HL

SØRLANDS-PORTEN

Nr. 1 1978 6. årgang

KONTAKTORGAN FOR
STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER

SØRLANDSPORTEN

Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen

Redaktør:
Oppsynsmann M. Krogh
Kontorass. J. E. Myhren

Redaksjonsutvalg:
Vegsjef Bj. Haugmoen
Sekretær Harald Kirkedam
Avd. ing. Gunnar Bakken
Hovedtillitsmann P. Løvdal
Mekaniker Lars O. Knutson

Adresse:
Vegkontoret,
postboks 173,
4801 Arendal
Tlf. (041) 25620

Trykk:
Andersen & Bengtsons
Trykkeri A/S
Arendal

Opplag: 800

OPPRIKTIG SAGT — på tomannshånd med personalsjefen

Ved Kjell Hegdalstrand

Personalsjef Olav Baastad.

– Trivselsspørsmålet er etter hvert kommet mere og mere i sentrum, sier personalsjef Olav Baastad.

– Jeg tror det i fremtiden vil bli lagt like stor vekt på trivsel som på det lønnsmessige, og at vi for vår del må ofre mer tid på trivselsspørsmål.

I en samtale med oss forteller Baastad om hvordan det er å være personalsjef i en storbedrift som den vegvesenet er.

Vi er overbevist om at dette hører med til de vanskeligste, og mest utsatte stillinger i etaten vår. Oppriktig sagt, er sikkert et vanskelig stikkord i en så utsatt stilling. I samtalen kommer Baastad inn på en del av det som vi lønnstakere er opptatt av.

Baastad innrømmer at det stundom kan være en slitsom jobb å være personalsjef, men oppriktig sagt sier han, jeg liker det.

– Det kommer godt med å være født med god helse, noe jeg er svært takknemlig for. Jeg har faktisk ikke vært syk og borte fra arbeidet en eneste dag på 26 år. Bank i bordet –

– Oppriktig sagt, Olav Baastad, var det guttedrømmen som gikk i oppfyllelse da du ble personalsjef i Vegvesenet. –

– Nei, det er vel ofte slik at tilfeldighetene spiller inn. Da jeg var ferdig med juridikum i 1951, ble jeg ansatt i Kirke- og undervisningsdepartementet, og kom senere over i Lønns- og prisdepartementet. Jeg søkte kontorsjefstillingen ved Personalkontoret i 1958, og fikk den. H. Moe, som sikkert den eldre generasjon husker, var den som hadde hatt stillingen til da. Kontorsjefstillingen ble omgjort til personalsjefstilling i 1962.

Det var i Lønns- og prisdepartementet jeg ble innfanget av arbeidsområdet, og jussen synes jeg er god å ha i bakgrunnen.

– Men vil du ikke betro oss hva som var drømmen –

– Vel, i studietiden hadde jeg vel et lite håp om å etablere meg som privatpraktiserende advokat, kommer det etter en rask erindringsrunde.

– Det er en ansvarsfull stilling å være personalsjef i en etat med 10–12 000 ansatte. Det du sier registreres i minste detalj, ja selv nyanser i ordvalg. Blir du ikke fåmælt og innesluttet av slikt –

– Jeg har lett for å prate, og det hender jeg prater for mye.

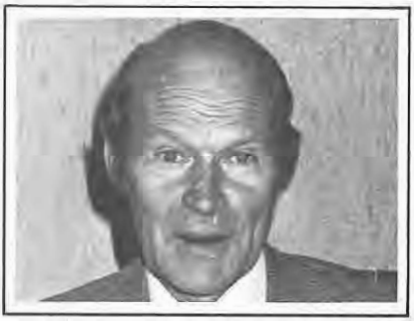
– Så det har hendt at du har brent deg, eller i det minste svidd fingrene –

– Å ja, jeg har lært en del av det. Stillingen er utsatt, og ofte er jeg dessverre blitt mistolket. Men når jeg først er personalsjef, kan jeg ikke ønske meg en bedre etat. Etaten er solid med dyktige folk rundt omkring fra bunn til topp. Når jeg er ute og reiser, ser jeg vegvesenets folk ute på vegen, det gir meg en følelse av tilhørighet.

– Er det ikke slik at folk venter seg lønnsopprykk hver gang du viser deg –

– Det har jeg aldri vært plaget av.

– Når det gjelder møtetimer, må du vel høre med til Vegdirektoratets «ti på topp». Har du peiling på hvor mange det blir i løpet av året –



Det kommer godt med å ha god helse.

– Har ingen aning, men jeg konstaterer at det har blitt verre og verre med årene. Det er ikke tjenestemannsorganisasjonene som har skyld i dette. Møtehyppigheten er uviklet i Vegdirektoratets egen ledelse.

– Å være forhandlingsleder ved revisjon av særavtalen, er ikke det en tøff jobb –

– Jo, men det er spennende å sitte midt oppi det. Oppriktig sagt, jeg liker det. Det hender det blir sene natt-timer, men familien klager ikke.

– Når du setter deg til forhandlingsbordet, hva er din målsetting –

– Ja, det kan du si. Kravene er gjennomgått på forhånd, sammen med den ytre etat, meget nøye. Problemet er som regel å finne balansepunktet slik at alle føler seg tilfreds.

– Du har aldri jobbet i den ytre administrasjon, heller ikke ute i drif-

— Jeg har lett for å prate, og prater ofte for mye —

ten. Føles ikke det som et savn når du møter Flesvig i forhandlinger –

– Det er klart, og det gjelder ikke bare for meg. Det er et generelt problem for etaten at så få har praksis fra den ytre administrasjon. Det er jo ikke en gang sikkert at vi snakker samme språk. Ved forhandlinger har jeg med folk fra forskjellige fagområder, også folk fra vegkontorene. Ellers er vi jo nødt til å stole på hverandre.

– Det er mange stillingsgrupper i vegvesenet, og flere lønnsavtaler. Hender det i blant at du ønsker deg over i en mere oversiktlig etat –

– Nei, det er med å gjøre arbeidsoppgavene mere interessante.

– Vi kan godt huske at lønnsoverenskomsten var på 16 sider i almanakkformat. Nå er særavtalen 60 sider i A5 med glanset forside i flerfarget trykk. Er dette en utvikling i retning av et 2 binds bokverk –

– Det er riktig at det har kommet atskillig kritikk fordi overenskomsten er blitt for stor. Faktum er at selve særavtalen er blitt mindre og noe forenklet, men nå har vegarbeiderne fått status som tjenestemenn, og tjenestemannsbestemmelsene er tatt inn i særavtalen. Det gjør at boka er blitt tykkere, men det er klar målsetting å gjøre regelverket enklere.

– Vi er alle opptatt av lønnsslippen vår, men det er lite den enkelte kan gjøre fra eller til. Du er en av de som kan styre lønnsutviklingen innenfor en økonomisk ramme. Hva er vegvesenets målsetting i lønnspolitikken –

– Målet må være en mest mulig balansert avlønning i forhold til stillingsgruppene innen etaten og til andre statsetater. Å få til dette er ikke et soloverk, men et arbeid som må skje i samarbeide med tjenestemannsorganisasjonene.

– Et uungåelig spørsmål, Baastad. I begynnerlønn tjener en hjelpearbeider kr 550,– mer i måneden enn en ingeniør. Hva er årsaken til at slikt oppstår –

– Årsaken er å finne i det gamle akkordsystemet som var i bruk i vegvesenet. Maskindriften gjorde etter hvert at akkordene ikke var reelle. Det som foregikk var i virkeligheten en betydelig lønnsglidning som det var helt utenkelig å kunne trekke inn igjen i sin helhet ved overgangen til fastlønnssystemene.

– Det er vel grunn til å regne med en felles overenskomst for alle i vegvesenet. Hva er største problemet i så måte, om det i det hele tatt lar seg løse, og hvor lang tid tror De en slik prosess vil ta –

– I og med at utepersonalet fra 1. mai i fjor fikk tjenestemannsstatus, kan det vel sies at vi allerede har fellesbestemmelser, og bestemmelsene vil etter hvert bli forsøkt ut-

bygd. Enkelte særbestemmelser kommer vi nok neppe bort fra slik som skifttillegg, høyfjellstillegg, redskapsgodtgjørelse o.l.

– Det er staten som bærer administrasjonsutgiftene for vegvesenet. Hvorfor skal vi fortsatt ha fylkesvegarbeidere –

– Det er en meningsløshet vi må komme bort fra. Vi har fått henvendelser utenfra om dette, og jeg vil med det første ta opp saken for om mulig å få forholdet ut av verden.

– Ofrer du mye tid og omtanke på trivsel for de ansatte –

– Trivselsspørsmålet er etter hvert kommet mer og mer i sentrum. Den nye arbeidsmiljøvernloven er jo et resultat av slike strømninger. Jeg tror det i fremtiden vil bli lagt like stor vekt på trivselen som det lønnsmessige, og at vi for vår del må ofre mer tid på trivselsspørsmålet.

– Rette person på riktig plass passer ikke alltid inn i opprykksmønsteret

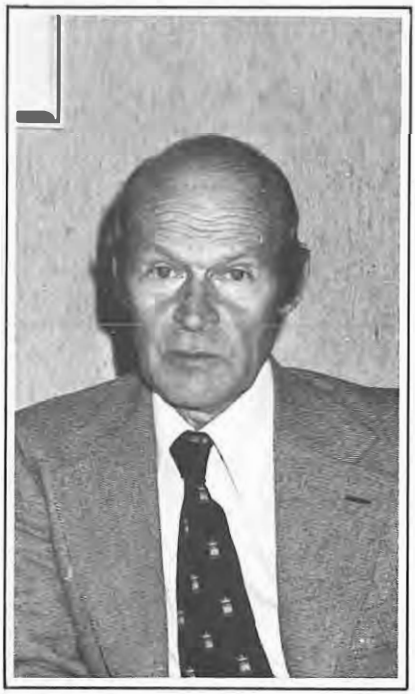
– Mitt inntrykk er at tjenestemennene selv ønsker at opprykk skjer etter ansiennitet inntil et visst nivå. Jeg regner med at dette blir drøftet i forbindelse med de personalpolitiske retningslinjer som er under arbeid.

– Jobbrotasjon er pekt på som et middel for å skape ansvarsfølelse og et botemiddel i fremmedgjøringsprosessen. Drøftes denslags seriøst –

– Jeg er for det første i tvil om hva ordet fremmedgjøring betyr. Jeg vil tro at folk føler større tryggbet i arbeidslivet enn i tidligere tider. Tenk deg slik det var før, da en sto med lua i hånden. Var ikke det fremmedgjøring? Forholdet mellom arbeidsgruppene er ikke slik lenger.

– Sløses det med statens ressurser når det gjelder krav til formell utdanning –

– Jeg har en bestemt følelse av at en i visse tilfeller har lagt seg på et for høyt utdanningsnivå. En del av personalplanleggingen er å finne den riktige balansen mellom utdanning og arbeidsoppgaver.



Et problem å finne balansepunktet ved forhandlinger.

– Kurstilbudet er stort i vegvesenet. Er det en lønnsom investering –

– Jeg kan ikke tro annet, men jeg er sikker på at det kan gjøres mer lønnsomt. Jeg er klar over at kurstilbudet er for konsentrert om bestemte stillingsgrupper, men andre stillingsgrupper vil nok komme etter. Kurs binder forøvrig de ansatte sammen, en blir kjent med folk fra andre fylker. Det er en god ting.

– Er det oversikt som viser hva kursvirksomheten koster direkte og indirekte –

– Det har jeg aldri sett, men det skulle vært interessant å få på bordet.

– Det høres ut til å være et utbredt ønske om forenkling i all saksbehandling. Har så skjedd i personaladministrasjonen –

– Jeg synes da det. I hvert fall er saker delegert ut i distriktet til avgjørelse. Ansettelse til et visst nivå f.eks. er delegert til vegkontorene. Også andre saker som kjøregodtgjørelse, telefonhold og sykelønnssaker er overlatt til vegsjefen. Flere saker vil nok etter hvert bli overlatt vegsjefen til avgjørelse, men regelverket må tilpasses. Når det gjelder ansettelsessaker er det forresten røster som har hevdet at de følte større trygghet ved et sentralt ansettelsesorgan.

– Gikk det ikke an å redusere antall stillingsgrupper i særavtalen –

– Jo, det gikk selvfølgelig an, om det fra distriktet skulle melde seg krav om det. Jeg har personlig ingen ønsker i så måte.

