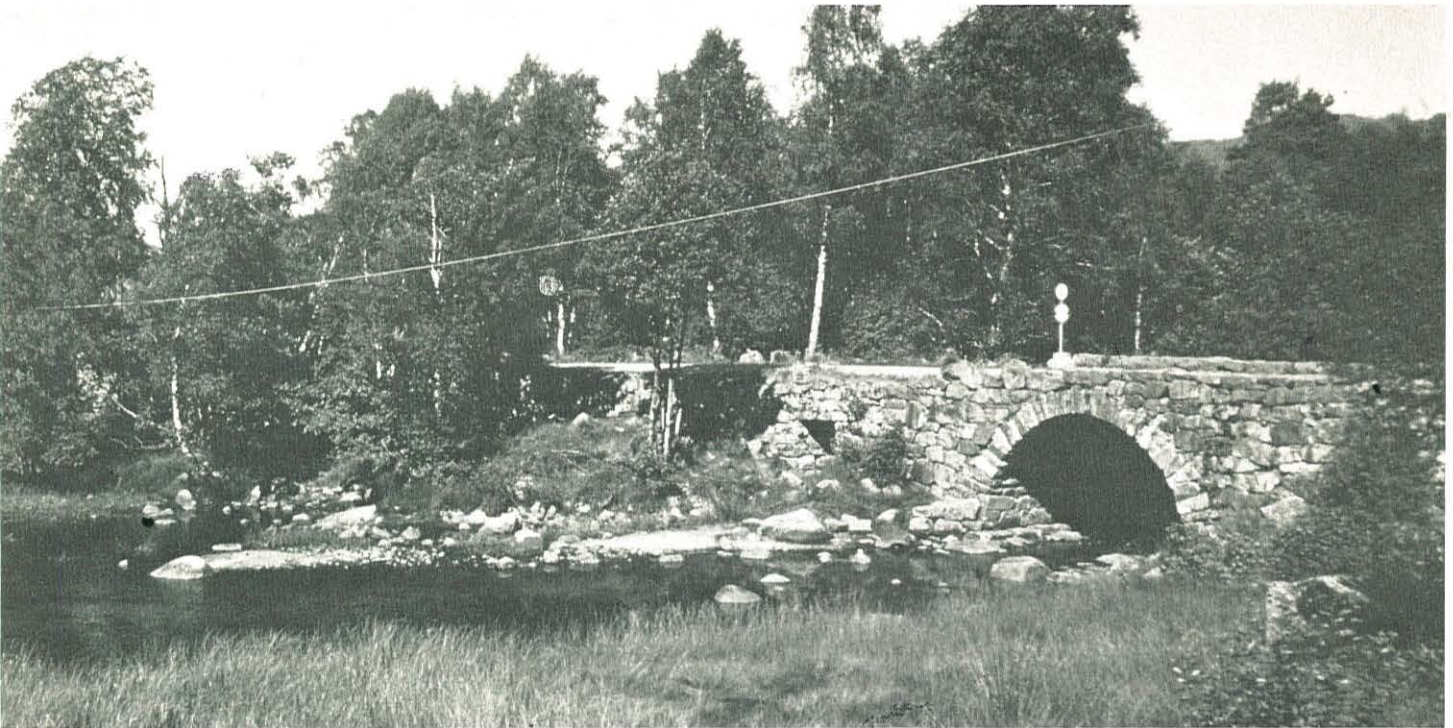
Amtmanden
i Lister og Mandals Amt

I Anledning af Foranstaaende skal jeg hermed meddele, at Ingeniør Svenningens og jeg i Fellesskab den 21 de Februar d.B. har besigtiget Broen og fundet det utilraadeligt at foretage den omhandlede Ombygning af Broen, væsentligt af Hensyn til de dermed forebundne betydelige Omkostninger. Derimot antager jeg, at der nok muligens i Lister og Mandals Amt findes en Prøvebelastning, saaledes som af Ingeniør Uelandet hentedes Exempler paa Kængelbroens mindre Paalidighed med Hensyn til Broens Aarsager, der helt igjennem giver Indtryk af at være solid og stærk. Efter Vejdirektørens Skrivelse af 24/4 88 viste det sig ved Undersøgelse af Kængelbroen i Østerning, der paa Grund af Forankringshjælpens Forværing gav Anledning til Frygt, at de Huller hvorigjennem Forankringshjælpens Forværing gav Anledning til Frygt, at de blev løst som Pisser, hvorved den i Mureverket, saa i saadan Hvide, at de blev løst og gjort det aldeles saadant. Noget Tilsvarende Ammoniak fuldstændigt aldeles ikke Sted ved Bakke Kængelbro. - I Vejdirektørens ovennævnte Skrivelse findes derimod anført Resultaterne af en Undersøgelse af Kængelbroen i Innsbrück, og det forekommer mig, at Forholdene ved denne Bro naar man tager Hensyn til de omstændigheder, som begge har Forankringen været fuldstændig igjennem. Da Broen i Innsbrück blev undersøgt alle Detaljer, hele Forankringen medtaget, saa at man kunde paa undersøgt alle Detaljer, det viste sig imidlertid, at Jernet var ulovskadiget. Jeg skulde derfor være tilbøjelig til at tro, at Jernet ogsaa ved Bakke Bro er saa godt som ulovskadiget. - Opmerksomheden skal selvfølgelig fremdeles være henvendt paa denne Sag. Den med Ingeniør Svenningens førte Korrespondance i Sagens Anledning vedliggør.

Middelalder 2 Juni 1891

G. F. Diesen

Forelægges Amtsthinget - Efter hvad foran er oplyst, finder jeg ikke at
burde anbefale nogen Reparation af Bakke Bro i kommende Budgettermin.
Lister og Mandals Amt, 4 Juni 1891
J. Stang.



«Hengekjædernes forrustning»

Av Hans Seland

I 1977 var vi som drev med bruvedlikehold igjen opptatt av "hengekjædernes forrustning". Sammen med dyktige og interesserte medhjelpere fra vedlikeholdsområde K-5 åpnet vi en av de vestre forankringene.

Vi fant den murte kanalen og trekullisolasjonen i god orden. Med hengekjedene var det ingen fare. De så like velbevarte ut som i 1891.

Bildet:

Murt kanal, kjeder og pulverisert trekull i 1977.



