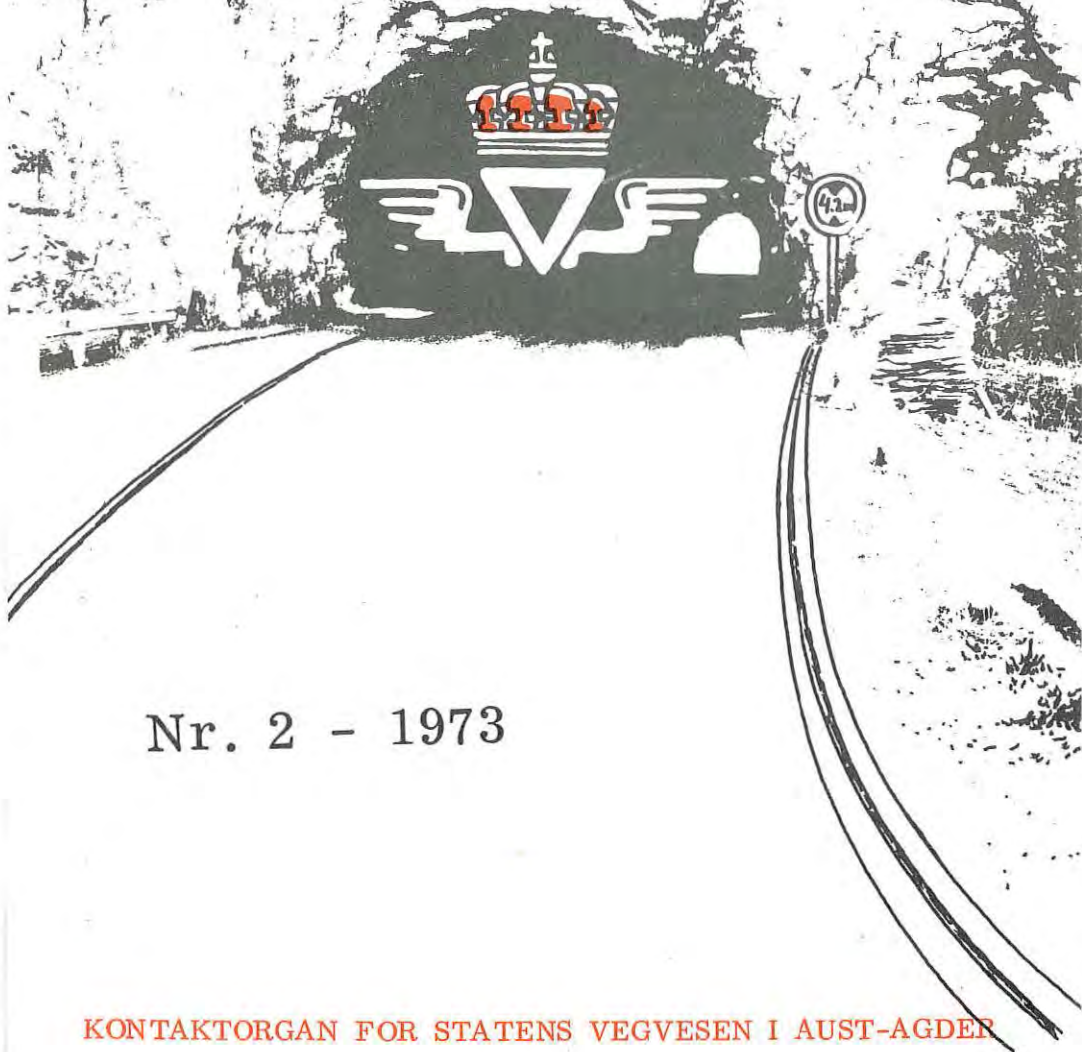


SØRLANDSPORTEN



Nr. 2 - 1973

KONTAKTORGAN FOR STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER

H. LIANE

Innhold

Redaksjonens side	side	3
Pensjonsordning for fylkesveg- arbeiderne i orden	"	4
288 år i vegvesenet	"	6
Så går den opp, opp, opp	"	7
I denne teknikkens tidsalder	"	7
Vellykket ekskursjonstur	"	8
Forlagsordningen, noe for deg?	"	10
Hva steller DU med?	"	11
Sysselsetting av vegarbeidere som av helsemessige grunner søker annet arbeid	"	12
Bedriften og Vi	"	15
Vi presenterer:	"	16
Med tunga rett i munn	"	17
Rikets tilstand	"	18
I FOKUS	"	20
Våre vegstasjoner: Evje	"	21
Revidert norsk vegplan	"	22
Det burde gjelde oss alle	"	25
Har du hørt at:	"	26
Samarbeidsutvalget	"	27
Hilsen til "SØRLANDSPORTEN"	"	27
150 km nytt asfaltdekke	"	28
Mellom barken og vegen	"	29
Bedriftsidrett	"	30
Om de med røde blyanter	"	31
Gull til Tellef	"	32
Rattmester og skytterske	"	33
Ny vegstasjon på Birkeland	"	34
Overføring av maskiner til maskinavdelingen	"	36
Vår organisasjon	"	37
Vi gratulerer	"	38
Redaktørens spalte	"	39

Redaksjonen er avsluttet 15. november 1973



Sørlandsporten

Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen

Redaktører:

Oppsynsmann M. Krogh
Kontorass. J.E. Myhren

Redaksjonsutvalg:

Overing. O. Dukefoss
Kontorsjef O. Salvesen
Sekretær A. Holt

Adresse:

Aust-Agder Vegkontor
Vestervegen 1 a,
4801 Arendal
Tlf. 22007

Lay-out : M. Krogh

Forsiden er tegnet
av Kjell W. Mørch.

Trykk:

Andersen & Bengtson

Så har det skjedd at vi har forandret navn på bedriftsavisen. Kontakt kan nok være vel og bra, men redaksjonen er av den mening at nyskapningen plasserer oss bedre på norgeskartet.

Øket interesse for det arbeid vi driver skal bli en spore i fortsettelsen.

Redaksjonen har mottatt mange positive reaksjoner på vårt første nummer av bedriftsavisen, og er takknemlige for det.

La oss for all del slippe å gå tomme for stoff. Vi hjelper gjerne med å redigere tilsendt materiell dere ønsker å ta opp i avisen.

Alle har sikkert et eller annet å bidra med, så la oss endelig høre fra dere.

Noen har allerede uttalt at "de kan ikke noe med skriving", menbare si oss hva det gjelder, så ordner vi resten.

Det er i grunn overingeniør Dukefoss' idé å ta navnet "SØRLANDSPORTEN", vi andre fant ingen grunn til ikke å være enige.

SØRLANDSPORTEN skulle være kjent for de fleste, tunnelen på E 18 ved Vinterkjær i Risør.

Porten- eller tunnelen regner vi liksom som inngangsdøren til fylket østfra, selv om fylkesgrensen ikke sier dette.

Og før var det jo den trange skjæringen på gamle riksveg 40 ved Akland som var opprinnelsen til navnet.

Red:

Redaksjonen har i og med dette "julenummer" innfridd sine forsetter for 1973.

Tilgangen på stoff vil avgjøre om vi i 1974 kan utvide til 3 nr.

En takk for god hjelp retter vi til våre bidragsyttere og

Nå avslutter vi med å ønske alle
GOD JUL OG GODT NYTT ÅR.

Orientering fra administrasjonsavdelingen :

PENSJONSORDNING FOR FYLKESVEGARBEIDERE I ORDEN !

Statens vegarbeidere har vært sikret pensjon gjennom pensjonsordningen som trådte i kraft fra 1. januar 1951. Denne ordningen omfattet ikke fylkesvegarbeiderne. Det var dog anledning til i noen utstrekning å gjøre arbeidet på fylkesveg pensjonsberettiget, nemlig ved kombinert vedlikehold på riks- og fylkesveg, og hvor vedkommende statsvegarbeider midlertidig ble avgitt for arbeide på fylkesveg. I mangel av pensjonsinnretning for fylkesvegarbeidere kan det nok tenkes at disse tillegg for arbeid på fylkesveg ble strukket vel langt gjennom årenes løp.

Opp gjennom årene har det vært gjort mange forsøk på å få istand en tilfresstillende pensjonsordning også for fylkesvegarbeiderne. Først i forbindelse med tariffrevisjonen 1970 kom det fart i sakene. Norges By- og Landarbeiderforbund og Norges Herredsforbund la da frem et forslag om felles pensjonsordning i Kommunal Landspensjonskasse for fylkesansatte vegarbeidere.

Norsk Arbeidsmandsforbund krevde at de fylker som ikke allerede hadde ordnede pensjonsforhold for fylkesvegarbeiderne, tilmeldte disse i fellesordningen.

I Aust-Agder vedtok fylkesut-



valget dette.

Selv om pensjonsordningen i prinsippet ble vedtatt, var det ennå mange skjær i sjøen før ordningen kunne settes ut i livet. To spørsmål viste seg særlig vanskelig å løse, nemlig betaling for godskrivning av tjenestetid før ordningen trådte i kraft, og spørsmålet om hvem som skulle regnes som fylkesvegarbeidere.

For å ta det siste spørsmålet først, så voldt dette mye hodebry. Forholdet er nemlig at vegarbeiderne ikke til en hver tid er bundet til samme arbeidsplass. Det skiftes stadig mellom fylkes- og riksveg.



Ordnningen ble først basert på innmelding i Kommunal Landspensjonskasse (KLP) av et visst antall navngitte vegarbeidere, som var plukket ut i samråd med A-A Arbeidsmandsforening. Imidlertid kom KLP frem til at denne ordning var vanskelig å gjennomføre i praksis. Det ble derfor tatt sikte på at det skulle betales innskott i Statens Pensjonskasse eller KLP, alt etter som en vegarbeider er i arbeid på stats- eller fylkesveg. Gjennomføringen av denne ordningen viste seg å bli vanskelig på grunnlag av administrative og regnskapsmessige forhold, og særlig da opplegget for den nye maskinelle regnskapsordning-EDB-programmet.

I EDB-programmet er forholdet at en vegarbeider blir trukket for all tjenestetid til samme pensjonsinnretning, uansett om han arbeider på riks- eller fylkesveg.