– Olav Baastad er Vegdirektoratets storprodusent av rundskriv og meldinger. Kan du ikke finne andre måter å meddele deg på –

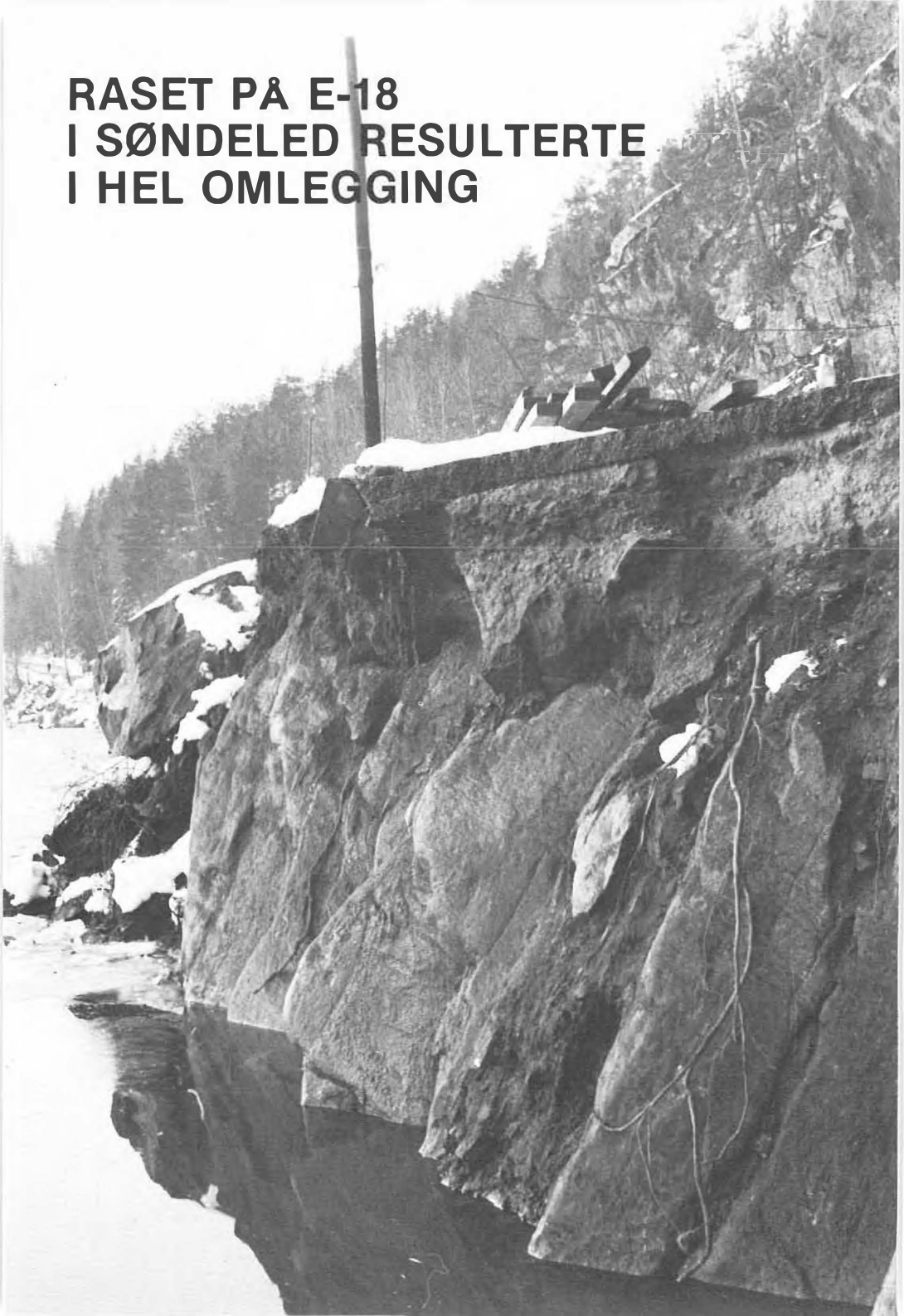
– Så avgjort. Vi er opptatt av å finne andre informasjonskanaler, og har bestemt oss for å bringe mer personalstoff i Vegen og vi. Vel, kanskje vi også kan bruke de lokale bedriftsaviser.

— Vårens forhandlinger blir vanskelige —

– Statsbudsjettet gir dystre spådommer for lønnsutviklingen. Noen tanker om dette for vegvesenets del –

– Først går storoppgjøret mellom LO og NAF. Deretter kommer staten og tjenestemannsorganisasjonene. Og i disse forhandlinger har vegvesenet liten eller ingen innflytelse, selv om de største etatene blir tatt med på råd, men jeg regner med at forhandlingene blir vanskelige og ømtålige, slutter personalsjef Olav Baastad. ●

RASET PÅ E-18 I SØNDELED RESULTERTE I HEL OMLEGGING



En fjellnese begrenset raslengden vestover.

Hva skjer når en viktig ferdselsåre som E-18 gjennom Aust-Agder plutselig raser ut i sjøen, i hele sin bredde,- og i en lengde av ca. 40 meter.

Det fikk vi erfare natten til 9. desember, da E-18 forsvant like vest for Søndeled sentrum.

Heldigvis gikk ikke liv tapt, men en mopedist på veg til arbeid kjørte ut i, og kom velberget på land igjen.

Trafikken ble så raskt som mulig dirigert om Vegårshei. De aktuelle omkjøringsvegene ble kraftig strødd, og politi og lensmenn ble straks satt i beredskap for å omdirigere trafikken.

Tungtrafikken skapte store problemer. Trailere uten kjettinger kjørte seg fast, enten i grøfter eller motbakker, og skapte kaos på de til dels smale vegene.

snø. En spesiell patrulje fra vegvesenet hadde full jobb med å holde skiltene lesbare. Værgudene viste seg fra sin verste side søndag 11. desember. Snøen lavet ned over hele fylket, sludd og regn langs kysten og tung snø i de indre bygder. Dette resulterte i glattføre, som gjorde det umulig å komme frem uten bruk av kjettinger. Og det var det mange som manglet.

På et tidlig tidspunkt etter raset, fremkom klare indikasjoner på at stabilitetsforholdene kunne være usikre også på andre deler av vegen langs Vesterbukt. Prøvetakinger ute i fjordarmen tydet på at den ca. 300 meter lange vegstrekningen kunne ligge på leire. Undersøkelsen viste også bratte skråninger under vann, og topplag på opptil 6-7 meter med meget bløte løsavleiringer utenfor fyllingsfot.

Det var derfor nødvendig å utføre grunnundersøkelser på resten av strekningen. Sonderboringer med Roc

Raset tok med seg hele vegbredden i en lengde av 40 meter.

Den forste forbindelse over rasgropa er etablert.

601 øst for raset viste bratt skråfjell under vegen, og muligheter for bløte avleiringer under fyllinga. De prøver en maktet å få opp her viste imidlertid bare grus og sand. På dette grunnlag ble vegen her vurdert å være stabil.

I rasgropa lå sjøbunnen med slak helning utover. Fjellet stuper bratt ned langs innerkant veg. Sonderboringer i rasgropa indikerte bløte masser under de utraste fyllmassene.

Strekningen vest for raset viste lag med bløt leire ute i sjøen. Det er imidlertid ikke entydig fastlagt om deler av fyllinga hviler på slike leirmasser. En rekke forsøk på å ta opp prøver viste bare grus/sandforekomster.

Fjellformasjonen er svært variabel. Dybder til fjell under ytre vegkant varierer fra få desimeter til 12-13 meter. Som en foreløbig løsning ble det bestemt at en avlastning/avslaking av fyllingsskråningene ville gi en viss bedring av stabiliteten.

Trafikken er siden blitt regulert med signalanlegg, og går på en kjørebane. En rekke sikringstiltak ble satt i gang,

På 2 dager ble det bygget gangveg over Vesterbukt.

Undersøkelsene gikk kontinuerlig, både til vanns og på land.

og må ses i sammenheng med hel omlegging av strekningen.
I følge arbeidsprogrammet startet denne omleggingen 27. feb. Mellom 25000 og 30 000 m3 fjellmasser skal fylles i bukta, samtidig som en fortrenger et opp til 7 meter tykt leirlag langs bunnen. Massene tas både øst/ og vest for rasstedet, og gjenfyllingen er beregnet å ta ca. 14 dager.
Når dette nummer av SP leses, skulle i beste fall disse arbeidene være avsluttet.

Da er kanskje tiden inne til å sette seg ned og gjennomdrøfte om ting kunne ha vært gjort annerledes. Trenger vi å utarbeide en kriseplan i tilfelle liknende uhell inntreffer? Hva med nødvendig lager av skilter, borutstyr og annet materiell, har vi det? Hva med å uttale seg til pressen? Har vi høstet erfaringer som kan komme oss til nytte neste gang liknende ting skjer? *MK*

Overing. Pedersen og assistent Lars Bakken er fornøyde med gjenfyllingen. (Foto: Svein Sundsdal).

NY SAMFERDSELSLOV

Av
fylkestrafikksjef Ulf Andersen, Arendal

Norge var ett av de siste land i den siviliserte verden som fikk samferdselsregulering ved lov.
Dette var forholdet i et land med vanskeligere kommunikasjonsforhold enn de fleste andre land — tynt befolket, hårdt klima og vanskelige terrengforhold.
I midten av 30-årene ble spørsmålet om å få en samferdselslov reist. En komité ble oppnevnt for å utarbeide forslag. Men komiteer arbeider som kjent langsomt.
Da krigen kom hit i 1940 var komiteens forslag ennu ikke politisk behandlet.
Da krigen sluttet i 1945, var landet i en motsatt situasjon transportmessig sett enn da den begynte.
Det var i 1940 en overkapasitet på samferdselsmidler. Båtene på kysten var langt flere enn det var transporter til. Lastebilfolket konkurrerte på kniven med hverandre og med andre samferdselsmidler — jernbane og båter — for å holde det gående. Bilrutene var regulert gjennom et konsesjonssystem med konsesjoner gitt av vegvesenet — men ikke så meget av reguleringsprinsippet som av hensyn til veiens beskaffenhet. Disse bilene var de tyngste vi hadde den gang — og broene var svake.
Etter krigens slutt var hele transportapparatet redusert og nedslitt. Båtene var redusert i antall ved torpedering og forlis. Okkupasjonsmakten hadde forsynt seg grådig av vårt jernbanemateriell — og det som var igjen, var nedslitt. Mesteparten av bilene var borte og veiene var i dårlig forfatning. De få flyene vi hadde før krigen var ute av bildet.
Uten vesentlig transportmateriell sto landet over for de største transportoppgaver som det noen gang hadde hatt. Det manglet mat — hele landsdeler og mange byer var jevnet med jorden og måtte gjenreises. Industrien var nedslitt og måtte ha fornyelser.
Alt dette skulle transporteres etter hvert som tilførselen kom.
Og de kom.
Under krigen var man etter hvert blitt klar over situasjonen som ville oppstå. I stillhet var det under de siste krigsårene arbeidet for å kunne løse disse oppgaver.
De som arbeidet med disse planer var klar over at gjennom en samferdselsregulering i lovs form, besto den eneste mulighet for å løse oppgaven uten at man falt tilbake til førkrigsforholdene med et overdimensjonert transportapparat.
Lov nr. 1, som kom i 1947, hadde disse siktemål. Det ble således en beskyttelseslov for dem som drev i yrkene i tillegg til hensikten med å gjenreise transportapparatet.
I 1966 trådte lov nr. 2 i kraft.
Gjenreisningstransportene var da overstått og transportapparatet var også gjenreist.

«Prinsippet om transportbrukernes frie valg av transportmiddel ble grunnleggende syn»

Denne loven kunne derfor slakke litt på restriksjonene man hadde hatt og overlate mer til den friere konkurranse. Prinsippet om transportbrukerens frie valg av transportmiddel ble grunnleggende syn.

I og med at personbilimporten ble frigitt, økte antallet av disse og påførte bilrutene og jernbanen kraftig konkurranse. Lastebilene økte i antall. På lovlig og ulovlig vis konkurrerte disse med båtene, jernbanen og godsrutebilene på en måte så det føltes.

Vi hadde igjen fått et stort dimensjonert transportapparat.

Men samfunnet er ikke godt utbygget uten et rutegående samferdselsapparat. Ingen ansvarlige i landet kan se på at dette må innstille. De bevilgende myndigheter må derfor yde penger som subsidier for å holde apparatet gående. Vi er nu oppe i ca. mellom 1—1,5 milliard kroner i transportsubsidier.

Samferdselslov nr. 3, som trådte i kraft 1. juli 1977, tar nettopp sikte på å få mest mulig nytte av subsidiene og beskytte de rutegående transportmidler vi har.

Det er ikke til å unngå at dette må medføre omstillinger og nytenkning på flere felter.

De mindre lastebilene er en nødvendighet i den mer lokalbetonte transport. Derfor vil det bli en lettere adgang til å få løyver for biler på under 18 tonn totalvekt (og under 40 m3 lastevolum).

Disse skal etter hvert kunne gis til alle som ber om det og som har kvalifikasjonene i orden, og skal kunne utføre transporter i den enkelte tur fra flere og til flere oppdragsgivere.

Disse bilene er for små i seg selv til å skape konkurranse over lengere distanser.

Løyver til biler over 18 tonn totalvekt (eller over 40 m3 lastevolum) derimot, er virkelig konkurrenter til de rutegående transportmidler og derfor er loven restriktiv overfor disse. Det skal ikke gis ubegrenset med løyver for slike biler.

De som får løyver skal også bare få adgang til å utføre transporter fra en oppdragsgiver og til flere mottagere — eller omvendt.

Det vil også bli gitt godsrutekonsesjoner. Biler som går i disse ruter skal få adgang til å transportere fra flere til flere.

Bedriftsbiler over 18 tonn — altså biler i egentransport skal også ha løyver — men bare for egne varer eller gods.

Også bedriftsbiler under 18 tonn er regulert så langt som at de må medbringe en egentransporterklæring.

Alle biler under 3,5 tonn totalvekt er fri næring — enten de bare brukes av

«De mindre lastebilene er en nødvendighet i den mer lokalbetonte transport»

firmaer eller i næring, altså mot betaling.
Alle lastebiler over 3,5 tonn — unntatt biler i egentransport — vil fra 1. januar 1978 bli utstyrt med spesielle grønne løyveskilter og med fylkesbokstav og angivelse av brukstypen.
Biler i egentransport under 18 tonn og ned til 3,5 tonn er eneste gruppen som ikke skal ha slikt skilt, men disse skal istedet ha påmalt firmanavnet.
Det er nu slutt med de tidligere kontraktsløyver foruten at alt som heter midlertidige løyver er en saga blott.

De tidligere samferdselslover er ikke blitt oppfulgt av påfølgende kontroll. Derfor har lovene blitt ganske lite effektive og overtredelser har i stor målestokk passert. Grunnen til at vi har fått et overdimensjonert transportapparat kan bl.a. tilskrives manglende kontroll. Kontrollapparatet skal nu kunne bli mer effektivt og lettere å utføre.

