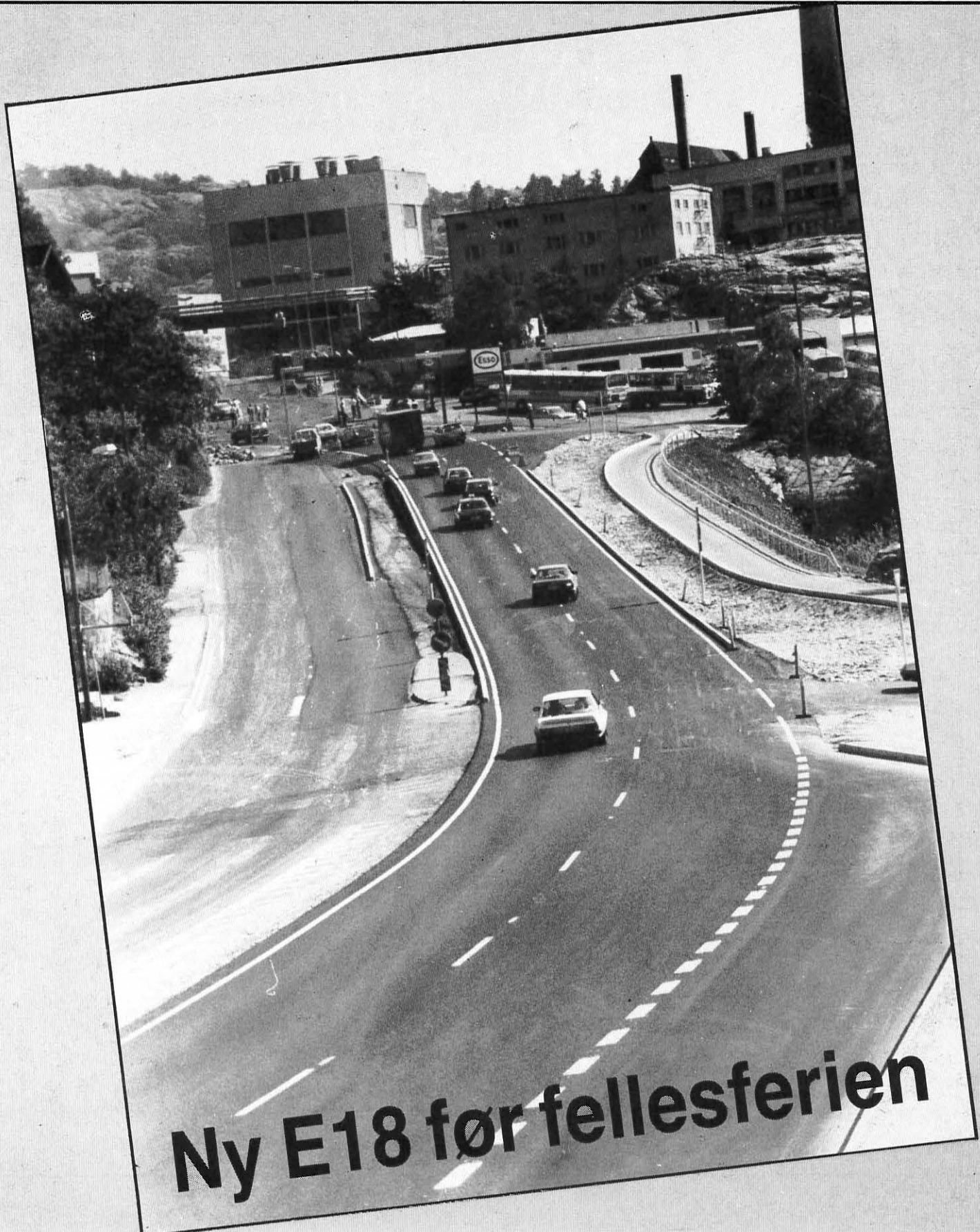


# Møteplassen

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN I VEST-AGDER  
NR.1 SEPTEMBER 1985





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

Opplag:  
1400 eksemplarer

Redaktør:  
Trygve Skuggedal

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

Foto:  
Trygve Skuggedal  
Ragnhild Kvernland

Lay-out og montasje:  
Anne Turid Enger

Fotosats:  
Varodd Industrier

Trykk:  
Trykk 16 A/S, Vennesla

Ettertrykk oppmuntres,  
men oppgi kilde.

Redaksjonen avsluttet  
19. september 1985

Frist for innlevering av stoff  
til neste nummer er 8. november.

## Innhold:

<b>3</b>	Ny E 18 før felleferien
<b>4</b>	Vellykket trekkferjefestival
<b>5</b>	Kontroll uten mangellapp
<b>6-7</b>	Gang og sykkelbanene på Varoddbrua
<b>8</b>	Vegsaltet har ingen innvirkning på fuglebestanden
<b>9</b>	Hans Seland om «Vegdagene 85»
<b>10</b>	Norsk vegplan 86-89 og vegdirektoratets forslag for 90-93
<b>11</b>	Verneleder Kjell Quarsten – Vi må lære oss å leve med bruk av løsemidler
<b>12-13</b>	Egil Tveides to Kenya-år
<b>14</b>	Skidagen
<b>15</b>	«Hallingkastet» i oktober
<b>16</b>	Bussproblem
<b>17</b>	Staben for 50 år siden
<b>18</b>	Nye ansettelses
<b>19</b>	Trafikksikkerhet
<b>20</b>	FTU-formannen
<b>21</b>	14 pensjonister på et år
<b>22</b>	Spørrerunden
<b>23</b>	Besøk fra UD og FAD
	Vårt kryssord

## Årets service-etat

17. mai i Valle ble årets service-etat 1984. Vegvesenet, presentert på en morsom og publukumsvennlig måte.



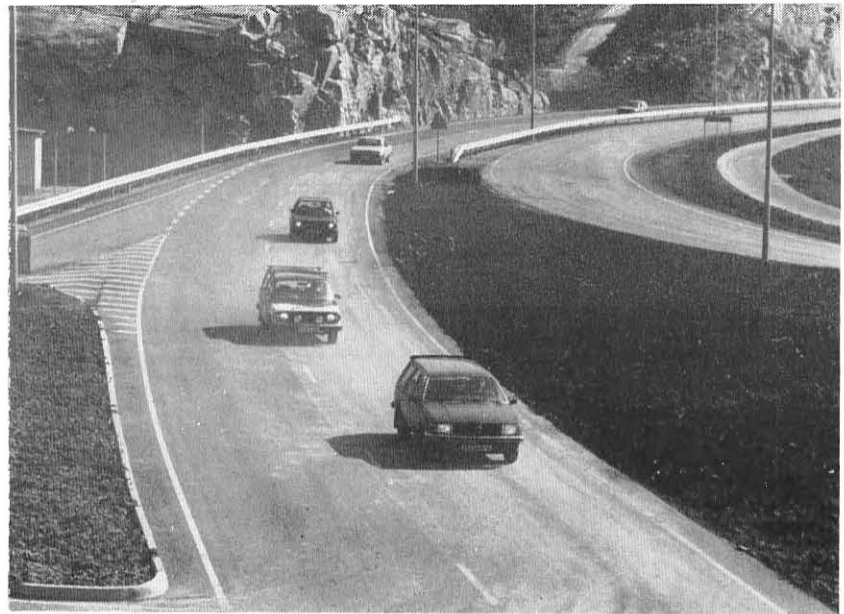
# Ny E18 Rundingen Hannevika

Like før fellesferien ble den nye E-18-strekningen vest for Kristiansand åpnet, selv om enkelte mindre arbeider gjensto. Når disse er utført er E-18 utbygd på vestsida av Kristiansand, men det er foreløpig usikkert når arbeidene øst for byen kan komme i gang.

Åpningen av strekningen Hannevika - Rundingen skjedde uten offisielle seremonier av noe slag. Ikke uventet var det noe småkluss i kjøremønsteret de første timene etter åpningen og sogar i uker etterpå. Nye kryss og feltkjøringer har tydeligvis ikke vært enkelt for en rekke bilister å venne seg til. Det blir fortalt om en rekke merkelige manøvrer.

Selv om det blir rapportert om flere biler som har kjørt mot kjøreretninger, er det heldigvis gått godt. Det er ikke meldt om uhell av alvorlig karakter.

Oppmerkingen av kjørefelt vestover var ikke den aller beste i de første ukene etter åpningen. Det henger sammen med gangbrua mellom de to NOROL-stasjonene som ikke var kommet på plass. På denne skal det henge henvisningsskilt, og etter planen skulle den vært klar til åpningen, men viste seg å bli en del forsinket. Derfor ble et henvisningsskilt som ble plassert etter den nye NOROL-stasjonen, satt opp i all hast, og det er ikke bra. Dette kan være noe av årsaken til at flere først sent blir klar over riktig kjørefelt. Av gammel vane er også mange bilførere svært raske til å skifte felt med det samme tofeltvegen begynner på Rundingen. Selv om det er flere hundre meter å foreta feltskifte på, frykter mange det blir umulig når tunnelen nærmer seg, og derfor kan en rett som det er oppleve at trafikken etter Rundingen går sakte. Dette er helt sikkert noe som vil rette på seg, etter som bilistene blir mer kjent.



Heller ikke i Hannevika glir trafikken så glatt som forventet. Fortsatt har all trafikk fra Vågsbygd vikeplikt for E-18-trafikken, men samtidig føres Vågsbygd-trafikken ut i høyre felt av E-18, mens trafikken vestfra kommer i venstre felt. Dermed skulle det ikke være nødvendig for trafikk fra Vågsbygd å stanse helt for trafikk vestfra.

Med litt smidighet kunne trafikken gli glatt i begge kjørefeltene, og den tradisjonelle køen i Myrbakken burde svinne sterkt.

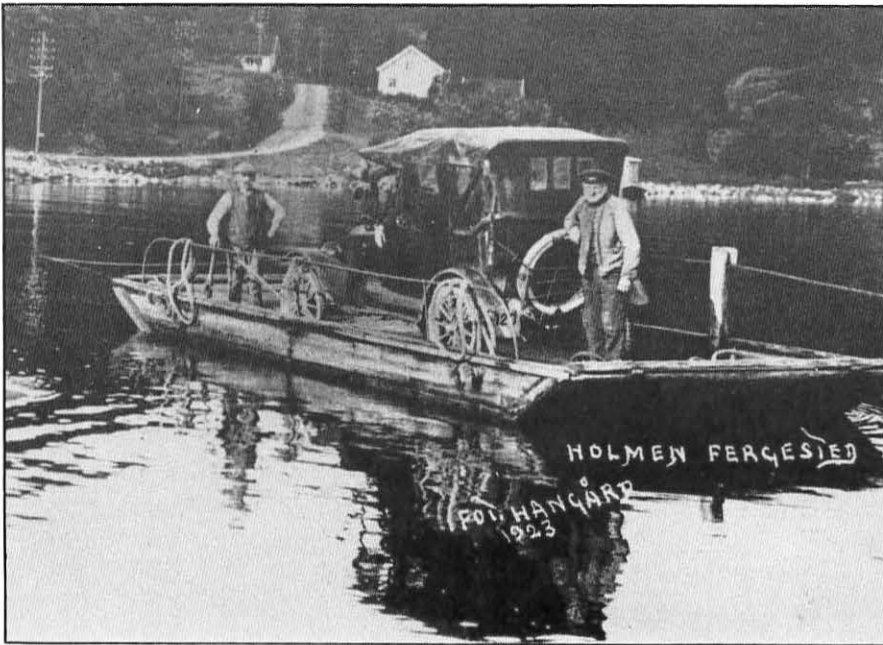
Omlaggingen i dette krysset forteller likevel at innarbeidede kjørevaner ikke er enkle å endre. Det tar tid, og dessuten er det helt nytt i vårt distrikt at to veier, Vågsbygdveien og E-18, kobles sammen i et kryss der to kjøreba-

ner begynner.

Selv om bilistene ikke helt har vent seg til de nye kjøremønstre, er det likevel tydelig at trafikken i rushtida ut av Kvadraturen vestover glir lettere enn tidligere. Slik sett har anlegget vist sin berettigelse.

Veganlegget Rundingen — Hannevika er også det største enkeltprosjekt som, målt i kroner, noen gang er gjennomført i regi av Statens Vegvesen, Vest-Agder. Anleggsarbeidene, med tildels vanskelige sprengningsarbeider ble gjennomført uten uhell av betydning, og tidsrammen for å ta det i bruk viste seg også å holde. Til kommende vår blir det flere dekar med grøntområder, og da vil området ta seg langt bedre ut enn tilfellet er nå.

# Vellykket trekkferjefestival



Fra Holmen ferjested ved Trysfjorden i 1923. Personene ombord i ferjen er den gamle ferjemannen Tønnes Tormundsen og den fungerende ferjemann Wilhelm Sofmundsen. I bilen sitter veioppsynsman Torgeir Haugen.

Minst et par tusen mennesker var møtt frem da Holmen Trekkferje ble gjenåpnet den 29. juni i år.

Gleden og entusiasmen var til å ta og føle på såvel hos arrangørene som hos de fremmøtte. Det er lite tenkelig at den gamle ferjemannen hadde tenkt noe slikt den gang fergen gikk sin siste tur i 1923.