Pensjonsordningen er blitt innrettet etter dette forhold. Samtlige fylkesvegarbeidere, 35-40 personer, får inntrukket pensjonsavgift til KLP for all tjenestetid, både på riks- og fylkesveger. Tilsvarende for statsvegarbeiderne, som får inntrukket all pensjonsavgift til Statens Pensjonskasse. Gjennom EDB-opplegget viser det seg at denne ordningen fungerer greit.



Også under det nåværende opplegg er fylkesvegarbeiderne plukket ut i samråd med A-A Arbeidsmandsforening. Det er lagt vekt på hvilke arbeidere som i de foreløpne år gjennomgående har vært mest beskjeftiget på fylkesveg.

.....

I realiteten betyr det lite om en vegarbeider benevnes statsvegarbeider eller fylkesvegarbeider. Gjennom avtalen med KLP har fylket sikret sine fylkesvegarbeidere samme rettigheter som statsvegarbeiderne har.

.....

Når en ny ordning skal settes ut i livet, vil det ofte oppstå urimelige overgangstilfeller. Slik også ved innføringen av pensjonsordningen i KLP. Fylket var imidlertid imøtekommende og innrømmet en del vegarbeidere som hadde sluttet umiddelbart før ordningen trådte i kraft, delvis kompensasjon.

Når det gjelder finansieringen av pensjonsordningen, var den opprinnelige forutsetning at fylket skulle svare en engangspremie for all tidligere tjenestetid på fylkesveg før 1.1.1970. Denne engangspremien på fylket ble imidlertid meget høy. Etter at det i KLP var foretatt beregninger for en del fylker, viste det seg å være mulig å få dekket premie for tidligere tjenestetid ved at man beregnet et tillegg til den årlige premie fra fylket. Dette tillegget ble satt til et fast beløp av pensjonsgrunnlaget.

.....

Premiesatsene i KLP er de samme som i Pensjonsordningen for statens arbeidere, nemlig for vegarbeideren 2%, og et arb.givertilskott fra 6-8%, alt etter lønnsklasse. I tillegg hertil betaler fylket 3% for medregning av tidligere tjenestetid. Denne forpliktelsen har fylket påtatt seg uten at fylkesvegarbeideren har svart sitt tilsvarende tilskott.

.....

Når spørsmål om pensjon blir aktuelt, bør en ikke drøye for lenge før saken tas opp med vegkontoret. Ellers kan en i den første tiden bli pensjonist uten pensjon. Vegkontoret er behjelpelig med å sette opp søknader og besvarer også forespørsler over telefon. Henvendelser kan skje til konsulent Lyngdal og fullmektig Løv.



288 ÅR I VEGVESENET

Hadde det ikke vært et ubestridelig faktum, skulle ingen ha trodd at så mange, unge mennesker hadde rukket å bli så gamle.

Dette kunne godt ha vært sagt under den "pensjonisttreffingen" som ble arrangert i samarbeidsutvalgets regi for de 12 vegarbeiderne som gikk av for aldersgrensen i 1972.

Dagen ble innledet med besøk på Skarpnes Vegsentral, senere gikk ferden til vegvesenets knuseverk på Dale i Froland, før vegsjefen i det fineste festvær tok imot på Blakstad Yrkesskole.

I sin tale sa han bl.a. at han var glad for at man idag hadde anledning til en slik sammenkomst. Tidligere var det bare en kald skulder å få den dag man sluttet i vegetaten.

Irgens avsluttet med å håpe at de som nå gikk over i pensjonistenes rekker, hadde mange og gode minner å se tilbake på i vegvesenet, og uttalte ønsket om mange gode år for de trofaste tjenere. Han foretok deretter den høytidelige overlevering av diplomer og tinnvaser med inskripsjon og vegvesenets emblem. Og at det ble pratet veg, skulle ikke være nødvendig å nevne.



288 år tilsammen har disse ti, sammen med de to fraværende Olav Bakken og Jørund D. Haugland, i vegvesenets tjeneste.

De er, sittende fra venstre og med antall år i parentes: Halvard J. Moseid (43) John Berget (31) Ommund Vimme (28,5) Ånon O. Lauvrak (19,5) og Asbjørn Dåsvand (17).

Stående fra venstre: Einar Olsen (19,5) Eilef Johnsen (16) Ånon Mofjell (23) Martin Taraldsen (15,5) og Tengel Østerholt (18,5).

Så går den opp, opp, opp

Alt stiger om dagen, nå heldigvis også helligdagsgodtgjørelsen, og de nye satsene er gjort gjeldende for tidsrommet 1.mai 1973-30.april 1974.

Hovedpartene har i et møte i FA-departementet 3.mai ført forhandlinger om regulering av helligdagsgodtgjørelsen for bl. andre statens og fylkets vegarbeidere. De nye satsene er følgende:

§ 9 pkt. 2A: Satsen 81 øre endres til 88 øre pr. arbeidet time. På 40 timers uke endres satsen 86 øre til 94 øre.

§ 9 pkt 2B: Satsen 66 øre endres til 73 øre pr. time.

§ 9 pkt 2C: Satsen 48 øre endres til 53 øre pr. time.

Satsene under pkt. 3A på kr. 172,- kr. 140,- og kr. 102,- endres til henholdsvis kr. 186,- kr. 154,- og kr. 112,- pr. helligdag.

I merknadene til pkt. 3A og B, siste avsnitt, endres satsene til kr. 186,- mot før kr. 172,-.



"Unnskyld, var det ikke De som kjørte forbi meg igår?"

I denne teknikkens tidsalder



De store afstande, der med lethed tilbagelægges af cyklister, viser klart og tydeligt, at vore ben, skjønt ellers udmerket indrettede, dog står tilbage for hjul, hvor det gjælder om hurtigst mulig at komme frem. Dette sees ved en ganske simpel betragtning af den med jevn fart kjørende cyklist. Med et arbejde, der hos en fodgjænger vilde svare til to skridt, hver på to fods længde, altså en totalbevægelse af fire fod, kommer cyklisten to bicycle-skridt fremad, det vil sige femten fod. Et sådant stykke flyttes cyklen nemlig fremad for hver hel omdreining af pedalkselen og det er mindre anstrengende for cyklisten at gøre de to trin, hvorved denne omdreining iverksettes, end det er for en fodgjænger at tage de to skridt, der kun flytter ham fire fod frem.

Det forekommer os derfor at kunne have sin interesse at se, hvor høi fodgjængerens skulde være, for med samme antal benbevægelser som cyklisten, at nå ligeså langt som denne.

Fodgjængerens skridtlængde måtte altså være $7\frac{1}{2}$ fod, eller mere end 3 ganger en almindelig mands skridtlængde.

Vort billede viser størrelsen af en sådan tænkt fodgjænger løbet træt af cyklisten, idet den gående bevægelse trætter mere enn den trædende. I konkurransen mellem hjul og ben vil benene derfor altid komme tilkort, uanset deres længde - selv hjulben kommer tilkort.

Vellykket ekskursjonstur i sommer

Med velvillighet fra Samarbeidsutvalgets side ble det tidlig i sommer arrangert en ekskursjonstur for de ansatte på vegkontoret og ved Skarpnes vegsentral.

Over 50 ansatte hadde sagt seg interesserte i turen, som foregikk etter kjøreturen Arendal-Vegårshei-Gjerstad st.-Akland vegstasjon-Risør-Bosvik-Bergendal-Gjeving-Lyngør.



Formiddagskaffen ble inntatt på Akland hvor mottakelseskomiteén hadde stelt fint i stand med langbord og det hele. Det fine været skapte en ekstra hyggelig stemning, og deltagerne hygget seg i det fine sommerværet.



Ved ankomsten til Lyngør senere på dagen, ble det servert smørbrød og kaffe, før den populære fiskekonkurransen startet opp.

Fangstene var ikke til å bli mette av, men hva gjør det?

Om kvelden ble det servert middag for dem som tidligere ikke hadde gjort vendereis.

Medbragt "husorkester" sørget for at humøret var på topp også utover kvelden, i det hele tatt et fint arrangement fra først til sist.



Hvor mange bilder som i alt ble tatt av ekskursjonens medlemmer skal være usagt. Her er imidlertid et representativt utvalg, og for å begynne med foregående side: Hyggelig vertskap på Akland vegstasjon var vegmester Kristian Kjenndalen og oppsynsmann Lars Knutsen. Vegsjefen lytter tydeligvis til en av Rislås utallige vitser, mens overingeniør Dukefoss stolt viser fram resultatet fra fiskekonkurransen.

Ved siden av disse linjer finner vi de fleste av turdeltakerne benket rundt bordet utenfor vegstasjonen. Herrene Frøysnes, Bråten, Solberg, Larsen og Guttormsen er foreviget med en del av SIVA-anlegget i bakgrunnen.

Vel fremme på Lyngør var det rast i det fri. Sigmund Blakstad trakterer trekkspillet i ren Jularbostil mens Inger Lise Frøysnes, Bjørg Henriksen, Eva Løw, Pedersen og Solberg lytter henført til de smektende toner.



FORSLAGSORDNINGEN ER KANSKJE NOE FOR DEG ?

De fleste mennesker utfører sitt daglige arbeid uten å tenke over om dette kan gjøres raskere, bedre og lettere.

Av og til bør en ta seg tid til å tenke over hvorfor en gjør et arbeid og hvordan de forskjellige arbeidsoperasjoner utføres.

Som et middel til å aktivisere denne tankegang har en etablert forslagsordningen.

I årenes løp er det kommet inn mange forslag til forbedringer i vegvesenet. Selv om ikke alle har egnet seg til gjennomføring, viser det i alle fall at forslagsstilleren har et våkent blikk for at tingene kan gjøres bedre. Det er folk med idéer som er med å skape de nye ting som vi alle nyter godt av.

Har du en god idé, så utarbeid forslaget og send det inn.

HVOR SKAL FORSLAGENE SENDES?

Send det til samarbeidsutvalget som sender det videre til Hovedsamarbeidsutvalget. Så snart dette har behandlet forslaget, vil eventuell beskjed om premie bli sendt fra Vegdirektoratet til vegsjefen i vedkommende fylke.

HVEM KAN SENDE INN FORSLAG?