«De tidligere samferdselslover er ikke blitt oppfulgt av påfølgende kontroll»

Men den nye samferdselsloven fanger ikke bare over lastebilene.
Drosjeløyvordningen er som før — bortsett fra at samferdselsnemnda kan unnta begrensede områder fra løyveordningen og at løyvehavere skal avslutte drosjetjenesten når de fyller 70 år.
Hotellvognløyvene for biler under 9 passasjerer er bortfalt.
De som driver utleievirksomhet skal ha løyver fortsatt, men de kan drive med så mange biler de har behov for.
Ambulansebiler skal — som nytt — ha løyver, likeså biler for transport av funksjonshemmede.

Ellers er lovbestemmelsene for rutetransport vesentlig uendret. Det har vært reagert på en bestemmelse om at bilrutekonsesjoner skal kunne overføres til fylket eller kommunen, men med de store subsidiebeløp disse får, er det nu i realiteten det offentlige som holder bilrutene i drift.

Det er samferdselsnemnda i hvert fylke som har fullmakt til å treffe vedtak i de fleste saker, men det er også overlatt denne å delegere sin myndighet i de enkelte saker til fylkestrafikksjefen. Dette er gjort for at nemnda ikke skal behøve å grave seg ned i detaljsaker, men kunne konsentrere seg om de større linjer innen samferdselssektoren. Fylkestrafikksjefen er Samferdselsdepartementets mann i fylket. Foruten de oppdrag han har fra departementet, er han også sekretær for den fylkesoppnevnte nemnd på 7 medl.

Loven som nu gjelder, er som de tidligere samferdselslover, en fullmaktslov. Det vil igjen si at det er tillagt departementet å fastsette bestemmelser etter loven. Slik må det være hvis loven til en hver tid skal kunne tilpasses de stadig skiftende forhold.
Denne summariske fremstilling er følgelig bygget på de i øyeblikket gjeldende forskrifter, men disse kan man heller ikke betrakte som endelige. Dette fordi forskrifter som departementet gir, alltid bør tilpasses enhver rommelig situasjon.

VI PRESENTERER:

VEDLIKEHOLDS-AVDELINGEN

Olav Sørbotten

I rekken av presentasjoner er vi nå kommet til Vedlikeholdsavdelingen, som den siste av syv.
Avdelingen ledes av vedlikeholdssjefen som er overingeniør *Olav Sørbotten.*
Han ble utdannet ved N.T.H. i 1937, og var fram til 1952 ansatt i Nord-Trøndelag vegvesen. Da flyttet han for de neste 8 år til Sogn og Fjordane. I 1960-1965 var han i Finmark, og så et år i Nord-Trøndelag før han kom til Aust-Agder i 66.
Sørbotten tar seg av den langsiktige planlegging av driften og de mere kompliserte saker innenfor avdelingens arbeidsområde, og han sørger for den nødvendige koordinering av oppgavene.
Avdelingens oppgave er i hovedtrekk følgende:
Avdelingen utarbeider planer for drift og disponering av tildelte midler vedrørende vedlikehold av såvel riks- som fylkesveger.
Avdelingen leder og kontrollerer arbeidsdriften og pengeforbruket.
Avdelingen sørger for vedlikeholdet av skilting av veger. Endelig blir søknader om dispensasjon fra vegtrafikkloven behandlet av vedlikeholdsavdelingen.
Innenfor vedlikeholdsavdelingen er det innført funksjonsdeling, slik at den enkelte avdelingsingeniør, ingeniør og øvrige stab knyttet til avdelingen, har spesielle funksjoner å ivareta.

DISTRIKTSLEDER
For utøvelse av det alminnelige vegvedlikehold er avdelingen vanligvis inndelt i geografiske avgrensede distrikter.
Distriktlederne tilrettelegger og leder vedlikeholdsarbeidet gjennom vegmestrene og de øvrige arbeidsledere: oppsynsmenn og assistenter. Med de ressurser som has til rådighet, tilligger det dem å sørge for at vegene til en hver tid holdes i best mulig stand.

Distriktsleder for distriktene I-II og III er ingeniør *Rolf Tidemann,* født i 1948 og med 3-årig teknisk skole.
Første gang i tjeneste som praktikant i 1969-70, og ansatt som ingeniør fra oktober 1973.

Rolf Tidemann

Tormod Frøysnes

Avd.ing. II *Tormod Frøysnes* er distriktsleder for de tre siste distriktene: IV-V og VI. Etter endt skole i 1962 var han et år ved reguleringsavdelingen i Sandar, før han begynte i Aust-Agder Vegvesen som konstruktør i 1963.

ASFALT - OLJEGRUS

Med den trafikkutvikling som har vært og vil fortsette i årene fremover, med stadig flere og gjennomgående tyngre kjøretøyer, stiger kravet til vegenes bæredyktighet og stabilitet. Det investeres derfor hvert år store beløp på å gjøre våre veger — i første rekke de viktigste gjennomgangsveger — bedre, ved utretting av kurver, breddeutvidelser og ved å gjøre dem mere bæredyktige. Når dette etter hvert blir gjort, er det om å gjøre å forsegle det hele med et skikkelig dekke. Det gjelder også nyanlegg. Vanlig grusdekke vil som regel ikke være tilstrekkelig, og det aktuelle er da asfalt eller oljegrusdekker.

Det legges nå årlig asfalt og oljegrusdekker over betydelige vegstrekninger, og ledelsen av dette arbeid er utskilt som en egen seksjon under vedlikeholdsavdelingen. Denne seksjon ledes av en avdelingsingeniør som planlegger og kontrollerer det hele.

For tiden er dette *Anders Noddeland*, født i 1946, og første gang i vegvesenet som forskallingssnekker i 1965-66. Senere har han vært i

Anders Noddeland

Moland kommune som landmåler, før han ble ansatt her som konstruktør III i 1971.

Asfalteringen blir i overveiende grad utført av entreprenører, eller rettere sagt spesielle asfaltleggingsfirmaer, mens oljegruslegging blir utført i vegvesenets egen regi.

Selv om asfalteringen blir utført av andre, skal planlegging, kontroll og oppfølging m.v. foretas av vedlikeholdsavdelingen.

Bjarne Solberg

Oppsynsmann *Bjarne Solberg* har denne viktige oppgaven. Han er født i 1931. med ansiennitet fra 1960 var han maskinfører frem til 1963. I 1964 ble han oppsynsmannassistent, og fra 1969 oppsynsmann.

Eilif Hovatn

Oljegrusarbeidene blir ledet av oppsynsmann *Eilif Hovatn.* Han var tidligere maskinfører i AAV i 1962-63,

ble assistent i 1968 og oppsynsmann fra 1970.

Odd Rønnestad

GRUSPRODUKSJON

Grusframstilling er et viktig ledd av virksomheten både ved anlegg og vedlikehold, og dette arbeide koordineres og ledes av en avdelingsingeniør. Det er opprettet et provisorisk laboratorium for materialkontroll.

Grusproduksjonen ledes av ing. *Odd Rønnestad,* født i 1947. Han kom til vedlikeholdsavdelingen etter å ha vært 3 år i Vegdirektoratet.

Knut Hagelia

Laboratoriet på Skarpnes er under ledelse av oppsynsmann *Knut Hagelia.* Han var tidligere tekniker i vegdirektoratet, ble assistent her i Aust-Agder i 1972 og oppsynsmann i 1976. Han kom til vedlikeholdsavdelingen fra anlegg, hvor han var stasjonert i Setesdalen.

BRUER

Vedlikehold av riks- og fylkesvegbruer — herunder også ombygging eventuelt forsterkning av svake fylkesvegbruer — utføres av vedlikeholdsavdelingen.

Det legges opp årlig program for maling og for eventuell nødvendige ombyggings- og forsterkningsarbeider.

Hvilken belastning vegene kan utsettes for, er som oftest avhengig av hva bruene tåler. M.a.o. er det bruene som i høyeste grad bestemmer det maksimale akseltrykk som kan tillates for vedkommende vegrute. Planavdelingen fører et register med nøyaktige beskrivelser og tekniske data for bruene — bruregisteret.

Magne I. Rike

Avd. ing. *I. Magne Rike* er satt på denne jobben. Han ble utdannet ved N.T.H. i 1975 og har siden vært knyttet til vedlikeholdsavdelingen.

Gudmund Mjåvatn

DRIFTSPLANER

samt stikning, planlegging av vedlikeholdsplaner o.s.v. blir ivaretatt av oppsynsmann *Gudmund Mjåvatn.* I årene 1945-51 var han ved anlegg i fylket, senere som maskinfører og formann frem til 1960. Da ble han ansatt som assistent, og ble oppsynsmann i 1962.

Ute i driften er som nevnt vedlikeholdsavdelingen delt opp i 6 distrikter. Til å lede arbeidet innenfor hvert distrikt er det en vegmester og en oppsynsmann, samt nødvendige assistenter m.v.

Kristian Kjenndalen

Distrikt 1 grenser til Telemark i øst, og omfatter Gjerstad, Vegårshei og store deler av Tvedestrand kommune. Her regjerer vegmester *Kristian Kjenndalen* med blid hånd. Han var tidligere oppsynsmann i Buskerud i 6 år før han kom tilbake til Aust-Agder i 1956. Vegmestertittelen har han fra 1968.

Lars Knutsen

Oppgavene deler han med oppsynsmann *Lars Knutsen*, som i likhet med Kjenndalen har vært oppsynsmann i Buskerud tidligere. Han begynte her igjen i 1958.

Distrikt 2 omfatter Moland, Tromøy, Hisøy, Arendal, Øyestad og deler av Froland og Grimstad kommuner.

Kåre Karlsen

Fylkets yngste vegmester, *Kåre Karlsen*, leder vedlikeholdsarbeidene i dette forholdsvis store distriktet. Fra 1964-66 var han oppsynsmannsassistent her, før også han ble oppsynsmann i Buskerud frem til 1972. Da overtok han som vegmester i distrikt 6, og kom senere til distrikt 2.

Hans H. Markussen

Med seg har han oppsynsmann *Hans H. Markussen*, innflyttet nordlending som etter år i Hedmark og Nordland fylker kom hit i januar 1969. Her begynte han som anleggsoppsynsmann men har siden valgt vedlikeholdet.

Gunnar Liestøl

Gunnar Liestøl er assistent for ovvennevnte herrer, og fullfører for tiden tilleggsåret for oppsynsmenn på elementærteknisk skole i Oslo.

Distrikt 3 grenser til Vest-Agder, og omfatter Birkenes, Lillesand, deler av Froland og Grimstad kommuner.

Per Franksson

Her opererer vegmester *Per Franksson* som begynte i vegvesenet så tidlig som i 1942. Han ble oppsynsmann i 1947 og leder av vedl. holdsdistriktet i 1968.

Johan Johansen

Sammen med han er oppsynsmann *Johan Johansen,* assistent fra 1958-1960. I årene 1961-68 var han anleggsoppsynsmann i nabofylket Telemark, før han kom tilbake hit.

Distrikt 4 grenser til Telemark i nord, og omfatter Åmli og deler av Froland og Vegårshei.

Joleif Svendsen

Vegmester her er *Joleif Svendsen,* som tok over i februar 1976 da Ringvoll gikk av for oppnådd aldersgrense. Også han begynte som vegarbeider, i årene 1947-54, og ble oppsynsmann i 1956.

Toralf Lunde

Oppsynsmann *Toralf Lunde,* kom fra anlegg til vedlikeholdet da Svendsen overtok distriktet som vegmester. Som veg- og verkstedarbeider begynte Lunde i 1945. Han ble oppsynsmannsassistent i 1953 og oppsynsmann fra 1961.

Jon A. Høgevoll

Distrikt 5 ledes av vegmester *Jon A. Høgevoll.* Distriktet omfatter Iveland og deler av Evje & Hornnes ned til Vegusdal og opp til Byglandsfjorden. *Høgevoll* var tidligere oppsynsmann i Hordaland, fra 1956-1960, og ble vegmester i 1968.

Ole O. Osterhus

Oppsynsmann *Ole U. Østerhus* er i sitt 62. år eldst av oppsynsmennene i fylket. Sin bakgrunn har han i privat virksomhet, før han kom til Evje som oppsynsmann i 1959.

Distrikt 6 omfatter Setesdal fra Byglandsfjord til Telemark grense

Olav Nygård

Vegmester *Olav Nygård* begynte i vegvesenet allerede i 1936. Han ble assistent i 1942 og oppsynsmann allerede i 1945. Før funksjonsdelingen opererte han på hjemlige trakter i en kombinasjon av anlegg/vedlikehold. Han ble vegmester i 1972.

Svein Roysland

Nærmeste medarbeider er oppsynsmann *Svein Røysland.* Tidligere var han assistent i Vest-Agder i 1968-69 og i Rogaland frem til oktober 1972, da han fikk stillingen i Valle.

Lisbet Sætra

Bjorn Eyde Olsen

På laboratoriet kan vi også finne disse to: *Lisbet Sætra og Bjørn Eyde Olsen.* som begge er laboranter og stort sett ansvarlige for at prøvene blir riktig analysert og klassifisert.
Oppsynsmannsassistent *Arne Bjormyr* er det koordinerende ledd mellom laborantene og oppsynsmann, og er den som har vært lengst knyttet til laboratorievirksomheten.