Fra Veivinspektøren i
Luster og Mandals Amt

Heddeleland den 9 Juni 1891

Til Luster og Mandals Amt!
I Forbindelse med min Skrivelse af 2 die dennes angående Bakke Hængebro skal jeg ikke undlade herved at meddele det ærede Amt, at jeg den 4 de dennes paa Reise til Sirdalen har haft Anledning til at undersøge Hængekjæderne paa et enkelt Punkt paa Vestsiden af Broen, idet den i omhandlede Skrivelse ommeente Opgravning af et Hål og Blottegning af en liden Del af de indmurede Hængekjæder da var foretaget.

Det viste sig ved denne Undersøgelse - saaledes som ogsaa af mig formodet - at Ternet var fuldstændig grusket og ubeskadiget, der fantes ikke engang Antydning til Spor af Forrustning, og er der ingen som helst Grund til at formode at saadan Forrustning skulde findes nogetsteds paa den indmurede Del af Hængekjæderne. Undersøgelsen viste nemlig, at Hængekjæderne var indmurede i en antagelig vanntæt Kanal, opført af store brudesten i Cement, og fyldt med en mæsse Trækull, der har indrøget den tilstedeværende Fugtighed og fuldstændig beskyttet Ternet.

Etter dette er jeg bleven yderligere bestyrket i min Formodning om at der ingen som helst Fare er forhaanden med Hensyn til Bakke Bro, hvad det omskrevne Forhold angaar.

G. F. Diesen

Forelægges det ærede Amtsting i Forbindelse med sag Nr. 54.

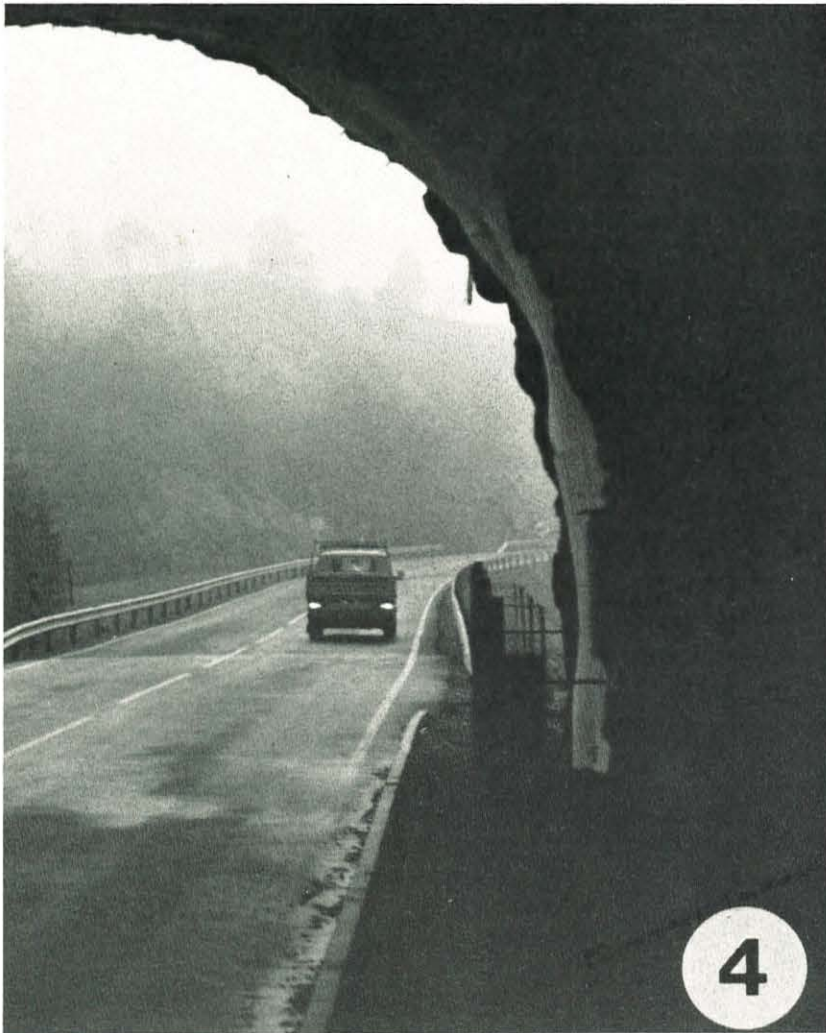
Luster og Mandals Amt, 11 Juni 1891

J. Stang

Anlegg Hestespranget- Trøngsla

Situasjonsrapport fra en av vegvesenets største arbeidsplasser torsdag 2.11.1984.
Parsellen fra Tjersland til Nulandsvika under trafikk før sommerferien 1985.



Bilde 1

Ola Vatland og Ola Orthe lader ei salve på 400 m³ fjell i krysset ved Selandsvegen

Bilde 2

Blandet drift i skjæringa på Tjersland. Severin Klungland på vegvesenets hjullaster fyller opp den innleide lastebilen til Karsten Helland.

Bilde 3

Reparatør Asbjørn Tobiassen og Sven Ove Jerdal i dyp konsentrasjon over borryggen som har fått stopp.

Bilde 4

Gaupåstunnelen og 2,5 km ny E 18 fra Hestesprangvannene til Tjersland ble åpnet sommeren 1984.

Bilde 5

Gamle Vestlandske hovedveg fra før 1840 skal ikke ødelegges av nye vegskråninger.

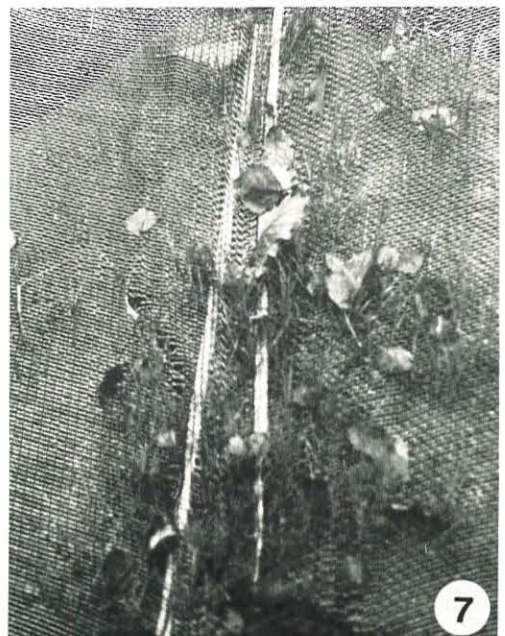
Bilde 6

Store dimensjoner over vegskråningene mellom Nuland og Tjersland.

Bilde 7

Som et forsøk er vegskråningen sikret mot utrasing med finmasket nett.

