

SØRLANDS-PORTEN

Nr. 3 1978 6. årgang



KONTAKTORGAN FOR
STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER



INNHOOLD

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

En del erfaringer i forbindelse

med årets asiattsesong	1
Verkstedformann Fossen	4
Taushetsplikt i 60 år	6
Et rimeligere alternativ	7
TV- og undervannskamera avslører undergraving	10
Vi ønsker å informere om	11
Der gamal og ny tid møtes —	13
Idéer er penger verd	15
40 l. bensin og diesel opp i flammer	17
Fortsatt bilkontroll døgnet rundt	18
En honnør til vedlikeholdet	19
Vest(fold) var best	20
Nødvendig omlegging ved Svennevig bru	21
Veg på vestsiden av Bygl.fjorden	24
Veg til Stavenes ferdig i år	25
Vegkontorets nye lokaler	26
«Ny» veg til V. Strømsbu	27
Omstridt omlegging forbi Feviktoppen ferdig	28
Det bygges i distrikt I-3	30
Fra andre bedr. aviser	32
Radiosambandet — en landevinning	33
Utbedringer mellom Svenes—Flatland	35
EDB-lister over på mikrofilmkort	36
Bedriftslaget ble cupmestere	39
Personalia — Personforvaltningen	40
Hilsen fra vegsiden	42
Nytt feriested	43
Er din gamle bil utslitt?	46
Intervju med forkjemper for bevaring av Langsævvannet	47

En del erfaringer i forbindelse med årets asfalt sesong

Av oppsynsmann Bjarne Solberg.

Vi er på det nærmeste ferdig med asfaltleggingen for sesongen 1978. Denne sesongen burde kanskje gå over i historien lik alle tidligere sesonger, noe den muligens også vil gjøre.

Før det har skjedd, vil jeg allikevel forsøke å trekke fram noen erfaringer jeg mener kan ha betydning for senere arbeid med asfaltleggingen her i fylket, og kanskje vil være til nytte også i andre fylker.

Det jeg først vil si noen ord om, er sporslitasje og de problemene som dette har skapt. Vi har forlengt tatt i

bruk utstyr som gjør det mulig å varme opp den gamle asfalten, slik at vi kan «spleise» ny asfalt sammen med eksisterende asfaltdekke. Dette system har vi brukt siden 1974 i håp om å løse en del av problemet med den store piggdekkslitasjen som vi etter hvert har fått på våre faste vegdekke.

Til en viss grad vil jeg si det har lykket, men det viste seg snart at problemet med *spordannelse* (ikke sporslitasje) ikke var løst.

For å fylle sporene i vegbanen brukte vi ca. 40–50 kg asfalt pr. m² (avhengig



av spordybden), da var selve kjørebannen tilsynelatende reparert. Jeg sier *tilsynelatende* fordi det faktisk bare var den aller første tiden etter leggingen at der ikke var spor. Når trafikken hadde gått noen døgn, og særlig hvis vi hadde høye temperaturer, var etterkomprimeringen av bilhjulene så stor at spordannelsen allerede var et faktum.

Vi foretok målinger av spordybden før piggdekk-sesongen var begynt, og fant spordybden fra 3 mm og opp til 12 mm. Disse sporene var ikke et resultat av slitasje, men av at asfaltmassen var *fortrengt* bort fra sporene hvor den egentlig skulle ligge.

For å bøte på dette, har det vært forsøkt med andre (mer stabile) massetyper. Vi har de to siste sesongene benyttet AB 22 T, istedet for AB 16 T.

(AB 22 T = Asfaltbetong med max. steinstørrelse 22 mm og T står for tett type, og tilsvarende for AB 16 T.)

Resultatene av dette har vist seg å være gode, men ikke gode nok.

For å komme nærmere en løsning av sporproblemet, måtte vi inn på utstyret som benyttes til utleggingen. Det vil vel være kjent for mange her i Aust-Agder Vegvesen, at ing. Anders Noddeland, har vært svært interessert i å prøve om asfaltutleggeren kunne formes slik at denne kunne legge «overhøyde» der hvor sporene i vegbanen er. Et av asfaltfirmaene sa seg villig til å omarbeide en av utleggerne, slik at denne kunne innstilles til å legge overhøyde over hjulsporene. Denne utleggeren var klar til sesongen 1977, og vi begynte våre første forsøk.