Alle som arbeider i vegvesenet kan sende inn forslag til premiering. Trenger du hjelp til utformingen av forslaget eller utarbeidelse av tegninger etc., vil samarbeidsutvalget hjelpe deg med det.

PREMIENES STØRRELSE

De varierer naturligvis etter den verdi en mener forslagene har. Forslag som blir funnet verdige til premiering, belønnes med premier fra 100 kroner og oppover. Det er ikke satt noen øvre grense. Største premiebeløp som har vært utbetalt i vegvesenet hittil er på 3000 kroner.

Kanskje et lite aber: Skattemyndighetene forlanger at det trekkes skatt av premiebeløpet.



— Jeg fikk 200 kroner for mitt forslag om å ta bort den der dumme skruen.

— Det var vel nok.

— Nei, det synes jeg ikke, jeg fikk jo 500 kroner når jeg foreslo å sette den dit.

Da maskinoppsynsmann Rolf E. Larsen begynte som verkstedarbeider ved Vegsentralen i Parkvegen den 12. november 56, ante han sikkert ikke at han temmelig nøyaktig 14 år senere skulle bli ansatt som oppsynsmann. I mellomtiden hadde han "gått gradene", dvs. han rykket opp som formann i 1959. I denne stillingen var det han hadde overoppsynet med byggingen av den nye vegsentralen på Skarpnes, en jobb han utførte til alles tilfredshet.

Som fotballspiller på bedriftsidrettslaget går det ennå fraspagn om den gang han i en treningskamp stilte opp i epleknickers og skigenser, men- mål ble det av dette også.

-Hva er det i grunnen du som maskinoppsynsmann steller med her på Vegsentralen, Larsen?-

-Å svare på det er like vanskelig som å pugge telefonkatalogen utenat, men jeg har jo en

Hva steller DU med ?

Rutine som skal følges. Ser vi på den, kan jeg nevne følgende: Utleie av maskiner, føring av punchegrunnlag for maskiner i kat.4, føring av dagregistreringsrapporter, gi forslag til nyinnkjøp av maskiner, gi forslag til salg av gamle sådanne



og sørge for salg av disse, gi dispensasjoner angående diverse transporter, gi rettleiding i føring av maskinrapporter, fylle ut kjøreoppdrag for biler og maskiner, påse diverse flytting av maskiner, en del vanlig kontorarbeid og møter, koordinere drift og reparasjoner, forestå planlegging og drift av utleievirksomhet, ha gjennomsynet og kontroll av maskinrapportene, kontering av diverse fakturaer, alt som skal inn på konto 59600 maskinanskaffelse og alle drivstoffregninger, reise rundt i fylket og ta kontakt med vegmestere og oppsynsmenn angående maskinbehov og reparasjoner, diverse konferanser med reisende for maskinfirmaer, være med i møter sammen med HCA, TUF og O.O., overta nødvendig arbeid i ferier og ved sykdomsfravær for personell innen utleiesektoren, utarbeide interne maskinleiepriser, diverse arbeid i forbindelse med budsjettforslag, diverse møter sammen med anlegg og vedlikehold på vegkontoret, diverse møter angående regnskapsoppfølging og en del arbeid med EDB-
-Etter denne oppramsingen skulle det være unødvendig å spørre, men: Hva gjør du i ledige stunder? - Han reagerte motsatt av i fotballkampene, han forble -- målløs.

Sekretariatet orienterer :

Sysselsetting av vegarbeidere som av helsemessige årsaker er interessert i annet arbeid

Vårt velfredssamfund må sies å sørge godt for arbeidstakere som av helsemessige grunner ikke lenger kan fortsette i arbeidet. De får trygget sine levevilkår gjennom trygder og pensjoner av forskjellige slag.

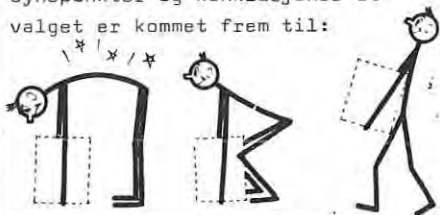
I noen tilfeller er ikke skadene av slik art og omfang at det nødvendigvis fører til arbeidsuførhet. Helseskaden fører likevel til dårlig tilpassing på arbeidsplassen. Det blir derfor spørsmål om å finne sysselsetting hvor vedkommende helsesvikt ikke vil bety noe vesentlig handicap i arbeidet.

På arbeidsplassen har ofte slike problemer blitt løst gjennom fordeling av lettere og tyngre jobber innen lag og gruppe. I vegvesenet er problemet først blitt tatt systematisk opp på bakgrunn av et forslag fra Troms Arbeidsmandsforening, som anbefalte samarbeidsutvalget i Troms at det burde foreta en registrering av yrkesskadde vegarbeidere, slik at disse ved leilighet kunne anvises lettere arbeid.

Hovedsamarbeidsutvalget fulgte opp saken, og henstilte til administrasjonen å foreta slik registrering. Registreringen ble foretatt i 1970. På bakgrunn av de innkomne svar fra fylkene, fant imidlertid Hoved-

samarbeidsutvalget at hele spørsmålet måtte bli nøye gjennomgått og utredet.

Vegdirektoratet fulgte opp denne anbefaling og nedsatte et utvalg. Dette har nå avgitt sin innstilling, og vi skal her gi et sammendrag av noen av de synspunkter og konklusjoner utvalget er kommet frem til:



1. Ansettelse av fysioterapeut.

Vernearbeidet på vegvesenets arbeidsplasser må i høyere grad enn til nå omfatte vernetiltak av helsemessig art, så som riktig arbeidsstilling og bevegelser, riktig maskinmanøvreringer og riktig bruk av håndverktøy, redskap, utstyr og materialer.

I dette utvidede vernearbeid trenges personell med helsemessig ekspertise, og utvalget anbefaler at det i hvert fylke ansettes en fysioterapeut som fast tilknyttes vernearbeidet og får som hovedoppgave å drive undervisning og informasjon om riktig arbeidsteknikk, arbeidsstillinger, muskelbruk o.s.v.

Til å forestå tilretteleggelse av og komme med forslag om omplassering - plassering til mer

egnet arbeid - bør det opprettes et utvalg i hvert fylke. Dette bør bestå av: fysioterapeuten, en oppsynsmann og formannen i hovedtillitsmannsutvalget. Formannen i foreslått utvalg bør være fysioterapeuten.

Inntil fysioterapeut er ansatt oppnevner vegsjefen en annen kvalifisert representant.

Det forutsettes at utvalget har nær kontakt med inntaksrådet og verneutvalget. I den enkelte sak tas kontakt med vedkommende arbeidsleder, tillitsmannen på stedet og vedkommende lege, eventuelt bedriftslege, og om ønskelig andre, som f.eks. arbeidsformidlingens attføringstjenestemenn, yrkesrettleiere og arbeidspsykologer.

Utvalget bør også delta i behandling av saker hvor det gjelder omplassering av friske arbeidere for frigjøring av stillinger for syke eller eldre.

Om mulig bør utvalget også arbeide med spørsmålet om å tilrettelegge omplassering på lengre sikt, spesielt når det gjelder eventuelle retrettjobber for maskinkjørere o.l.

Det bør videre følge opp tilfelle av hyppige eller langvarige sykepermisjoner, som kan være forløpere for uføretilfelle, slik at en blir oppmerksom på helseskadene på et tidligst mulig tidspunkt og før de får utviklet seg for langt.



2. Omplassering innen vegvesenet Etablering av utvalg ved veg- kontorene.

Utvalget har på grunnlag av den foretatte registrering og tidligere kjennskap til problemet, kommet frem til at det er behov i enkelte områder tildels stort behov - for omplassering til annet arbeid for vegarbeidere som har pådratt seg helseskader.

Noen av disse skader og slitasjer kunne trolig vært unngått ved bl.a.:

- riktigere bruk av maskiner og redskap.
- mer omtanke ved valg av arbeidsstillinger og arbeidsmetoder.
- bedre utforming av arbeidsplassene.
- bedre konstruksjon og bygging av maskiner, utstyr og verkøy.

Dersom det blir lagt vekt på forebyggende arbeid for å verne arbeidernes helse, trivsel og sikkerhet, mener utvalget at den sterke mekaniseringen i arbeidsdriften vil øke behovet for omplassering til annet arbeid.

forts. neste side



I den utstrekning det måtte være mulig å tilpasse nåværende arbeid, må dette overveies og vurderes i forhold til overføring til annet arbeid.

Ved arbeider som gir ensidig slitasje eller av andre grunner kan være helseskadelige, må en ha for øyet om det er muligheter for jobb-rotasjon eller variasjon i arbeidet, slik at skadelige påvirkninger gjennom lengre tid kan unngås mest mulig.

ikke slik---



3. Ergonomi.

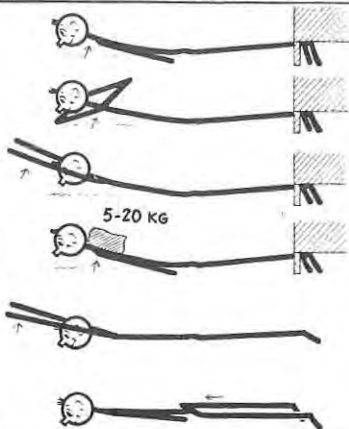
Utvalget mener at ved en så stor arbeidsplass som vegvesenet, må det legges stor vekt på ergonomiske studier og ergonomisk forskning. Det vil si at en ved hjelp av tekniske foranstaltninger søker å tilpasse arbeid og arbeidsmiljø ut fra vedkommende arbeiders naturlige forutsetninger. Det må således tilsiktes å ta hensyn til både den begrensning som ligger i kroppens funksjoner og bygning, og til mulighetene for å bruke kroppen riktig, slik at arbeidsresultatet blir best mulig uten at organismen tar skade.



men slik !!



For å kunne nærme seg denne målsetting, mener utvalget at det bør opprettes en arbeidsgruppe-ergonomigruppe- som skal drive studier og forskning omkring ergonomispørsmål i vegvesenet.



Vegsjefene, samarbeidsutvalgene og verneutvalgene har avgitt uttalelser om innstillingen. På grunnlag av det foreliggende materiell vil Hovedsamarbeidsutvalget avgi sin endelige uttalelse.

ikke slik---

men ??