Lauv fra tre i nærheten gir en anelse om maskestørrelsen. Gras spirer friskt gjennom nettet og binder det hele sammen. De loddrette trådene i nettet vil råtne bort ganske snart. De vannrette, som er laget av kunstfiber, blir liggende for å gi skråningen varig stabilitet.



AKAN

Står for Arbeidslivets komité mot Alkohol og Narkotika

Har rusmiddelmisbruken økt blant vegvesenets arbeidstakere?

Vi vet ikke noe sikkert om dette. Men for å hjelpe folk som har rusmiddelproblemer, er det opprettet AKAN-utvalg i Vest-Agder, og i de fleste andre fylker. Dette gjør vi fordi vi tror det er bedre å tilby hjelp enn å forsøke å dekke over eller gi folk avskjed.

AKAN står for Arbeidslivets Komité mot Alkohol og Narkotika.

Vi «snuser» ikke

Det er viktig å presisere at utvalgets virksomhet ikke vil bestå i å "snuse" rundt på arbeidsplassene for å prøve å avdekke problemer. Det vi i første rekke vil arbeide med er å spre opplysning, for som det står i AKANs retningslinjer for vegvesenet:

"Vegvesenet vil arbeide for å legge forholdene til rette for nøkternt og saklig opplysningsarbeid vedrørende bruk/misbruk av alkohol og narkotika for derved å

- forebygge misbruk av rusmidler
- hjelpe tjenestemenn som misbruker slike midler
- sette personalet - særlig ledere og tillitsvalgte - bedre i stand til å møte de problemer som misbruk av alkohol og narkotika fører med seg på arbeidsplassen."

I Vest-Agder har Arbeidsmiljøutvalget besluttet at det allerede eksisterende attførings- og omplasseringsutvalget også skal fungere som AKAN-utvalg, men med utvidelse av hovedkontakt.

Utvalget består da av:

- 1 representant fra bedriftshelse-tjenesten, Per S. Sandell
- 1 representant for personalseksjonen, Anders Wahlstedt
- 2 hovedkontakter, Helge Olsen og Reidun Romberg.

Hovedkontaktene er utpekt av Arbeidsmiljøutvalget. De har



Av Reidun Romberg

AKAN

IKKE
SLIK!

vært på kurs arrangert av AKAN sentralt.

Vi vil understreke at AKAN ikke tar sikte på å fremme bestemte avholdspolitiske holdninger, utover det at forbruket skal holdes borte fra arbeidsmiljøet og at eventuelt bruk i fritida må avpasses til den etterfølgende arbeidssituasjon. Det tas heller ikke sikte på å erstatte det arbeid som drives ellers på området av andre organisasjoner og institusjoner.

To slags kontakter

AKAN-arbeidet baseres på to typer kontakter som arbeider både i arbeidsmiljøet og på fritida. Det er hovedkontakt og personkontakt.

HOVEDKONTAKTENE må gjennomgå nødvendig opplæring arrangert av AKAN sentralt. I AKAN-utvalget er hovedkontaktene de som er ansvarlige for informasjonsarbeidet.

Hovedkontaktens oppgaver i samarbeid med bedriftshelsetjenesten:

- bindeledd i AKAN-arbeid
- hovedansvarlig for behandlingsopplegg
- rådgiving til personkontaktene og til arbeidskamerater

Bedriftshelsetjenesten vil ha ansvar for all rådgiving i forbindelse med behandling.

PERSONKONTAKTEN er et viktig ledd i opplegget. Denne velges av den som har problemet, i samråd med AKAN-hovedkontakten. Personkontakten skal gi vedkommende hjelp og oppmuntring i arbeid med problemene.

Som nevnt er informasjon det vi skal arbeide med i første omgang. Dette er det første vi kommer med, men vi vil prøve å spre opplysning om AKAN så ofte vi får anledning.

AKAN er et hjelpetiltak for alle ansatte. Ved informasjonsvirksomhet kan vi få fram en holdningsendring til den enkelte misbruker. Vi hjelper ingen ved å dekke over forholdet.

MEN
SLIK!AK
AN

AKAN



ALKOHOL LØSER INGEN PROBLEM-HVERKEN
PÅ JOBBEN ELLER HJEMME. DERIMOT KAN DEN
BLI DITT ALLER STØRSTE PROBLEM!



Vegvesenet har fått nytt emblem

På bakgrunn av innstillingen fra vegvesenets informasjonsutvalg ble det nedsatt et utvalg som skulle komme med forslag om bruk av navn, emblem og andre kjennetegn for etaten.

Vegdirektøren har på bakgrunn av innstillingen fattet følgende vedtak:

Navn:

Etatsnavnet skal fortsatt være Statens vegvesen, og benevnelsen Statens vegvesen Vegdirektoratet og Statens vegvesen Fylkesnavn skal brukes i størst mulig utstrekning. Dersom det av hensyn til publikum ønskes nøyere spesifisering av avsender, skal en f.eks. bruke:

For vegadministrasjonen:
Statens vegvesen Vest-Agder vegkontoret

For biltilsynet:
Statens vegvesen Vest-Agder Biltilsynet Flekkefjord

For vegstasjon/sentral:
Statens vegvesen Vest-Agder Buøya vegstasjon, Mandal

Emblem

Etaten skal ha bare ett emblem. Emblemet skal være en forenklet utgave av biltilsynets emblem, slik vi viser i svart og hvitt trykk.

Farge

Den gulfargen som benyttes på vegvesenets maskiner skal være standardfarge for etaten. I størst mulig utstrekning skal en søke å oppnå denne fargen som trykkfarge, stofffarge m.v.

Skrifttype

Vegvesenet skal bruke "Helvetica" som standard skrifttype. Det er den mest brukte skrifttypen i etaten idag. Den er lett å lese, enkel og bokstavene ser tiltalene ut. Overskriftene i dette nummeret av Møteplassen er satt med Helvetica, mens vi før brukte skrifttypen Times.

Attførings og omplasseringsutvalget



Av hovedverneombud Helge Olsen

På møte 6. juli 1983 vedtok Arbeidsmiljøutvalget (AMU) å opprette et eget attførings- og omplasseringsutvalg. Dette utvalget ble konstituert 18. okt. s.å. Utvalget er et underutvalg av AMU, og har utformet retningslinjer for sin virksomhet. Retningslinjene ble godkjent på AMU-møte 22. februar 1984. Sammensetningen av utvalget er som følger:

Per S. Sandell, representant for bedriftshelsetjenesten
Anders Wahlstedt, representant

fra administrasjonen
Helge Olsen, representant for ansatte
Sekretær for utvalget: Kjell Quarsten.