Parsellen vi valgte til vårt forsøk ble Vest-Agder gr. til vegkryss til Kosvik, en lengde av ca. 10 km på E-18. Forsøket ble etter det vi kan bedømme bra. Målingene viste at vi hadde redusert spordybden ned til 1 mm til 3 mm, målt ca. 2 mnd. senere enn tilsvarende målinger på parsellene som var lagt årene før, uten å legge overhøyde over sporene.





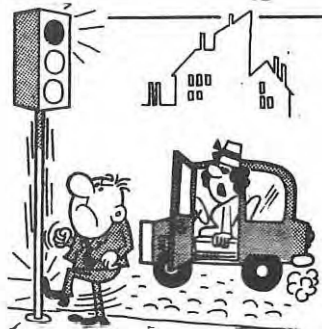
At metoden har mye for seg, er jeg overbevist om! Spørsmålet vi nå er opptatt av er hvor mye vi kan heve overhøyden med, uten at dette skal få negative konsekvenser for kjøresikkerheten og eventuelt andre ulemper som f.eks. vannansamlinger mellom sporene.

Dette er noen av de spørsmål vi må bruke noe tid på, før vi kan si hvilke fordeler som er oppnådd. Metoden har etter min mening allerede bevist at den har store økonomiske fordeler. Vi vet at sporslitassen utgjør gj.snitt fra 5 mm til 10 mm pr. år på våre riskveger her i fylket. Vi vet at jo større sporene blir, jo større blir slitassen, dette p.g.a. vann blir liggende lenger i sporene.

Hvis vi da med de nye metodene, som nå har vært i bruk i Aust-Agder i 1978, kan ha en overhøyde på ca. 6 mm - 7 mm over sporene på det tidspunkt når piggdekkene blir tatt i bruk på bilene om høsten, ja da har vi etter min mening forlenget levetiden på asfaltdekket med minimum et år.

Til slutt vil jeg presisere, at vi på ingen måte er ferdig med sporproblematikken, hverken her i fylket, eller i andre fylker. Kanskje er vi på rett «spor», men mange spørsmål har vi enda ikke fått svar på, og nye metoder må sikkert prøves før vi kan si om metoden vi nå har forsøkt er den riktige.

Apropos lyskrysset ved Asdal skole i Øyestad:



- Men behersk deg, da, Kalle - vi har da bare ventet noen få sekunder!

Verkstedformann Fossen

v/H. Cappelen Aas.

30/6-77 sluttet verkstedformann Gunvald Fossen ved Åmli vegstasjon etter 29 års tjeneste i vegvesenet.

Ved en anledning prøvde vi å få til en liten avskjedskaffe for ham uten at det lykkes. Da han videre var forhindret fra å delta i Samarbeidsutvalgets årlige pensjonisttilstelning, fant en det riktig å komme sammen på Åmli vegstasjon.



Vegmester Ringvoll hadde mange gode minner å trekke frem.

Fra Åmli møtte vegmester Svendsen og oppsynsmann Lunde. Sistnevnte sto bl.a. for kaffekoking – og servering, mens Svendsen (eller muligens fru Svendsen?) hadde tryllet frem nydelige smørbrødfat og bløtkake. Videre møtte tidl. vegmester Ringvoll og hedersgjesten, Gunvald Fossen.

Fra Arendal, i manges feriefravær, kom maskinoppsynsmann Larsen, vekstedformann Halvorsen, kontorassistent frk. Homdal, også kalt Inger Turid, samt undertegnede.

Før jeg hadde gleden av å overrekke Fossen det hyggelige diplom og den nydelige tinnvase, hilste jeg fra toppledelsen og takket Fossen for hans lange tjeneste i all slags vær, og til alle døgnets tider.

Gamle minner og takk kom også frem i Ringvoll's tale, og det var hyggelige og takkens ord også fra Svendsen og Lunde.

Fossen takket inderlig for de mange år, for hilsener, for gave og diplom og for vårt lille arrangement, og mintes mange episoder fra et langt vegvesen-liv. Undertegnede satt igjen, også etter dette møte, med begeistringen over de mange vegvesen-historier som kan fortelles, men også med fortvilelse over at disse går tapt om vi ikke får skrevet dem ned. Bare tenk hvor festlig det vil være med et lite hefte: «Skjemtsomme historier fra Aust-Agder vegvesen».