Det var Agder Motorhistoriske klubb som sto for denne gjenåpningen, og fergen var i drift en uke. Klubbens medlemmer, Søgne bygdeungdomslag og Søgne Bondekvinnelag sammen med veteranbiler og hestekjøretøyer skapte et historisk sus over arrangementet som det virkelig

står respekt av.

Foruten selve åpningen med taler og rosende omtaler av tiltaket fra samferdselsmyndigheter og kultur-topper i fylket, ble det holdt flere forskjellige arrangementer som dannet en fin ramme rundt selve trekkferjefestivalen.

Bondebryllup med spelemann, ølbolle og mange mennesker kledt moteriktig etter den tiden. Videre holdt «fantene» stevne, også de moteriktig antrukket blant annet med kniven løst i slira og sopolimer og visper til salg. Det uunngåelige slagsmålet fantene imellom endte i sjøen så spruten stod.

Kretturhandlerne samlet seg et-

ter hvert, og den som var interessert kunne få kjøpt seg både grisunge og kvige. På sletta ved fergeleiet ved Holmen kunne både kretturhandler og fant, hestekar og sjåfør få seg en svingom med fremmøtte Søgnefolk, utklede og til toner av trekkspill.

Midt opp i all denne viraken gikk fergen jevnt og trutt mellom Ospedalen og Holmen. Utklede passasjerer betalte etter takstene fra 1923, mens andre måtte ut med noe mere uten at det i den anledning ble klaget over sommertakster.

Mange eldre mennesker husket den gamle fergen, og fikk nå anledning til å ta seg den turen de ikke fikk tatt som barn for over 60 år siden. En del benyttet seg også av tilbudet om en drosjetur i bil fra 1920-årene langs den gamle Vestlandske hovedveg, med håndtrukket ferge over Trysfjorden og opp de bratte bakkene fra Ospedalen til Knuden.

Dette dristige arrangementet satt i verk av Agder Motorhistoriske klubb står det virkelig respekt av. Det viser også at det går an å bruke de gamle vegstubbene som fremdeles finnes i stort antall i fylket vårt på en slik måte at publikum blir engasjert. Dermed burde døren være åpen for et nærmere samarbeid mellom vegvesenet og Agder Motorhistoriske klubb. Vi har vegger, gamle redskaper og maskiner som vi fra tid til annen får penger til å restaurere. Men dette alene er ikke nok. Det trengs et miljø til alt dette, og disse karerene med veteranbiler og hestekjøretøyer har vist at de kan få til det vi nesten ikke trodde var mulig.

Vi gratulerer med et svært godt opplegg og håper på gjentagelse av liknende arrangementer i fremtiden.

K.Q.



Biltilsynet i Mandal:

## KONTROLL UTEN MANGELLAPP

Det har vært brukbar respons på de kveldstilbudene som biltilsynet i Mandal har gjennomført tidligere i år.

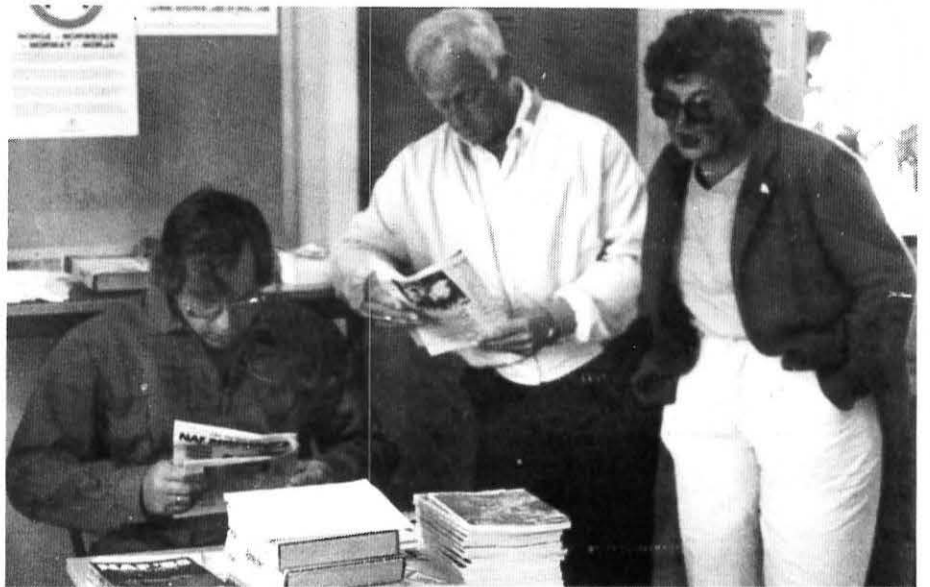
Publikum har to kvelder fått tilbud om sjekk av bilen uten mangellapp, samt at det også har vært mulig å få utført en rekke andre tjenester, som man normalt bare kan få utført i kontortida. I tillegg hadde stasjonen i Mandal, i uka før fellesferien, en åpen kveld der førerkort ble fornyet og dessuten var det mulig å få internasjonalt førerkort for dem som hadde behov for det.

Publikumsoppslutningen disse kveldene har variert en del. Uten tvil må man si at den største suksessen var det da biltilsynet samarbeidet med NAF.

Ikke bare var det førerkortfornyelser, kontroll av bilen, men biltilsynet og NAFs representanter var også på veien. Her var det bruk av bilbeltet som var sentralt. En rekke bilister ble stanset fordi de ikke brukte bilbeltet. I stedet for forelegg, som mange nok hadde ventet, ble det en påminnelse om farene man utsetter seg for ved ikke å benytte bilbeltet. Mange glade ansikter kunne vi observere. Og en god påminnelse fikk disse med seg på veien: Husk bilbeltet.

Ved slike tilbud til bileierne, der de uten mangellapp kan få bilen sjekket samler likevel ikke så mange besøkende som man skulle tro. De fleste som kommer har da også alt i skjønneste orden. Feiljusterte lys gikk likevel igjen på en del biler, og da fikk ikke bileieren bare beskjed om dette, og værsgod, fiks det selv. Nei, biltilsynsfolkene benyttet selv skrutrekkeren og fikk lysene riktig justert. Til glede for mange bilførere.

Også tidligere år har biltilsynet i Mandal hatt liknende tilbud, men det kan synes som om interessen er dalende. Likevel er det grunn til å fortsette, både i Mandal og andre steder.....



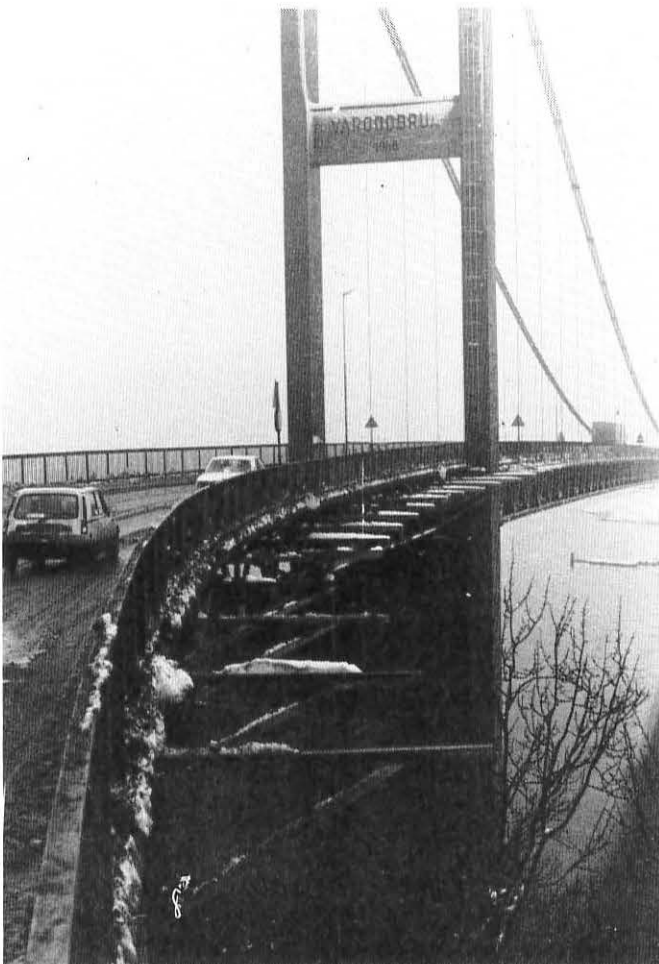
Clorense Haugedal fra NAF i Mandal informerer et par reiselystne mandalitter om NAF's tilbud.



Ingen gebyr for ikke å bruke sikkerhetsbeltet denne gangen, men Jan Vinsetnes, NAF Mandal deler ut materiell som enkelt forteller om faren ved ikke å bruke beltet.



*Marit Sodefjed har nettopp kuttet snora og dermed er de nye gang- og sykkelbanene åpnet.*



*Fra arbeidene i vinter med underganger og tilførselsveger til gang- og sykkelbanene.*

# Gang- og sykkelbanene på Varoddbrua



*Like etter åpningen var det brus og kaffe, boller og wienerbrød til skoleelevene og arbeidsgjengen.*

Gang- og sykkeltrafikken har i alle år hatt heller vanskelige forhold på Varoddbrua. Problemene er blitt større etter hvert som biltrafikken har økt. Dette har ført til at vegvesenet har tenkt på muligheter for forbedringer for de myke trafikantene. En konsulent fikk i oppdrag å se på forskjellige alternativer og det ble i juni 1980 lagt fram en rapport som konkluderte med at det var teknisk mulig å montere gangbaner på begge sider av brua.

Bruavdelingen i Vegdirektoratet og vegkontoret lokalt har arbeidet videre med planene som konsulentfirmaet begynte på.

Det ble utarbeidet reguleringsplan for gangbanene og tilkoplingene til vegsystemene på Varodden og Torsvik. Reguleringsplanen ble deretter behandlet av de folkevalgte i Kristiansand kommune.

Det ble videre bestemt at selve gangbanene skulle bygges av entreprenør

mens vegvesenet skulle bygge tilkoplingene på begge sider av brua i egen regi.

Bruavdelingen utarbeidet anbudspapirene for gangbanene og disse ble utsendt til aktuelle firmaer våren 1984. Interessen for arbeidet var stor og det ble sendt inn 8 anbud. Etter gjennomgåelse av de forskjellige anbud ble kontrakt inngått med Alfred Andersen A/S i Larvik. Dette er det samme firmaet som bygde Varoddbrua i sin tid.

Arbeidene på Varodden startet i mai 1984.

For vegvesenet har de største utfordringene bestått i å kunne avvikle trafikken på E-18 på en tilfredsstillende måte. Dette førte til at vi måtte jobbe en god del på natta. Spesielt i forbindelse med kulvertarbeidene og sprengnings- og masseforflytningsarbeidene på Torsviksiden.

Gangbanene ble åpnet for trafikk

fredag 7. juni. En skoleklasse fra Kringsjø skole, som hadde samferdsel som valgfag, var med og markerte åpningen ved å klippe over den tradisjonelle snora og deretter å sykle over gangbanen.

En ukes tid før åpningen hadde alle beboerne på Søm og Hånes fått en brosjyre i posten som orienterte om de nye gangbanene og hvordan det nye gang/sykkelvegssystemet skulle brukes.

Til sammen har gang- og sykkelbanene kostet ca. 9,0 mill. kr. Av dette beløpet går ca. 5,0 mill. kr. til entreprenøren, mens ca. 4,0 mill. kr. går til vegvesenets egne arbeidere.

Før arbeidene med gangbanene tok til ble det foretatt tellinger av gående og syklende over Varoddbrua. Etter en tids bruk vil det igjen bli foretatt tellinger for å forsøke å se om det er blitt noen økning av gang/sykkeltrafikken over brua.

# Vegsalt har ingen innvirkning på storfuglbestanden

Et forsøksprosjekt ved Bygland viltfarm

## Fuglerapporter — I

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

Dette er en av konklusjonene som trekkes i en forskningsrapport om storfugl og klorkalsium. Forsøkene er utført ved Viltfarmen i Bygland, og har strukket seg over fire år.

Dersom dosene med klorkalsium dobles ut over normalt forbruk, er det observasjoner som kan tyde på at dette har en negativ innvirkning på storfuglen.

I hele landet er det 20.000 km. riks- og fylkesveger som vår og høst strøes med 30.000 tonn klorkalsium årlig. Normal dose er en halv kilo klorkalsium pr. kvadratmeter grusveg.

Det var skogeierne viltutvalg i Vest-Agder som tok initiativet til undersøkelsen, som er finansiert av Vegkontorene i Agderfylkene og Vegdirektoratet.

### Fallende bestand

Etter som bestanden av skogsfugl gikk tilbake i 50- og 60-årene mente mange jegere og skogeiere at bruken av klorkalsium på grusvegene kunne være en årsak. Dette fordi storfuglen ofte oppsøker grusvegene om våren og høsten for å plukke kråsstein. Nettopp i perioder som klorkalsium blir strødd på vegene.