Lik behandling av sakene

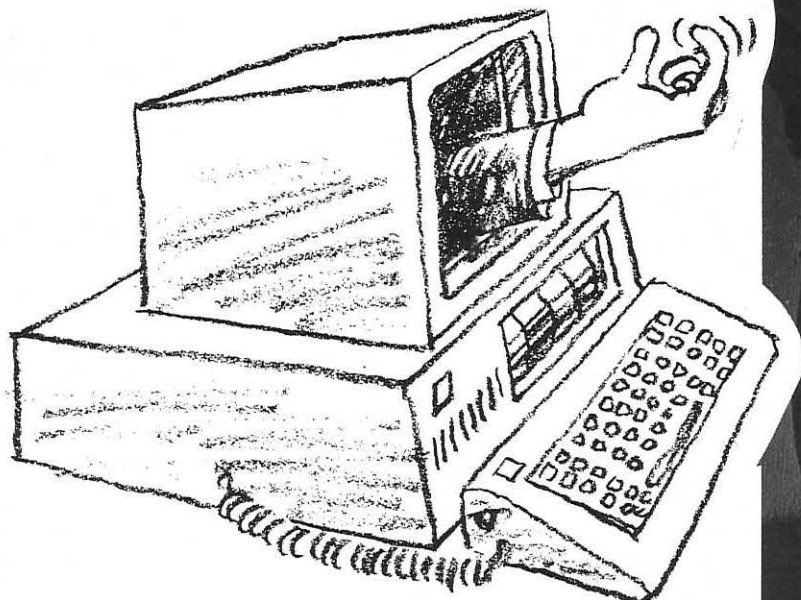
Tidligere har omplasseringssaker vært løst ute på den enkelte arbeidsplass, mens man kanskje samtidig har ønsket at det fantes "noen andre" som kunne være behjelpelige. Grunnlaget for et eget utvalg til hjelp ved attføring og omplassering ble diskutert i AMU, hvor man mente at et mindre utvalg ville arbeide mer rasjonelt enn om hele AMU skulle fungere i dette arbeidet. Et annet moment i denne forbindelse er at utvalget skal bidra til en tilnærmet lik behandling av slike saker. Videre vil det være naturlig å presisere at utvalget skal være til hjelp for såvel administrasjonen som den enkelte som får slike problemer.

Naturlig nok vil bedriftshelsetjenesten bli trukket inn i slike saker og vi har en klar oppfatning av at dette blir vel ivare tatt av dr. Sandell.

Grunnregler

Det vil rimeligvis være nødvendig å belyse en del av AOUS arbeid litt mer i detalj:

- Utvalget er Rådgivende.
- Utvalget vil bestrebe seg på å nå fram til løsninger som vil være akseptable for alle parter.
- Er man i tvil om å trives i en alternativ jobb, vises det fleksibilitet til å forsøke andre muligheter, i den grad dette er praktisk mulig.
- Utvalgets medlemmer har taushetsplikt. Dette betyr at opplysninger om ansatte som evt. får problemer av denne art, ikke vil komme lenger enn til medlemmene i utvalget.



e. Utvalget skal i første rekke være til hjelp for de som får eller har problemer av helsemessige og/eller andre årsaker.

Grunnen til at vi vil nevne dette spesielt, er at ansatte ikke skal være "redde" for å kontakte utvalget eller enkeltmedlemmer av utvalget.

Vi håper at denne presentasjonen av AOU vil være til hjelp for de som ikke har vært helt sikre på hva utvalget egentlig arbeider med.

Det kan også være nødvendig å minne om at utvalget behandler to typer saker:

1. Attføringssaker, hvor dette viser seg å være riktig.
2. Omplassingssaker, som er ren omplassing til annet og mer egnet arbeid.

Som avslutning kan vi minne om at alle skriftlige henvendelser rettes til utvalgets formann, Anders Wahlstedt, vegkontoret. Hvis noen bare ønsker en prat om utvalget, eller har ting de ønsker å få nærmere greie på, er det bare å kontakte et av utvalgets medlemmer.

Husk at vi er der for å hjelpe deg som får eller har problemer av denne karakter.

Retningslinjer

Det kan også være en fordel å presentere utvalgets formelle retningslinjer:

1. Det interne attføringsarbeid i Vest-Agder vegvesen skal ha som formål å tilpasse den enkeltes arbeidssituasjon til hans/hennes arbeidsevne.
2. Utvalget er et underutvalg av AMU og oppnevnes for samme tidsrom som dette.
3. Utvalget er sammensatt som bestemt i AMU: Hovedverneombud, bedriftslege og en representant fra personalseksjonen. Verneleder er sekretær. Arbeidstaker, arbeidsledere og tillitsmenn trekkes inn i arbeidet etter behov. (Med tillitsmenn menes her også verneombud).
4. Utvalget gir årlig rapport til AMU om sin virksomhet, og fører i tillegg en konfidensiell saksrapport.
5. Utvalget skal så langt det er mulig kartlegge nåværende og fremtidige attførings- og omplasseringsbehov samt de muligheter som finnes for gjennomføring av slike tiltak.
6. Utvalget arbeider primært med sikte på bedriftsinternt attføring.
7. Arbeidsformidlingen kontaktes i den utstrekning det er nødvendig for å få hjelp til den bedriftsinterne attføring.
8. Aktuelle personer for attføring registreres enten ved gjennomgang av lister over langtidssykmeldte, eller ved at utvalget på annen måte blir gjort oppmerksom på personell med sosiale eller helsemessige problemer.
9. Utvalgets medlemmer er underlagt taushetsplikt og undertegner taushetsløfte.

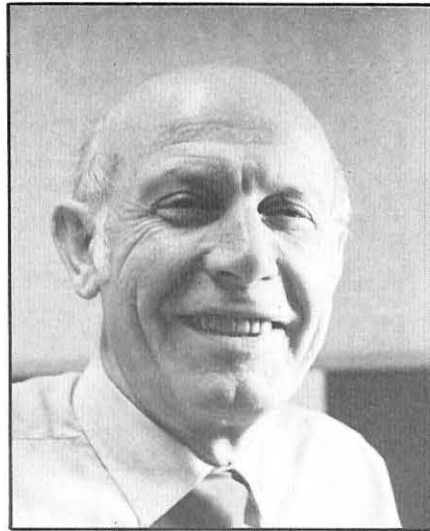
Kongens sølv til Eugen Ringen

Av Ragnhild Kvernland

Ved en enkel lunch på hotell Caledonien den 13. september 1984 ble førstesekretær Eugen Ringen overrakt H. M. Kongens fortjenestmedalje i sølv. Overrekkelsen ble foretatt av fylkesmann Oluf Skarpnæs. Sammen med Ringen og hans familie, var det invitert endel kollegaer fra vegkontoret, fylkesordfører og fylkesmann. Ringen ble berømmet for sin innsats i taler fra vegsjefen, fylkesmannen og fylkesordføreren.