Vi vil ikke her unnlate å nevne en annen sak som Ringvoll, som pensjonist, ga uttrykk for. Han satte stor pris på



Artikkelforfatteren i samtale med æresgjesten.

bedriftsavisen som ble sendt ham, men håpet at også pensjonistene kunne få være med i evt. fremtidige arrangementer for vegvesenets ansatte, det være seg f.eks. møter, sammenkom-

ster eller turer.
Før jeg avslutter dette lille innlegg fra «Fossen's dag», tillater jeg meg å takke fru Svendsen for nydelig mat.

Administrasjonsavdelingen orienterer:

Nye satser for påskjønnelse til ansatte som slutter – oppmerksomhet m.v.

Vi har fått melding fra Personaldirektoratet om følgende nye satser for påskjønnelser, gaver m.v.:

Honnørgaver (over 30 års tjeneste kr. 400,-
Tilstelning i forbindelse med overrekkelsen kr. 175,-
Oppmerksomhet ved fra-

treddelse (mindre enn 30 års tjeneste kr. 200,-

Oppmerksomhet ved fylte 50/60 år kr. 75,-

I forbindelse med en arbeidstakers begravelse, kan det kjøpes krans eller blomster i samsvar med vanlig skikk og bruk på stedet. Ordningen kan også omfatte tidligere tilsatte som ved dødsfallet var fratrudd med alders- eller invalidepensjon.

Forvaltningsloven pålegger oss:

Taushetsplikt i 60 år!

Endringer i Forvaltningsloven trådte i kraft 1. januar i år. Under paragrafene 13-13f finner vi de nye bestemmelser om taushetsplikt som pålegger enhver tjenestemann, uansett stillingens lønnsmessige plassering, taushetsplikt angående andre personlige forhold, uten hensyn til på hvilken måte tjenestemennene har fått opplysningene. Taushetsplikten omfatter også næringssopplysninger, d.v.s. opplysninger som det er av konkurransemessig betydning for en person å få hemmeligholdt.

Taushetsplikten gjelder i 60 år når ikke annet er bestemt i medhold av loven.

Taushetsplikten i praksis

En kinesisk vismann har sagt:
Før du uttaler deg om en annen person skal du «sile» det du har tenkt å si gjennom tre siler, nemlig:
Sil nr. 1 - er det godt det du har å si?

Sil nr. 2 - er det sant det du har å si?
Sil nr. 3 - er det **nødvendig** å si det?

Etter å ha silt «produktet» gjennom alle tre siler er det lite trolig at det som blir sagt kan være til skade for noen. Et eksempel til etterlevelse!

Etter loven kan det gis nærmere forskrifter om hvilke opplysninger som skal regnes som personlige, men så lenge slike forskrifter ikke er gitt vil en måtte bygge på eget skjønn.

Ansvarer hviler særlig tungt på de grupper av tjenestemenn som i medfør av sin stilling får informasjon om andre mennesker, det være seg kolleger eller utenforstående. Å omgås slike opplysninger med takt og konduite er når alt kommer til alt ikke bare et spørsmål om rekkevidden av taushetsplikten eller forvaltningsloven, men vel så meget et spørsmål om lojalitet og redelighet overfor de mennesker en får opplysninger om.



Hvor ingen særskilt bane er forbeholdt for dem, skal sykkel og annet kjøretøy som ikke er motorvogn, kjøres på vegens høyre skulder når det kan skje uten ulempe.

Et rimeligere alternativ?

Forsøk med nytt vegdekke på fv. Nes Verk - Bøylefoss

Penetrasjonsdekke som slitelag er noe helt nytt på vegene i Aust-Agder og har tidligere vært prøvd bare ett annet sted i landet.



Oppsynsmann Bjarne Solberg studerer steinmassene. I bakgrunnen følger ing. Løvseth fra Nodest A/S spent med.

Representanter fra vegvesenet i de fleste fylker var tidligere i år til stede under leggingen av et tilsvarende dekke på rv. 287 i Buskerud. Dette var et samarbeidsprosjekt kommet i stand mellom Nodest A/S og Buskerud vegvesen.

Torsdag 13/9 var arbeidene med å legge et tilsvarende prøvedekke på ca. 1 km fra fv. Nes Verk - Bøylefoss i gang.

Vi spør oppsynsmann *Bjarne Solberg* hvorfor dette nå skal prøves i Aust-Agder og hvorfor nettopp på denne strekningen som er lite trafikkert?