BEDRIFTEN og VI

Noen kommer, andre går, -slik er det også i vår bedrift. Ved årsskiftet har vi prøvd å lage en oversikt over tilgang og avgang i løpet av 1973. Skulle noen være blitt uteglemt, må det være oss tilgitt.

PENSJONERTE I 1973:

Torgeir Hodne, Moisund	31.05
Sigurd Ånonsen, Øyestad	07.06
Ånon Heréfoss, Herefoss	08.07
Olav T. Skjeggedal, Bygland	31.07
Konrad Fredheim, Vatnstrøm	31.08
Ivar Østerholt, Kongshamn	06.11
Ingvald Øygarden, Blakstad	31.09



-Før jeg sier ja til stillingen som bud, vil jeg vite alt om pensjonsforholdene i etaten-

SLUTTET VED VEGKONTORET:

Wenche Junker-Andersen, tegner	31.05
Anne M. Dølen, kontorassistent	06.08
Hans P. Nygaard, ingeniør	31.08

SLUTTET VED BILKONTROLLEN:

Wenche Irene Fjeldstad, ktr. ass.	1.3
Margaret Øfsti, kontorassistent	31.3

ANSATT VED VEGKONTORET:

Bjerg Evensen, ktr. ass.	06.04
Bjørn Johnsen -"-	24.04
Ingebjerg Pedersen rengj.	21.05
May-Lise Saxe, tegner	01.08
Åvald Bakken, ing.	01.10
Rolf Tiedemann, ing.	

Harald Knutsen, opps.m.ass.	02.04
-----------------------------	-------

ANSATT VED BILKONTROLLEN:

Kjell Backe-Hansen, bils.	02.01
Ola Senum, kontorass.	01.03
Wilfred Dønnestad, k.ass.	01.08

TILSATT VED VEGARBEIDSDRIFTEN

Arnstein Andreassen, opps.m.ass.	
Sigurd Kløvfjell, -"-	
Oddvar Salomonsen, -"-	
Kjell Asbj. Knutsen, -"-	
Odd Olav Tveit, -"-	
Kirsten Holst, lab.assistent	
Kjell S. Kittelsen, opps.m.ass.	
Ottar Bjørnbakk, anl.arb.planl.avd.	
Inge Brødsjø maskinkjører	
Kjell Risbruna -"-	
Oddvar Aas -"-	
Ole Selås -"-	
Odd Dahlen -"-	
Odd A. Sagemoen -"-	

SØKT OM PENSJON I 1973:

Konrad Fredheim,	Vatnstrøm
Ånon Herefoss,	Herefoss
John Moland,	Akland
Sigurd Ånonsen,	Øyestad
Harald Hansen,	Rise st.
Georg Harbones,	Tvedestrand
Ivar Østerholt,	Kongshamn
Ingvald Øygarden,	Blakstad

Vi presenterer:

Ved vegkontorets planavdeling behandles søknader om private skilt, forslag om oppsetting av offentlige



skilt m.v. Herfra ledes også arbeidet med oppmerking av vegbanen. Daglig leder for denne seksjonen er ing. Bjarne Høvik. Han begynte i juli 1947 som tekniker I ved Vest-Agder Vegvesen. Senere har han "gått gradene" både i Aust-Agder og Buskerud før han i januar 1958 kom tilbake til Aust-Agder som konstruktør II. Fra 1.1. 1970 har han ledet seksjonen som avd.ingeniør II. Høvik er vel kjent for sine vittige replikker, og var i sine yngre dager en meget anerkjent bokser.

Oppsynsmann Torgeir Bomvoll er av veteranene i vegvesenet, i det han allerede i 1928 begynte sin virksomhet i etaten.

Han kom fra vedlikeholdsavdelingen for å ta seg av og lede oppmerking på vegbanen. I tillegg er han ansvarlig for ajourføring av fylkesvegregisteret, samt kilometerering og oppsetting av kilometerpeler på riksvegene.



SKILT OG OPPMERKINGSSEKSJONEN



Skiltregion Sørlandet, som omfatter Telemark, Aust- og Vest-Agder, er administrativt knyttet til vegadministrasjonen i Aust-Agder. Den ledes av ingeniør Jan Erik Andersen, som tidligere har vært praktikant og oppsynsmannsassistent før han tok eksamen ved NKI's 3-årige skole.

Oppsynsmann Gustav Guttormsen utgjør sammen med ing. J.E. Andersen det team hvis oppgave er å foreta målinger og registreringer som grunnlag for planer for skilter og oppmerking. Sammen har disse saumfart riks- og fylkesvegene i de tre fylkene de siste årene, og kan snart se seg ferdige med jobben.



MED TUNGA RETT I MUNN



Man skal som kjent ikke kaste perler for svin, men selv råkjørere kan takke blant annet 23000 kg glassperler for at de kan se vegene nattetider. Oppmerking av vegbanen er etter hver blitt en stor utgiftspost, som man uten videre aksepterer i det det medfører øket trafikksikkerhet. Stripemalingen blir etter hvert mer og mer omfattende, i det mere og mere av vegnettet får fast dekke.

Bildene viser "vår gjeng" under årets oppmerking. Det er verkstedarbeider Olaf Haugmoen og maskinfører Jan Ånonsen vi kan



takke for at 805 km stripemaling dekker vegnettet i Aust-Agder. Det fordeler seg med 333 km gul midtlinje og 472 km hvite kanter. Til dette er gått med 12400 l gul maling, 17700 l hvit maling og 23000 kg glassperler. Totalkostnad er i år kr. 514.500,- altså godt og vel en 1/2 million. Det er et imponerende arbeid disse karene utfører i løpet av barmarksesonger, slett ikke noen 7-4 jobb kan vi forsikre.

RIKETS TILSTAND

Det er alltid like hyggelig for en anleggsavdeling å kunne avlevere en veg, deler av slike eller nye broer som er blitt ferdige i løpet av året. Og at det skjer en del slike hyggelige ting i løpet av et år, viser følgende oversikt over hva som er ferdigbygget og avlevert av veg og broer i 1973.

Oversikten skulle være ajour, så får leserne selv bestemme om det har vært "et godt år":



E 18 : Utstøping i "Sørlandsporten", skifting til lettere masser ved Lunde bro, utbedring ved "Utsikten", Amtmannssvingen, Strømmen-Vippa ferdig og avlevert, Vossbakke i Grimstad ferdig og avlevert.



Kv. 9 : Osedalen-Froland Verk ferdigbygget og avlevert.



Kv. 12 : Farå bro, parsell Bygland-Hylestad ferdig bygget og avlevert, Desuten ferdigbygget fra Kevsnes til Neset i parsell Byglandsfjord-Grendi.



Kv. 408 : Den meget omstridte biten som sto igjen ved Helle er nå ferdig og avlevert.



Kv. 409 : Ubbekilen bro i parsellen Holtet-Skudereis på Tromøy er ferdig.



Kv. 410 : Tilførselsvegen til Tvedestrand fra E 18 med nytt kryss i Tvedestrand er ferdig bygget med fortau til 100 meter sør for Shell-stasjonen.

Skredderen bro i parsellen Tvedestrand-Løvøya ferdig bygget og avlevert. I parsell Løvøya-Neskil er stykket forbi Strengereid ferdig.



Kv. 411 : Parsellene Grønland-Sagesund og Dybvåg-Bergendal er avlevert.



Kv. 415 : Utenom sentrum i Åmli ferdig bygget, heri utvidelsen av undergang i Åmfoss bro. Avlevering av parsellene Ubergsmoen-Hovde bro-Hovde bro-Storbroa og Måmoen syd-Åmli nord.



Rv.416 : På parsell Vinterkjær-Risør er Østebømyrene og Trondalen nå ferdig. Her har det vært et samarbeid med Risør kommune som skulle ha frem hovedvannledning på denne strekningen. Dessuten inngår vegundergang til Trondal og en kulvert på 120 m. l x l.5

■
Rv.418 : Et stykke på ca. 1,7 km. av parsellen Sunde bro-Egddalen er ferdig.

■
Når det gjelder fylkesveganlegg er følgende ferdig/avleverte i år:

■
ØYESTAD : Rise-Risehagen ferdig bygget og avlevert.

■
GJERSTAD : Tveitane-Melås ferdig bygget og avlevert.

■
MOLAND : Tveite-Smalsund ferdig bygget.

■
LILLESAND : Fossbekkvegen-Borkedalen-E 18 ferdig bygget og avlevert. Sangereid-Brekkestø ferdig bygget til Medbø, ca. 4 km.

■
BYKLE : Forlengelse av Hovden-Breive, ferdig bygget på vel en måned. Her var ikke brøytet veg tidligere.

■
BIRKENES : Sørli-Vassbotten, ny veg bygget frem til Buli og Joreid. Dette er en strekning på ca. 5 km, og disse stedene har ikke hatt vegforbindelse før.



Tilførselsvegen til Tvedestrand fra E 18 med nytt kryss ser slik ut nå.

Hva er egentlig velferd? Er det å motta ytelser eller ting som man rettmessig ikke har krav på? Eller har man krav på velferd- etter oppnådde forhandlingsresultater mellom to eller flere parter? Har vi velferd i Statens Vegvesen, og hva går så

VELFERD

denne velferd ut på?

Leser vi OVERENSKOMSTEN av 1. oktober 1972 vil vi foruten det rent elementære finne paragrafer og bestemmelser som direkte peker hen på velferd i ordets videste forstand.