I sin tale fortalte vegsjefen at det er 50 år siden Ringen først begynte i Statens vegvesen som flisegutt, og at han i hele sitt arbeidsliv har vært ansatt i vegvesenet. De første 5 årene i Buskerud fylke hvor han avanserte til oppsynsmanns-assistent. Fra 1939 har han så vært i Vest-Agder, hvor han først ble ansatt som "kontorist 2".

Ringen er en mann som har vokst med vegvesenet, og hans



oppgaver har økt i takt med utbyggingen av etaten. Han har tjenestegjort under 5 forskjellige vegsjefer, og har vært personlig saksbehandler for to av disse.

I løpet av sin lange karriere har han bekledd følgende stillinger:

Flisegutt, oppsynsmanns-assistent kontorist 2 og 1, teknisk assi-

stent, tekniker 1, sekretær 2 og 1, førstesekretær, konsulent og førstekonsulent.

Ringen har således en spesielt allsidig og bred erfaringsbakgrunn fra vegvesenets virksomhet. Han er en av de få som har erfaring fra såvel tekniske som merkantile oppgaver i etaten.

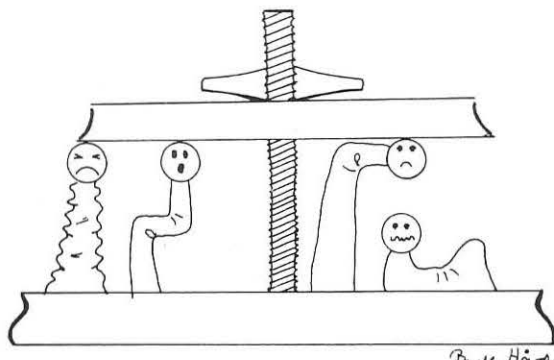
Ansvarsmessig avanserte Ringen til leder av vegkontorets administrasjon. Av andre arbeidsoppgaver ble det nevnt at han i ca. 30 år har vært vegsjefens personlige saksbehandler overfor kommuner og fylkeskommunen, at han har vært ansvarlig saksbehandler for fylkets ferjedrift, og mye annet.

Vegsjefen presiserte i sin tale at Ringen i alle disse årene har aldri har spart seg selv, men trygt kunne sies å ha utført et arbeid som vegsjefen mente lå betraktelig over den normale yteevne. Ringen særpreges av menneskelighet, grundighet, nøyaktighet, objektivitet, lojalitet og et usedvanlig godt minne.

Staben ved vegkontoret krympes

Som vi meldte i nr. 4/1983 av Møteplassen, har Vegdirektoratet gitt varsel om at vi måtte regne med at noen stillinger ved vegkontoret ble inndratt. Det var tale om en stilling pr. år fram til 1989.

Ved vegkontoret i Vest-Agder har vi mistet en stilling i 1984 og en i 1985. Det ser ut til at vi kan slippe reduksjoner i 1986.



Boliglån i Statens pensjonskasse

Fra Statens pensjonskasse har vi fått tilsendt nye retningslinjer for boliglån.

Skjema og retningslinjer kan fås utlevert ved henvendelse til Personalseksjonen ved Vest-Agder vegkontor.

Retningslinjene går ut på

- Hvem kan få lån
- Hva kan man få lån til
- Utfylling av søknaden
- Utbetaling av lånet
- Tilbakebetaling av lånet

Nytt under A er:

Ektefeller som begge er i låneberettiget stilling, kan få hvert sitt lån til samme bolig. Dette gjelder også for samboende hvis de begge har selvstendig hjemmel til hver sin halvpart av leiligheten/eiendommen.

Under C:

Max. lånebeløp for tiden er k. 22.000,-.

Minste lånebeløp er kr. 1.700,-.

Nytt under E:

Lånebeløpet tilbakebetales med halvårige avdrag. Renten er for tiden 11%. Avdragstid er 15 år.

Pensjonisttur i vest

Av Ragnhild Kvernland



Mandag den 24. september 1984 ble det arrangert en sammenkomst og busstur for vegvesenets pensjonister hjemmehørende i Farsund, Lyngdal, Kvinesdal, Flekkefjord og Sirdal.

Det var invitert 150 pensjonister og av disse møtte 64 mann. Sammen med vegsjefen og flere fra vegkontoret og oppsynet var det samling til kaffe og wienerbrød på Utsikten turisthotell, Kvinesdal kl. 10.00. Deretter samlet vi oss i 2 busser og dro på følgende reiserute:

Utsikten - Feda - Flekkefjord - Trolldalen - Loga - Flikka - rv. 466 Gyland - Sandvann - Kvinlog - Kvinesdal - Utsikten.

Under bussturen orienterte avd.ingeniør John Pedersen og oppsynsmann Finn Frestad. Dagen ble avsluttet med middag på Utsikten turisthotell.

Middagen ble spandert av Christianssands Bryggeri i anledning deres 125-års jubileum.

Heder til pensjonister

Av Ragnhild Kvernland

Fredag 6. april 1984 var de 12 tjenestemennene som hadde sluttet i 1983 etter oppnådd aldersgrense, invitert til vegkontorets kantine til en enkel sammenkomst.

5 av de innbudte møtte, hvorav

3 hadde sine fruer med.

Ledelsen ved vegkontoret og en del vegoppsynsmenn var tilstede for å hedre de avtrådte tjenestemennene.

Bildene viser glimt av høytideligheten, som ble markert med bevertning, taler, blomster og gaveoverrekkelser.