FORSINKET JULEGAVE
TIL BOREGJENGEN:

Beltetraktor m/ borerigg til grunnunder-søkelsene

På listen for maskininnkjøp i 1978 står bl.a. en beltetraktor med borerigg. Denne skal disponeres av den geotekniske seksjonen ved planavdelingen og består av en Tømmerbjørn skogstraktor med 28 Kh Deutz motor og DAF/Volvo trinnløs fremdrift og styring, komplett vinsj med trekk-kraft 1600 kp, borerigg type AB-1 med hydraulisk brekker, wirestyring, hydraulisk innstillbart tårn

med ledd og dreietrykksonderingsutstyr bestående av en skriver, dåse og plate m/kjede. Videre er den påmontert lys, refleks og gult roterende varsellys, veltsikkert godkjent førervern og brannslukkingsapparat.
Det er en utbredt oppfatning at metoder og utstyr vi har for spesielle veggeotekniske undersøkelser kunne vært bedre og mer rasjonelle. Derfor har det vært et ønskemål å fremskaffe utstyr som er egnet til å løse disse oppgavene. Etter initiativ av Statens Veglaboratorium ble det i 1973 opprettet en prosjektgruppe med det formål å utvikle egnet og rasjonelt utstyr for grunnundersøkelser for veger. Målsettingen har vært å utvikle og utprøve en tidsmessig borerigg med gode kjøre-egenskaper i terreng, og metoder og utstyr for gjennomføring av grunnundersøkelser.
Prosjektgruppen er blitt stående ved en norskbygget beltetraktor. Styringen foregår ved å forandre hastigheten på beltene og ikke som vanlig ved å bremse det ene. Motorkraften blir derfor bedre utnyttet.
Tyngdepunktet er lavt, og utstyret som er bygget på traktoren har en vektfordeling som er basert på forsøk ved terrengkjøring. Beltetrykket er også lavt, og gir ingen skader på asfaltdekker og minimale skader på skogbunn og dyrket mark. Totalvekten på vel 2 tonn, og de små dimensjoner, gjør det mulig å transportere borriggen over lengre strekninger på en mindre lastebil.

2

BORMETODENE

er basert på rotasjon, ned- og oppressing og slag, alt er hydraulisk drevet. Ned- og oppressingskreftene er 5,1 t og 9,3 t. Dreiemomentet er på maksimalt 100 kgm, og rotasjonen er trinnløst regulerbar fra 0-150 omdreininger/min.
Borstengene gripes med en hydraulisk chuck som overfører 18 t kraft.

3

BOREUTSTYRET er ut fra det maksimale dreiemoment på 100 kgm.valgt til Ø36 mm rør skjøtt med glatte skjøter for samtlige bormetoder.

Med denne borriggen kan en utføre både vanlig dreiesondering, prøvetaking med 54 mm prøvetaker og i eksisterende veger, materialtak-undersøkelser (ikke i for grove masser) og vingeboring.

Borriggen tilfredsstiller de krav som er stilt til kjøring i terreng og prøvetaking i eksisterende veger.

Dreitrykksondering, 54 mm prøvetaking og vingeboring ser ut til å kunne utføres rasjonelt, men er ennå ikke blitt tilstrekkelig utprøvd.

Prisen? Kr. 301.800,- eksklusive utstyr til de forskjellige undersøkelsesmetoder.

1.
En borrigg av samme type som den vi har kjøpt.

2.
Tyngdepunktet ligger lavt.

3.
Trykkmotstand i undergrunnen blir registrert på egen skriver.

4.
Beltetraktoren klar for oppdrag.

HALVE ARBEIDSSTYRKEN VAR PÅ EKSKURSJON

Mange regnet nok med å gjøre et kupp.

Mandag 5. desember dro 120 mann og 1 kvinne på velferdstur til Porsgrunn og Langangen. Turen ble tilrettelagt av lokale tillitsmenn i regi av Norsk Arbeidsmandsforbund. Av samarbeidsmidlene ble det stilt kr. 8000,- til rådighet.

Ekstra hyggelig var det at vegsjefen kune avse tid til å være med. Ved hjelp av våre egne sjåfører, Arne Thygesen og Borge Tørå, klarte vi oss med bare en leiesjåfør til de tre bussene vi hadde.

Fra Skarpnes startet turen kl. 08.00, og allerede kl. 10.00 var vi i Porsgrunn.

Her besøkte vi porselensfabrikken hvor det måtte tre damer til for å vise oss rundt. For oss som aldri hadde sett fremstillingen av porselen tidligere, var det meget interessant å se hvordan 50% kaolin (impotert) fra England), 25% kvarts og 25% feltspat ble til de fine koppene vi har i skapene hjemme. Det ble bl.a. nevnt at leiren «kaolin» også finnes i Norge, men at den var så kostbar å rense på grunn av stort jerninnhold. Og jern var porselenets verste fiende.

I fabrikkens utsalg var det mange som regnet med å gjøre et kupp, men porselen er dyrt, — det fikk vi merke. I farten kunne vi se at bl.a. vegsjefen fikk supplert tidligere innkjøpt service

Høyeste punkt på brua over terreng er 70 m.

Betong ble fylt i fra denne krana.

og en handlet etter «å ha med lapp» hjemmefra. Deilig lunsj ble servert på et stort matsenter like over gaten. Det ble registrer hvor billig det var her i forhold til hjemme.

Ved 1-tiden dro vi til Langangen for riktig å ta i øyesyn det gedigne bruarbeidet der. Tre mann fra Telemark vegkontor fulgte oss, og ga underveis en fyldig orientering over anlegget.

Det ble bl.a. nevnt at hele anlegget var på 6,5 km. og beregnet til å koste 81 millioner kroner. De to bruene på tilsammen 700 meter har en kostnad på 27 millioner alene. Høyeste punkt på brua over terreng er 70 meter. Den største fyllingen rommer 85 000 m3 utsprengt fjell, og største høyde i skjæringen er 33 meter.

I alt er det utsprengt 800 000 m3 fjell. Største bordiameter har vært 3,5".

De to pillarene på den største brua ligger i vegkant, gammel veg, og utsprengningen av disse er utført av vegvesenets egne folk. Det ble påpekt at dette ble utført under meget vanskelige forhold p.g.a. den store trafikken på E-18.

Støping av pillarene er gjort med glideforskalling. Betong ble fylt i fra en kjempemessig kran. Det ble nevnt at arbeidet med dette måtte innstilles en hel dag p.g.a. de ekstreme vindforholdene. Kranføreren kunne ikke manøvrere krana.

Med hensyn til grunnforholdene, ble det også nevnt at man hadde fjell på den ene siden av gammel veg, mens det 10 meter ut fra denne var 18 meter til fjell.

Anlegget fortsetter litt inn i Vestfold, dette for å få en naturlig overgang til eksisterende vegnett.

Det vil kun bli to kryss på hele anlegget. «Korketrekkeren» vil nå bare fungere for lokaltrafikken.

I bærelaget blir det i stedet for pukk brukt en blandig av 90% sand og 10% cement som legges ut jordfuktig.

På hjemveg inntok vi middag på

Korvetten ved Brevikbrua. Her ble vi servert deilig stek, is og kaffe.
Paul Løvdal viste vår takknemlighet til sjåførene for fremragende innsats ved å overrekke hver av dem en gave.
Vegsjefen takket for maten, og sa en del velvalgte ord til arbeiderne som han samtidig ønsket god jul.
Vi følte virkelig at vegsjefen satte pris på å være sammen med oss på denne turen. En hjertelig takk fra oss deltagere for den innsats vegsjefen viste ved å pendle fra buss til buss og orientere om vegvesenets fremtidige planer, budsjett og bevilgninger, samt svare på spørsmål. La meg også ta med at han under turen ga ros til arbeiderne ved Åmli-anlegget for den innsatsen de hadde gjort. Det hadde gått sport i å få hele anlegget ferdig, sa han.
Ellers oppfordret han oss alle til å skrive i bedriftsavisen. Skal vi få enda bedre avis, avhenger det av oss alle.
Ved 18-tiden var vi tilbake ved utgangspunktet, og konklusjonen må være: En meget vellykket tur på alle måte.

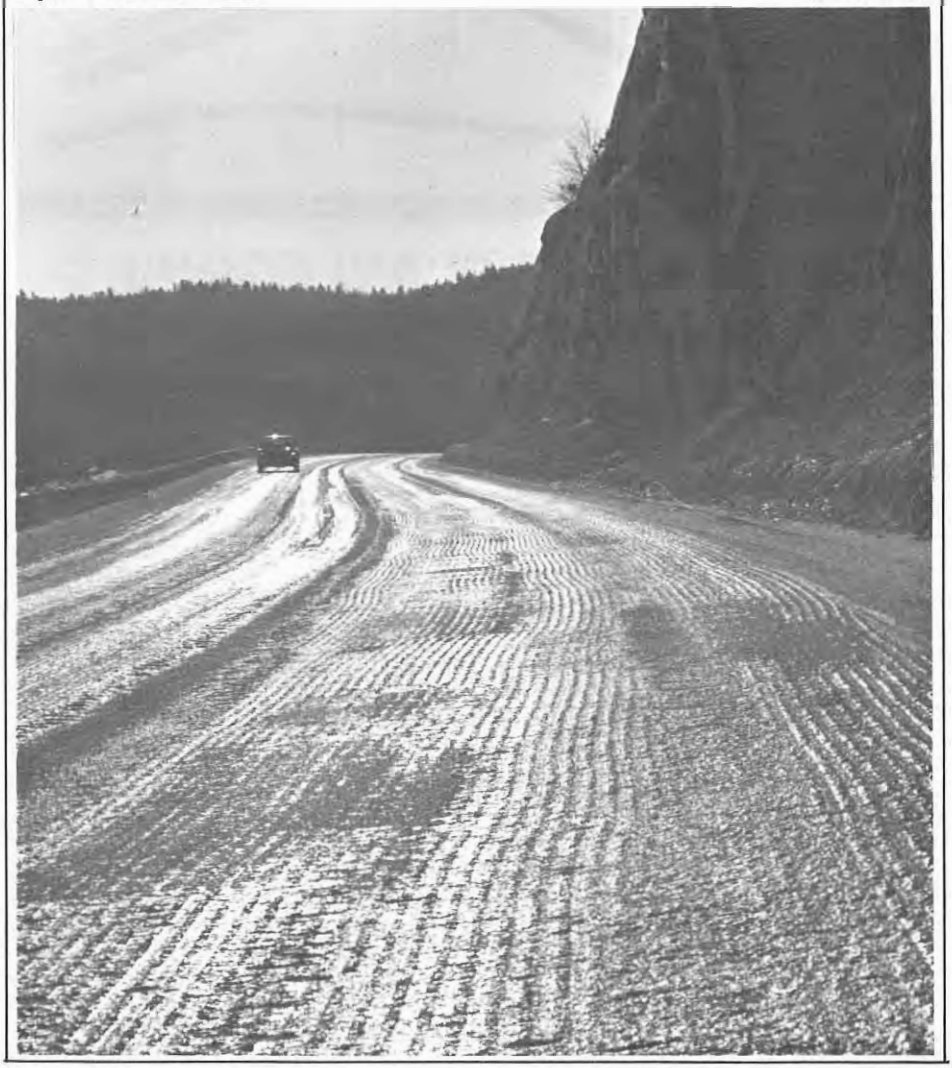
AHH

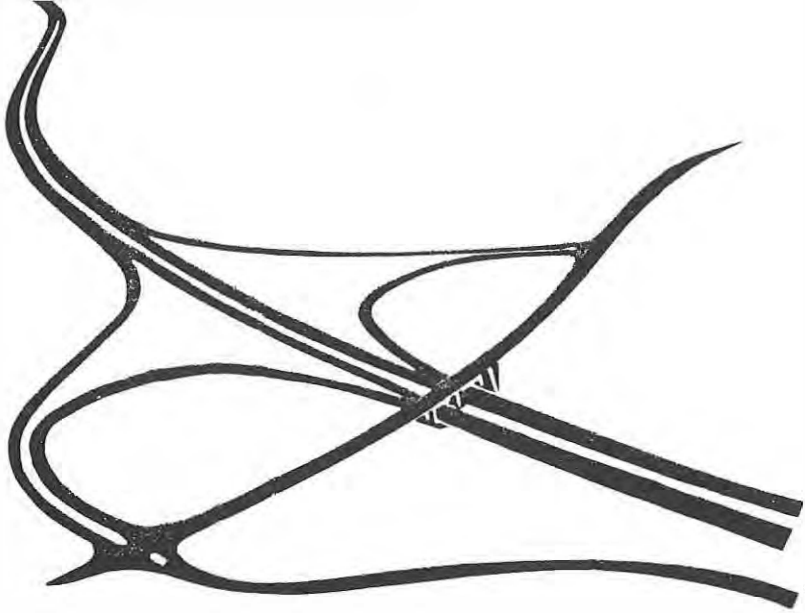
Vi lytter til fagfolkenes orientering.

GLATTE VEGER FÅR ALLTID SKYLDEN

Uansett anstrengelser fra vegvesenets side, vil det alltid oppstå kritikk over manglende brøyting i nedbørsperioder. Lokalavisene inneholder ofte til dels kraftig kritikk fra trafikanter som er misfornøyde med forholdene.
Ved utforkjøringer kan vi lese at «det var den glatte vegbanen som hadde skylden», og så følger kritikk for manglende strøing. Å kjøre slik forholdene tillater det, er en regel som blir glemt i anstrengelsene for å få alle andre enn dem selv til å påta seg skyld ved slike uhell.

Bildet viser et parti av E-18 ved Lundevann, en strekning som har fått sin del av «overhøvlingen» i vinter. (foto: MK)





OMFATTENDE PLANLEGGINGS-PROGRAM FOR RIKSVEGENE

Planleggingsprogrammet for riksvegene i perioden 1978—1982 ble for Aust-Agders vedkommende offentliggjort i månedsskiftet januar/februar i år.