Finnes det privateide bedrifter som holder arbeidsstyrken med overnattingsbrakker, oppholdsrom med radio og TV, nødvendig inventar, lys, brænsel og sengeklær m.v. og i tillegg betaler godtgjørelse for renhold der vaske-

hjelp ikke kan skaffes mot en brakkeleie på kr. 0,60 pr. døgn? Hvem bakoster transport eller gir reiseogdøtgjørelse fra 4 til 30 km fra bosted til arbeidsplassen? Eller lønn under militærtjeneste, lønn for offentlige verv og org.arbeid, for privat legebesøk, byggepermisjon, permisjon under dødsfall og sluttvederlag med inntil kr. 7000,-? Gratis arb.tøy? Og dette koster penger, men vet noen hvor meget? Tallene for perioden desember 1972- mai 1973 gir grunn til ettertanke: Rengjøringshjelp: ca. kr. 6666,-, Renhold i brakker: kr. 28026,-, Lønn i militærtjeneste: kr. 5972,-, Lønn offentlige verv og org.arbeid: kr. 7424,-, Reiseutlegg til og fra arbeid: kr. 243836,-, Kompensasjonstillegg: kr. 6690,-, Lønn ved dødsfall: kr. 5036,-, Andre godtgjørelser, sluttvederlag: kr. 8215,- og en masse mindre ytelser som alt under ett blir over kr. 300 000,- i løpet av et halvår. Ser vi videre på Klær og sko har arbeiderne i første halvår fått for ca. kr. 103000,-. I tillegg kommer også forpleinings- og innkvarteringsutstyr, slik at det i første halvår i år er utbetalt "velferdsmidler" for bort i mot en halv million kroner. Dette er ting å tenke på.

Tallene ovenfor er kun for Aust-Agders vedkommende. De burde virke forpliktende,- det vil si at etaten bør kunne kreve maksimal arbeidsinnsats til gjengjeld for de gøder-velferd som her ytes.

Vakker beliggenhet er ingen betingelse for en vegstasjon. Men når dette kan kombineres med en hensiktsmessig plassering i forhold til vegnettet, må det avgjort være å foretrekke.

EVJE vegstasjon er utgått som en parsell av Nikkelverkets eiendom, og ble bygget i tre-kanten mellom jernbanens tidligere grunn og den nåværende kompensasjonsveg, riksveg 12, i den nordlige enden av verksmoen. Stasjonen består av verksted/lagerbygg på 384 m² og et kontor/velferdsbygg på 113 m². Tomten var opprinnelig på 17490 n², men ble i 1972 øket med ytterligere 9454 m².

Byggingen ble påbegynt i 1965 med A/S Moelven Bruk som hovedentreprenør. Verkstedet er reist med laminerte treleddsrammer, og på taket er

lagt bølgeeternit på åser. På bindingsverket i vegger er montert tømmermannspanel. Vegoppsynsmann Ole Østerhus har hatt sitt virke ved vegstasjonen siden starten. Etter nyordningen i 1968 er vegmester Jon Høgevold den daglige



- ☐ leder av vedlikeholdsdistriktet, mens verksmester er Obert Bjærum. Som det har fremgått av beskrivelsen er verkstedet på Evje dobbelt så stort som på Akland. Det vil si at

EVJE

den planlagte lagerplass nærmest verkstedet her er benyttet til verksted, og man tror det vil være riktig å gjøre dette også for Aklands vedkommende.

I et rundskriv fra Vegdirektoratet fremgår det at samtlige maskiner i fylket skulle overføres til maskinforvaltningen innen utgangen av 1971. Unntatt fra dette var spesielle grupper, men nå skal også disse overføres til maskinforvaltningen.

Det er klart at med en så omfattende utvidelse av maskinparken for maskinforvaltningens vedkommende, må vegstasjonene komme inn i bildet som lager for vegsentralen. Dette mener vi er et praktisk spørsmål som partene må løse under veis, men blir en slik løsning aktuell, er det godt å ha vegstasjoner på Evjes størrelsesorden å falle tilbake på.

Statens bilsakkyndige avvikler med tilfredshet sine kontordager på vegstasjonene, og benytter da spiserommet og verkstedet.



Aust-Agders andel av statsvegbudsjettet stadig synkende, nå 2,7 % .

Samferdselsdepartementet la i mai i år frem en stortingsmelding om revisjon av Norsk Vegplan. Denne er som kjent inndelt i 4-årsperioder fra 1970. Ut fra det faktum at 1973 utgjorde siste år i 1. periode 1970-73 og således hadde gitt visse erfaringer, fant departementet det riktig å revidere den opprinnelige vegplan.

Behovet for revisjon er også en følge av at flere forutsetninger for planen er betydelig endret. Det gjelder i første rekke kostnadsoverslagene og bevilgningsforutsetningene.

Aust-Agder har nærmere 900 km riksveg eller ca. 3,6% av den totale riksveglengde.

Vår andel av det samlede statsvegbudsjettet er stadig synkende.

I årene før Norsk vegplan ble gjennomført, var Aust-Agders andel 4,2% av det totalt bevilgede beløp til riksveger. I første periode av Norsk veg-

plan - fra 1970 til 1973 var andelen 3,2%, og i det siste reviderte forslag for perioden 1974 til 1977 er andelen sunket til 2,7%.

Tabellen på motstående side viser først Norsk Vegplans opprinnelige tall for 1970-73 og 1974-77 fordelt på de respektive vegstrekninger.

Videre hva som er bevilget i 1970-73, og endelig det reviderte investeringsprogram for 1974-1977 og 1978-1981.

Tallene er i millioner kroner med 1973-priser.

I tillegg til de ordinære riksveger vil en finne 3 spesielle prosjekter, nemlig Brokke-Vest-Agder grense, Erstatningsveg Treungenbanen og endelig Telemark grense-Setesdal.

Så får vi hver for oss gjøre våre refleksjoner.

Revidert norsk vegplan

Forslag til investeringsprogram 1974-77, 1978-81 for Aust-Agder fylke.

Mill.kr. 1973-priser.

Nr.	Strekning	Norsk vegplan - St.meld.nr. 14			Bevilget	Kostnads- overslag pr. 1/1-74	Investerings- program	
		1970 - 73	1974 - 77	1978 - 89	1970 - 73		Departementets forslag 1974-77	Vegdirektorets foreløpige program for 1978-81
EV 18	Telemark gr.-Vest-Agder gr.	33,6	80,5	x	37,0		58,5	51,5
RV 9	Arendal-Vest-Agder gr.	11,6	6,8	x	9,1		6,0	8,0
" 12	Vest-Agder gr.-Telemark gr.	7,6	12,2	x	10,1		7,0	10,0
" 39	Vest-Agder gr.-Telemark gr.	13,6	10,4	x	4,6		6,0	9,0
" 45	Rotemo-Telemark gr.							
" 351	Søndeled-Telemark gr.				0,1			
23 " 401	V.Vallesverd-Vest-Agder gr.	x			2,5			
" 402	Lillesand-Birkeland	2,0			1,8			
" 403	Vest-Agder gr.-Hodne	x			1,4		0,5	
" 404	Grimstad-Herefoss		6,5	x	2,2		4,0	1,5
" 405	Vest-Agder gr.-Vegusdal	6,1			3,7			
" 406	Senumstad-Stemlona	0,6			2,8			
" 407	Strømmen-Vik	5,2			6,5			
" 408	Rykene-Blakstad	x			1,2			
" 409	Krøgenes-Kongshavn med arm til Skilsey							3,0
" 410	A-I 12 Holtet-Skudreis	2,0			2,0	0,8	0,8	
" 411	Amtmannsvingen-Arendal	8,7			11,1		6,6	3,0
" 412	Bosvik-Tvedestrand	8,5	6,8		9,9		3,0	8,4
" 413	Hovdebru-Nelaug							
" 414	Myklandsdalen-Dølema							
" 415	Übergsmoen-Vegårshei st.				0,2			
" 415	Fiane-Åmli			x			3,5	2,0
" 416	Myra-Risør	9,9			7,7		7,0	3,0
" 417	Renstøl-Olimstad	x			0,8		1,0	
" 418	Sunde bru-Egddalen	8,3			4,0		5,7	

forts. neste side

Nr.	Strekning	Norsk Vegplan - St.meld.nr. 14			Bevilget	Kostnads- overslag pr. 1/1-74	Investerings- program	
		1970 - 73	1974 - 77	1978 - 89	1970 - 73		Departementets forslag 1974-77	Vegdirektoratets foreløpige program for 1978-81
SPESIELLE PROSJEKTER								
A-I 3	Brokke-Vest-Agder gr.			x		17,0		
B-I 3	Erstatningsveg Treungbanen	5,5			9,1			
B-I 4	Telemark gr.-Setesdal			x		24,0		
	Øvrige investeringer i riksvegnettet inkl. refusjoner	9,9	12,9		(8,8) 4,0		1,1 3,3	13,6
	Ufordelt							
	INVESTERINGER TOTALT	133,1	136,1	x	134,6		114,0	113,0
	Herav bevilget under Kap.1370, post 43				4,2			

Har du hørt at :

- Samarbeidsutvalget i sitt møte den 17.september oppnevnte et utvalg som skal undersøke mulighetene for etablering av nye feriesteder for arbeidere og funksjonærer.
Følgende ble valgt som medlemmer av dette utvalg: Tellef Rislå, Olav Dukefoss, Olav Sørbotten, Osm. Salvesen og Kjell Birkeland.
- Det i årets første måneder var nærmere 500 overnattinger på hvert av feriestedene Moisund og Bjørnevann.

- En herværende lokalavis ringte til en av sine korrespondenter i en innenlandsbygd og lurte på om de hadde fått mye snø der oppe?
-Jau, du veit di som har svære gardar har jo fenge mykje-, svarte korrespondenten.
- Den bebudede sammenslutning mellom Aust-og Vest-Agder Arbeidsmannsforening som er omtalt annet steds, allerede er i ferd med å rakne. Dette i følge helt pålitelige kilder, som det jo heter.

Det burde gjelde oss alle :

Det vil forhåpentligvis være kjent at det fra i år er påbudt for alle ansatte i vegvesenet som sitter i forsetet på tjenestebiler å bruke bilbeltet.

For biler i maskingruppe 514 gjelder påbudet fra 1. juli, mens det for maskingruppene 510, 511 og 512 gjelder fra 1. oktober.

Vegdirektoratet henstiller til deg og meg at vi også husker å bruke bilbeltet når vi kjører privat.

Det skulle og burde være en forutsetning at vegvesenets egne ansatte går foran med et godt eksempel i denne viktige sak.

Forskningen har vist at

bruk av belter er skadereduserende og livreddende i 87% av ulykkestilfellene. Det vil kanskje påstås at mange bilister blir drept til tross for at de brukte sikkerhetsbeltet?