Her er navnene på pensjonistene som gikk av for aldersgrensen i 1983:

Edvard G Tobiassen, Spangereid
Ernst Ellingsen, Spangereid
Ola T. Moland, Bjelland
Arne Roland, Øvrebo
Arne Helle, Kristiansand
Torkjell Tonstad, Tonstad
Selmer Hamar, Flekkefjord
Hjalmar Hansen, Vanse
Ingvald Nøkland, Lyngdal
Albert Hobbesland, Vågsbygd
Peder Dalland, Kvinesdal
Ånund Smeland, Åseral



Pensjonist Edvard G. Tobiassen, Spangereid.
Diplom og gaveoverrekkelser av vegsjef S. Aas



Fra venstre: Edvard G. Tobiassen, Spangereid, Peder Daland, Kvinesdal, Arne Roland, Øvrebo, Selmer Hamar, Flekkefjord og Ernst Ellingsen, Spangereid

Noen kommer, noen går

Av Ragnhild Kvernland

I 1984 har Vest-Agder vegvesen hatt liten bevegelse i tilgang og avgang av personalet ved vegadministrasjonen

Fratredelse for avgang til uføre/alderspensjon har vært således:

Avdelingsing	Carsten Frick,
alderspensjon	
Førstekonsulent	Eugen Ringen,
alderspensjon	
Avdelingsing	Eivind Noreid,
alderspensjon	
Konsulent	Karl Wehus, alders-
pensjon	
Adm. sekretær	Karin Gundersen,
alderspensjon	
Førstesekretær	Solveig Krossen,
uførepensjon	

Vegkontorets tilsatte deltok 30. mai 1984 i en tilstelning på vegkontorets kantine for å hedre sine kollegaer som sluttet etter mange års innsats i vegvesnets tjeneste. Det ble taler og gaveoverrekkelser fra ledelsen, kollegaer og egne avdelinger/seksjoner.

Permisjoner i 1984:

Overing. Egil Tveide har hatt permisjon uten lønn for å gjøre tjeneste for NORAD i Kenya.

Oppsynsmann Amund Andersen har fortsatt permisjon og tjenestegjør i Tanzania i oppdrag for NORAD.

Oppsynsmann Jan Arvid Førland har permisjon fra sin stilling som oppsynsmann i K-5 fram til 1.12.84, og er tilsatt av Arbeidstilsynet. I desember 1984 tiltrer han i ny stilling som vegmester i K-4.

Kontorpersonalet ved vegkontoret har en del permisjoner i 1984: Ingrid Iglebakk, Kay Kristoferesen og Bente Espelid. Disse kommer igjen i tjeneste senere. Lederen av lønnskoretet, førstesekretær Magna Johansen har fått permisjon i 1 år fra ca. desember 1984.

Nytillsatte ved vegkontoret i 1984:

Ingeniør Jan Øyvind Pedersen, ble tilsatt ved vedlikeholdsavdelingen den 9. januar 1984 og innkjøpsleder, førstesekretær Bjørn Tveit ble tilsatt den 4. april 1984.

På forsommeren 1984 ble det tilsatt en journalist som informasjonskonsulent ved vegkontoret. Han sa opp stillingen et par dager før han skulle begynne i arbeid den 1. september. Stillingen er lyst ut på nytt.

VEST-AGDER VEGKONTOR

har ansatt informasjonskonsulent. Han skal naturlig nok drive veiledning ---



Baldvin

I begynnelsen av november i år ble Kjell Vinknes tilsatt som økonomisk saksbehandler. Vinknes er 32 år, han har sosialøkonomisk embetseksamen og kommer til oss fra en stilling som konsulent i Statens lånekasse for utdanning.

Biltilsynet har hatt liten "gjennomtrekk". Ved stasjonen i Flekkefjord har adm. sekretær Ruth Diedriksen sagt opp og ny kontorassistent begynte den 24.09.84. Hun heter Anne Marie Årstad.

I Mandal har stasjonssjef Sigbjørn Eggebø sagt opp stillingen fra kommende nyttår. Fristen for å søke jobben som etterfølger gikk ut ca. 1. nov.

Vi ønsker de nytillsatte velkommen og takker kollegene som gikk av for godt samarbeid.

Velferdstur til Danmark

Torsdag 23.08 reiste vegfolkene fra Lista, Lyngdal og Vigelandssområdet på busstur til Danmark. For første gang var fruene med, noe både de og vi satte stor pris på. Vi var tilsammen 37 som deltok.

Turen startet fra Lyngdal vegstasjon kl. 22.00 med "Sirdal & Gylands Bilruter"s turbuss og med Einar Skårdal som en usedvanlig trivelig og dyktig sjåfør.

Etter å ha reist med ferjen hele natten ankom vi "Storving kro" ca. 2 mil syd for Ålborg i 8-tiden om morgenen. Her fikk vi det første måltidet med mat og vi fikk tildelt rommene som vi skulle bo på. Etter at maten var fortært reiste vi på omvisning med representanter fra Ålborg veiarbeiderforening og en ingeniør fra Stadsingeniørkontoret. Det var helst sykkel og gangstinettet og andre trafikkregulerende tiltak som ble fremvist i Ålborg og omegnen. Etter turen, som varte i ca. 1,5

time, spanderte de på oss et herlig måltid mat i en restaurant i Ålborghallen.

Resten av tiden disponerte vi fritt og vi benyttet bussen til diverse utflukter i varehusene i Ålborg og omegn. Lørdag kveld hadde vi felles middag på kroa hvor vi bodde.

Her ble det servert god mat og det ble fortalt mange historier og vitser og humøret var så absolutt på topp, for alle

Av. A. Nomeland
sammen. Senere på kvelden reiste de som ønsket det med bussen til Grand kro i Ålborg hvor gammeldansen gikk til langt på natt.

Søndag bar det så hjemover igjen, været var fortsatt strålende, og vi kunne sitte på dekket hele veien hjem til gamlelandet.

At turkomiteen hadde vært heldig med opplegget var det stor enighet om.



Fra fellesmiddagen på Storving kro

Bildet:
Torbjørn Haugen signerer Vest-Agders veghistorie.



Vest-Agders vegghistorie

1940 – 1964
Bind II

En hyggelig tilstelning i vegkontorets kantine mandag 5. november i år markerte avslutningen av vegmester Torbjørn Haugens store arbeid med Vest-Agders vegghistorie for perioden 1940–1964.

Vegsjef Sigurd Aas takket Haugen i en tale og overrakte et signert eksemplar av boka som synlig bevis på at vegvesenet er fornøyd med at arbeidet er ført vel i havn.

Mens vegsjef og hedersgjest holdt pressekonerferanse hygget vegkontorets ansatte seg med litt ekstra godt til formiddagsmaten. Vi trykker vegsjefens forord til boka.

Vegsjefens forord

Da jeg gjennom mitt virke i vegetaten har innsett den store betydning som fhv. overingeniør Fred Barth's bok «Vest-Agder fylkes Vegvesens historie», omfattende tidsrommet 01.07.1914 til 30.06.1940, har som kilde av opplysninger, mener jeg at denne historikk må videreføres.