Det er blitt en omfattende orientering, satt på papiret av overing. Kjetil Nylund på vegne av planavdelingen, og undertegnet av plansjef H. Colbjørnsen og vegsjefen.

Innledningsvis får vi en analyse av plansituasjonen, hvor det bl.a. konkluderes med at en fortsatt styrking av planleggingskapasiteten er nødvendig. På grunn av problemer med godkjennelse av videreføring av ny E-18 i Arendal/Grimstad området, har dette medført at det har vært umulig å følge opp Norsk Vegplan i dette området.

Ellers har målet med planleggingsprogrammet vært å ta sikte på en klargjøring av de prosjektene som til en hver tid er med i NVP.

Det er også aktuelt å foreta utbedring er av nåværende E-18 i større grad enn tidligere forutsatt, da store kostnader og begrensede ressurser fører til at ny E-18 blir vesentlig senere utbygget.

Planavdelingen tar sikte på i større omfang å orientere kommunene om planleggingsprogrammet. Formålet med å orientere kommunene er å gi et bidrag som kan hjelpe disse i sin arealplanlegging, samtidig som dette kan bidra til en tilbakeføring av nyttige opplysninger til avdelingens eget bruk.

Av spesielle prosjekt starter utredningen med E-18, hvor det i 1977 ble lagt frem en hovedplan på parsel-

len Østerholt-Brokelandsheia ved Sunde i Gjerstad kommune. En regner med å komme i gang med detaljplanleggingen i 1979.
Ved Fiane i Gjerstad er et spesielt trafikksikkerhetsproblem. Det er ønskelig å bruke midler i nær fremtid.
Fremtidig E-18 i området antas å være under trafikk ved århundreskiftet.
Høsten 1977 ble det for Tvedestrand kommune lagt frem en utredning av to alternative tracéer for ny E-18 på partiet fra Lunde til Haslestad. Ellers ytrer avdelingen et ønske om så snart som råd er å legge forholdene til rette for en ny tracé ved Amtmannsvingen, som er en del av det ene alternativet på ovenfornevnte parsell.
Videreføringen fra Haslestad til Stølen ligger i Moland kommune, og er gjenstående parti frem til den nye E-18 utenom Arendal.
I begynnelsen av februar i år ga Øyestad kommune klarsignal for videreføringen av E-18 fra Sørsvann til Rannekleiv—Nedenes. Delparsellen fra Sørsvann til Rannekleiv har høy prioritet, og vedtatte justeringer vil bli detaljplanlagt snarest.
I samme region vil det bli lagt ned en del arbeid på fremtidige E-18 fra Nedenes til Vik og fra Vik til Bie ved Grimstad. Spesielt den siste parsellen vil kunne bli aktuell tidligere enn før antatt.
Etter at ny forbindelse til Arendal fra Råna til Langsæ er avklart, har avdelingen satt i gang arbeidet med å justere planen overensstemmende med Samferdselsdepartementets brev av 13.9.77 til Arendal kommune.

Rv. 9
På denne vegrute er det en del partier mellom Svenes-Vegusdal og videre til Evje som må planlegges. Mye av dette er mindre utbedringer, og en kommer i liten grad i konflikt med bebyggelse og dyrkede arealer. Ved Evje sentrum har det vært arbeidet med en eventuell omlegging av rv. 9, som en regner med å løse i løpet av 1978.

Rv 12
som for rv. 9 er det også på denne vegrute en del partier som av trafikksikkerhetsmessige grunner trenger til mindre utbedringer. Ved Langerak og Ose foreligger ferdige planer som er sendt Vegdirektoratet for godkjenning. I Valle vil en gjøre ferdig detaljplanen for omleggingen utenom sentrum. Dette av hensyn til kommunens arbeid med planer for et industriområde.
På partiet fra Trydal til Bykle bru er det arbeidet med en del alternative tracéer for det rasfarlige partiet forbi Bykil.

Rv. 39
Avdelingen regner her med planer for utbedring på en del smale partier på parsellene fra Senumstad til Herefoss og fra Herefoss til Hynnekleiv. Vegruten har meget dårlig standard på disse strekningene, og regner med at utbedringen må tas etappevis.
Når det gjelder *Miljotiltakene* er det i gang planlegging av fortau på Myrene. Dette tiltaket ses i sammenheng med bygging av gang/sykkelveg Kittelsbukt — Ormetjern, og er en del av helhetsløsningen for fotgjenger- og sykkeltrafikken i området.

Rv. 420 (E-18)
Partiet Kittelsbukt — Ormetjern er en del av den gamle E-18, og er den

De 9 fjellvettreglene

I forbindelse med den nær forestående påske, kan det være viktig å få repetere fjellreglene:

1. Legg ikke ut på langtur uten trening.

2. Meld fra hvor du går.

3. Vis respekt for været og værmeldingene.

4. Lytt til erfarne fjellfolk.

5. Vær rustet mot uvær selv på korte turer. Ta alltid med ryggsekk, spade og det utstyr fjellet krever.

6. Husk kart og kompass.

7. Gå ikke alene.

8. Vend i tide, det er ingen skam å snu.

9. Spar på kreftene og grav deg inn i snøen om nødvendig.

De 9 som må kunnes

vegstrekningen i fylket som har størst trafikk. En arbeider med å finne det rette tracévalget for bygging av gang/sykkelveg på denne parsellen.

Samme vegrute på partiet fra Vippa — Vikkrysset og E-18 fra Vik-krysset til Grimstad og Risdal er de mest ulykkesbelastede strekninger i Aust-Agder hva gang- og sykkelulykker angår. Gang- og sykkelveg på partiet fra Vippa til Nedenes er påbegynt, samtidig som det er satt i gang planlegging fra Nedenes til Fevik.

I tillegg til ovennevnte er det en rekke mindre utbedringer på de øvrige riksvegene som ikke er tatt med i denne oversikten.

Frem til og med 1982 konkluderes det med at planavdelingen skal gjennomføre detaljplaner for hele 53 prosjekter i egen regi, mens resten, 6 prosjekter blir satt bort til konsulenter.

1

NYTT FORVARMINGS-UTSTYR TATT I BRUK

2

I 1977 ble en ny type forvarmings-utstyr (Heater) tatt i bruk på vegene i Aust-Agder. Den gamle typen, bilde 1, er fortsatt i bruk på våre veger, men som en fort vil forstå er det blitt store forandringer.

På den nye typen kan oppvarmings-bredden varieres, noe den på bilde 1 ikke kan. Videre kan nevnes lengden, som er 6 ganger lenger på den nye typen. Forandringen som er gjort, er varmetiden på asfaltdekket er for-

2

lenget, fremdriften er øket, og dekket blir bedre og mere skånsomt oppvarmet.
Fremdriften er øket fra ca. 4m/min til ca. 9m/min. på den nye typen.

Bilde nr. 2 og 3 er tatt på E-18 ved Dalane bru i 1977. Bilde nr. 4 viser langsgående telesprekker på rv. 408 ved Løddesøl.

Bj. Solberg

3

Ved Akland vegstasjon har en hittil ikke hatt tilfredstillende forhold for VHF-radioen. Da E-18 ved Søndeled raste ut i sjøen like før jul, og det ble nødvendig med omfattende trafikkdirigering med vaktposter og kolonnekjøring på de smale fylkesveiene i Gjerstad og Vergårshei kommuner, fikk en til fulle føle savnet av et tilfredsstillende samband. E-18 ble midlertidig reparert, og trafikken kom igang igjen. Det viste seg imidlertid at det ville bli nødvendig å stenge E-18 igjen for å kunne foreta en permanent utbedring av hovedveien.

POSITIVT SAMARBEID MED FORSVARET

Av avd. ing. T.K.Fløystad

På dette tidspunkt hadde maskinavdelingen planlagt en modernisering av sambandet i 1979, men vedlikeholdsavdelingen gikk sterkt inn for at en allerede nå forsøkte hva en kunne for å skaffe tilfredstillende forhold under stengingen av hovedveien.

Problemet ble forelagt Vegdirektoratets innkjøpskontor, som stilte seg posetive til å forsøke. Ing. Tollefsrud i Vegdirektoratet møtte opp den 24. januar, og han, sammen med 3 representanter for AAV, slo seg ned i telt, i surt vintervær på toppen av Molandsfjellet ca. 300 meter borte fra vegstasjonen. Fra dette stedet ble hele distriktet utprøvd for å finne ut hvordan dekningen ville bli hvis senderen ble montert på dette punktet, som ligger ca. 100 meter høyere

Hele radiohytte i lemmeseksjoner

enn stasjonen. Resultatet ble over all forventning, det ble anslått en dekning på 95%.

På et møte på vegkontoret ble resultatene forelagt for lederne av vedlikeholdsavdelingen og maskinavdelingen, og senere for driftssjefen. Det var full enighet om at en måtte fremskynde en del av neste års utbygging, og forsøke å få en bedre dekning allerede nå. Tidsfristen fram til 27. februar var nå meget kort, nemlig ca. en måned. På denne tiden måtte en bestille radiosender, bygge radiohytte, (herunder tillatelse fra grunneier og bygningsråd), kraftlinje og telefonlinje o.s.v. Ing. Tollefsrud og undertegnede fikk i oppdrag å gjøre hva vi kunne for at prosjektet skulle lykkes.

Det viste seg etterhvert at vi fikk en fantastisk respons overalt. Risør bygningsråd tok saken «på sparket», grunneieren ga arbeidstillatelse omgående, og Aust-Agder kraftverk og Televerket viste en samarbeidsvilje som aldri før. Det samme gjorde produsenten av utstyret. Det største problemet vi nå hadde foran oss var hvordan utstyret skulle bli transportert opp på fjelltoppen. Terrenget var temmelig ulendt, og det ville bli et stort slit å trekke materialer opp. Karter ble studert, og oppsm. Lars Knudsen var på skiturer i terrenget, men alt var like negativt. En brukelig transportvei var ikke å finne.

Det ble forholdsvis tidlig ymtet frampå om bruk av helikopter, men hvordan en skulle få dette til uten at det ville koste en formue, var vanskelig å vite. Ing. Tollefsrud kontaktet da militærkontoret i Vegdirektoratet, og igjen ble vi velvillig mottatt, denne gang av oberst Rollem, velkjendt fra bilder av overtakelsen av Akershus festning etter krigen. Med sine kontakter i Forsvarskommando Sør-Norge greide han straks å skaffe hellikopter fra Rygge flystasjon. Forsvaret skulle ta oppdraget som en øvelse. Kapt Hovelsrud på militærkontoret ble videre satt på dette oppdraget, og planleggingen av transporten kunne begynne. Radiohytta ble bygget ferdig på vegstasjonen i lemmesystem, og alt øvrige utstyr som også måtte med, ble samlet i haug. Samtidig hadde også

Fra venstre: Distr.leder Essen-Pedersen, Aust-Agder kraftverk, Akland, oberst Rollem, militærkontoret i Vegdirektoratet, overing. Cappelen Aas, vegkontoret, opps.mann Larsen, vegsentralen, kapt. Hovelsrud, militærkontoret i Vegdirektoratet, snekker Hommelfoss, Akland og ing. Tollefsrud, innkjøpskontoret i Vegdirektoratet.

Helikopteret laget en veritabel snøstorm da det landet.

kraftverket fått problemer med å frakte stolpene opp, og vi måtte forsøke å få disse med helikopteret.

Onsdag den 15/12 var den «store dagen». Det var sprengkaldt, men strålende vær på Akland da oberst Røllem, kapt. Hovelsrud, ing. Tollefsrud og flygerne Mørk og Bråten landet på Akland. Det stormet til med både naboer, og ansatte fra andre arbeidsplasser, og her var mye interessant å se på. Radiohytta ble tatt i et løft, lecablokker og sement til grunnmuren sammen med øvrig utstyr i et annet løft. To løft til måtte det til for å få opp stolper og utstyr til kraftlinja, og dermed var oppdraget utført. Et lettende sukk ble dradd, vi var et viktig skritt nærmere målet. Vi sender vår hjertligste takk til militærkontoret, til Forsvarskommando Sør-Norge, til flygerne og alle andre impliserte på Rygge flystasjon.

Nå gikk arbeidet videre slag i slag med elektrikere, kraft- og Televerket. Tirsdag 21/2 var senderen i drift, en snau måned etter beslutningen, og 6 dager før tidsfristen. Vi takker alle impliserte parter. Uten alles positive innstilling og innsatsvilje hadde det vært umulig å gjennomføre dette.

REGLER OM PERMISJON

De ansatte i vegvesenet kan som hovedregel — når viktige velferdsgrunner foreligger — gis velferdspermisjon *i inntil 2 uker med full lønn eller 1 måned med halv lønn i løpet av 1 år.*

I vegvesenet nyttes denne regelen innen *kalenderåret.*

I de hittil gjeldende regler har vi hatt særskilte bestemmelser om velferdspermisjon ved forskjellige anledninger eller gjøremål, for eksempel giftermål, dødsfall i nær familie, flytting, husbygging eller deltagelse i idrettsarrangementer. I noen tilfelle gis permisjon med lønn, i andre tilfelle uten lønn.

NYE REGLER

1. *Permisjon ved tilvenning av barn i barnehage.*

Forbruker- og administrasjonsdepartementet har funnet å kunne samtykke i at det gis permisjon i inntil 3 dager med lønn når arbeidstakeren må være til stede hos barnet de første dagene i daginstitusjon/barnehage. Det forutsettes imidlertid at daginstitusjonen/barnehagen krever at en av foreldrene må være til stede og at attest for dette fremlegges.

Ordningen kan praktiseres fra 1.1.78.

Permisjonen regnes som velferdspermisjon og går derfor inn i de 2 uker som man kan få slik permisjon med lønn.