Når ulykken skyldes vanvittig kjøring er det intet middel som verner mot død og lemlestelse. Men for dem som kjører med omdømme og ansvarsbevissthet er det av avgjørende betydning å bli sittende fast i setet i de kritiske sekunder, slik at man kan bevare kontrollen over bilen.

I person- og varebiler som registreres for 1. gang etter 1. januar 1971 er

det påbudt med sikkerhetsseler i forsetet. I biler som er registrert før denne dato, er det en selvfølge at det monteres belter, selv om dette ikke er påbudt.

Skal vi være enige om å bruke sikkerhetsbeltene til en hver tid, ikke bare i tjenestebiler og på arbeidstiden?

PÅ MED
BIL-
BELTET



HAR DU HÖRT at:

Vedlikeholdsavdelingen melder at det er ingenting i veien, bortsett fra det vanlige masse hull.

Av 1720 personer som i 1972 gikk opp til prøve for førerkort av klasse 1 i Arendal, var det 696 som ikke besto prøven. Det tilsvarer en strykprosent på omlag 40%.

Godtgjørelsen for skyss til og fra arbeidet for overenskomstlønnede arbeidere vil for 1973 sannsynligvis beløpe seg til kr. 500 000,- for Aust-Agder fylke.

Du kan melde deg inn i bedriftsidrettslagets skyttergruppe og treffe nye venner

I 1972 ble 487 personer drept og 10.997 personer skadd i vegtrafikkulykker i Norge.

Aust-Agder fylke hadde i perioden 1968-1971 4,2% av det totale antall politiregistrerte trafikkulykker.

Ulykkesfrekvensen er høy, målt som antall ulykker i forhold til trafikken. Bare Vestfold fylke ligger høyere.

Til Vegvesenets egne arbeidere i Aust-Agder ble det i 1972 utbetalt 15,7 millioner kroner i arbeidslønn.

Vegkontorets eminente bilfører, kontorassistent Bjørg Henriksen, også i år ble suveren rattmester, og tok dermed sitt 2. norgesmesterskap på to år.

I 1972 ble det på vegnettet i Aust-Agder malt en samlet lengde på 877 km stripe for oppmerking av vegbanen. Til dette medgikk 26 000 l. maling og 23 000 kilo glassperler.

Bilkontrollens vektkontroller i Aust-Agder i 1972 ga en inntekt til staten på kr. 224 300,- i gebyrer fra kjøretøyer som kjørte med overlast.

Av landets 18 fylker har nå 9 startet egen bedriftsavis.

Samarbeidsutvalget for vegvesenet i Aust-Agder består i perioden 1973/74 av følgende medlemmer: - (varamenn i parentes:)

Vegsjef **Johannes E. Irgens**
(Overing. D. Dukefoss)

Overing. O. Sørbotten
(Overing. H. Colbjørnsen)

Kontorsjef O. Salvesen
(Førstesekr. Nils Tveiten)

Fullmektig Eva Løw
(Sekretær Berit Smith)

Norsk Arbeidsmandsforbund:

Vegvokter Tellef Risgå, Herefoss
(Ansgar Kløv fjell, Åmli)

Anleggsarb. H. Markseth, Søndeled
(Olav Tveite, Eydehavn)

N.F.A.T.F.:

Oppsynsmann Halfdan Marcussen
(Oppsynsmann J.A. Johansen)

SAM- ARBEIDS- UTVALGET

Embedsmennenes landsforbund/NITO:

Avd.ing. Kjell Birkeland
(Bilsakkyndig A.Holmgren)

NITO:

Avd.ing. Eivind Johansen
(Ing. Anders Noddeland)

Statstjenestemannsforbundet/
Norsk Tjenestelag:

Som observatør, kasserer A.Franksson
(Sekretær G. Strømsland)

Som fast sekretær for utvalget
er oppnevnt førstesekretær
Arne Holt.

SØRLANDSPORTEN ønsker en bredest mulig kontakt

Saken med bedriftsavis for Aust-Agder Vegvesen har tidligere vært drøftet i Samarbeidsutvalgets møter, og utvalget stilte seg positivt til saken, dersom administrasjonen fant det praktisk mulig å gjennomføre et slikt tiltak.



Det ekstraarbeid som utgivelse av bedriftsavis vil medføre er møtt med all velvilje av de personer som skal stå for dette arbeid, og i dag kan vi hilse det andre nummer velkommen. Avisen skal hete "SØRLANDSPORTEN". Det er et navn som på en utmerket måte dekker den bedrift som har sine ansatte i arbeid i hver eneste kommune i Aust-Agder fylke. Meningen med bedriftsavis er at den skal skape bedre kontakt og komme med informasjon på spørsmål som kan reises av alle som arbeider i etaten. Avisen bør til enhver tid få tilsendt rikelig med stoff. På de forskjellige arbeidsplasser er der personer som har opplevet både hyggelige og mindre hyggelige hendelser. Skriv og send dette og andre ting av felles interesse til avisen. Når dette er sagt er det først og fremst ment for at vår avis til enhver tid vil få så god kontakt som mulig med alle arbeidsplasser bedriften omfatter. Vi hilser "SØRLANDSPORTEN" velkommen, og ønsker den skal oppfylle de formål den er tiltenkt.

Med hilsen

Tellef Risgå

Så det monner: 150 KM NYTT ASFALTDEKKE »!

Travle bilister er flinke til å kreve bedre veger med faste vegdekker, men de gir vegvesenet små muligheter til å innfri kravene. Dette må være konklusjonen etter en ny, travel sesong med asfalt- og oljegrusarbeider på vegene i Aust-Agder.

Uvettige bilister er etter hvert blitt asfalt- og oljegrusleggerens største problem. Tross kraftig oppmerking og varselmannskaper, er det ofte med fare for sitt liv arbeiderne beveger seg i trafikken.

.....

Tross dette er fremdriftsplanene for oljegrus- og asfaltarbeidene

overholdt også i år. Det vil si at det er lagt 47 km.riksvegdekke og 18,5 km. på fylkesvegene, fordelt for riksveggenes vedkommende med 35,3 km. nytt slitenedekke og 11,7 km. som nytt dekke. I tillegg er det brukt ca. 55 000 tonn kaldasfalt, bedre kjent som oljegrus. Disse har dekket ca.85 km.veg-lengde. Når det gjelder faste dekker på riksvegene, gjenstår bare endel partier på riksvegene 404, 410 og 411 før samtlige riksveger i fylket har fått fast dekke.

.....

I landsmålestokk ligger vi derfor meget godt an i denne sammenheng.

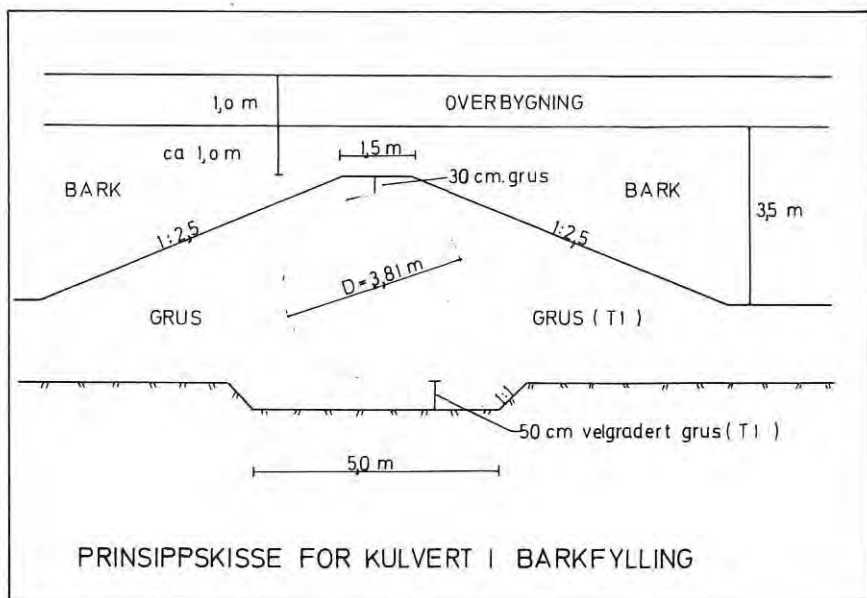


Bildet viser en asfaltgjeng i sving på E 18 ved Kaldvell i Lillesand.

MELLOM BARKEN OG VEGEN

I forbindelse med detaljplanleggingen av fylkesveganlegget Blakstad-Hurv-Bøylestad i Froland, ble det fra vegkontorets side foreslått å legge en varmforsinket stålkulvert ($d=3,81\text{m}$) under en barkfylling ved kryssing av Hurvedalsbekken. Grunnundersøkelsene hadde vist at stabilitetsforholdene i området var dårlige, slik at grunnen ikke kunne bære en "normal" fylling uten at man fikk store setningsproblemer.

Forsøket med bark som fyllmasser var det første her i fylket, og etter Veglaboratoriets retningslinjer ble arbeidene utført fra 8. - 26.3.1971.



Komprimering ble utført med hjul-laster, Bolinder 10 tonn, og barken ble transportert fra Songe i Tvedestrand.

Den øvre halvdel av kulverten ble dekket med plast med god overlapping, slik at vann eller væske fra barkfyllingen skulle renne av. Rundt kulverten ble fylt med velgradert grus som ble lagt ut lagvis og pakket godt.

For erfaringens skyld ble det montert to setningsmålere, og senere observasjoner har vist at denne form for lettere fylling i dette tilfellet har vært vellykket.

Samlet kostnad for innkjøp av bark, transport og behandling på anlegg utgjorde kr. ca. 27,- pr. l.m. over en strekning på 50 l.m. Senere er bark også benyttet på rv.416 på en myr ved Kjenndalen.

BEDRIFTS...

Trim deg
i form

..... IDRETT

En hver forening med respekt for seg selv avholder årsmøte.

Vegvesenets bedriftsidrettslag har avviklet sitt første i dets snart 12-årige historie.