Det var derfor naturlig for meg å be vegmester Torbjørn Haugen ta på seg arbeidet med å skrive neste utgave av historien, som av praktiske grunner skulle omfatte tidsrommet 01.07.1940 til 31.12.1963, idet en fra 01.01.1964 fikk en radikal endring ved bl. a. Ny veglov, Ny lov om fylkeskommuner, (hvor bl. a. byene ble innlemmet i fylkeskommunen) samt gjennomføringen av Scheikomiteens forslag til kommunesammenslutninger m. m.

Etter min vurdering har vegmester Haugen fullført oppdraget på en tilfredsstillende måte og det må karakteriseres som imponerende den kjempeoppgave det har vært å finne fram til alle kildehenvisninger som spesielt anleggskapitlene inneholder.

Vegmester Haugens språkform i etterfølgende historikk er utformet etter hans dialekt, og jeg antar at alle vil forstå det han har skrevet uten vanskeligheter.

Jeg vil gjerne få takke vegmester Torbjørn Haugen for det store historiske arbeid han har nedlagt, og som har resultert i at vi nå kan utgi Vest-Agder vegghistorie for tidsrommet 01.07.1940 til 31.12.1963.

Videre håper jeg at denne historie må bli til nytte og glede for de mange som har bruk for dette oppslagsverket.

Kristiansand S., oktober 1983

Sigurd Aas

Vegghistorier

I 50-åra vart det bygt ei bru over Audna nokso langt ut i Audnedalen. Ei stund etter brua var ferdig, kom Olafsen og Irgens som var på vegbefaring forbi brua, stogga og såg på ho.

Då dei var ferdig med synfaringa stilte dei seg ein på kvar side av brua og auka vannstanden i elva.

Nett då kom ei gamal kone forbi svingen. Ho såg dei tvo karane som stod på kvar si side på brua, skyggde med handa for sola og ropa: "Dykke må ikkje fiske med stong her."

Det var komen ein ny kar på vegkontoret, og kvar einaste veke fekk ein av oppsynsmennene besøk av han. Der var eit skildt her og ein vegvisar der som skulde sjåast på, og oppsynsmannen som hadde massevis av nødvendig og nyttig arbeid som skulle gjerast vart meir og meir forbanna etter kvart.

So var han burte i tri vikor, "Ja nu er det lenge siden sist", sa han då han treffe att oppsynsmannen. "Du har nok savnet meg kan jeg tenke." Men oppsynsmannen som var ein sannferdig mann som berre laug sån til husbruk heldt seg til sanninga og sa: "Nei, det skal gudane vite at eg ikkje har!" Det hjelpte.

Bedriftsidrett

På Gol når det gjelder

Håndball-lagene til Vest-Agder vegvesen var også i år på Gol. Damene var veldig optimister og forventningene til dem gjorde at vi til slutt fikk skrappt sammen et herrelag. Imidlertid viste det seg at dette laget skulle vokse med oppgaven.

Bussturen gikk fint, og selv om det er langt, gikk tiden fort i en behagelig buss og med en god sjåfør.

Vel framme på Gol startet jentene opp med en middelmådig kamp. Etter min mening virket det som om de trodde det fremdeles var allsangen på bussen de tok del i.

Herrelaget derimot, startet opp med en oppvisning av de sjeldne og slo Akershus ca. 20-0. Allerede nå forstod jeg at noe stort var i gjære og dette kom til å straffe seg. Alle former for realistiske vurderinger og utallige forsøk fra laglederen på å dempe optimismen var forgjeves. Dagfinn (Skårdal) var til og med inne på å ta "walk over" i første kamp på lørdag da det ikke kunne være nødvendig å sende opp fullt lag så tidlig på morgenen. Lørdagen kom og det gikk som det måtte. Dårlig oppvarming, dårlig psykisk oppbygging. Det ble tap mot Sør-Trøndelag.

Jentene tapte også, og fra nå av foregikk deres kamp på tribunen. Imidlertid var det noe som skjedde på dette tidspunkt. Grundig forarbeid foran neste kamp var eneste medisinske laget brukte. Keeperen ble varmet ordentlig opp, og Arild (Pedersen) tok et par ekstra trøkk på klisterboksen, da ballen hadde hengt godt nok i første kampen.

Vi slo Finnmark selv om vi også her famlet litt i åpningen. Med dette hadde vi vunnet vår pulje.

Så kom manndomsprøven. Semifinalekamp mot Telemark. Det lag som står skrevet mest på vandrepokalene på Gol. Imidlertid tror jeg de gikk i samme fella som oss. Det var deres første kamp på lørdag, og etter et par førseklasses parader av keeper, kom usikkerheten, og skudd etter skudd gikk utenfor. Noen mål fikk de, men det gjorde også vi,

så da dommeren blåste for full tid var stillingen 9-9. Det ble straffekonkurranse. Tre mann fra hvert lag.

Da Vest-Agder vant, holdt Aud (Ugland) og Astri (Salvesen) på å dette ned fra tribunen av bare glede. Laglederen (Arnfinn) var også fornøyd.

Så langt hadde vi aldri kommet på Gol, og jeg tror vi har vært der 10 ganger. Stemningen var fantastisk. Alle var fornøyd, og i slik en stund er det ikke vanskelig å mane frem "enerne" i spillerne. Svein, som heldigvis hadde funnet igjen kontaktlinserne, forstod at dette kunne bli den største dagen i hans lange håndball-karriere.

Finalen på Gol er å sammenligne med Ligafinale på Wembley. Kapteinen på laget får i begge tilfeller kysse "bøtta".

Som de fleste nå vet, ble finalen en forholdsvis lett match mot Sør-Trøndelag. Vi visste jo hva de var gode for fra de innledende kampene, og det er alltid lett å undervurdere et lag en har slått før. Det var en fantastisk følelse da dommeren blåste for full tid og vi vant 10-7. VI VAR BEST! Vi var ENERE alle sammen. Det var ingen over eller på siden, bare bak oss. Til banketten om kvelden slapp vi å stå i kø som alle andre. Vi fikk hedersplassen og fire pokaler med hjem.



Seieren ble feiret resten av kvelden. Som et lite tillegg vil jeg i all beskjedenhet nevne at Astri og jeg vant dansekonskurransen i swing for lagledere. Det blir imidlertid ikke aktuelt å starte opp med danseskole i bedriftsidrettslaget, men Astri sier at alle medlemmer kan få en svingom på årsmøtet i Donnhuset.

Her vil det også bli tatt opp om det skal tegnes non-amatør kontrakt med laget fra Gol.

P.S.