2. *Barn som går over fra førskole til grunnskole.*

Foreldre som har barn som skal gå over fra førskole til grunnskole, kan til sammen gis *permisjon uten lønn* i inntil ett år, såfremt tjenesteforholdene ikke er til hinder for det.

3. *Rett til fri ved barns sykdom.*

Arbeidsmiljølovens paragraf 33 A trådte i kraft 1.1.78.

Bestemmelsen gir arbeidstakere rett til fri for nødvendig tilsyn av syke barn til og med det kalenderåret barnet fyller 10 år. Retten er begrenset til 10 arbeidsdager pr. arbeidstaker uten hensyn til antall barn.

Fravær fra arbeidet må være nødvendig for å føre tilsyn med barnet.

Arbeidsgiveren kan kreve at arbeidstakere med hjemmeværende ektefelle må godtgjøre at denne er forhindret fra å ta omsorg for det syke barnet, f.eks. ved egen sykdom.

Legerklæring kan kreves etter samme regler som ved arbeidstakerens egen sykdom.

En arbeidstaker som skifter arbeidsgiver i løpet av kalenderåret, kan ikke kreve permisjon p.g.a. barns sykdom før vedkommende har levert melding fra forrige arbeidsgiver om antall dager permisjon som allerede er tatt ut etter bestemmelsene i paragraf 33 A. Arbeidsgivere har en tilsvarende plikt til å gi slik skriftlig melding når en arbeidstaker slutter.

Arbeidstakere som går ut i yrkeslivet i midten av et kalenderår får retten til permisjon avkortet forholdsmessig etter ansettelsesdato.

I Statens Vegvesen kan slik permisjon gis *med lønn* etter de retningslinjer som er gitt for tilståelse av velferdspermisjoner. Som nevnt ovenfor gjeld-

er kalenderåret som tidsramme for velferdspermisjoner. Dersom arbeidstakere allerede i 1978 har hatt velferdspermisjon inntil den opptrukne ramme, kan det gis slik permisjon utover tidsrammen for velferdspermisjoner.
Lønn utbetales etter reglene i fellesbestemmelsene paragraf 9 nr. 1. Sykdommen må legitimeres ved legeattest ved fravær utover 3 dager.

4. *Amming.*

Etter arbeidsmiljølovens paragraf 33 kan kvinne som ammer sitt barn kreve den fritid hun av den grunn trenger og minst 1/2 time 2 ganger daglig, eller hun kan kreve arbeidstiden redusert med inntil 1 time pr. dag.
Med virkning fra 1.7.77 har arbeidstaker i full stilling rett til å beholde lønnen under slik permisjon. Arbeidstaker som arbeider minst 15 timer pr. uke gis forholdsmessig lønn.

5. *Adopsjon.*

Vi viser her til Personaldirektoratets melding 43/77.

6. *Fødsels- og omsorgspermisjon.*

I lønnsregulativets fellesbestemmelser, paragraf 10, er inntatt regler om rettigheter ved fødsels- og omsorgspermisjon.
Også arbeidsmiljøloven har i kap. VIII bestemmelser om dette.
Ved tariffrevisjonen pr. 1.5.76 ble staten og hovedsammenslutningene enige om å føre forhandlinger i tariffperioden om tilpassing av lønnsregulativets fellesbestemmelser til den nye arbeidsmiljølov, når denne ble vedtatt.
Det har i den forbindelse vært nedsatt et arbeidsutvalg som ble gitt i oppdrag å fremme forslag til endringer i lønnsregulativets fellesbestemmelser.
På grunnlag av utvalgets forslag kom partene i møte 16.11.77 fram til enighet om følgende ordninger om tilpassing av fellesbestemmelsenes paragraf 10 og velferdspermisjonsreglene i staten til arbeidsmiljølovens kap. VIII, jfr. folketrygdlovens paragraf 3—13:

FØDSELS- OG OMSORGS-PERMISJON

1. Svangerskap og fødsel gir arbeidstaker rett til tjenestefri med full lønn i 18 uker, dersom hun har minst 9 måneders forutgående sammenhengende tjeneste. Tjenestefriheten skal legges til den tid det ytes kontantstønad (fødselspenger) etter lov om folketrygd paragraf 3—13. Lønn gis fra det tidspunkt hun slutter i arbeidet, dog høyest 12 uker før fødselen og minst 6 uker etter fødselen.
2. Gjenopptar arbeidstakeren arbeidet etter nedkomsten før hun har oppebåret lønn i 18 uker, gis faren, når han fyller vilkårene i nr. 1 om tjenestetid, tjenestefrihet med lønn for den resterende del av perioden, dog ikke ut over 12 uker, såfremt han har omsorg for barnet.
3. Den som har hatt fravær med lønn etter nr. 1 får ikke rett til fravær med lønn under nytt svangerskap før hun har vært i tjeneste igjen i minst 1 måned etter endt omsorgspermisjon.
4. Etter arbeidsmiljøloven har faren i forbindelse med fødselen rett til 2 ukers omsorgspermisjon uten lønn, dersom han bor sammen med moren og nytter tiden til omsorg for familie og hjem.

Reglene om tilståelse av lønn

under velferdspermisjon kan komme til anvendelse under slikt fravær, dersom han overtar omsorgen for andre mindreårige barn i hjemmet eller dersom moren er syk i tilknytning til fødselen. Sykdommen må legitimeres ved legeattest.
Slik lønnet permisjon kan gis også når moren ikke tjenestegjør i staten.

5. I tilknytning til den tjenestefrihet med lønn som gis etter nr. 1 og 2 har foreldrene til sammen rett til inntil 1 års tjenestefrihet uten lønn. Farens permisjon etter nr. 4 kommer i tillegg.
6. Bor foreldrene ikke sammen, kan farens rett etter nr. 4 utøves av en annen arbeidstaker som bistår moren under svangerskapet. Tar ikke begge foreldrene omsorg for barnet, kan retten til den som ikke tar omsorg etter nr. 5 utøves av en annen som tar omsorg for barnet.
7. Tjenestegjør moren *utenfor staten* har faren bare rett til tjenestefrihet etter arbeidsmiljølovens bestemmelser og eventuelt rett til stønad etter folketrygdlovens bestemmelser.
8. I den lønn som vedkommende får utbetalt skal det gjøres fradrag for eventuell kontantstønad (fødselspenger) som gis etter folketrygdlovens paragraf 3—13.
9. Lønn etter denne paragraf utbetales etter reglene i fellesbestemmelsenes paragraf 9 nr. 1.
10. Er betingelsene for å få lønn etter nr. 1, 2 og 4 ikke til stede, gis tjenestefrihet uten lønn etter arbeidsmiljølovens paragraf 31.
Forannevnte punkter erstattes med virkning fra *1.1.77* de tidligere bestemmelser i paragraf 10.

Nye maskiner for 5 millioner i år

Maskinavdelingen på Skarpnes vegsentral har ytret ønske om følgende maskinkjøp for 1978:

2 stk. veghøvler	kr. 1450 000,-
4 stk. biler gruppe 514	« 300 000,-
1 stk. borvogn	300 000,-
1 stk. traktor m/borrigg	301 800,-
1 stk. kompressor 28 m3	318 540,-
1 stk. kompressor 17 m3	292 900,-
1 liten lastebil	150 000,-
10 stk. tennapp m/ohmmeter	70 000,-
11 stk. utkastere ploger	161 000,-
4 stk. snøfresere	39 000,-
7 stk. spissploger	71 100,-
2 stk. spissploger	35 300,-
36 paralellogramfester	220 000,-
1 stk. elektr. vannpumpe	9 900,-
7 stk. sandspredere	182 950,-
3 stk. snøfresere	319 200,-
1 stk. baklaster	250 200,-
1 stk. bulldozer	325 000,-
1 stk. borkjernemaskin på henger	56 000,-
1 stk. håndholdt merkemaskin	36 000,-
	Kr. 5038 690,-

En veg som ligger under trafikk i lengere tid, vil spesielt i kritiske perioder vise sine svake sider. Særlig gjelder dette for bæreevnen som er minst i kritisk teleløsningsperioder. Ujevn telehiving kan opptre på ulike steder og med varierende størrelse alt etter hvordan fryseforholdene er.

For liten bæreevne setter varige merker i veger med fast dekke. Asfalten blir brudt opp, det krakelerer og blir ujevnt. På grusveger er slike skader enkle å utbedre og indikasjonene blir ikke så direkte. Ujevn telehiving setter som regel ikke varige merker etter seg bortsett fra direkte sprekker i faste dekker.

Man kan si at det som skaper tele-

TELEHIVINGER

Årsak og virkning

hivinger er ene og alene vegens verste fiende, nemlig vannet. Selvsagt trenger vegen å inneholde en viss grad av fuktighet for å være i god stand, er den for tørr binder den ikke sammen, og er den for våt renner den ut.

Men om vinteren kan vannet i forening med kulden stelle istand store besverligheter for Vegvesenet. Disse lar seg identifisere gjennom en hel serie med skader på vegen som i fellesskap kalles teleskader.

Trafikantene har så alt for lett for å kritisere vegmyndighetene for at de ikke gjør noe større for å utbedre telehivinger om vinteren, da uten å vite årsaken til at telehivinger i det hele tatt kan oppstå.

Riksveg 408 ved Risholt.

Riksveg 408 ved Rise.

Det er nemlig ikke gjort på et øyeblikk å utbedre teleskader ved å fylle sand eller asfalt i dumper og fjerne eventuelle rygger i vegbanen. Teleskader oppstår nemlig ved en langvarig prosess i vegens indre, uhindret fordi de ikke er synlige, og naturlig på grunn av markens beskaffenhet.

Man vet at på høsten fryser vegbanen. Da sier man at den teler. Alt ettersom kulden fortsetter eller tiltar, trenger telen dypere ned i marken og selvsagt også i veggrunnen. Grenseskillet mellom telet jord og ufryst jord, den såkalte telegrense flytter seg med andre ord nedover. Og telegrensen varierer selvsagt for hvert år alt etter som hvor kald vinteren har vært.

Ved teling fryser vannet under grusen og jordpartiklene forandres til iskrystaller. Disse iskrystallene bygges uopphørlig på under-ifra og vokser til ispeler som løfter opp partiklene.

Når vegbanen tiner opp om våren og telen mer og mer slipper sitt grep, er det naturlig at alt det smeltede vannet som kommer av isen ikke kan være av det gode for vegen. Først blir vegbanen overmettet med vann og mister sin bæreevne. Når teleløsingen går dypere blir det vegkroppens tur til å miste sin bæreevne. Vegbanen brister under tyngre vekt og vegen vil se ut som om den snur seg ut og inn.

Telen steller til med to primære skadevirkninger på vegen, nemlig dels ujevn teleløfting med derpå følgende istykkerbrytninger, sprekkdannelser og ujevnheter, dels vannsamlinger i vegbane og vegkropp med etterpå følgende nedsetting av vegens bæredyktighet under teleløsingen.

Om en veg består av telefarlige materialer, kan man tenke seg tre metoder for å motvirke telens virkninger. Man kan skifte ut de telefarlige materialene med materialer som ikke er telefarlige. Dette er imidlertid en kostbar metode som man derfor sjelden benytter. Man kan på forskjellige måter hindre vannet i å trenge opp i vegkropp og vegbane. Dette er den vanskeligste metoden. Man kan bygge på vegen gjennom å heve profilen og anvende noe tungt, ikke telefarlig materiale som fylling. Denne metode er den greieste der det er spørsmål om lengre strekninger med vanskelige teleforhold.

Under teleløsingen kan man på svake steder provisorisk forsterke vegbanen gjennom å fylle på grus, men med svært variable resultater. Det er klart at så lenge denne telehivingsprosessen foregår, forandrer vegen stadig sitt utseende.

Det er store verdier som står på spill gjennom telens virkninger. Derfor er det ytterst viktig at man i tid vedtar omhyggelige forebyggende arbeider og undersøkelser. Men for å lykkes med dette må man også grundig sette seg inn i og studere telens kompliserede natur og virkningssett, slik at man fort kan bedømme hvilke forberdelser som er de beste.

Kursene i den nye miljøvernloven er lagt til forskjellige steder i fylket. Disse bildne er fra Tvedestrand.

ARBEIDSMILJØUTVALG PÅ 8 MEDLEMMER VALGT

I forhandlingsmøte 20.12.77 mellom fagorganisasjoner i Aust-Agder vegvesen og vegadministrasjonen ble det vedtatt å opprette arbeidsmiljøutvalg bestående av 8 representanter, herav 4 fra organisasjonene og 4 fra ledelsen.