Formannens mening har alltid vært at man skal ikke avvikle møter bare for møtenes skyld, - så derfor, altså ----

Inspirert av fremmetet kunne ingen bli, men det ble da valgt nytt styre og en rekke utvalgsmedlemmer for det kommende år. Oppsynsmann Mads Krogh påtok seg gjenvalg under den klare forutsetning at utvalgene måtte



selv administrere de forskjellige idrettsgrener de var valgt for. Ellers i styret sitter nå:

Nestformann: Rolf Larsen
Kasserer : J.E. Myhren
Sekretær : M. Krogh

FOTBALL : L.O. Knutson
: Arvid Strand
: Ø. Tobiassen

HÅNDBALL : Ivar B. Pedersen
: Olaf Haugmoen

SKYTING : Nic. Lyngroth
: A.E. Halvorsen
: Bjørg Henriksen
: Manfred Aslaksen



SKI : Dagfinn Myhren
FRIIDRETT: Dagfinn Myhren

JULETREFESTKOMITÉ:

H. Cappelen Aas
T.K. Fløystad
O. Haugmoen
H. Jensen
A.E. Halvorsen
H. Lauvland
I.B. Pedersen
G. Bakken
N. Tveiten
R. Larsen

samt lagetets formann som tiltrer utvalget.

Interesserte utøvere kan kontakte utvalgenes medlemmer i den øvelse de ønsker å delta.

**nå tar vi
IDRETTS
MERKET
du kan hvis du vil...**



Om de med de røde blyanter

Riksrevisjonens personell er vel sammen med lærere og lærerinner den kategori mennesker som har det største forbruk av røde blyanter. De mottar sin lønn for å være nøye og pirkete i utførelsen av sitt arbeid, og tro bare ikke at dette er av nyere dato. Vi har rotet i fylkestingsforhandlingene for henholdsvis 1887 og 1888, som viser at riksrevisjonen i tillegg til sin egentlige oppgave også blandet seg opp i de rent tekniske detaljer:

5te Post.

Ant.I Anledning af den foretagne Reparation af Vippha Bro bemærkes:



- at Broen er 200 Fod lang-
a.Malerregningene, Bl.29,30 og 34
indeholder tilsammen $34\frac{1}{2}$ Arbeidsdag a Kr.2,50=Kr.86,25
Dette synes være forholdsvis langvarigt Arbeide med Forbrug af 57 Liter Malerrolje og 5 L Petroleum (Bl.39). Amtssingenier-
en bemærker paa Bl.30, at han "paa Grund af Erfaring har ansett det fordelagtigst at indkjøbe Maling og lade samme påføre, istedetfor at bortsætte det hele Arbeide paa Akkord, hvilket har vist sig som mindre heldigt, da man saa let udsætter sig for at faa Oljen fortyndet med Parafin eller Terpentin".
Det kan saa være,men om Malingen indkjøbes, saa er det ikke derfor nødvendigt at lade Arbeidet udføres for Dagløn.

Akkord om dette burde ialfald forsøges.
Til denne Maling er i 1887 bevilget kr.100,00. Medgaaet er Kr. 190,26.
b. Bl.30 er betalt af Regnskabsføreren i Øiestad, men mangler denne Kvittering for, at Beløbet,Kr.28,75,er ham godtgjort af Veikassen.
c.Til nyt Dække paa Broen er indkjøbt 23 Tltr.Planker. Ole Willumstads Kjørerregning, Bl.39, viser, at der, som man vel kan vide, var en Mængde gamle Planker at bortføre og derhos ogsaa "tiloversblevne nye Planker". Revisionen skal udbede Oplysning om hvorvidt alt dette, som vel ikke hadde saa liden Værdi, er bleven realiseret og dets Udbringende kommen til Indtægt. Ligesaa om der var noget tilovers at Malerverer og Redskaber (Smith & Hanssens Regning Bl.39).
Besv. Besvarelse fra Lendsmanden i Øiestad & Hisø vedlegges.
(Amtssingeniøren)Naar man tager i Betragtning,at Broen er 200 Fod lang, at der maa males saavel over som under Dæk fra tildels hengende Stilling,at al Rust med Nøiagtighed maa afskrabes, forinden der males, vil saadan Maling af Jernbroer altid blive dyr,naar man endvidere lægger Mærke til,at der ingen større Flader er,men et Utal af Vinkler og Kroge, hvor der maa benyttes Pensel for at faa Malingen ind.
Mønie,som benyttes,maa desuden stadig omrøres, fordi den hurtigt bundfalder.
De tiloversblevne Planker er anvendte til Refsnæsbro Vedt. Kan passere.
b. Bortfalder som berigtiget.
c. Af.kst.Lensmand Gundersens Besvarelse sees, at de kasserede Materialier er solgt for Kr.4,00, der kommer til Indtægt i næste Regnskab.

GULL TIL TELLEF

Som den første i Aust-Agder er vevvokter og områdesjef i HV-område 07213 Tellef Rislå tildelt HV-plaketten i gull.

Dette er en meget høy utmerkelse, som da også spesielt ble fremhevet av oberstløytnant J. Robstad ved tildelingen.

Overrekkelsen skjedde i forbindelse med at Rislå den 1. september gikk fra borde som områdesjef i Herefoss/Mykland.

Foruten mannskaper fra HV-område 07213 var en rekke prominente personer til stede. Og for kjente av Tellefs gode humør skulle det være unødvendig å nevne at stemningen sto høyt i taket under denne festkvelden på Herefoss skole.

Rislå ble av mange rost for sine gode egenskaper, egenskaper som også vi i vegetaten har nytt godt av i mange, mange år.



Oberstl. Robstad overrekker HV-plaketten i gull til Rislå



-Det sies ved visse anledninger' "Look at Norway,- sa en av talerne, -men jeg sier: Se på Tellef. Når områdesjefene har vært samlet til møter har jeg ofte tenkt slik.- Han frisket opp minner fra den tid de hadde vært sammen, og sa at de hadde hatt 867 møter og vært 87 ganger på befaring, men bare kranglet i 3 minutter.

-Det var da Tellef ba meg overta som områdesjef her,- sa taleren. Da Tellef selv fikk ordet, takket han for mange, og fine gaver, men fornektet seg ikke denne gang heller. To-tre muntre historier ble trukket frem av jakkeermet, og da var hele salen i latter.

At det i Herefoss/Mykland er flere HV-folk i forholdet til folketallet enn mange andre steder, skyldes ikke minst Tellef Rislås mangeårige innsats som områdesjef. Bedriftsavisen slutter seg i rekken av gratulanter, og ønsker deg lykke til på neste høstøvelse, hvor du sikkert møter.



På vegkontoret :

Rattmester og skytterske

Som eneste vegkontor i landet kan vi skryte av å ha en kvinnelig norgesmester i ferdighetskjøring.

Kontorassistent Bjørg Henriksen, eller friskusen fra Tvedestrand, vant et suverent rattmesterskap i Skien ifjor og levnet ikke sine konkurrenter en sjanse. Halvannet minutt margin hadde hun i forhold til nr. 2.

Bjørg vant også Sørlandsmesterskapet tidligere på høsten, så NM var ingen tilfeldighet.

I bedriftsidrettslaget er hun en av de mest aktive, langrenn er henne ikke ukjent, men det er som miniatyrskytterske hun best har



hevdet seg i kretsmalestokk. Hun prikker inn 10-ere og 9-ere med en selvfølgelighet som får mer enn et mannfolk til å gremmes. Husker vi ikke feil er 272 poeng av 300 oppnåelige det meste hun har klart i konkurranse. Med to slike vidt forskjellige hobbies skulle en tro det måtte være mere enn nok.

Men nei, da, i sine ellers ledige stunder trakterer hun selvsiet hammondorgel som en proffesjonist og sangstemmen er heller ikke å kimse av.

Som om ikke dette skulle klare seg, - i Tvedestrand Hornmusikk finner vi Bjørg med kornetten, og det er ikke ulyd som kommer ut av denne heller, nei.

Alt i alt altså en dame med en allsidighet som også kommer vegetaten til gode i hennes daglige virke på vegkontoret. Sin treffsikkerhet fra skytebanen har hun overført til punchmaskinen, en operasjon hun som alt annet utfører på beste måte.

Informasjonsmøte i Birkenes:

Ny vegstasjon på BIRKELAND

Onsdag den 7. november ble det i samarbeidsutvalgets regi arrangert et informasjonsmøte i idrettshuset på Birkeland.

Til stede på møtet var samarbeidsutvalgets medlemmer, en del representanter fra vegadministrasjonen samt ca. 30 arbeidere fra vegmester Franksson og oppsynsmann Lias distrikter.

Formannen i samarbeidsutvalget, vegvokter Tellef Rislå, ledet møtet, og ga innledningsvis en kort orientering om hensikten med møtet.



"Panelet" fra venstre: Marcussen, Sørbotten, Løw, vegsjef Irgens, Rislå, Salvesen, Birkeland, Johansen, Holt og Franksson.

Overing. Sørbotten og avd.ing. Johansen orienterte om den framtidige drift innen henholdsvis vedlikeholds- og anleggssavdeling.

Av saker som spesielt vedrørte dette distrikt, gikk det av disse orienteringer fram at det bl.a. er forutsatt å bygge en ny vegstasjon på Birkeland med serviseverksted, garasjer, velferdsrom og kontorer for oppsynsmenn.

Av anleggsmessige arbeider vil det også til vinteren bli både ordinær og ekstraordinær drift på riksveg 404 fra Skiftenes til S.Herrefoss. Videre er det håp om at en snart kan komme igang med Mollestad bru, som av forskjellige grunner er blitt forsinket.

Til nylægging og slitelag av faste dekker er det for 1974 forutsatt å bruke ca. 10 mill. kr.

i hele fylket. En god del av dette skal brukes i dette distrikt. Avd.ing. Birkeland orienterte om Norsk Vegplan, og kom også inn på den prioriteringsplan for fylkesveger som er utarbeidet av et fylkesoppnevnt utvalg. Forøvrig viser vi til egen artikkel vedrørende vegplanen.

Under møtet ble det lagt stor vekt på informasjon av Overenskomstens forskjellige bestemmelser, og konsulent Lyngdal og fullmektig Løw tok opp de forskjellige punkter hvor det i den senere tid er kommet avklaringer i form av rundskriv fra Vegdirektøren.