- Vegen er en gjennomgangsveg, og asfaltseksjonen sammen med vegm. Kjenndalen har funnet at dette var en passende parsell å prøve dekket på, ut fra de kriterier at det er ganske mye trafikk på denne delen av strekningen som også er en del av fv. Fiane - Lillegård. Vi prøver dekket i Aust-Agder for å være med på å utprøve en dekketype som er naturvennlig og rimelig. Hvordan foregår leggingen av dette dekket?

- Vegvesenet holder selv steinmasser. De kommer fra Vestre Dale i Froland. Ellers er det Nodest A/S som utfører selve leggingen.

Først legges et ca. 4 cm tykt lag 10-16 mm singel ut over vegbanen. Dette blir oversprøytet med 3,3 kg/m² asfaltløsning RC5 som holder en temperatur på ca. + 125°C. Det blir deretter avstrødd med ca. 10 kg/m² 4-8 mm sin-



Singelen blir oversprøytet med asfaltløsning som holder en temperatur på + 120°C.



Her blir det siste singellaget strødd ut på vegen.



gel før det hele blir valset. Tilførselen av steinmaterialer til utleggstedet avgjør fremdriften på leggingen. Det legges fortere enn noen annen dekketype. Hvordan er prisen på dette dekket sammenlignet med andre typer fast vegdekke?

- Vi anser prisen for å være gunstig idet forutsetningen er at den vil ligge på ca. 75% av et vanlig oljegrusdekke på samme sted.

Både vegvesenet og Nodest A/S / Asfaltentreprenørens laboratorium vil foreta en nøye oppfølging av prosjektet. Alle forbruk av materialer blir registrert, feltlengde og vegbredde blir oppmålt. Videre foretas oppgravninger for å følge med i bindemiddelets nedtrenging. Det vil også bli foretatt visuell oppfølging med registrering av tendens til «vaskebrett», fasthet i dekket, spordannelse p.g.a. trafikken etc.

J.E.M.

Det første lag med singel blir lagt ut.



Distriktsleder J. Liland, Nodest (t.v.) og siv.ing. R. Evensen fra Asfaltentreprenørens laboratorium følger nøye med i alt som blir gjort.



Vegmester Kjenndalen er spent på resultatet.

TV og undervannskamera avslører undergraving

På broer hvor pillarer og fundamenter står delvis under vann, er det alltid fare for erosjon og undergraving, som på grunn av forholdene skjer uten at vi kan se det.

Derfor er det betryggende å vite at det nå kan utføres kontroller med undervanns-TV og dykker, slik at eventuelle skader kan oppdages før det blir katastrofalt.

Et konsulentfirma fra Vestlandet demonstrerte en slik kontrolldykking med undervanns-TV ved Søndeled bro. Broens fundamenter ble dykkerundersøkt, to landkar og et mindre fundament.

Dykkingen foregikk fra ledsagerbåt, og som hjelpemidler ble dykkertelefon

og båndspiller benyttet. Som et ekstra hjelpemiddel for dokumentasjonen, ble foruten undervanns-TV, også undervannskamera benyttet.

Dykkerundersøkelsen viste at det for Søndeled bros vedkommende ikke er noen fare for undergraving ved fundament og landkarene.

Til stede under demonstrasjonen var representanter for Vest-Agder, Telemark og Aust-Agder Vegvesen, samt Risør kommune, Høyer-Ellefsen og dykkerfirma Leif Larsen.

Av prisen kan nevnes leie av undervanns-TV inkl. operatør = kr. 3000,- pr. dag. I tillegg kommer dykkerbåt, transport og hjelpemennskaper.



*(Gående skal krysse i gangfelt dersom slikt finnes i nærheten. Er der gangbru eller gangtunnel i nærheten skal brua eller tunnelen nyttes dersom det er mulig).
- Det der er ingen gangtunnel, det er ei stikkrenne!*

VI ØNSKER Å INFORMERE OM



Endringer i trafikkreglene m.v.

I oktober 1978 vil det tre i kraft visse endringer i trafikkreglene. Endringene som ble vedtatt i statsråd 21. april 1978, tar først og fremst sikte på å gi bedre vern for de myke trafikanter.