### Forsøkene

Forsøksfuglene ble inndelt i tre grupper. En gruppe fikk normal dose klorkalsium, en gruppe fikk dobbel dose og en gruppe ble undersøkt med hensyn til kalksalpeter. Mengden kalksalpeter tilsvarte en halv kilo pr. kvadratmeter veg. Det ble også undersøkt hvor mye klorkalsium en storfugl maksimalt kan få i seg i kråsen senhøstes. Totalt deltok 15 storfugl i undersøkelsene. To av disse døde, men årsaken er fastslått til verpenød, som er en normal dødsårsak. Undersøkelsen viser enkelte avvik fra normale forhold, men avvikene er så ubetydelige at de ikke kan tillegges vekt. Avvikene er størst for gruppen som ble utsatt for dobbelt dose klorkalsium.

De to første årene undersøkelsen pågikk var klekkeprosenten noe lavere i gruppene som ble utsatt for klorkalsium enn for normalgruppen, men målt over alle tre



årene var avvikene heller små.

Totalt 14 kyllinger døde i løpet av forsøksperioden, men heller ikke dette blir sett på som spesielt høgt. Samtlige er undersøkt ved Veterinærinstituttet. Årsaken er fastslått til forstoppelse og nyresvikt. Dødsprosenten ligger høyere enn for kyllinger i vill tilstand, men normalt for kyllinger under oppdrett.

Veksten hos kyllingene har også vært normal.

### Oppløsningstida

Erfaringer viser at klorkalsium oppløses raskt. Under normale værforhold ligger klorkalsiumet ca. et døgn i vegbanen om våren og et halvt døgn om høsten. Kalksalpeter trenger dobbelt så lang oppløsningstid. Når kalksalpeter ble tatt med i undersøkelsen er det fordi vegvesenet vurderer å gå over fra klorkalsium til kalksalpeter, da dette faller langt rimeligere i bruk.

Da oppløsningstida er maksimalt et døgn må fuglene ta inn kråsstein og saltholdig vann innen et døgn etter utleggingen. Fuglene som var med i undersøkelsen hadde ikke mulighet til å ta inn kråsstein fra andre steder enn der klorkalsium og

kalksalpeter var utlagt. Dermed ville disse fuglene ha langt større mulighet for å få maksimal mengde klorkalsium i seg, sammenliknet med fugler i vill tilstand.

### Kråsstein

Det er foretatt analyser av kråssteinen hos storfugl, samt i grus og vanddammer i vegbanen etter strøing. Alle prøvene viser lave saltkonsentrasjoner.

Fugler i det fri har store muligheter til å finne kråsstein i områder som ikke er strødd med klorkalsium, noe forsøksfuglene ikke hadde.

Fuglene som har vært med i forsøket har selv etter disse årene med påvirkning en fin fjærdrakt, og alt tyder på at disse fungerer helt normalt.

I konklusjonene fra undersøkelsen blir det også sagt at fuglene som har deltatt har hatt langt større muligheter for å få i seg vegsalt enn fugler i det fri.

Ut fra undersøkelsen kan en ikke trekke den konklusjonen at vegsalt har noen negativ innvirkning på skogsfuglbestanden. Men heller ikke positiv.

Fra tidligere er det gjennomført svært lite forskning på dette området i Norge.



# Hans Seland om «Vegdagene 85»

Etter spesiell innkalling orienterte Hans Seland om «Vegdagene 85» som ble arrangert på Lillehammer i dagene 26.- 28. februar.

Arrangører var Vegdirektoratet, Vegingeniørenes avdeling av NIF og tidsskriftet Våre Veger.

Hovedtema var vintervedlikehold av veger og gater. Det deltok ca. 250 personer fra vegvesenet, kommunene og vegbrukerne sammen med maskinleverandørene.

Etter åpning ved vegdirektør Eskild Jensen holdt avdelingsdirektør Kjell Levik i Vegdirektoratet vegvesenets hovedforedrag. Han påpekte at differensiering av vintervedlikeholdet må bety at standarden noen steder må gå ned, men like viktig er det at den kanskje må heves på de viktigste vegene. Vegvesenet bør gjøre sitt til at samfunns- og næringsliv kan gå mest mulig normalt hele året. Han minnet om at regularitet blir viktigere: Redusert lagerhold i bedriftene og økt transport av ferske varer betyr at transportørene må kunne forutsi transporttiden.

Vegbrukerne var representert i en paneldebatt ved direktør Egil Killi fra Transportbrukernes fellesorgan som la stor vekt på regularitet og på fremkommelighet i Oslo. Direktør Jan Gulbrandsen fra NAF snakket om at NAF ønsker nærmere og smidigere samarbeid med vegvesenet og vegmeldingstjenesten.

Disponent Mølmen fra Gausdal bilselskap snakket om fremkommelighet for busser om vinteren og problemene med lavere gjennomsnittshastighet som fører til behov for spesielle tidtabeller for vinteren. Han ønsket mer intenst vintervedlikehold på bratte vinterveger for å redusere kostbart kjettingbruk.

Hans Seland snakket om de myke trafikantenes krav til vintervedlikeholdet og kommenterte forslaget om at bilvegvesen vegholder bør få ansvaret for langsgående gang- og sykkelveger. HS mente at kommunene bør beholde ansvaret for gang- og sykkelvegene fordi det gir størst mulighet for ensartet standard på den samlede transportruten fra hjem til arbeids- og aktivitetststed.

Stortingsrepresentant Lefdal, Samferdselskomitéen, gikk til angrep på prinsippet om å lyse brøyting ut på tilbud. Han roste NORSK VEGPLAN som et forbilde for andre statsetater. Han ble støttet av Eigeland fra Lastebileierforbundet og imøtegått av Levik og Thomassen fra Vegdirektoratet som mente at spørsmålet om forhandling eller tilbud var et internt spørsmål for vegvesenet.

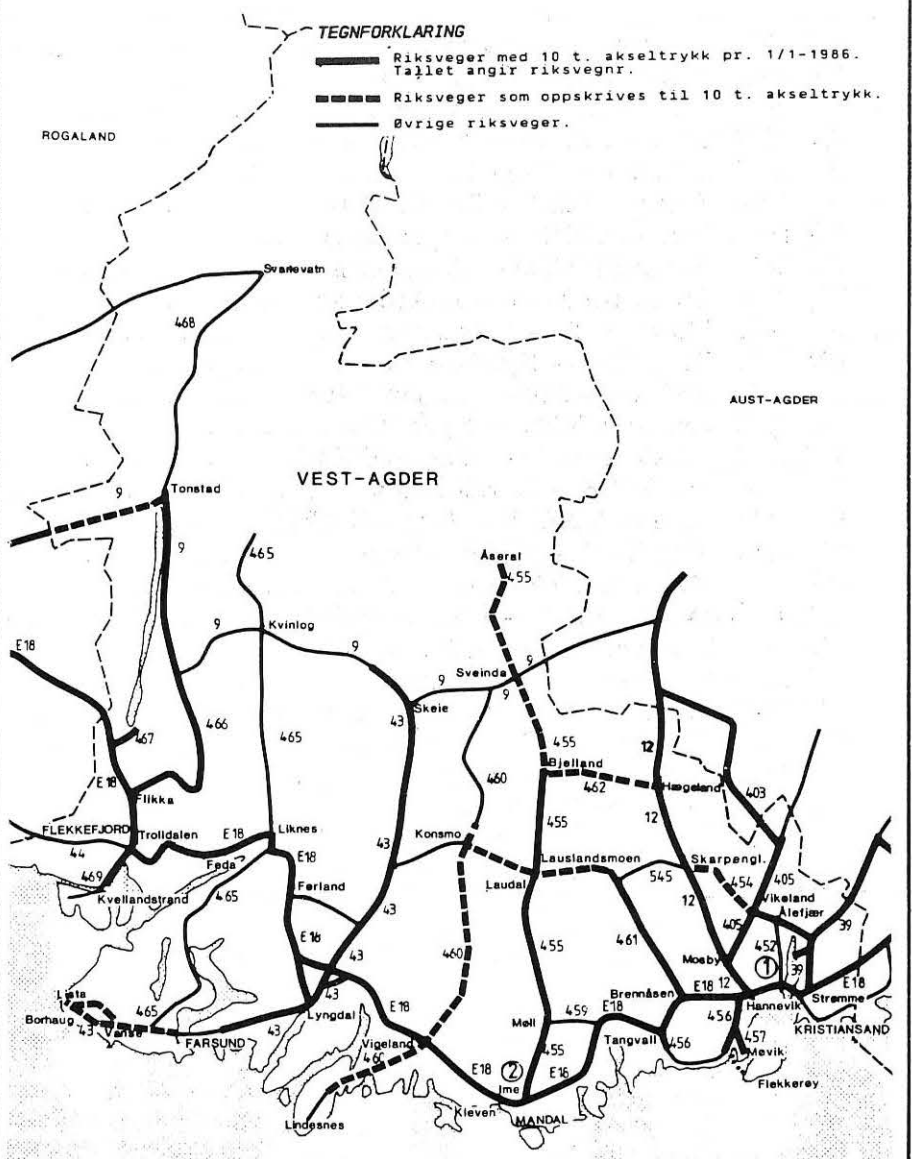
Maskinleverandørene hadde arrangert en innedørs utstilling og presenterte produktene sine gjennom en maskinparade og en demonstrasjon.

Jens Fossheim fra Vegdirektoratets kontor for teknisk rasjonalisering gjennomgikk de nordiske kravene til grunnmaskin i

vegvedlikeholdet og hevdet ellers at vegvesenet burde øke bruken av veghøvlene ved å sette dem inn i egne brøyteroder på sekundære hovedveger.

Vegmester Jan Arvid Førelund og oppsynsmann Toralf Steinar Løvdal deltok fra Vest-Agder.

## Ti tonn akseltrykk



Innen 1990 er det i Norsk vegplan forutsatt at 67 prosent av riksvegene i Vest-Agder skal bli tillatt for ti tonn akseltrykk. I dag er det vel halvdelen av vegene som er tillatt for slikt akseltrykk.

Av kartet går det fram hvilke strekninger som er forutsatt økt til ti tonn akseltrykk.

# Norsk vegplan 86-89 og Vegdirektoratets forslag for 90-93

I samferdselsdepartementets forslag til Norsk vegplan for perioden 1986 til 89 er det foreslått 256 millioner kroner til investeringer i Vest-Agder. Vegdirektoratet foreslår 222 millioner kroner til investering i den følgende planperioden. Over halvdel av

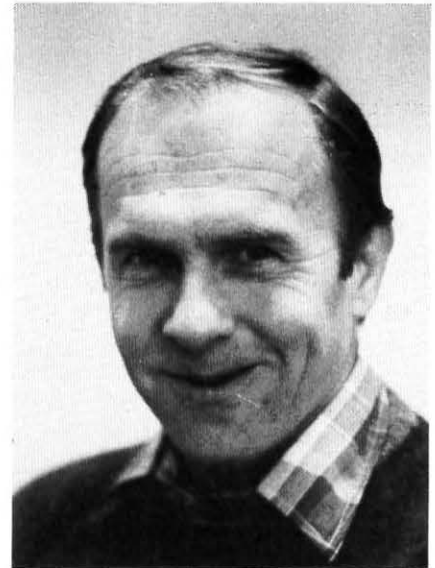
investeringene vil bli benyttet på E-18 gjennom fylket. Investeringsforslaget, slik det foreligger i Stortingsmelding 58 (1984-85) foreslår dette investeringsprogrammet for Vest-Agder, og med Vegdirektoratets forslag for perioden 1990-93.