Det framgikk bl.a. av disse orienteringer at vegvesenets sjåfører kan få dekket utgifter som er forbundet med nødvendig opp-

læring og prøveavleggelse for utvidelse av førerkort til klasse 2. Videre at sjåfører nå skal ha utbetalt kjeretilllegg for kjøring av lastebil med tillatt totalvekt på minst 7500 kg og som krever førerkort av klasse 2.

Vegarbeidere som får tjenestetel-efon etter de nye regler for tele- fonhold har anledning til å overta abonnementet når de slutter ved oppnådd aldersgrense eller slutter på grunn av sykdom og har minst 15 års tjeneste. Overførings- beløpet er for tiden kr. 100,-.

Det ble videre meddelt at slutt- vederlag nå også kan utbetales til vegarbeidere som må slutte på grunn av sykdom og som ellers fyller vilkårene for sluttveder- lag.

Overing. Sørbotten opplyste at hvorvidt arbeiderne skulle av- lønnes etter vedlikeholds- eller anleggstariff i asfalt-oljegrus og knuseverk var avhengig av til hvilken avdeling produksjon var bestemt for etter nærmere fast- satte regler.

Fra arbeiderne framkom spørsmål om det var mulig å få utlevert arbeidstøy i større nr., da det viste seg at flere av arbeiderne hadde problemer med å få tøy stort nok. Det ble lovet å undersøke saken nærmere.

Videre ble det bekreftet at ar- beiderne hadde krav på å få ut- levert 2 sett arbeidstøy. Utslitt tøy skal leveres tilbake.

På spørsmål om arbeiderne kunne risikere å få utlevert arbeidstøy som tidligere hadde vært brukt av andre, f.eks. sysselsettingsar- beidere, opplyste vegsjefen at fylkeslegen i Aust-Agder var fore- spørt om de helsemessige aspekter ved anvendelse av brukt arbeids- tøy, og på hvilken måte dette må renses.

Rislå orienterte til slutt litt om bedriftslegeordningen i fylket. Ordningen er nå gjennomført for- uten i Arendalsdistriktet også i Birkeland og Åmli, ved at en nå har fått distriktslegene på disse steder til å påta seg denne kon- troll.



Samtlige deltagere og representanter fra administrasjonen samlet på et brett for å glede bedriftsavisens mange lesere.

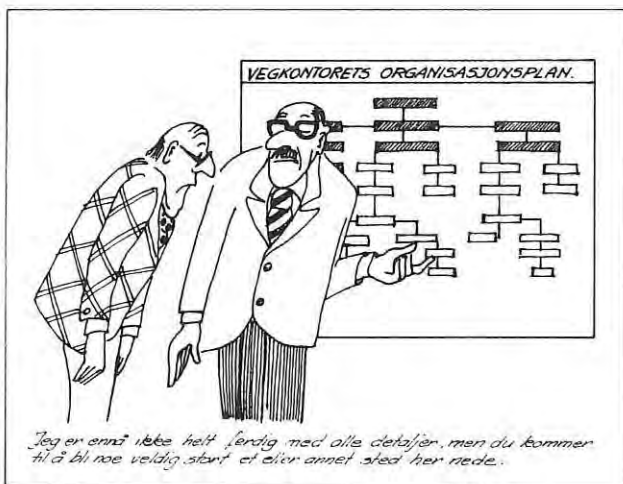
Fra tidligere har Vegdirektoratet bestemt at de aller fleste maskiner skulle overføres til maskinavdelingen innen utgangen av mai 1971. Bakgrunnen var bl.a. at Vegdirektoratet ønsket at det skulle føres regnskap for hver maskin, for bl.a. å se dens lønnsomhet og at leien skulle belastes det rette kostnadssted. Videre er også hensikten at driftsavdelingene skal slippe bryet med reparasjoner, vedlikehold o.lign.

Det er nå kommet beskjed om at maskinavdelingen også skal overta snøploger og sand- og saltspredere innen november i år, og brakker samt jord- og fjellarbeidsmaskiner senest innen november 1974.

Det arbeides innen de aktuelle avdelinger med disse overføringer. Det er naturlig- og kanskje en baktanke med overføringen- at avdelingene mener at en bør redusere disse maskingrupperes størrelse, og be om at de bestående maskiner er av beste standard. Gruppene vil derfor sannsynligvis bli redusert en del, og noe av det reduserte erstattes med nye maskiner.

OVERFØRING AV MASKINER TIL MASKIN - AVDELINGEN

Ing.H.Cappelen Aas :



Maskinavdelingen vil få en del mere reparasjoner. Dette løser en best ved at en stort sett lar de som har reparert for anlegg og vedlikehold fortsetter med dette, men nå for maskinavdelingens vedkommende. Maskinavdelingen vil etter nyordningen fremdeles gjøre sitt beste for fortsatt å være det serviceorgan for driftsavdelingene som er dens oppgave.



Vår organisa- sjon



Norsk Arbeidsmandsforbund, som er tilsluttet LO, er en landsomfattende sammenslutning av lønnstakere som kan organisere medlemmer og fagforeninger innen bl.a. anlegg og vedlikehold av offentlige veger og rengjøringspersonell, jernbaneanlegg og ombygging av jernbaner osv. Hovedtyngden av vegvesenets arbeidere er nå medlemmer av NAF, men ennå finnes enkelte "snyltere" som ikke finner rimelig grunn til å betale for de gode kollegenes forbund ved tariff-forhandlinger er med å skaffe dem.

Man må selvsagt ha lov til å si og mene hva man vil om fagbevegelsen, men uansett politisk oppfatning bør aldri arbeidskamerater alene bære koste de frø om våren DU selv er med å høste senere.

.....

Når det gjelder det organisasjonsmessige forholdet i Aust og Vest-Agder Arbeidsmannsforening, er det forbundets opplegg å få til en sammenslutning av disse to fylker med en felles forretningsfører. Forutsetningen for dette er at vegarbeiderne får en fast tillitsmann i hvert fylke som blir lønnet av vegvesenet.

Arbeidsutvalgene i de to fylker var i september samlet i Kristiansand for å drøfte dette forslaget, og en prøvevotering viste at 11 representanter var for sammenslut-

ning mens bare 2 stemte mot.

Til å ta seg av den videre behandling ble det fra Aust-Agder valgt A.E. Halvorsen, T. Rislå og Kr. Flørnes.

Etter det ordinære årsmøtet i avd. 15 av NAF i april i år sitter følgende i styret for Aust-Agder:

Formann : A.E. Halvorsen

Nestformann : Olaf Haugmoen

Styremedlemmer

Anlegg : Håkon Markseth

Vedlikehold : Toralf Bakken

Maskin/

verksted : Lars O. Knutson

Kontrollkomite: Arvid Strand, form.
Karl Vika, medl.

Sekretær : Ommund Kløvfjell



Politiet skal nu ta seg av fotgjengere som går mot rodt lys.

Hovedtillitsmannsutvalget består av Ommund Kløvfjell, A.E. Halvorsen, Olaf Haugmoen med Tellef Rislå som formann. Han er samtidig lokalforeningens forretningsfører.

VI GRATULERER MED

70 ÅR:

14/01 Ånon Mofjell
Landvik, 4890 Grimstad
13/05 Terje Kimestad
4820 Froland
29/09 Eilef Johnsen
4832 Mykland

60 ÅR:

04/01 Jon Lauvrak
4836 Vegusdal
06/04 Oddleiv Nystøl
4733 Oggevatn
19/04 Ansgar Myhre
4837 Dølemo
01/05 Eivind Haugen
4660 Evje
03/05 Sverre Håkonsen
Ø.Vallesverd, 4790 Lillesand
04/06 Gerald Stebekk
4920 Stauba

50 ÅR:

02/01 Toralf Heia
4765 S.Herefoss
21/01 Torleif Nånes
4684 Bygland
19/02 Jørgen Berås
4933 Ubergsmoen
26/03 John Liane
4825 Blakstad
02/05 Karsten Simonstad
4827 Froland Verk
16/06 John Moland
4994 Akland

REDAKTØRENE'S *egen* SPALTE

Tilgangen på stoff ute fra våre mange arbeidsplasser har ikke vært overveldende til dette nummer av bedriftsavisen.

Hvor vidt dette skyldes at veggfolk er et beskjedent folkefolk, eller at andre årsaker ligger til grunn, skal her være usagt. Men det ER et kjedelig faktum at vi bare må konstatere at stoff til å fylle dette nummer utelukkende stammer fra redaksjonens eget personell, eller dem disse har "bemyndiget" til å skrive.

Vi vet at blant oss er det mennesker som både kan fortelle en god historie, og som i kraft av sin alder har opplevd et og annet interessant eller morsomt på arbeidsplassen.

Her sender vi spesielt en utfordring til våre mange pensjonister, som sikkert har et og annet de kan glede oss andre med å berette.

Den hjelp vi har fått, har imidlertid resultert i at vi mener å kunne presentere en allsidig bedriftsavis også denne gang. Her skulle være noe for en hver smak, hvis ikke er vi fortsatt mottagelige for kritikk.

Forskjellige oversikter vil fortelle oss hva vi som bedrift har utrettet i år, og hva som er skjedd på de forskjellige fronter.

Statistikker er ikke alltid like godt lesestoff, men de forteller litt om "rikets tilstand" og da er hensikten i denne omgang oppnådd.

Fra vår side har det vært et spennende år. Vi har hoppet ut i journalistisk virksomhet med begge bena. Litt engstelige for det ukjente arbeid vi har påtatt oss-ja vel-, men interessant har det i alle fall vært. Om leserne er av samme mening, se det er en annen sak.

Redaksjonen har hatt en rekke møter hvor vi med stor enighet har bestemt innholdet av den avis du nå leser i. Det har i det hele tatt hersket en hyggelig atmosfære som vi nok skal prøve å bevare også i kommende år.

Når det gjelder neste nummer av SØRLANDSPORTEN, gjør vi regning med å få den ut før sommerferien. Som vi tidligere har vært inne på, vil tilgangen på stoff utenfra avgjøre hvor vidt vi kan øke til tre nummer i år. Og det er det altså meget leserne selv som skal avgjøre.

MK

JEM

REDAKSJONEN

vil gjerne
benytte
anledningen
til å takke
for godt
samarbeid
i 1973
og ønske
kollegaer
med deres
familier
en riktig



GOD JUL OG GODT NYTT ÅR 1974