Det vil nå bli nye bestemmelser om særlige plikter overfor gående. De kjørende skal ha vikeplikt for gående som befinner seg i gangfelt eller er på veg ut i dette. Denne regel gjelder generelt bortsett fra i lysregulerte kryss.

Kjører som vil svinge i vegkryss, skal ikke volde fare eller ulempe for gående som krysser den kjørebane han kjører inn på i de tilfelle det ikke er anlagt spesielle gangfelt. Det understrekes at den kjørende skal vise særlig hensyn overfor barn og skolepatruljer, eldre, og for blinde og personer som av andre grunner kan antas å lide av nedsatt syn og hørsel eller andre som er til ulempe for dem i trafikken.

På tilsvarende måte reguleres de gæ-

des kryssing av kjørebane. Den gående skal om nødvendig gi tegn ved å strekke fram armen for å vise at han vil gå ut i gangfeltet.

Det innføres en ny hovedregel for venstresving i kryss for syklist. Syklisten må passere krysset på høyre side av den veg han kommer fra, og først krysse over til venstre når det er klart for trafikk på den kryssende veg han vil svinge inn på (stor venstresving). Forøvrig åpnes det adgang til å sykle på fortauet når dette ikke medfører fare eller er til ulempe for de gående.

Det blir innført påbud om bruk av nærlys eller fjernlys for motorsykel hele dagen og hele året. Påbudet om bruk av nærlys på bil vil bli utvidet i forhold til dagens regler, men det vil ikke bli innført påbud om bruk av lys alltid under kjøring.

Hensynet overfor buss ved holdeplass, vil nå bli knyttet til fartsgrensen på ste-

det (60 km/t eller lavere) i stedet for til begrepet tettbygd strøk som i de någjeldende trafikkregler.

Når motorvogn står stille av andre grunner enn trafikkforholdene, må motoren ikke holdes i gang. Det blir således forbudt å la motoren gå på tomgang for eksempel for å varme opp bilen.

Nye håndbøker fra Vegdirektoratet

Nr. 035 - EDB-PROGRAM - Masseberegning - Fluktutsetting - Resultat

Statens vegvesen disponerer i dag en rekke EDB-programmer som i vesentlig grad bidrar til å gjøre planlegging og bygging av veger mere effektivt og kvalitetsmessig bedre. Det har vært reist innvendinger mot dette nye hjelpemiddel fordi resultatet ikke alltid stemte med de faktiske forhold.

En forutsetning for bruk av den elektroniske datamaskin er imidlertid at det informasjonsmaterialet som datamaskinen får til behandling er pålitelig og tilstrekkelig omfattende. Feil i beregningsresultatet kan som regel uten unntak føres tilbake til utilstrekkelighet i det materialet planleggerne har framskaffet. Kravet til nøyaktighet i planlegging, planenes presentasjon og til byggingen av vegen er stadig økende. Datamaskinen bidrar i vesentlig grad til at man kan imøtekomme disse kravene.

Kontor for teknisk EDB i Vegdirekto-

ratet har lagt stor vekt på å presentere beregningsresultatene på en måte som tilgodeser vegbyggernes behov, både når det gjelder driftsplanlegging og utsetting av veglinjer i marka. Denne instruksjonsboken er et ledd i disse bestrebelsene. Den behandler resultatet av elektronisk masseberegning, fluktutsetting og automatisk tegning.

Denne utgaven erstatter publikasjon 05-01-75.

Nr. 037 - EDB-PROGRAM - Masseberegning - Fluktutsetting - Inngangsdata

(Ryggstiftet A4-format)

Masseberegning av veger er et arbeid som egner seg for elektronisk databehandling. Dette hefte forklarer hvordan en bruker det EDB-program for masseberegning av veger som ble laget for Statens vegvesen i 1964.

Siden den gang er det laget flere tilsvarende instruksjonsbøker i takt med de endringer som er gjort i programmet. Denne utgave er utarbeidet av Vegdirektoratet med bidrag fra Taugbøl og Øverland A/S. Innholdet er basert på erfaringer fra bruk av masseberegningssystemet, de tidligere brukerbeskrivelser samt de tester som er utført i den senere tid, bl.a. ved Institutt for veg- og jernbanebygging på NTH.

I tillegg til dette instruksjonsheftet for føring av inngangsdata til EDB-programmet, er det laget et eget hefte som forklarer resultatene fra masseberegning og sluktutsetting (håndbok 035). Det er laget et eget hefte som forklarer hvordan inngangsdata for masseberegning skal punches (publikasjon 05-02-75).