Som de fleste vet var ikke Thor Stein (Martinsen) og Gunnar (Sjøkvist) med til Gol i år. De har imidlertid fortsatt å trene sammen med oss i håp om å kunne kvalifisere seg til neste år. For dere andre som ikke er så bevandret i håndballspill: Det går alltid en buss til Gol. Den har også plass til supportere. Takk for turen.

Med sportslig og festlig hilsen

A. Ekberg

Lagleder for "enerne" (på Gol)



To av "enerne". Arild Pedersen (til venstre) og Svein Kristofersen.

Pokalene sett fra venstre: Arrangørens evigvandrende pokal, Pers Hotells vandrepokal, Vegdirektørens vandrepokal og herreklassens vinnerpokal som laget fikk til odel og eie.

Vårt kryssord

av Steinar Svennevik

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17			18						19						
20		21							22						
23		24		25			26			27				28	
29			30					31		32					
33		34						35		36	37	38			39
40	41	42	43					44					45		46
47				48	49			50		51	52				
53			54		55			56	57					58	
59		60						61		62					
63					64			65					66	67	
68				69	70	71				72	73				
74		75						76							
77	78						79			80	81	82	83		
84				85		86		87						88	
89										90					

Frist for innsendelse av løsningen er satt til 20/1-1985

Løsning på nr. 1/84

Det kom inn 3 svar på oppgave 1/84.

Bare en var helt riktig.

Sverre H. Stokke, Vegdirektoratet får et lodd i pengelotteriet.

K	A	R	T	O	N	G	E	R	F	A	S	T	I	N	G
A	M	O	R	N	O	A	S	I	O	N	I	S	T	E	R
L	A	M	I	N	E	R	E	S	R	A	V	A	G	I	O
F	L	A	G	S	I	G	N	A	L	E	R	I	N	G	
A	G	N	O	R	K	Z	S	E	N	O	R	I	T	A	G
T	A	N	N	A	R	I	E	S	S	G	I	N	A	G	
R	M	L	I	M	E	M	I	L	T	I	O	A	R	E	N
E	D	I	T	K	L	A	S	E	A	S	N	E	I	S	E
S	K	A	T	O	L	L	S	N	L	K	L	O	S	T	E
T	A	N	A	R	E	B	U	E	T	R	A	S	T	E	R
R	E	G	N	S	K	U	R	S	N	A	B	E	L	E	N
A	R	E	N	F	A	S	K	A	I	N	B	R	E	G	A
F	O	R	V	E	N	T	N	I	N	G	S	F	U	L	L
F	L	O	S	T	R	E	G	G	L	E	D	L	E	E	
E	V	N	E	T	E	A	L	O	E	E	S	T	I	N	N
R	E	T	T	E	N	Y	E	N	R	S	A	V	N	E	

Vannrett

- 1 Skisse
- 6 Norsk by
- 12 Insekt
- 17 Utfartsområde
- 19 Provins i Spania
- 20 Oldtidsby
- 21 Fornepe
- 22 Vintersportsartikkel
- 23 Opplagsnæring
- 27 Kunstmaler
- 28 Pronomen
- 29 Ren
- 30 "Møbelet"
- 31 Grønnsak
- 33 Like
- 34 Stjerneskudd
- 35 Arbeidstaker organisasjon, fork.
- 36 Sandbanke
- 38 Irritere
- 39 Romertall
- 40 Delt
- 44 Bakverk
- 45 Tre
- 47 Pikenavn
- 48 Lys
- 51 Ane
- 53 Varme
- 54 Ukjent
- 55 Skjør
- 56 Bom
- 59 Eter

- 61 Uro
- 62 Spisested
- 63 Alvorlige, bakv.
- 65 Gjestebudet
- 67 Kraftenhet, fork.
- 68 Kriminalforfatter
- 70 Mørke
- 73 Fugl
- 74 Mynt, fork.
- 75 Drivstoff
- 76 Påkjeningen
- 77 Bom
- 79 Barke
- 83 Jeksel
- 84 Fugl
- 85 Tre
- 86 Vent
- 87 Gjeningen
- 88 Drikk
- 89 Rosser
- 90 Fransk by

Loddrett

- 1 Kjerv
- 2 Hodeplagg
- 3 Slag
- 4 500
- 5 Mynt, fork.
- 6 Sjødyr
- 7 Filosof
- 8 Politisk parti, fork.
- 9 Smikk
- 10 Kjøpe
- 11 Ferniss
- 12 Rasten
- 13 Filler
- 14 Blomst
- 15 Dyster stemme
- 16 Krokodille
- 18 Stryke
- 24 Slange
- 25 Nyhet
- 26 Adelstittel
- 31 Morenen
- 32 Beholder
- 37 Tone
- 38 Aggressiv
- 40 Utrop
- 41 Kjønnskromosom
- 42 Rusgift
- 43 Lufte
- 46 Halvøy
- 48 Ledd
- 49 Sammenlign, fork.
- 50 Krepsdyr
- 52 Lo
- 56 Forteller
- 57 Følge
- 58 Vedgikk
- 59 Bunt
- 60 Fugl
- 62 Avisinitialer
- 64 Avler
- 65 Triviell
- 66 Benekt
- 69 Ensomt sted
- 71 Svensk by
- 72 Eksisterer
- 75 Hvile
- 76 Kant
- 77 Signal
- 78 Reklame, fork.
- 80 Knøtt
- 81 Bank, fork.
- 82 Frigjørings organisasjon, fork.



Fra de som bryr til de som har noe

Av Hans Seland

Hvert år er vi nødt til å fjerne private skilt som engstlige foreldre og velmenende grupper har satt opp langs riks- og fylkesveg. Det må vi fortsette med fordi lov og forskrifter gir vegvesenet enerett til skilting innenfor vegens byggegrenser. Begrunnelsen er god nok: Vi skal ikke tillate at sjåførenes oppmerksomhet trekkes bort fra hovedsaken. Som er å holde øyne og tanke festet på vegen og medtrafikantene, og særlig på barna som uventet dukker opp når som helst og hvor som helst.

Men like fullt må vi ta disse primitive plakatene alvorlig. De forteller oss at noen bryr seg og at de er utrygge for ungene sine.

Så får de passe på ungene sine da!

Det gjør de aller fleste, men det er ikke alltid nok. Resten av ansvaret ligger på den «harde» trafikken og på oss som skal planlegge, bygge og drive vegnettet og trafikken slik det tjener publikum best.

Derfor setter vi opp lovlige varselskilt utenfor skolene, men opplever at «noen» skyter dem i senk. De skulle vært tilsnakka!

Biltilsynet i Arendal
Boks 443

4801 ARENDAL