Mill. 1985-kr

Rv.nr.	Strekning	1982—85	1986—89	1990—93
		Bevilgninger	Samferdsels- departementets forslag	Vegdir.'s forel. program
EV 0018	A-Agder gr — Rogaland gr	161,3	140,3	148,4
RV 0009	A-Agder gr — Rogaland gr	4,3	4,4	2,2
RV 0012	Kristiansand — A-Agder gr	2,4	—	—
RV 0039	Timenes XE18 — A-Agder gr	—	—	—
RV 0043	Lista fyr — Skeie X9	5,7	8,9	8,9
RV 0044	Trolldal XE18 — Rogaland gr	1,7	1,1	2,2
RV 0045	Svartevn X468 — Rogaland gr	—	—	—
RV 0401	Strømme XE18 — A-Agder gr	—	—	—
RV 0403	Årdalsag X405 — A-Agder gr	—	—	—
RV 0405	Mosby X12 — A-Agder gr	9,6	—	—
RV 0451	Bøen X39 — Kjevik flypl.	—	—	—
RV 0452	Vollevn. XE18 — Ålefjær X453	—	—	—
RV 0453	Hunsfoss X405 — Ryen X39	—	—	—
RV 0454	Vikeland X405 — Stupstad X461	1,0	3,3	—
RV 0455	Ime XE18 — Kyrkjebygda	6,3	6,6	2,2
RV 0456	Hannevik XE18 — Tangvall XE18	—	2,2	2,2
RV 0457	Kjos X456 — Møvik brygge	—	—	—
RA 0457	Møvik og Flekkerøy fk	2,9	15,0	—
RV 0458	Mandal XE18 — Kleven brygge	—	8,9	—
RV 0459	Døle bruk XE18 — Nødbekk	—	—	—
RV 0460	Lindesnes — Håland X9	2,8	4,4	3,3
RV 0461	Brennåsen XE18 — Førland XE18	1,5	—	—
RV 0462	Hægelandskr. X12 — Bjelland	—	—	—
RV 0463	Borhaug x43 — Vanse X43	—	—	—
RV 0464	Alleen X43 — Møska bru XE18	—	—	—
RV 0465	Øyvolls. X43 — Risnes bru XE18	0,7	—	—
RV 0466	Flikka XE18 — Sandvatn X9	—	—	—
RV 0467	Sirnes XE18 — Osen bru	—	—	—
RV 0468	Tonstad X9 — Svartevatn	—	—	—
RV 0469	Skolla X44 — Eide	—	—	—
RV 0471	Oddernes krk XE18 — Hampa fk	—	—	—
RV 0472	Dronningensgt. — Silokaia	—	—	—
RV 0473	Bybrua — Tollbukaia	—	—	—
	Tiltak for kollektivtrafikken	3,2	4,4	2,2
	Gang- og sykkelstier	32,7	32,6	29,4
	Spesielle trafikksikkerhetstiltak	10,4	22,8	3,9
	Spesielle servicetiltak	0,3	—	—
	Støyskjerming	—	1,1	—
	Refusjoner	2,0	—	—
	Til disposisjon	5,5	—	—
	Ufordelt	—	—	17,1
	Investeringer totalt	254,3	256,0	222,0

Verneleder Kjell Quarsten:

# – Vi må lære oss å leve med bruk av løsemidler



– Vegvesenet er ingen storforbruker av løsemidler, men like fullt er det viktig at de som bruker løsemidler i det minste tar seg tid til å lese bruksanvisningen. Også i hjemmet blir løsemidler brukt i stadig større omfang, og forsiktighetsregler der skulle være like selvsagt som på arbeidsplassen, sier verneleder Kjell Quarsten til «Møteplassen».

– Det er påvist uhyggelige virkninger ved bruk av løsemidler. Stikkord i denne sammenheng er Falconbridge, Slemmestad og Haukeland. Heldigvis er det ikke påvist slike uhyggelige resultater i vegvesenet, men det er viktig at de som bruker løsemidler lærer seg å behandle disse riktig, sier Quarsten.

For et par tiår siden var kunnskapen om løsemidler lite kjent. Siden da er en rekke nye stoffer kommet til, og det er langtidsvirkningene som fører til helseskader. Dessverre er dette ofte helseskader som det er svært vanskelig å forutsi, og derfor er disse ekstra tragiske. Menneskene er også svært individuelle. Noen kan arbeide med løsemidler i årevis uten at helseskader kan påvises, mens andre får skader etter kort tid.

– Derfor må alle som arbeider med løsemidler eller andre kjemiske stoffer opptre som om skadevirkningen kan oppstå i alle tilfeller, sier vernelederen.

– Brukes det mye løsemidler i vegvesenet?

– Staten er ingen storforbruker av løsemidler, men like fullt finnes det en god del produkter som inneholder til dels svært skadelige stoffer. Dette gjelder spesielt maling og lakk. Slike produkter inneholder ofte stoffer som Xylen eller Toluen, som brukes for å få lakken til å herde raskt. Med litt tålmodighet kunne white spirit erstattet disse.

Dette er bare et eksempel. På markedet er det et utall varianter av helseskadelige stoffer. Etter hvert skal det bli utgitt en perm med datablad som forteller hvilke egenskaper stoffene har og riktig form for

førstehjelp dersom noe skulle gå galt.

– Det er vel like farlig å bruke løsemidler i hjemmet?

– Vi presiserer hele tiden at løsemidler på arbeidsplassen representerer en fare for vår helse. Dette gjør vi med god grunn. Men vi skal ikke glemme at også hjemme hos hver enkelt av oss ganske sikkert finnes lakk, maling, flekkjernere og lakkfjer-

ner som ikke er å spøke med. For hver og en av oss er det likegyldig om vi pådrar oss skader på jobb eller hjemme. Det er tragisk i alle fall. I første omgang kan vi langt på veg unngå skader ved å lese bruksanvisningen nøye og fremfor alt følge den, sier Kjell Quarsten, som lover å komme tilbake i Møteplassen med mer spesifisert stoff om dette emnet etter hvert.

## Fyllekjøørte 42 ganger!

Av JAN ANDERSEN  
Bergen: Han må ha norgesrekord i promillekjøring 30-åringen fra Kvinnherad som i Bergen forhørsrett tirsdag ble varetektsfengslet siktet for to promillekjøringer, og for å ha bråket i fylla. Han er tidligere straffedømt 13 ganger ior til sammen 40 promillekjøringer.

Ingen av de politikamrene Bergens Arbeiderblad har vært i kontakt med, har noensinne hatt personer som tilnærmelsesvis er tatt så mange ganger for promille-

det på bilen og kjørte avgårde til en bekjent av seg. I løpet av noen timer tyttet han i seg så mye brennevin at han ikke husker at han kk ut i bilen og kjørte avgårde. Bilen han kjørte gikk fra side til side. En elleve år gammel gutt som var på veien holdt på å bli kjørt ned. I siste liten klarte gutten å hoppe ut av veien og ned i en grøft.

Mannen er aldri fratatt bilen. Den offisielle begrunnelsen for dette, er at mannen er en flink bilmekaniker, og lett kan «fikse» utrangerte biler.

# EGIL TVEIDES TO KE

—Det var deilig å komme hjem.

Etter to år i Kenya, engasjert av NORAD, er overingeniør Egil Tveide igjen tilbake på anleggsavdelingen ved vegkontoret.

Han har hatt to meget interessante år i Nairobi, der han av NORAD ble utlånt til samferdselsdepartementet i Kenya. Problemene han møtte i Kenya var større enn han på forhånd hadde regnet med. Presidentens sterke stilling gav også utslag i vegbyggingen. Dessuten måtte han arbeide under stadig pengemangel. Ministeriet hadde ikke budsjettoversikt. Midler avsatt til vegbygging ble brukt til andre formål, og dessuten stilte en del långivere slike krav at enkelte entreprenørfirmaer ikke kunne nyttes.



—Problemene jeg møtte i det praktiske arbeidet var større enn jeg på forhånd var klar over. Et stort problem var den stadige mangel på penger. Entreprenører ble tvunget til å forskottere dyre anlegg, og presidenten påla oss også å bygge et par veger av en altfor høy standard.

Pengemangelen kan kanskje best illustreres ved at en gang ble det innkjøpt toalettpapirholdere til kontorene. Etter to måneder kom leverandøren og skrudde ned samtlige. Ministeriet hadde ikke penger til å betale. Midler som skulle vært brukt til dette var blitt benyttet andre steder.

—Så du kunne risikere at et veganlegg ble halvferdig og ikke vite når det var penger til fullføringen?

—Systemet fungerte ikke på den måten. Anleggene ble finansiert ved lån, ca. 70 prosent, og resten over statsbudsjettet. Långiverne satte som krav for å yte de gunstige lånene at staten dekket opp sin andel. Ofte skjedde det at statens midler ble benyttet til annet enn budsjettet. Når da midlene tok slutt, ble det entreprenøren som fikk ta utgiftene. Departementet sa nemlig at dersom du ikke forskotterer beløpet, kommer du aldri til å få mer ar-

beide for oss. Dermed var det ingen vei forbi, men samtidig førte det til at de mindre entreprenørene ikke kunne ta på seg slike oppdrag. De hadde ikke midler til å forskottere millioner.

Enkelte av långiverne stilte også bestemte krav til valg av entreprenør. De to beste firmaene var israelske, men i en del sammenhenger kunne disse ikke brukes, da långiveren nektet. Lånene kom fra flere hold, Verdensbanken, EEC, Vest-Tyskland, afrikanske utviklingsbanken og fra araberstater, sier Tveide, som også kan berette om flere forsøk på bestiklinger.

Det manglet ikke på invitasjoner eller tilbud på kjøp av rimelig bil. Etterhvert som entreprenørene ble klar over at han ikke tok imot avtok også tilbudene, men problemet var ikke løst. Da gikk de samme personene på mennesker som hadde mer å si enn Tveide, og han fikk kort og godt beskjed fra høyt hold i departementet at det skulle gjøres slik og slik. Dermed var det ingen valgmulighet.

Dessuten bestemte presidenten en gang at et anlegg skulle bygges av en langt høyere standard enn nødvendig fordi dette var i traktene han kom fra. Når slike beskjeder kom var det bare å utføre dem.

Tveide sier også at det som først og fremst trengs i Kenya er utbygging av veier. Han så flere gode utviklingsresultater bare i de to årene han tilbrakte i landet.

## Praktiske problemer

I stor utstrekning ble det benyttet private



# NYA-ÅR



konsulenter som hadde byggeledelsen på de enkelte anlegg. Disse utførte kontroller langt nøyere enn i Norge. Dette fordi man skulle være sikre på at arbeidet som ble gjort virkelig var kvalitetsarbeide.

Arbeidene kunne også stans på anlegg i opptil et par måneder fordi maskindeler gikk i stykker. Da var man avhengige av import fra Europa eller Japan. Det var vanskelig å få på tida. Det var ikke uvanlig at bare tollbehandlingen av større maskindeler kunne ta opptil et par måneder.

Et annet praktisk problem var arbeidstempoet. Lett var det ikke å få opp tempoet, og selv om entreprenørene hadde kontraktsforpliktet seg til å ha et anlegg ferdig til bestemt tid, ble ikke dagmulker inndrevet om fristen ble overskredet.

## Ikke ringe ut

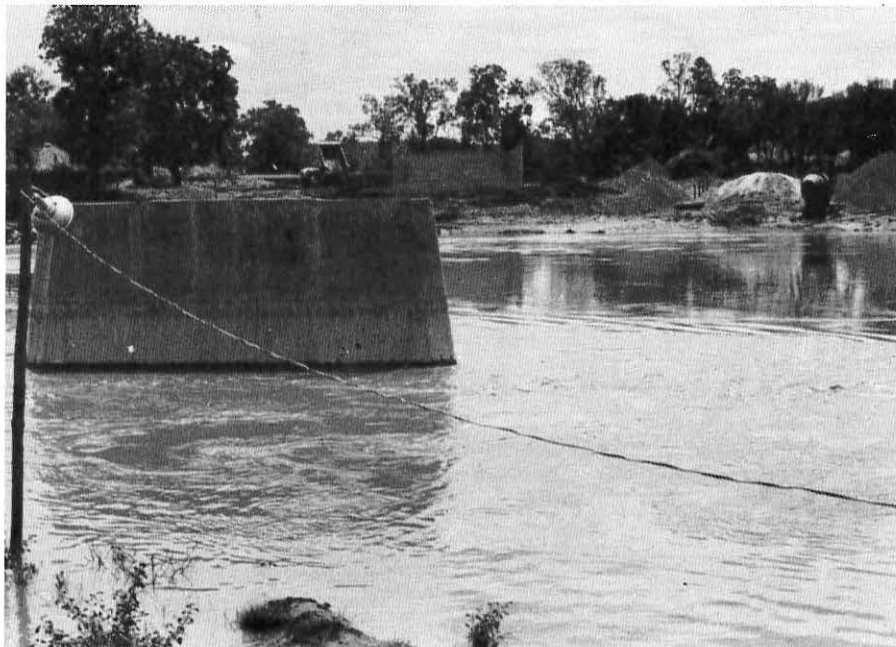
Den praktiske nytten av telefon ble ikke utnyttet i Nairobi. — Vi hadde beskjed om ikke å ringe ut, da dette ble for dyrt. Det førte til at vi alltid måtte be dem vi skulle i kontakt med ringe til oss, sier Tveide.

— Men hva dersom du måtte ha tak i et menneske?

— Tok bilen og kjørte til vedkommende.

## Boforhold

Familien fra Birkenes hadde tre tjenere mens de bodde i Nairobi. En sørget for vakthold om natta, en stelte hagen, mens den tredje stelte i huset. Disse menneskene måtte Tveide betale lønn til selv. Lønna lå på 800 til 1.200 shilling pr. måned (en shilling er verd kr. 0,60). I tillegg bod-



de disse gratis og fikk maten på stedet, så disse tjenerne hadde et forholdsvis godt utkomme etter inntektsnivået i Nairobi. Et bud i departementet tjente rundt 900 shilling i måneden, og de lave lønningene var også en medvirkende årsak til de mange tiggerne. Enkelte gikk to timer morgen og kveld til arbeidet fordi de ikke hadde penger til buss.

— Vi var utsatt for mange tiggere, og de oppgav de merkelige grunnene til dette. Vet ikke om noe var sant eller løgn, men i gjennomsnitt tror jeg vi gav bort 30-40 kroner pr. dag, sier Tveide, som arbeidet med store anlegg. Anbudssummen kun-

ne ligge på opptil 250 mill. shilling.

Selv tjente han mye mer enn sjefene sine i ministeriet, og han merket godt at disse mente det ikke var rettferdig, selv om de ikke snakket om det.

— Hvordan ble nordmenn ansett?