Inngangsdata for masseberegning er tilstrekkelig for utskrift av fluktutset-

Over til side 14.

DER GAMAL OG NY TID MØTES -

Fra vår bedriftsavisredaktørkollega i vest, vegmester *Torbjørn Haugen*, har vi fått tilsendt dette bildet, og med følgende tekst:

- Eg fekk dette biletet tilsendt for å nytta det i «Møteplassen», men fann ut at det må passa betre i Sørlandsporten. Eg ringa til fotografen, Ola F. Brandsdal, om dette, og han sa seg samd. Den gamle kveivbrua blei bygd i 1915 så vidt som eg minnest. Min far

var med på dette arbeidet som steinhoggar.

Ein mann mista livet under dette arbeidet med det at han ikkje bruka luntefang, men beit fenghetta fast til lunta med tennene. Fenghetta eksploderte og heile hovudet blei reve av mannen.

Ja, slik kan det gå når ein ikkje fylgjer reglementet, slutter *Torbjørn Haugen* sin hilsen til Sørlandsportens lesere.



Forts. fra side 18.

tingsdata. For øvrig kan en gjennom inngangsdata bestemme hvorvidt en ønsker automatisk opptegning av tverrprofiler, massediagram/profil og grafisk utskrift av vegprofilidiagram, massediagram og masseprofil.

Masseberegning er sammen med linjeberegning grunnlaget for perspektivtegning. Dette må en be om separat på bestillingsskjema for EDB-behandling. Det finnes for øvrig en egen brukerbeskrivelse for perspektivtegning og siktberegning (håndbok 031).

Denne utgaven av brukerbeskrivelsen er bortsett fra enkelte mindre endringer lik forrige utgave (publikasjon 3-76).

Nr. 040 - VEGTRAFIKKSTØY - Metode for registrering (Ryggsiftet A5-format)

Metoden bygger på «Metode for forenklet beregning av vegtrafikkstøy i tettsteder» som ble benyttet i forbindelse med Norsk Vegplan II-arbeidet. Ved hjelp av tabeller for forskjellige støysituasjoner basert på bebyggelsens karakter, kan beregnes ekvivalent støynivå for dag ved husfasaden med en usikkerhet på ± 6 dB (A). På registreringsskjema skal angis beregnet støynivå, aktuelle støydempende tiltak, effekten av tiltakene og et grovt kostnadsoverslag.

Nr. 042 - EDB-PROGRAM - Driftsplanlegging - Brukerbeskrivelse (Ryggsiftet A4-format)

«EDB som hjelpemiddel i driftsplanlegging» er behandlet i en rapport med denne tittel fra SINTEF i 1976 etter oppdrag fra Vegdirektoratet. Rapporten, som ble laget p.g.a. et prosjekt ved 2 anlegg i Buskerud, konkluderer med at utarbeidelse av driftspla-

ner ved hjelp av EDB-program innebærer tidsmessige gevinster, særlig gjelder dette ved oppdateringer av eksisterende planer. Kostnadene i forbindelse med EDB-beregningene er ubetydelige i forhold til det øvrige planleggingsarbeidet, og bruken av EDB-programmene er tilpasset de eksisterende manuelle rutiner.

På basis av de praktiske erfaringer som ble vunnet gjennom ovennevnte prøveprosjekt, samt andre praktiske erfaringer som er høstet siden, har driftsplanprogrammene blitt revidert og samlet i enpakke.

Denne brukerbeskrivelsen er således et resultat av dette arbeidet. Brukerbeskrivelsen vil erstatte 3 tidligere beskrivelser: RK (ressurs- og kostnadsberegning) og FOPL (forbruksplan) fra Norconsult i 1975 og TR (tidsplan og ressursutjevning) fra SINTEF i 1976.

Programmet er installert på UNIVAC 1100 hos A/S Computas. Terminalkjøring av programmene forutsetter utskrift av resultatene på Vegdirektoratets linjeskriver, idet formatet på andel av resultatene går utover skrivebredden på vegkontorenes terminaler. Programendringene og brukerbeskrivelsen er utarbeidet i samarbeid med Norconsult A/S.

Stønad til videre- utdanning ved 1-årig elementær- teknisk skole

Vegsjefene har fra og med skoleåret 1974/75 hatt myndighet til å treffe avgjørelse om økonomisk stønad til arbeidstakere som lønnes etter særavta-

Over til side 16.