Organisasjonene forhandlet seg fram til enighet om fordelingen av representasjonen, og har nå oppnevnt følgende representanter og varamenn for den første perioden (2 år):

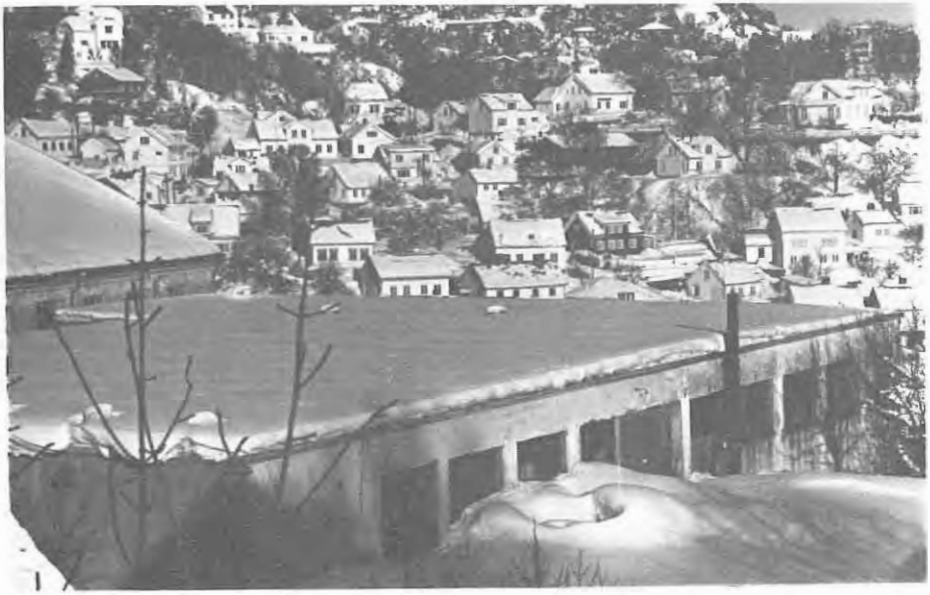
1. Paul Løvdal (NAF) (hovedverneombud - pers. varam. N. K. Messel (ELF).
2. Arvid Strand (NAF) - pers. varam. Kai Jørgensen (NITO).
3. Reinert Lislevatn (NAF) - pers. varam. S. H. Søndenaa (NIF).
4. Lars Bakken (Norsk Veiops.m.for.) - pers. varam. J. O. Aanonsen (NAF).

Veisjefen har oppnevnt følgende medlemmer med varamenn fra ledelsen:

1. Driftssjef O. Dukefoss - pers. varam. vegsjef Bj. Haugmoen.
2. Biltilsynssjefen - pers. varam. stasjonssjefen.
3. Adm.sjef O. Salvesen - pers. varam. plansjef H. Colbjørnsen.
4. Overing. K. Birkeland - pers. varam. overing. O. Sørbotten.

Kursledere i Tvedestrand: J.E.Myhren og L.Bakken.

VEGKONTORET SAMLES I ETT BYGG FRA 1979



Her skal det bygges på en etasje for vi tar bygget i besittelse.

Vegvesenet har inngått avtale om leie av lokaler i en ombygd fabrikk, den gamle møbelfabrikken ved Skydebanen i Arendal. Planen er godkjent av bygge- og eiendomsdirektoratet samt vegdirektoratet, og leiekontrakt er underskrevet.

Bygningen som er på 3 etasjer, skal ombygges, og påbygges en etasje. Grunnflaten er ca. 815 m2, og fordeler seg på følgende etasjer:

1. etg. Vegvesenet leier her ca. 130 m2 til arkiver.

2 etg. Hovedinngang/vestibyle. Her blir også anleggsavdelingen, maskinavdelingen og biltilsynssjefen.

3. etg. Planavdelingen og vedlikeholdsavdelingen tar her det meste av plassen. Videre blir det 2 møterom, eget rom for kopiering, rom for EDB-terminal og arkiv.

4. etg. Her vil vi finne vegsjef, driftsjef, administrasjonsavdeling og grunnseksjonen. Spiserommet, med plass til ca. 80 personer, blir også plassert i denne etasjen.

Det vil bli parkeringsplass til ca. 40 biler på egen tomt. Forslaget til planløsing og påbygging er utført av arkitektfirmaet Ugland & Thorne. Byggeplanen er godkjent av bygningsråd, arbeidstilsynet og helserådet.

Vi har forstått at også finansieringsspørsålet nå er i orden, og at arbeidet skal bortsettes til entreprenør.

Vi regner med at arbeidet blir påbegynt så snart som mulig, og håper på samling av vegkontoret i årsskiftet 1978/79.

OBR

Det er i bygget t.v. for pipen vi skal inn i 1979.

NÅ ENDELIG NYTT LABORATORIEBYGG PÅ SKARPNES

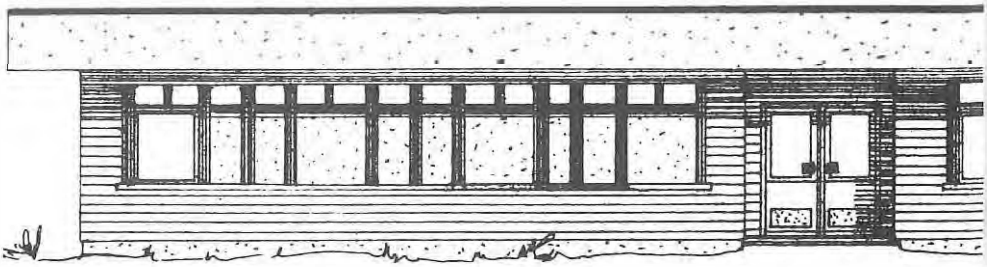
Av opps.mann K. Hagelia

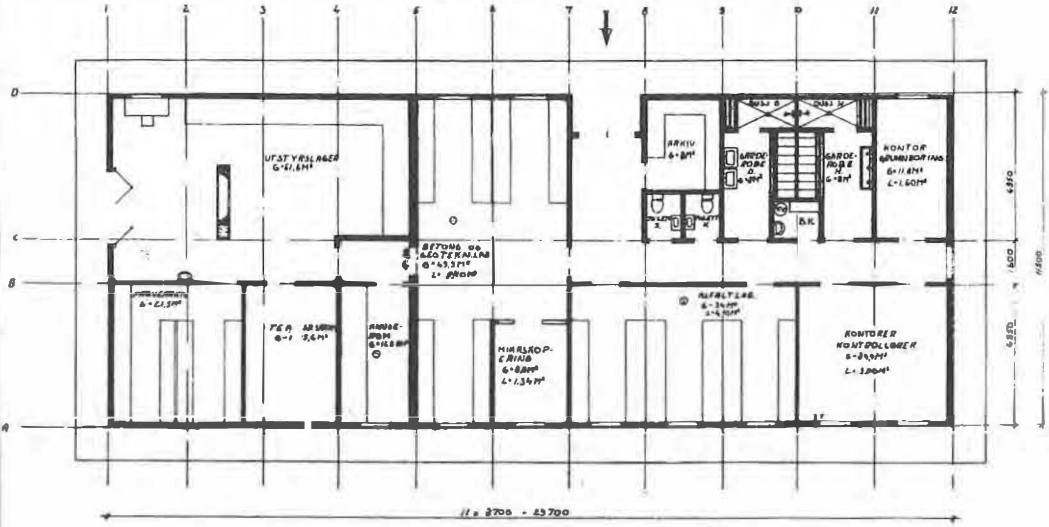
Etter ca. 8 år i nå gamle og til dels falleferdige brakker, skal feltlaboratoriet på Skarpnes nå komme inn i permanent bygg. De første brakkene ble tatt i bruk i 1970, og flere er kommet til etter hvert.

Brakkeløsningen har helt fra start av vært ment som en midlertidig løsning. Spørsmålet om nytt laboratoriebygg har flere ganger vært tatt opp med Vegdirektoratet, men andre fylker har gått før oss i køen. Men nå ser det altså endelig ut til at det er vår tur.

Først var det meningen at laboratoriet skulle ligge inn til servicebygget, og i to etasjer. Senere kom et forslag i en etasje, men med samme plassering. Dette ble også forkastet samtidig som området der laboratoriet nå ligger ble utpekt som det beste alternativ. Dette ble det fort enighet om, og nye planer utarbeidet.

Det ser nå ut til at grunnarbeidene kan komme i gang med det aller første, men ikke før de fleste av brakkene er flyttet. Dette arbeidet er nå i full gang, og medfører forøvrig en midlertidig stopp i laboratoriets arbeid når det gjelder asfaltprøver. Men





dette skal tas opp igjen på SØTS og i Nodest's laboratorium.

Det nye laboratoriet skal bygges i tre, og i en etasje. Det blir 29,7 m langt og 11,5 m bredt, som gir en grunnflate på 341,5 m2.

Det vil her kunne være sysselsatt maksimalt 6 personer, fordelt på betonglaboratoriet (50 m2) og asfaltlaboratoriet (34 m2).

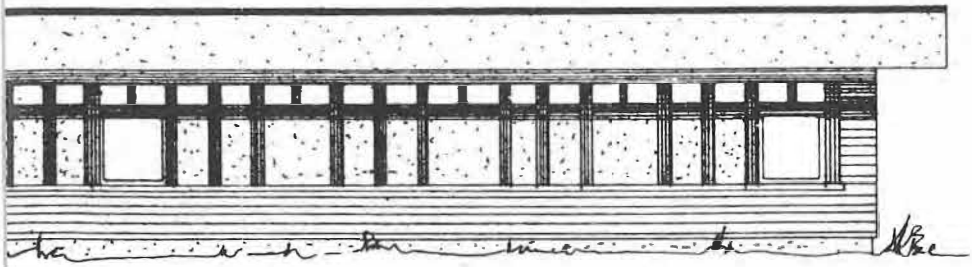
I tillegg blir det et lager på ca. 50 m2, vesentlig til utstyr for grunnundersøkelser. Videre blir det prøvearkiv, eget rom for laboratorieknuser, siktemaskiner og steinsag, og kontorplass for laborantene, adskilt fra laboratoriene.

Dette er meget viktig p.g.a. bruken av væsker som f.eks. metylenklorid o.l.

Det vi kunne ønske oss, men som ikke er tatt med, er eget spiserom. Vi som arbeider ved laboratoriet er henvist til vegsentralens spiserom, som har plass nok.

Fra først av var det forutsetningen at byggearbeidene skulle settes bort til entreprenører. Men da det kan regnes med sysselsettingsproblemer i år, er det bestemt at byggearbeidene skal utføres med egen arbeidskraft.

Som nevnt ventes grunnarbeidene å komme i gang med det første, og de øvrige byggearbeidene er beregnet ferdig til ca. 1. oktober i år.



Stort asfalt og oljegrus/ALG-program også i 1978

Aust-Agder Vegvesen skal i 1978 legge ca. 105 km. asfalt og oljegrus/ALG på riksvegene. I kvadratmeter vil dette bli ca. 666000. I tillegg skal vi på fylkesvegene legge ca. 22 km. eller 112000 m2. Som tidligere år er disse asfaltarbeidene utlyst på anbud. På nåværende tidspunkt er det ikke bestemt hvem som skal utføre dette.

Tidligere års erfaring viser at vegvesenet er konkurransedyktig når det gjelder legging av «kalde» masser, noe som antas å bli tilfelle også i år. Dermed vil det resultere i at vi kommer til å legge ALG og oljegrusdekker i egen regi. Hvor meget vil selvsagt avhenge av de priser entreprenørene kommer med.

De vegstrekninger som skal legges med ALG/oljegrus, vil i år bli konsentrert om Evje og Hornnes, og grusproduksjonen til disse massene er nå i gang i Uleberg grustak.

Vegstrekninger som skal asfalteres i 1978 er:

E18 Sønge—Lunde gård ca. 6050 m, asfalt slitedekke sporfylling.

E18 Fiane—Voie ca. 8000 m, asfalt slitedekke sporfylling.

E18 Strømmen—Nedenes ca. 7450 m, asfalt slitedekke sporfylling.

E18 Vik—Grimstad ca. 3050 m, asfalt slitedekke sporfylling.

E18 Kaldvell—Veg til Kosvik ca. 9560 m, asfalt slitedekke sporfylling

Rv 9 Uvassbu—Vassenden ca. 1700 m, vanlig slitedekke asfalt.

Rv 9 Hornnes—Vest-Agder gr. ca. 16685 m, vanlig slitedekke oljegrus.

Rv 401 Oppseng—V.Agder gr. ca. 4540 m, vanlig slitedekke asfalt.

Rv 404 Bakken—Skiftenes ca. 7050 m, vanlig slitedekke asfalt.

Rv 405 Kattheia—Engesland ca. 3300 m, vanlig slitedekke asfalt.

Rv 406 Senumstad—Stemlona ca. 17890 m, vanlig slitedekke oljegrus.

Rv 416 Moen—Bosvik ca. 2900 m, vanlig slitedekke asfalt.

ANLEGGSPARSELLER PÅ RV:

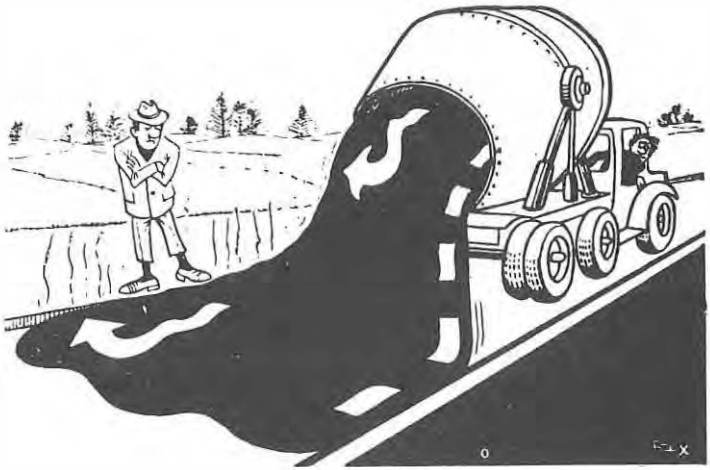
E18 Søndeled—Akland ca. 1000 m.
E18 Voie—Dalen ca. 1500 m.
E18 Vippa—Nedenes ca. 2000 m gang/sykkelvei.
E18 Stoa—Bjorbekk ca. 2000 m, slitedekke asfalt.
Rv 9 Svenes—Hauglandshei ca. 1500 m, oljegrus.
Rv 12 Gjennom Grendi ca. 250 m, asfalt.
Rv39 Birkeland—Senumstad ca. 1000 m, ALG.
Rv39 v/ Hynnekleiv ca. 800 m, oljegrus.
Rv39 Øy—Telemark gr. ca. 3000 m, oljegrus.
Rv411 Laget—Bergendal ca. 3000 m, oljegrus.
Rv416 Vinterkjær—Risør ca. 900 m, asfalt.