— Nordmenn var ansett. Det ble sagt at når nordmenn hadde vært med på arbeidet så var det hederlig gjort, fordi disse var ubestikkelige, sier Tveide, som var glad for å komme hjem. Lysten til en forandring var motivet da han for over to år siden bestemte seg for oppdraget.

Lærerikt har det vært, men to år var nok.

# SKIDAGEN

Skidagen var også i år lagt til terrenget rundt Bergstølhytta på Kulia. Ca. 60 skiløpere koste seg i fint vær og fine maskinpreparerte løyper.

33 løpere klarte kravet til skimerket. Av disse var:

- 11 bronse
- 6 sølv
- 5 gull
- 10 prøve til bronseplakett
- 3 prøve til sølvplakett

skioppmann

## RESULTATLISTE

Vegvesenets skidag på Kulia  
16.03.85.

2,5 km. idealtid. Idealtiden trukket ved tendestrekning til 28,49.

1 Ragnhild Birkeland	0,11
2 Jan Kristian Benestad	0,49
2 Inger Benestad	0,49
4 Toralf S. Løvdal	4,02
5 Inger Berit Ekberg	4,29
5 Silje Våge	4,29
7 Bjørg Beate Løvdal	5,01
8 Gunbjørg Loland	7,59
9 Thomas Nygård	8,18
9 Inger Lise Skogen	8,18
9 Gro Skogen	8,18
9 Reidar Olsen	8,18
9 Johan Larsen	8,18
14 Svein Kristoffersen	8,30
15 Hege Margrete Ekberg	9,19
15 Vigdis Ekberg	9,19
15 Jan Skogen	9,19
15 H.P. Nygård	9,19
19 Tom Ivar Pedersen	9,50
19 Arild Pedersen	9,50
21 Gustav Loland	10,29

22 Elisabeth Loland	10,37
22 Anne Karin Kolbu	10,37
24 Anne Kvalheim	10,55
24 Egil Kvalheim	10,55
26 Nils Andreas Loland	11,10
27 Monica Skårdal	11,29
28 Terje Fidjeland	12,00
28 Gunnar Sjøkvist	12,00
30 Merete Olsen	12,15
31 Hilde Kolbu	12,28
32 Harald Kr. Sagevik	12,39
33 Tom Hjemlestad	12,50
34 Tom Erik Hjemlestad	12,57
35 Dagfinn Skårdal	13,01
36 Andreas Nygård	13,10
37 Vidar Løvdal	13,19
38 Hilde Nygård	13,30
39 Levi Olsen	13,38
40 Frode Salvesen	14,00
41 Jarl Øystein Loland	14,09
41 Ole K. Birkeland	14,09
43 Jan Ivar Ekberg	14,20
44 Rune Ekberg	14,25
45 Terje Ekberg	14,40
46 Klaus Larsen	15,00
47 Astri Salvesen	15,59
48 Sven Inge Benestad	16,11
49 Trond S. Løvdal	16,19
50 Rolf Benestad	17,11
51 Preben Wiik	25,53
51 Elin Wiik	25,53

### Kort løype:

Trine Linn Kristoffersen
Kristin Ekberg
Camilla Olsen
Geir Erik Kristoffersen
Janne Skogen
Tom Ivar Pedersen

### Langrenn 1 runde (ca. 2,2 km.)

7 år Inger Lise Skogen	14,46
Levi Olsen	16,57
Hege M. Ekberg	19,08
Thomas Nygård	19,58
Silje Våge	20,35

8 år Tom E. Hjemlestad	11,40
Vidar Løvdal	15,25
Gunbjørg Loland	15,38
Monica Skårdal	16,55

9 år Ole K. Birkeland	13,05
Harald Kr. Sagevik	14,10
Andreas Nygård	15,06
Hilde Kolbu	15,41

10 år Jan Ivar Ekberg	13,21
Lene Skogen	13,41
Hilde Nygård	14,35

11 år Trond S. Løvdal	11,31
Frode Salvesen	14,50

12 år Terje Ekberg	12,09
--------------------	-------

13 år Nils Andr. Loland	11,41
-------------------------	-------

### Langrenn 2 runder (ca. 4,4 km.)

15 år Jarl Ø. Loland	20,40
----------------------	-------

### Damer

Astri Salvesen	22,33
Elisabeth Loland	24,43
Anne Kvalheim	32,17

### Herrer

Dagfinn Skårdal	20,05
Hans Petter Nygård	21,32
Arne Birkeland	22,08
Tom Hjemlestad	22,12
Steinar Løvdal	22,19
Klaus Larsen	24,08

### Langrenn 4 runder (ca. 8,8 km.)

16 år Johan Larsen	42,46
--------------------	-------

### Old boys

Gunnar Sjøkvist	27,59
Terje Fidjeland	30,38
Kjell Haugland	33,29
Arild Pedersen	34,35
Svein Kristoffersen	41,07
Jan Skogen	43,24

# «Hallingkastet» i oktober

En ny håndballsesong skal snart ta til. Damelaget som i fjor fikk 3. plass i 3. divisjon, er på jakt etter nye spillere. Ikke nødvendigvis for å forsterke laget, men flere av siste sesongs spillere kommer ikke til å være disponible kommende sesong. Derfor er det tvingende nødvendig å fornye spillerstallen.

Etter fem år som trener har Arild Pedersen gitt seg og Stein Salvesen blir ny trener for damelaget.

I tida 11. til 13. oktober, midt i elgjakta, er det klart for vegvesenets turnering på Gol, «Hallingkastet».

Elin Longnes på vegkontoret tar

mer enn gjerne mot meldinger om spillertilgang.

—Siden vi mister fem-seks av fjorårets spillere har vi behov for like mange nye. Vi må satse på å få en like god plassering kommende sesong, sier hun, og ser også frem til en forsterket innsats fra damelaget i «Hallingkastet».

I fjor deltok disse spillerne på damelaget: Ingrid Iglebekk, Magna Johansen, Astri Salvesen, Aud Ugland, Lise Johansen, Inger Johanne Flakke, Elin Longnes, Merete Watne Olsen, Anne Kvalheim, Anne Turid Enger, Britt Johansen, Ingunn Simonsen og Randi Jørgensen.

Damelaget har faste treninger i Ekserserhuset hver onsdag fra klokka 19.00 til 20.00. Første treningskveld blir onsdag 28. august.

De ordinære seriekamper spilles mandager. I tillegg deltar laget også på turneringer som arrangeres i distriktet, og som regel er i alle fall innsatsen hederlig, selv om det kan være langt frem til finalekamper.

—Hvem har adgang til å delta på laget?

—Dette er et lag først og fremst for ansatte i vegvesenet, men også andre kan delta etter nærmere regler. Hjemmевærende ektefelle/samboer til ansatte i vegvesenet er velkommen til såvel treninger som kamper. Dessuten kan kan ektefelle/samboer som arbeider under 15 timer i uka delta på linje med hjemmевærende, og dessuten ektefelle/samboer som arbeider på steder der det ikke er håndballag.

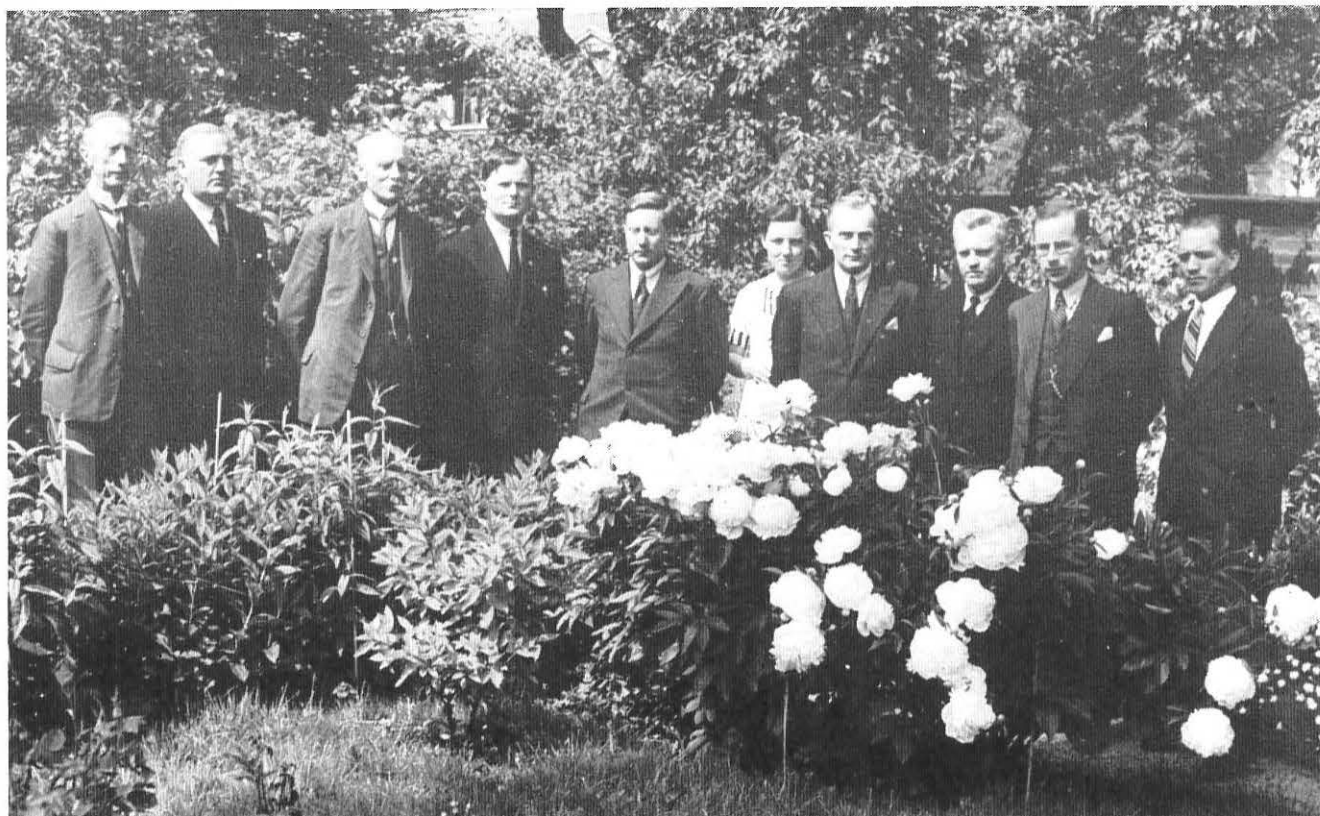
Vi trenger forsterkningen snart, og jeg håper å få en del påmeldinger til treningen starter, sier Elin Longnes, som er å treffe på vegkontoret hver dag mellom 09.00 og 13.00.

## Buss- problem

Ikke like lett å komme inn i bussfeltet for dem som kommer lokalvegen til industriområdet i Hannevika. Denne bussen hadde store problemer med å komme over i bussfeltet åpningsdagen, men hadde sjåføren i stedet valgt å kjøre inn på Vågsbygdveien ville han unngått sine problemer, men det er ikke så enkelt med det samme kjøremønsteret er lagt om.

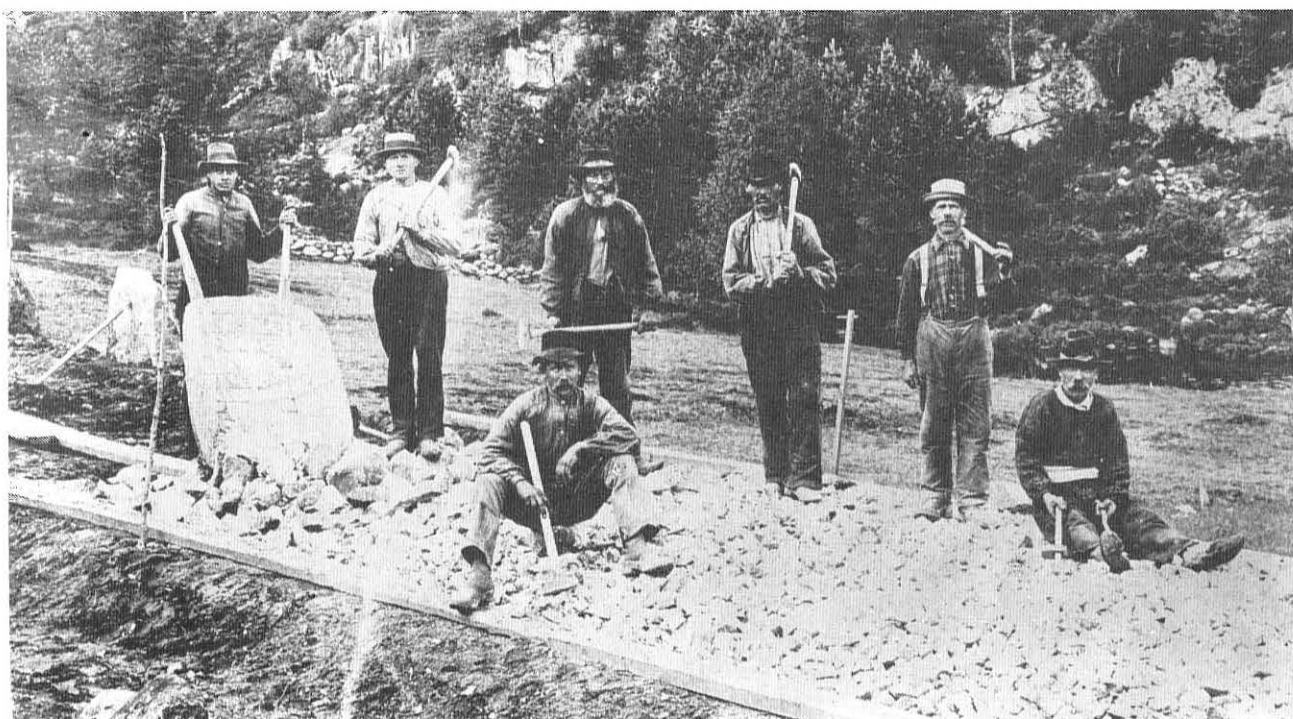


# Staben for 50 år siden



Ved Vest-Agder Vegkontor var det for femti år siden ansatt ti personer. Den gangen var det langt enklere enn i dag å samle hele staben for fotografering.