IDÉER ER PENGER VERD:

Kr. 3000,- foreslått fordelt mellom 3 forslagsstillere

BU - eller bedømmelsesutvalget - har hatt en rekke forslag til uttalelse. Flere av disse er blitt premiert, og vi nevner her:

Borge Tørås forslag om «Sikring av lasteapparat», en idé som BU mener gir en meget god sikring og tilfredsstillende krav arbeidsmiljøloven setter for f.eks. slike arbeider.

Ettersom en rekke maskiner uten tilsvarende sikringsanordninger finnes innen vegvesenet, vil forslaget kunne få relativt stor anvendelse, selv om maskintyper som leveres idag har slike sikringsanordninger. Idéen er besluttet premiert med kr. 1000,-.



- Her i vegvesenet diskutere vi mine forslag i arbeidstiden, og de ansattes etter arbeidstid, - de ansatte har ingen forslag.



Anders Noddelands forslag til «Forbedret metode for sporfylling av asfaltdekker» har BU foreslått premiert med kr. 1700,-. Forslaget går ut på å heve asfaltplata på utleggeren over hjulsporene med ca. 5 mm ved sporfyllingsarbeid for å unngå spor som kommer av deformering og etterkomprimering av sommertrafikken. Premiebeløpet er så stort at SU vedtok å oversende forslaget til BU, Vegdirektoratet.

Et forslag fra Øystein Tobiassen til «Skjema for rettelser under arbeid med vegbanen» ble premiert med kr. 300,-. Skjemaet er beregnet brukt under planens utarbeidelse, slik at hver enkelt av de som steller med planen til enhver tid vet hva som er gjort. Det er derfor viktig at alle som foretar seg noe med planen, noterer ned dato, signatur og rettelsens art. Skjemaet er tenkt brukt fram til planen er godkjent.

Forts. fra side 20.

len i forbindelse med videreutdanning ved 1-årig elementærteknisk skole. Dette fjelder fortsatt.

For ordens skyld vil en presisere at det ikke kan gis stønad i forbindelse med annen videreutdanning enn som nevnt ovenfor og altså ikke ved f.eks. teknisk fagskole.

Stønadsordningen er opprettet for å sikre etaten et nødvendig antall kvalifiserte arbeidsledere til vegarbeidsdriften. Ved behandlingen av søknaden må vegsjefen ta hensyn til fylkets rekrutteringsbehov for arbeidsledere i driften.

For å få innvilget søknad om økonomisk stønad må søkeren ha vært tilknyttet vegarbeidsdriften en tid, vanligvis minst 2 år. Vedkommende må også være lønnet i henhold til særavtalen angående lønns- og arbeidsvilkår ved statens og fylkets vegarbeidsdrift. Søkeren bør dessuten ha vist evne og anlegg for arbeidsledelse.

Vegdirektoratet har i ett tilfelle fraveket kravet om at mottakere av denne stønaden må være lønnet etter særavtalen og ha vært tilknyttet vegarbeids-

driften en tid. Dette gjaldt en kvinnelig ansatt som ønsket å kvalifisere seg for arbeidslederoppgaver innenfor vegarbeidsdriften.

Fra og med skoleåret 1978/79 vil de aktuelle stønadsbeløp være som følger:

Antall personer å forsørge:	Stønadsbeløp pr. måned:
0	475,-
1	610,-
2	685,-
3	755,-
4 eller flere	815,-

Stønadsbeløpet utbetales i inntil 10 måneder under skolegangen og belastes den bevilgning som vanligvis utredes søkerens lønn.

En forutsetning for at det kan utbetales stønad, er at søkeren gjeninntre i vegvesenets tjeneste for et tidsrom av minst 2 år etter endt utdanning. Søkeren må avgi skriftlig erklæring om denne pliktjenesten før det eventuelt gis tilsagn om stønad. I tilsagnet må det også tas forbehold om pliktjenesten.



Vegfarende skal så snart som mulig gi fri veg for utrykningskjøretøy. Kjører skal om nødvendig stanse.

40 LITER BENSIN OG DIESEL OPP I FLAMMER

Hovedvernombudsmannen sammen med verneombudsmennene og deres varamenn var den 20/10 innkalt til brannslukningskurs. Den teoretiske delen ble avviklet på vegsentralen, mens den praktiske delen av kurset av sikkerhetsmessige grunner var lagt til

et grustak på Mørlandsmoen.