SLITEDEKKER PÅ FV:

His kirke—Korsen ca. 1000 m, asfalt.
Furre bru—Benken ca. 3800 m, asfalt.
Feviktoppen—Trolldalen ca. 1300 m, asfalt.
Eidbo—Borøy ca. 1300 m, asfalt.
Ettestøl—Espelandsmyr ca. 3100 m, asfalt.
Frikstad—Vatne ca. 4500 m, asfalt.
Evje kirke—Flatbygd ca. 3600 m, asfalt.
Grendi—Hovstad ca. 4500 m, flatlapping asfalt.
Sangereid—Brekkestø ca. 3200 m, flatlapping asfalt.
Høvåg—Blikksund ca. 600 m, asfalt.

ANLEGGSPARSELLER FV:

Strømmen—V. Strømsbu ca. 400 m, asfalt.
Natvik—Nedenes ca. 400 m, asfalt.
Natvik—Nedenes ca. 500 m, gang/sykkelv., asfalt.
Terje Løvåsvei ca. 160 m, gang/sykkelv. asfalt.
Goderstad—Strengereid ca. 1500 m, afalt.



Strengere kontroll med trailere på vinterføre?

Begynner myndighetene å få øynene opp for trailere som er dårlig «skodd» på vinterføre?
Vi håper det, etter å ha vært igjennom en vintersesong hvor utforkjøringer og trafikk-kaos har vært daglige foreteelser.
Verst var det kan hende under omkjøringen i forbindelse med raset på E-18 ved Søndeled. Selv om UP, lensmann og vegvesenets egne mannskaper påla trailersjåførene å legge på kjettinger, ble det sluntret med oppfølgingen. Noen la på kjettinger på den siden som vendte mot vaktmannskapene. Andre kjørte et kort stykke med kjettinger, for så og ta dem av så snart kontrollen var passert. Dette resulterte i et uttall besøk i grøfter og vegskråninger, til ergrelse for den øvrige trafikk og til stor hinder for samme.
Senere har vi nesten daglig kunnet lese om trafikk-korker' på grunn av trailere som har kjørt utfor eller sperret vegbanen.
Dette koster bileierene selv, forsikringsselskaper og samfunnet forøvrig store summer. Kan det unngås, og i tilfelle hvordan?
Bildet viser en danskregistrert trailer som kjørte seg fast ved Akland og forårsaket trafikkstans i lengre tid.

PRESSENS DOM

I etterdønningene fra raset på E-18 ved Søndeled er det gjennom deler av lokalpressen rettet tildels skarp kritikk både mot navngitt person og Vegvesenet som etat.
Bakgrunnen er påståtte uttalelser som er gitt i en meget hektisk travelhet umiddelbart etter raset, hvor antagelser og delvis gjetninger gjennom journalistens utforming er blitt til facts. Skyld og uskyld skal vi ikke kives om her, men bare konstatere at hverken lokalpressen eller samfunnet som sådant er tjent med annet enn sannheten.
Vi er gjennom samme deler av pressen nærmest blitt beskyldt for å spille poker med trafikantenes liv: Går det, så går det. —
De fleste med sunn fornuft må vite at dette er en form for politikk vegvesenet ikke kan tillate seg å drive.
Videre er vi beskyldt for manglende oppmerksomhet når det gjelder veienes beskaffenhet og sikkerhet.
En mere observant lokalpresse ville ha visst at Statens Vegvesen i 1976/77 har gjennomført en landsomfattende bæreevneregistrering av vårt riksvegnett, nettopp med det for øyet å vite mere om veiens beskaffenhet og sikkerhet. Resultatene av denne registreringen vil danne grunnlaget for vegvesenets fremtidige arbeid med å gjøre veinettet bedre og sikrere på alle måter.
Landets samlede presse blir med mellomrom innkalt til kurs/konferanser i Vegdirektoratets regi. Her får deltagerne bl.a. en innføring i det meste innen vegetatens virkeområde. Samtidig prøver en å oppnå best mulig samarbeid vegvesen/pressen.
Uttalelser og påstander som dem vi er blitt vitne til i det siste, styrker ikke et slikt samarbeid. MK

Årlige vedlikeholdsproblemer blir borte

Det må være tillatt å kalle det hell i uhell når vedlikeholdsavdelingen nå får E-18 parsellen forbi Vesterbukt i Søndeled flyttet ut i forhold til gammel veg.

1

Raset i begynnelsen av desember, har som kjent resultert i at utbedringsplanene gjennom området er blitt forsert. Isdanning med derpåfølgende ras har vært en årlig plage for vedlikeholdet.
Når isen har bygget seg opp som verst er det bare rifle og skarp ammunisjon som kan rekke frem til istappene oppe i fjellsidene. Dette har vært en årlig operasjon, som en nå forhåpentligvis vil få slutt på.
Bilde 1 viser litt av problemene, sett østover, mens bilde 2 viser problemet i nærbilde. På bilde 3 har vi forsøkt å tegne inn traceen for ny veg, i forhold til fjellsiden og gammel veg.

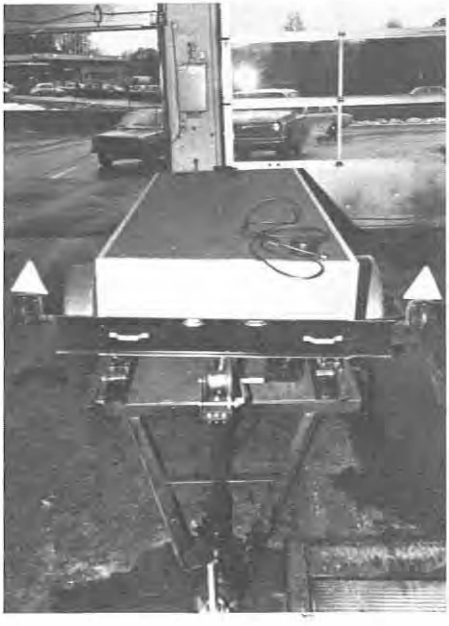
(*Foto: MK*

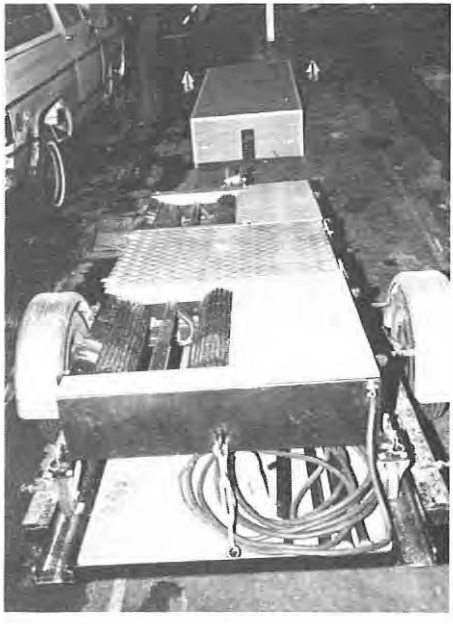
Et STORT problem fikk heldig utfall

Før utbedringsarbeidene kunne starte opp med gjennfylling langs Vesterbukt i Søndeled, ble det bestemt å fjellkontrollbore i hele 29 hull ute i fjordarmen.
Dette måtte gjøres med en «Rock 600» fra flåte, men problemet var 20—25 cm. fast is og like mye overvann. Å manøvrere en flåte av en slik størrelsesorden, under slike forhold, ble litt av en nøtt å knekke.
Problemet ble løst ved å senke ned 3/4" perforert slange i to lengder av ca. 150 meter, med ca. 15 meter mellom lengdene. En 12 m3 komressor sørget for nødvendig luft til anlegget, og det var forbausende hvor fort det virket.
Verst var det å få slangene ned, i det isen og overvannet vanskeliggjorde denne delen av arbeidet. Men med en kombinasjon av motor- og issag samt ammunisjon og utmerket arbeid av de som utførte jobben, kom slangene på plass.
Millimeterstore huller med 3 meters mellomrom slapp ut tilstrekkelig luft til å tine isen fra undersiden. Bildet viser råken etter at systemet hadde virket i ca. 15 timer. To dager senere var det åpent vann mellom og utenfor slangene.

Biltilsynet får med jevne mellomrom apparater som mere effektivt kan settes inn i kontrollen av fylkets bilpark.
I nr. 1/77 kunne vi melde om et nytt forstillingsprøveapparat som hurtig og effektivt kunne avsløre defekte deler i bilens forstilling.
Siste anskaffelse er en transportabel rulleprøve til en pris av ca. kr. 30.000,—.
En av fordelene med denne «tilhengeren» er at den kan fraktes etter en større personbil, og benyttes ved biltilsynets faste kontrolldager ved vegstasjonene.
Her kan så personbilparken få kontrollert bremseeffekten på stedet, mot nå og måtte reise til Hisøy for liknende test.
Det er biltilsynets ønske at de i fremtiden kan få midler til å stasjonere en rulleprøve ved hver vegstasjon. Denne første blir tatt i bruk i disse dager. Vekten er ca. 700 kg..
Bilde 1 viser rulleprøven klar til transport, mens på bilde 2 er apparatet avdekket.

TRANSPORTABEL RULLEPRØVE I BRUK VED BILTILSYNET





Gullkorn fra skademeldinger

Hvilke tanker kan man vel ikke gjøre seg om sjåførens forgjeves anstrengelse for å mestre krevende fotarbeid når man ser følgende innledning i en skaderapport: Som kjent starter alle biler med et hopp. . . .. . .

Her følger en samling gullkorn fra norske skademeldinger hentet fra virkeligheten. Man må utvilsomt også ha sine muntre stunder i forsikringsbransjen.

1. Bilen måtte ta en større sving på grunn av en usynlig lastebil.
2. Årsaken til kollisjonen var at den andre nesten kom klar meg.
3. Jeg kolliderte med et tre som sto stille.
4. Jeg kjørte på en stillestående buss som kjørte i motsatt retning.
5. Jeg mener at ingen av partene hadde skyld i uhellet, men hvis det ikke er tilfelle, er det motparten.
6. Jeg kjørte mannen ned, han innrømmet at det var hans feil, fordi han var kjørt ned før.
7. Jeg kjørte i en annen vogn for å unngå sammenstøt.
8. En fotgjenger rammet meg, og fortsatte innover i vognen.
9. Jeg tutet i hornet, men det hjalp ikke, idet det var stjålet.
10. Da jeg kom hjem kjørte jeg inn i det gale huset og kolliderte med et tre som jeg ikke har.
11. Jeg mente sidevinduet var rullet ned, men det var det ikke, hvilket jeg først konstaterte da jeg stakk hodet ut gjennom det.
12. Tre damer sto og snakket sammen, og da to trådte fram og to trådte tilbake og en fram, var det ikke noe å gjøre.
13. Kua slentret inn i min bil. Mannen fortalte meg etterpå at kua var åndssvak.
14. Jeg forlot min Ford Cupe utenfor og da jeg kom tilbake fant jeg til min store overraskelse en Ford Cabriolet.
15. Et hjul kjørte i grøften, foten hoppet fra bremsen til gassen, for over vegen og havnet i et tre.
16. Ulykken skjedde for at veien svingte.
17. For å unngå kollisjon kjørte jeg på den andre bilen.
18. Jeg kan ikke betale reperasjon da jeg underholdes av min svigermor, etter at min kone døde for tre år siden.
19. Jeg hørte et tut bak meg og fikk et støt i ryggen, en bilfører forsøkte tydeligvis å kjøre forbi.
20. En lyktestolpe for imot bilen og skadet den på to steder.

Hjertelig takk!

Referat fra ekskursjonsturen i høst er tatt inn et annet sted i dette nr. av avisen.

På vegne av hovedtillitsmannsutvalget vil jeg få takke alle deltakere som var med på turen for at den ble så vellykket som den ble. En spesiell takk vil vi rette til de tre sjåførene våre for sikker og behagelig kjøring. (Dere skal få lov å kjøre neste gang også) Og ikke minst vil vi takke vegsjefen. Det at du på eget initiativ benyttet alle tre bussene på turen for å informere oss alle om det som er vegvesenets planer for videre utbedring av fylkets vegnett, og på en slik interessant måte, var noe vi alle setter stor pris på. Vi vegarbeidere setter alltid pris på orientering om det arbeidet vi føler oss knyttet til.

Paul Løvdal

Brev til Vegen og Vi-leserne

Vegen og Vi vil på nyåret sende brev til 1950 av sine lesere, fordelt på de forskjellige yrkesgrupper innen Statens vegvesen. I brevet vil det ligge et spørreskjema som man ønsker at de utvalgte representantene skal svare på. Bakgrunnen for at Vegen og Vi på denne måten ber sine lesere ta pennen fatt, er ønsket om å få et bredere overblikk over hvordan bladet oppfattes innenfor de forskjellige yrkesgrupper.

Hvert svar vil være viktig for verdien av den vurdering som det innsamlede materialet må igjennom. Derfor ønsker redaksjonen at den enkelte setter setter seg ned med spørreskjemaet og en blyant når vedkommende har fått brevet fra Vegen og Vi i postkassen. Det undersøkelsen skal gi redaksjonen tips om, er hvordan bladet betraktes, synspunkter på stoff-fordelingen (alt for mye stoff fra administrasjonen?), er bladets redaksjonelle linje tilfredsstillende, hvordan er lesevanene hos mottakerne etc.

Jo flere svar, jo bedre undersøkelse, og dermed bredere utgangspunkt for å gjøre Vegen og Vi bedre, mener redaksjonen. Den som får tilsendt spørreskjemaet bør derfor yte sitt til dette!