De ti er fra venstre: avdelingsingeniør Georg Willumsen, avd.ing. Arne Omdal, overing. Fred. Barth, ing. Thorleif Thorkildsen, ass. Otto Kvarstein, ass. Sofie Jonassen, ass. Karl Lohne, fullmektig Lorents Braathen, ingeniør Einar Rosendahl og assistent Steffen Åvitsland.



Dette bildet er ca. 75 år gammelt og stammer fra Finland. Det er veganlegg på Røyselandsmoen. Lengst til venstre står Anders Eikeland, mens nummer tre stående fra venstre er Jakob Roland og nummer to fra høyre er Olav Moi, Greipstad.



## Ny juridisk konsulent

1. mars begynte sosialøkonom Kjell Vinknes (32) i stillingen som økonomisk saksbehandler ved kontoret. Han kommer fra Statens Lånekasse for utdanning der han i fire og et halvt år arbeidet med budsjettstatistikk og utredninger.

Kjell har slått seg ned i rekkehus på Søm. Fritidsproblemer er ukjent for Vinknes, som har to viltre krabater på et halvt år i tillegg til et eldre barn.

— Kona og jeg hadde snakket om at dersom vi skulle flytte fra Oslo kunne vi tenke oss Kristiansand. Da vi fikk tvillingene før jul måtte vi se oss om etter større bolig. Om vi skulle blitt boende i Oslo måtte vi ut på bolig-



markedet. Dermed begynte jeg å søke på stillinger på Sørlandet. Slik sett ble tvillingene årsak til at vi flyttet fra Oslo tidligere enn planlagt,

sier den opprinnelige Porsgrunn-gutten.

Kjell trives meget godt både på kontoret og på Hånes. Som det fornuftige mennesket han er bruker Kjell bussen til arbeidet.

— I den verste tida tar det opptil 40 minutter, og jeg har en tendens til å kommen med bussen i det store rusket. Kommer jeg utenom rusket går det på under 20 minutter.

— Får du tid til hobbyer?

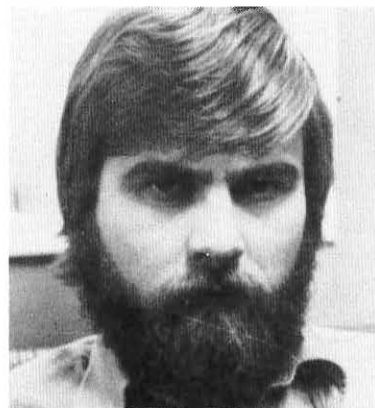
— Foreløpig ikke. Det er mer enn nok å gjøre med tvillingene og dessuten har jeg mer enn nok sysselsetting utenfor huset, stell av hagen etc., sier Vinknes.

## Den nye informasjonskonsulenten

— Det kan være artig å forsøke noe annet, etter å ha arbeidet som journalist i 15 år, sier Trygve Skuggedal, informasjonskonsulenten som begynte i stillingen i slutten av mars.

— Arbeidsformen blir en helt annen enn det jeg tidligere er vant til, selv om det også skal lages flere pressemeldinger som sendes til aviser og etermedier, sier han. Heretter blir det mer leverandør til mediene i motsetning til den tidligere rollen som formidler.

Men stillingen omfatter mer enn bare pressemeldinger. Jeg skal



være redaktør for Møteplassen og Månedsnytt. Håper bare at flest mulig vil bidra med stoff til

begge publikasjoner. Tar mot alt med glede, og jeg håper også skrivekløen skal være stor hos flest mulig, slik at vi alle har noe å meddele hverandre i annet enn brev form.

— Vi har også registrert at du er ivrig å se på Hortemo Travbane?

— Travsport er min store hobby, og jeg skal villig innrømme at det meste av fritida går med til dette, selv om jeg ikke er av de ivrigste til å reise til travkjøringer østpå. Det begrenser seg stort sett til når hesten min starter der, sier informasjonsmedarbeideren som håper å ikke bli disket for galopp.

## Treningskvelden ble borte

Veivesenets herrelag har i sesongen 84-85 spilt 12 seriekamper, og fått 11 poeng. I serien endte vi på 7. plass og spiller derfor 3. divisjon neste år også.

Før sesongen hadde vi ambisjoner om en treningskveld i uka, men da det ble problemer med lokaler har vi også i år trent hver for oss. Heller ikke i år er det kommet til nye forsterkninger, så gjennomsnittsalderen er blitt et år eldre. Imidlertid er det nå ansatt et par nye som kan synes lovende.

I cupen på Gol gjorde vi det godt. (Det vet snart alle.) I de to andre cupene kom vi til kvartfinalen.

Etter endt sesong arrangerte håndballgruppa tur til Danmark. Vi hadde en fin tur med omvisning på Bilka i Ålborg og fellesbad i svømmehallen på Blokhus. Om kvelden var det gallamiddag på Kavalerigården. Arild holdt festtale og ledet allsangen. Turen var fra fredags kveld til søndag, og tiltaket var så vellykket at det vil bli gjentatt til neste år. Håndballoppmennene håper idrettslaget da vil bi-

dra med enda mer økonomisk støtte, og at enda flere vil ta seg tid til å delta.

I juni ble vi også invitert med på Uglands hytte til rekespleis. Dette er koselig og i år som i fjor ble det servert 1.klasses reker til riktig tid på riktig sted.

Som det vil gå frem er håndball gøy, og dessuten er det sunt.

Vi ønsker nye og gamle aktive velkommen til en ny sesong.

A. Ekberg  
Oppmann

## EN BETRAKTNING OM TRAFIKK- SIKKERHET

«Der går den jenta som mora fulgte på skolen hver dag», sa min kone en dag vi var ute og kjørte. På mitt spørsmål fortsatte hun «Det var en av de i vår sønns klasse som måtte gå langs Nikkelveien (Promilleveien) uten fortau eller sykkelsti.»

Da husket jeg og begynte å telle etter. «Ja, det er ikke mer enn snau åtte år siden.» Det kunne virke mye lenger siden, for det var i hva jeg ynder å kalle bilens steinalder, hvor trafikksikkerhet hadde trange kår. Bilen var ei hellig ku, og fremkommeligheten var i høysetet.

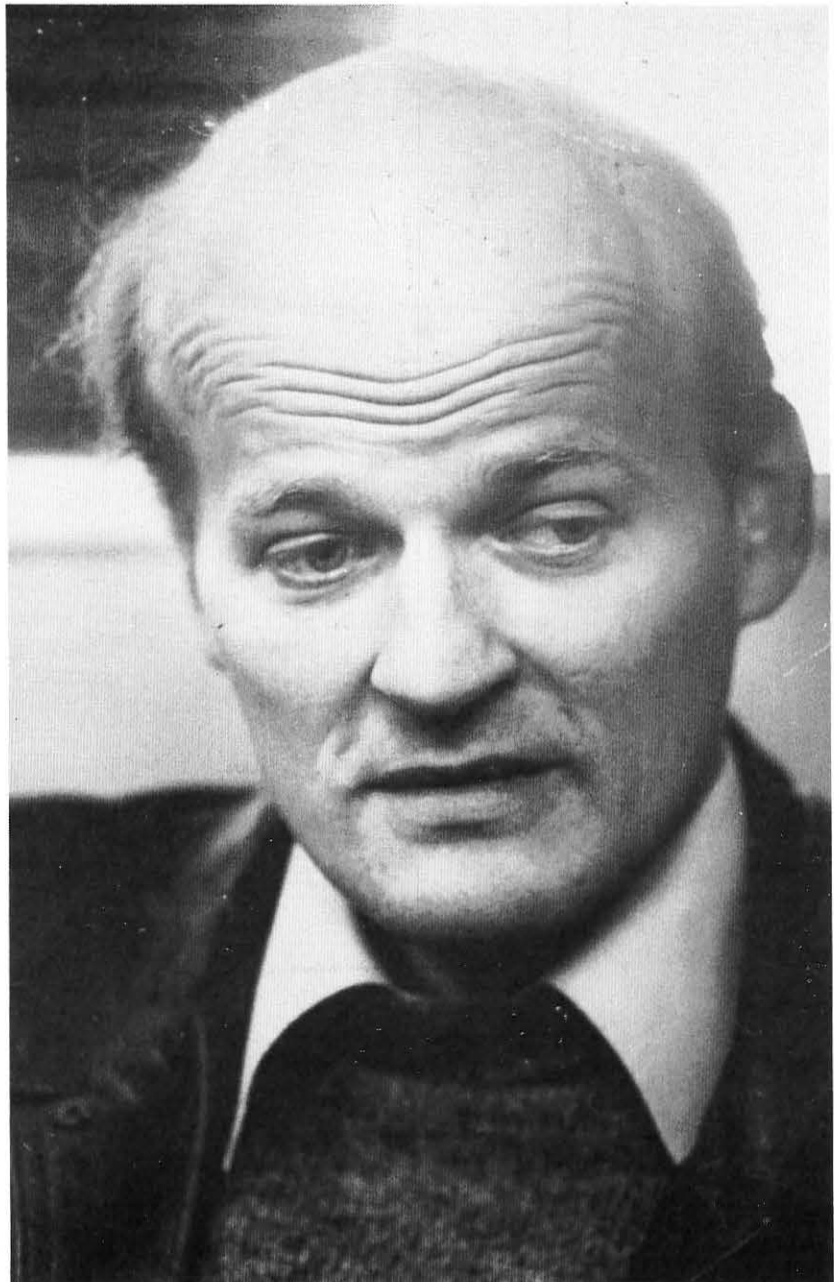
Ulykkestallet var høyere enn det er i dag, så høyt at ansvarlige politikere og andre hadde begynt å reagere og å gjøre noe.

Og resultatene lot heldigvis ikke vente på seg. Trafikksikkerhetsarbeid var og er fortsatt det samfunnsområde hvor enkeltmennesker har de største muligheter til å påvirke og å kunne se resultater og nå var opinionen samstemt i kravet om prioritering av sikkerhet fremfor fremkommelighet.

Rent praktisk ga det seg blant annet uttrykk i bilbeltepåbud (på tross av forferdelig syting fra voksne menn bak bilratt og i bilorganisasjoner), noe som *måtte* gi reduserte skader ved ulykker.

Dessuten vedtok Stortinget fartsmeldingen som ga lavere fart der hvor fotfolket mest ferdes. Og ulykene ble redusert «radikalt». 1979-80 og delvis 81 ga håp om at vi hadde fått hull på byllen. Men hva skjer så?

Plutselig ser det ut som om politikerne er godt fornøyd med tingenes tilstand, og det er et sterkt indisium på dette: I hele Stortingsperioden til den borgerlige regjering har ulykene i trafikken stagnert, ja til dels gått opp, og ingen prioritert aksjon for å rette på dette har skjedd. Og Arbeiderpartiet i opposisjon har til dags dato ikke benyttet seg av dette, hverken til å slå politisk mynt på det eller kreve omprioritering for å bedre tingenes tilstand. Og det er nok et uttrykk for holdninger blant folk flest.



Hva så med vår lille politiske andedam? Ikke så ille. Det kan se ut som om det er inngått en politisk borgfred (og slik bør det være blant ansvarlige politiske partier) om å få ned ulykkestallet. Sørlandet har jo vært belempret med et alt for høyt antall ulykker (ja mer enn alle andre landsdeler) men nå går tross alt ulykkestallet nedover og har gjort det lokalt i de år landet forøvrig har sett stagnasjon.

Men også her føles at folk nå bryr seg mindre om trafikkenes bakside bare de kommer fort nok frem. Og *det* kan gi som resultat at ulykkesnedgangen også her stagnerer.

En del holdninger vitner dessverre om det, spesielt ungdoms manglende ansvarsfølelse i trafikken — og de

er opplært av foreldregenerasjonen, nemlig.....oss.

«Jamen du kjører jo bil du også» ble jeg møtt med i en diskusjon forleden og det argumentet er det åtte år siden jeg hørte sist.

Så jeg kommer nok til å bruke moteordet «privatisering» i sikringen av mine egne barn. Om 3 år starter min lille datter på skolen og antagelig kommer vi til å bli «de foreldrene som følger sin datter».

Enda finnes ingen paragraf i vegtrafikkloven jeg kan bruke overfor myndighetene for å få skoleveien hennes sikret — dessverre.

Svein Stordal

# FTU-formannen

Er fremgangen i arbeidet for trafikksikkerheten i fylket proporsjonal eller omvendt proporsjonal med lengden av formannens tittel? Ja se det var litt av et spørsmål. Svaret må bli begge deler, alt etter som hvilke felt vi ser på og hvordan humøret er.

Men en ting er i alle fall sikkert. Det er at det ikke har vært lett å få den enkelte vestegd til å innse behovet for og nytten av trafikksikkerhetsarbeidet.

Jeg har lyst til å omskrive noe i et av diktene til Arnulf Øverland: *Du kan så inderlig vel, tåle den hindring som ikke rammer deg selv.* De fleste av oss kan så godt akseptere trafikksikkerhetstiltak som ikke berører oss selv. Men blir det lagt hindringer i MIN veg til arbeidet, i MIN utkjørsel, blir det gjort inngrep i MIN hage, nei da er saken annerledes. Da protesterer vi. Da er det foretatt utidige inngrep fra samfunnets side.

30 KM. SONE i bomiljøet? Ja det er det klart at vi ikke har noe imot dersom et flertall ønsker det. Vi er jo sosiale og barnevennlige. Men dumper i vegen? Ikke tale om. Vi er da voksne forstandige mennesker som kjenner vegen og vet hvordan det skal kjøres. Tilpasser farten etter forholdene. Litt smidighet rundt et fartsgrenseskilt må godtas. Humper i vegen? Tenk på snøbrøyting, brannbil og sist men ikke minst egen bil.

FALSK TRYGGHETSFØLELSE er det som oppnås med 30 km. fartssone uten fysiske tiltak som reduserer farten. Og det er farlig, det — for å sitere en annen Ludvig. Mødre føler seg trygge, barna føler seg trygge, aktivitet på vegen i bomiljøet tillates. *En føler seg trygg, men er det ikke.* Derfor et hjertesukk fra formann Ludvig: 30 km. sone uten dumper må ikke tillates.

Etter hjertesukket kan jeg godt komme med en bekjennelse: Det var med stor grad av ulyst jeg gikk til arbeidet som formann i fylkestrafikksikkerhetsutvalget, oppnevnt av et enstemmig fylkesting. (Jeg er sikker på at en god del av representantene smilte skadefro.) Men etter som tiden har gått, er arbeidet blitt mer og



mer interessant, mer og mer engasjerende. Dette skyldes nok ikke minst den status FTU har på vegkontoret og hos vegsjefen. Vi har i fellesskap arbeidet for å skaffe størst mulig sikkerhet ut av de midler vi til enhver tid har til rådighet. Det går fremover, skjønt en av og til skulle ønske at det gikk mange ganger så fort.

ER DET BARE VELSTAND i forholdet vegmyndighet/folkevalgt? Stort sett ja, men la meg innrømme at i perioder føler man seg noe lammet av vegstandardnormer, skiltkrav og utkjørselsmeter. Følelsen av at en forordning skal følges selv om den er fra 1800 og den tid, er til stede. Må vegvesenet være så stivbent, eller vil det bli plass til noe mer smidighet? I alle fall ser jeg frem til et fortsatt godt samarbeid.

Mandal, 14.04.85

Ludvig Hope Faye

## STORE SKADER OGSÅ I LAVE HASTIGHETER — UTEN BELTE

Du kjører like fort i baksetet som i forsetet. Ved en kollisjon blir bilen presset sammen på brøkdelen av et sekund. Brutalt blir farten redusert til null. Din egen kropp vil bli kastet forover med voldsom hastighet. Hvis du ikke er spent fast, vil du fortsette til bevegelsesenergien er oppbrukt.

Derfor gjelder det å være føre var. Du må spenne deg fast før du begynner å kjøre. Det er snakk om å gjenta en innlært handling: En-tre-klikk.

De som har prøvd testbaner og kjøresimulatorer er overrasket over hvilket kraftig rykk du får i beltet selv i hastigheter ned i 9 km/t. Selv ved bykjøring i lave hastigheter kan du få alvorlige skader hvis du ikke bruker beltet, forteller Trygg Trafikk.

### NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET

#### 121 — Detaljplaner Normaler, 40 sider

Håndboken gir regler og råd for hva en detaljplan bør inneholde, og hvordan den bør presenteres. Den er utarbeidet på grunnlag av høringsutgave datert april 1984, og senere kommentarer.

### NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET

#### 122 — Kabler til hengebruer, Retningslinjer, 0048 sider.

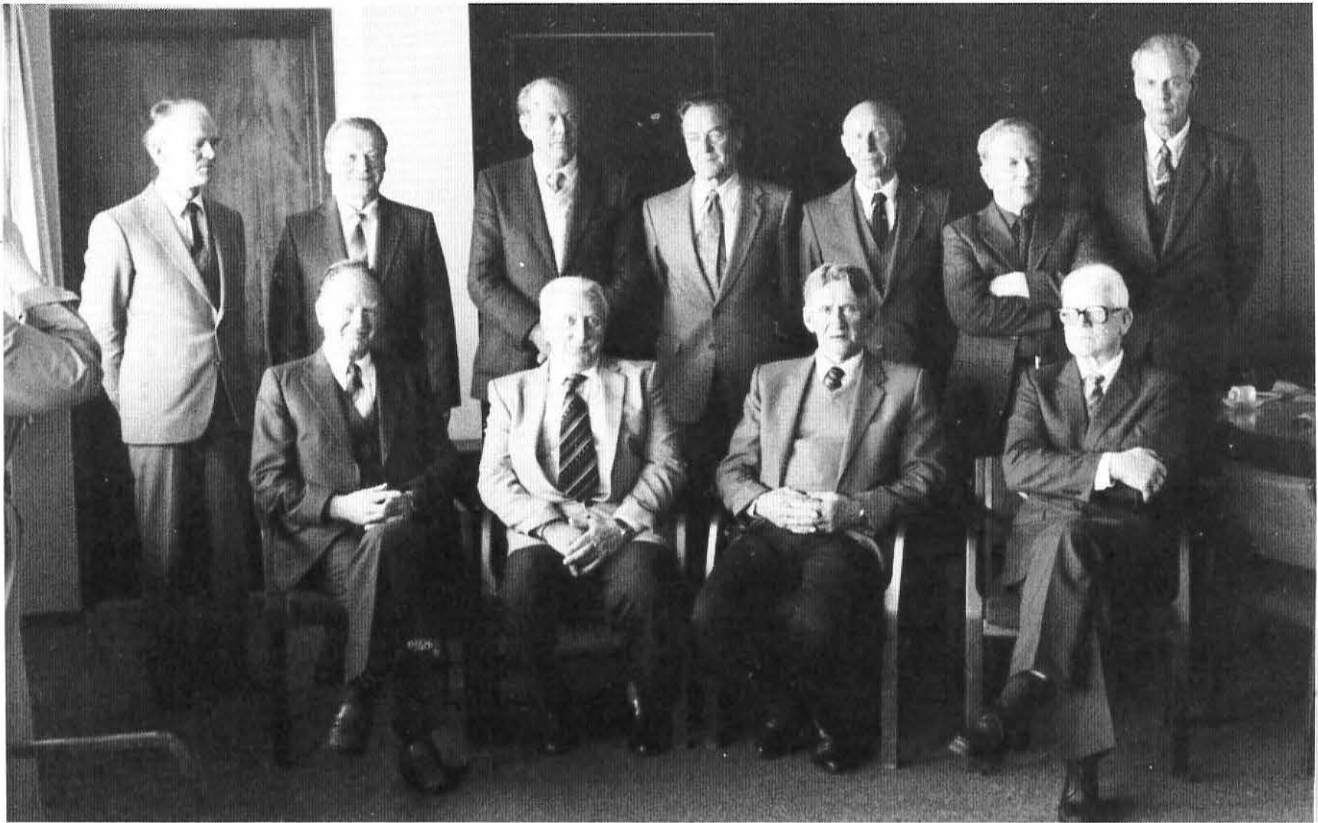
Disse retningslinjene er en revidert utgave av «Tekniske leveringsbetingelser for kabler til hengebruer» av juni 1979. De bygger i stor grad på tyske normer (DIN), men er tilpasset de spesielle forhold som gjelder for kabelleveranser til bruer for Statens Vegvesen. Boken har også tekst på engelsk.

### NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET

#### 123 — EDB-program COBE, veiledning, 172 sider.

Hensikten med programmet er å beregne kontinuerlige bjelke/kassebruer i betong. Programmet er bygget på bjelketeori, og elementmetoden benyttes som løsningsmetode. Programmet er tilgjengelig på ND 500 og Prime datamaskiner.

# 14 pensjonister på et år



Elleve av de 14 nybakte pensjonistene deltok på en tilstelning på Vegkontoret i april. Foran fra venstre: Eivind Noreid, Ingvald Hovden, Abel Tjørhom og Karl Einar Mikalsen. Bak fra venstre: Magne Hortemo, S. Normann Salamonsen, Otto Fjellestad, Karl Wehus, Eugen Ringen, Konrad Harbakk og Arthur Rømte-land. De tre som ikke var til stede er Carsten Thiis Frick, Olaf O. Larsen og Sponar Eikhom.



Vegsjef Sigurd Aas overrekker diplom til Karl Einar Mikalsen.

I løpet av perioden 1. april 1984 til 1. april 1985 var det 14 tjenestemenn i Vest-Agder Vegvesen som sluttet etter oppnådd alderspensjon.

Samtlige pensjonister var invitert til en enkel tilstelning på Vegkontoret 10. april, og elleve møtte fram. For å hedre de nybakte pensjonister møtte representanter for oppsynet og vegkontoret, med vegsjefen i spissen.

Foruten en hyggelig servering ble det blomster og gaver til pensjonistene.

Vegsjef Sigurd Aas takket den enkelte, overrakte diplom for lang tjenestetid, noe som gjaldt samtlige. Den lengste hadde vært ansatt i vegvesenet i 50 år, mens gjennomsnittlig tjenestetid på de 14 pensjonistene var 30 år.

# 1. Hva ville du gjort hvis du var vegsjef? (for 1 dag)

## 2. Hva liker du best i vegvesenet.

**Frits Ånensen**, verkstedarb. Lyngdal vegstasjon:

1. Få bedre samarbeid mellom anlegg, vedlikehold og maskin. Dette ville bedre utnyttelsen av ressursene.
2. Ordna forhold, får det en har krav på.

**Sverre Wisdal**, K-6:

1. Påse at midlene blir rettferdig fordelt i fylket, slik at trafikkfarlige punkter blir utbedret også i utkantene og ikke bare i tettbygde strøk.
2. Trivelige arbeidsforhold.

**Tallak Fosse**, K-6:

1. Ruste opp fylkesvegene noe mer.
2. Gode arbeidsforhold.

Fellessvar fra **Reidar Birkeland, Asbjørn Tobiassen, Ingolf Ersdal, Oddvin Tesaker og Torleiv Allestad**, K-5:

1. Arbeide for å opprettholde egen bemanning/maskinpark slik at det fortsatt i framtida vil være et vegvesen.

Vegsjefen burde engasjere seg mer for å opprettholde nåværende fylkesvegnett og informere om hva som er på gang slik at de som blir berørt blir klar over hva som holder på å skje.

2. Det har vært en god og trygg arbeidsplass og vi vil håpe at dette også vil fortsette i framtida.

**Trygve Flateland**, K-1:

1. Stoppet bygginga av s/g på Varoddbroa og brukt disse pengene til planlegging og bygging av ny bro.
2. Har det ganske fritt i det daglige arbeid på grunn av at en har fått delegert noe ansvar og kan ta tildels selvstendige avgjørelser.

**Kristen Hageland**, asfalt/bro:

1. Gått inn for bygging av miljøtunnel ved Odde marka.
2. Ordna arbeidsforhold på grunn av godt foreningsarbeid.

**Kristen Håland**, K-3:

1. Fått et konsulentfirma til også å se på bemanninga ved vegkontoret og ikke bare i driften.
2. Gode arbeidsforhold.

**Asbjørn Olsen**, anlegg Åseral:

1. Sikre skolevegene bedre.
2. Sikker og trygg arbeidsplass.

**Tor Gjemlestad, Kåre Røyseland, Svein Ove Jerdal, Gunstein Ege-land, Jan Kåre Kvinlog**, anlegget Flek-kefjord:

1. Drive mer vegarbeid i egen regi.
2. Føler seg utrygge på grunn av mye privatisering.

Med egen drift blir arbeidsmiljøet bedret og en vil oppnå bedret produktivitet.

Delegere ut mer myndighet slik at varekjøp og deler til maskiner kan kjøpes lokalt. Fordyrer og sinker når slike kjøp går gjennom vegsentralen.

Endre arbeidstida fra 07.00 — 15.30 hele året.

**Elias Josdal**, K-4:

1. Skaffe flere arbeidsplasser til ungdommen. Lærlingplasser. Staten bør ha et spesielt ansvar å gå føre med et godt eksempel.

**Arnfinn Josdal**, K-4:

1. Flere egne maskiner/lastebiler i forhold til private. Mener en må være selvhjulpen på dette området.
2. Godt arbeidsmiljø.

**Ommund Visland**, K-4:

1. Holde mer tilsyn med grusvegene og prioritere asfaltlegging av disse vegene bedre enn i dag.

**Ole Jan Seland**, K-4:

1. Delegere mer myndighet ut til verkstedene når det gjelder kjøp, spesielt forbruksvarer som en på forhånd vet det vil bli behov for. Det fordyrer og forsinker når det må gå gjennom vegsentralen.

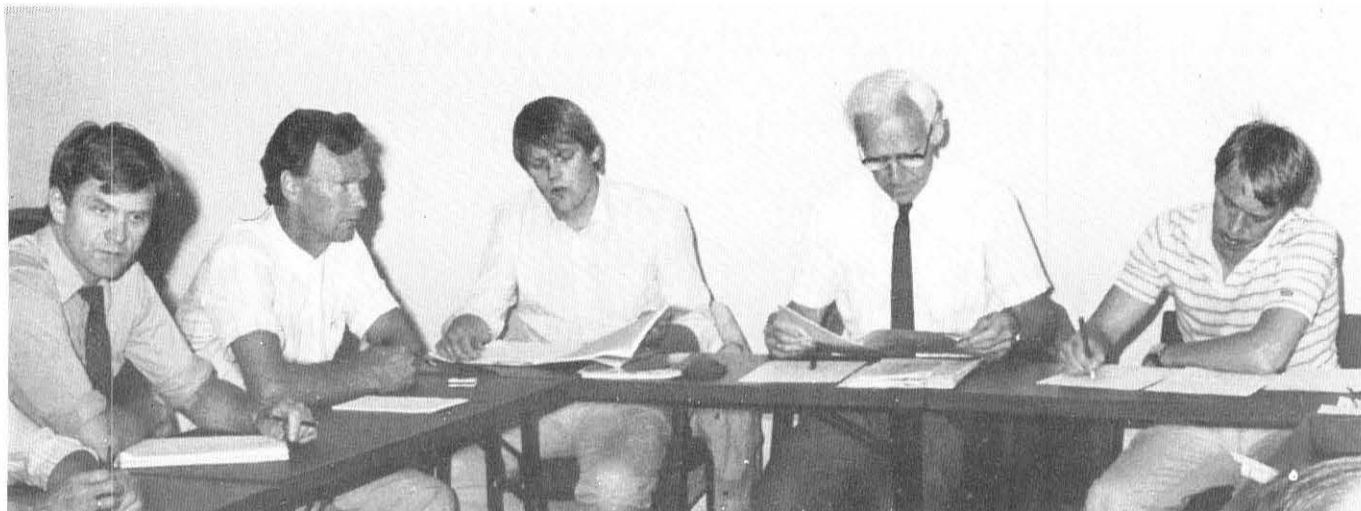
**Bjørge Bjørnstad**, K-4:

1. Områdene bør eie maskinene selv og ikke leie gjennom vegsentralen. Tror det er et fordyrende ledd når det går gjennom vegsentralen.
2. Varierte arbeidsforhold. Er ikke så lenge på en plass at en går lei.

**Erling Josdal**, K-4:

1. Redusere bemanninga forholdsvis, også på vegkontoret og ikke bare i driften slik det alltid har blitt gjort.

Endre kravene ved utlysning av stillingene i driften. Krever flere kvalifikasjoner enn det er behov for.



## Besøk fra UD og FAD

Lønnsutviklingen for ansatte i vegvesenet sto sentralt da representanter for Vegdirektoratet og Forbruker- og Administrasjonsdepartementet (FAD) besøkte Vest-Agder 26.juni.

Særlig mer enn forslaget fra VD i forbindelse med normeringsforhandlingene kunne ikke de besøkende tilby. Etter det som kom fram på møtet har ikke ingeniørene i vegvesenet i Vest-Agder store håp om opprykk i vente. Det samme gjelder også for andre grupper.

Forhandlingene så langt

hadde ført til at samtlige vegkontor fikk en førstekonsulentgrad, men VD kommer ikke til å gjøre noe aktivt for å ta i bruk fullmektigstillinger ved vegkontorene.

Vegsjefen tok opp spørsmålet om å bedre lånsordninger i Statens Pensjonskasse, uten at det ble gitt svar som kunne danne grunnlag for optimisme av betydning. Han hadde heller ikke de samme gunstige ordninger i tankene som ansatte i kommuner og fylkeskommuner har, men håpet på en bedring av de grenser som gjelder.

Tor Øyvind Ljosland var opp-tatt av overgangsordninger i forbindelse med bygg- og anleggsfaget, og dette skulle nå være i orden ble det svart. Ljosland mente dessuten at kvalifikasjonskravene i forbindelse med utlysning av spesialarbeiderstillinger var for høye, mens Fjellestad påpekte behovet for flest mulig allsidige og dyktige arbeidstakere.

Til dette svarte direktør Haugen i FAD at lønnsprinsippet i staten var slik at man fikk betalt for det man gjorde, ikke etter det man vet og kan.

# 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		91		
92			93	94		95	96			97					
98				99		100									101

- 63. Kvinne
- 66. Holder
- 68. Hender
- 71. Uttrykke
- 72. Pust
- 74. Kvinner
- 77. Uthus
- 79. Bli større
- 80. Frelst
- 81. Tysk general
- 83. Plate
- 85. Utrygge
- 87. Skodde
- 89. Aftenpromenade
- 92. Kreve
- 94. Politisk parti, fork.
- 96. Med forbehold av feil
- 97. Pollenplage
- 98. Dans
- 99. Nynorsk pronomen
- 100. Avkledd
- 101. Størrelse, fork.

## Loddrett:

- 1. Tilbake
- 2. Blåseinstrument
- 3. Poststed i Hordaland
- 4. Vervene
- 5. Sikringskapital
- 6. Slutføring
- 7. Oppriktige
- 8. Sindighet
- 9. Poststed i Nord-Trøndelag
- 10. Adverb
- 11. Godtgjørelse
- 12. Drikk
- 13. Naturfenomen
- 14. I orden
- 15. Svensk sanger
- 16. Snakk
- 22. Bilde
- 24. Klagepost
- 26. Pikenavn
- 27. Dørslag
- 34. Tull
- 35. Tall
- 39. Omtale
- 43. Stemme
- 44. Måleapparater
- 45. Innsjø
- 46. Farge
- 48. Kvel
- 50. Alfabetnaboer
- 51. Norsk arkitekt
- 53. Jaktuttrykk
- 54. Utretter
- 57. Ildsted
- 59. Som 63 vannrett
- 63. Odde
- 64. Anfall
- 65. Suttet
- 67. Slekting
- 69. Purret
- 70. Dyrebolig
- 73. Dyr
- 75. Tære
- 76. Som 85 vannrett
- 78. Pronomen
- 82. Nektelse
- 84. Glød
- 86. Norsk forfatter
- 88. Pikenavn
- 90. Avgrunn
- 91. Sprengstoff
- 93. Spansk artikkel
- 95. Mynt

Frist for innsendelse av løsningen er 1/11-1985

## Vannrett:

- 1. Stemning
- 10. Just
- 17. Trør
- 18. Farge
- 19. Trær
- 20. Ledelse
- 21. Tre
- 23. Bemerket
- 25. Pikenavn
- 27. Vrir
- 28. Voll
- 29. Artikkel
- 30. Underst
- 31. President
- 32. Masse
- 33. Mynt
- 36. Vann-
- 37. Bety
- 38. Pund
- 39. Blåste
- 40. Arvefaktor
- 41. Tygge drøv
- 42. Bibelsk mansnavn
- 44. Prevensjon
- 47. Trærne
- 49. Pels
- 52. Tøvling
- 53. Plate
- 55. Pronomen
- 56. Han tar sjanser
- 58. Ledd
- 60. Ire
- 61. Topper
- 62. Slag

## Løsning på nr.2/84:

Det kom inn 12 svar på oppgave 2/84.

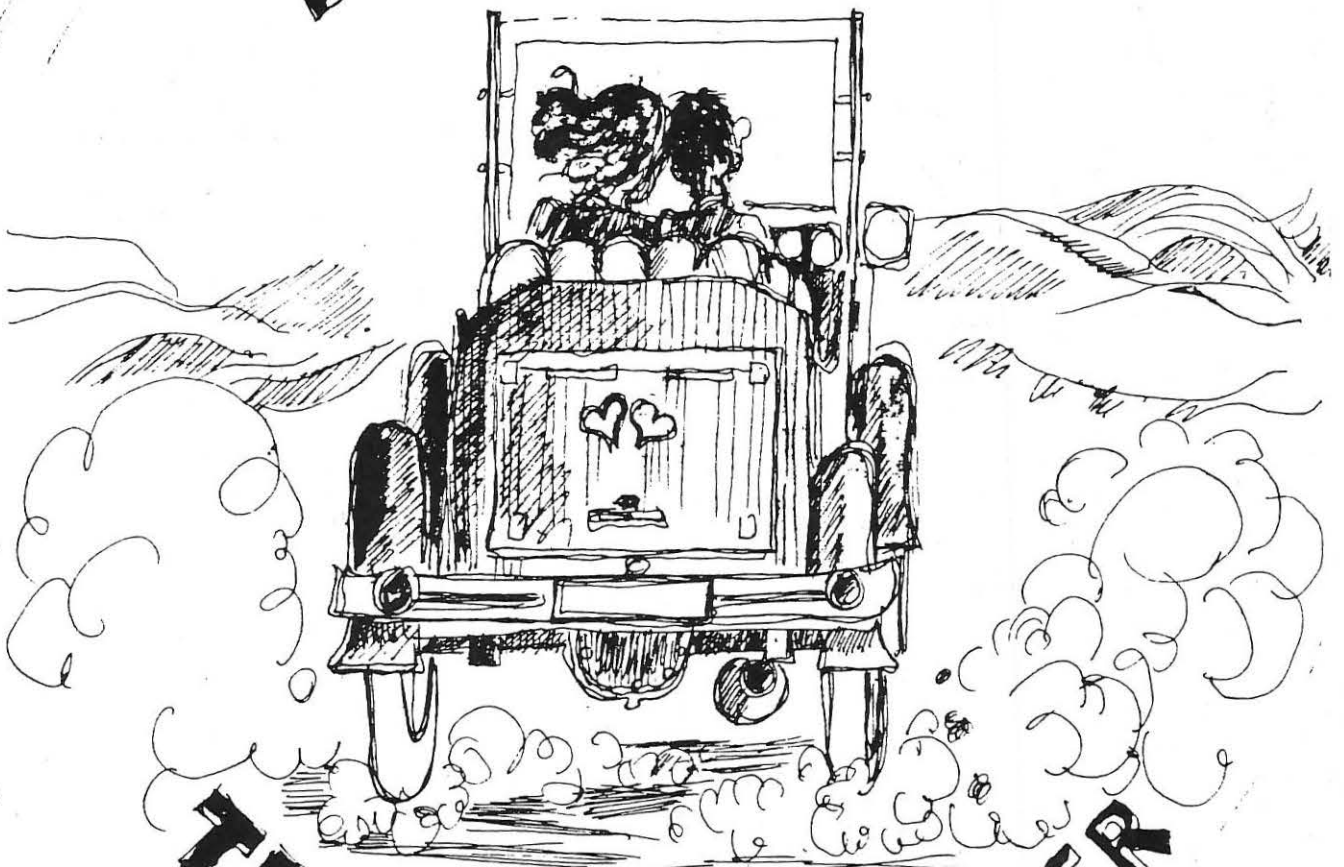
De 3 heldige vinnere, Halvard Trydal, Kr.sand, Inga Roland, V-A Fylkeskommune og Astri Undsæt, V-A Fylkeskommune, får tilsendt 1 lodd i pengelotteriet.

K	L	A	D	D	M	A	N	D	A	L	K	L	E	G	G
N	O	R	D	M	A	R	K	A	N	A	V	A	R	R	A
I	S	T	U	R	N	I	P	S	S	K	I	S	T	A	V
P	L	O	M	M	E	S	E	K	K	L	E	E	V	I	
P	U	R	P	O	T	T	A	R	A	B	A	R	B	R	A
E	E	M	E	T	E	O	R	A	F	Ø	R	K	L	Ø	L
H	A	L	V	E	R	T	L	E	F	S	E	R	Ø	S	P
E	L	S	E	K	J	E	R	T	E	S	K	I	M	T	E
I	L	D	N	N	F	L	U	S	T	E	N	G	S	E	L
F	O	R	T	A	R	E	R	I	R	B	I	S	T	R	O
E	S	Ø	I	R	E	S	V	E	I	T	S	L	A	K	P
D	O	Y	L	E	S	V	A	R	T	E	T	Y	V	J	O
D	M	B	E	N	S	I	N	S	T	R	E	S	S	E	N
S	P	E	R	R	E	S	L	I	N	D	E	T	A	N	N
O	R	R	E	O	R	B	I	D	O	N	T	E	N	T	E
S	T	O	R	M	B	Y	G	E	R	C	A	N	N	E	S

**C** Biltilsynet i Arendal  
Boks 443

4801 ARENDAL

**EDRU FØRER**



**TRYGGEST KJØRER**