Under kyndig ledelse av instruktører fra firma Skuteng A/S, Oslo, fikk samtlige deltagere prøve effekten av brannslukningsapparatene både på brann i gass og bensin/olje.

Initiativtageren til kurset, verneleder



Her knekkes en oljebrann effektivt med et pulverapparat.

Hans Markussen, var meget godt fornøyd med interessen for og gjennomføringen av kurset, og vi på vår side tør bare håpe på at deltagerne sitter igjen

med en masse kunnskap og noe de forhåpentligvis aldri får behov for å praktisere.

JEM



Deltagere og instruktører forbereder seg til den praktiske øvelsen.

Fortsatt bilkontroll døgnet rundt

De som måtte ha håpet at Arbeidsmiljølovens arbeidstidsbestemmelser vil sette en stopper for Biltilsynets medvirkning ved trafikkontroller om natten og på søn- og helgedager, blir antakelig skuffet over en avgjørelse tatt av Direktoratet for arbeidstilsynet. Dette uttaler nemlig at det antar at slik kontrollvirksomhet «kan ses som et nødvendig trafikksikkerhetsmessig tiltak som må utføres om natten og på søn- og helgedager av hensyn til tran-

sportmidlenes drift, jfr. Arbeidsmiljølovens §§ 42 f og 44 f.

Det samme gjelder for vektkontrollører i Statens vegvesen, så heller ikke lang- og tungtransporten kan glede seg over «sikre timer» med overlastede kjøretøyer.

Dispensasjon fra arbeidstidsbestemmelsene er ikke nødvendig. De berørte fagforeninger har ikke hatt innvendinger mot ordningen.

En honnør til vedlikeholdet

En underlig form for setninger kunne man konstatere på E-18 ved Temsevann tidlig i høst.

På begge sider av en tørrstenskikkrenne begynte vegen å synke rett ned, som to sirkelrunde hull.

Etter grunnundersøkelser i området, ble det bestemt å skifte ut tørrstenskikkrennen med rør. Hele prosessen med oppgraving, borttransport av

masser, nedlegging og planering startet om morgenen. Ved 03-tiden neste morgen var det hele unnagjort, og trafikken kunne settes på igjen etter få timers stans.

En honnør til vedlikeholdets arbeidere, som klarte å få det ca. 20 meter lange røret ned på rekordtid.



Setningene tok form som to sirkelrunde hull.



På rekordtid var den nye stikkrenna på plass.

VEST(FOLD) VAR BEST I REGIONALTURNERING

Vegcupen i fotball, hvor de aller fleste fylkene i landet nå er representert, starter med regionale turneringer i juni måned. Vårt eget bedriftsidrettslag sto for et av disse arrangementene, som ble avviklet på Lillesand stadion lørdag 17. juni.

Deltagere her var Vegdirektoratet, Vestfold, Vest- og Aust-Agder. Som oppmann for turneringen fungerte Arvid Strand, og det er derfor naturlig å spørre han hvordan det hele var lagt opp:

- Invitasjon ble sent ut i god tid, og som arrangerende lag hadde vi litt av hvert å stille med for at alt skulle gå knirkefritt.

- For eksempel?

- Det måtte ordnes med baner, dommere, overnattingsmuligheter, transport og meget, meget mere.

- Og denne delen av arrangementet gikk greit?

- Ja, bortsett fra at enkelte somlet med å melde på antall deltagere, og at arrangementet måtte utsettes en uke på grunn av feil i fotballkretsens terminliste.

- Og turneringen ble avviklet etter programmet?

- Ja, det vil jeg si. Vi spilte på to baner med 15 minutters omganger og 10 minutter pause. På bane 1 ble følgende kamper spilt:

Vestfold - Vest-Agder 1-0, Vest-Agder - Aust-Agder 2-0, Vegdirektoratet - Vest-Agder 2-1. På bane to ble disse kampene spilt:

Vegdirektoratet - Aust-Agder 3-0,

Austfolk - Vegdirektoratet 1-0 og Aust-Agder - Vestfold 0-4.

Dette resulterte i at Vestfold ble best i denne innledende turneringen og gikk videre til finaleomgangene.

- Og så reiste de hjem hver til sitt igjen -

- Nei, vi hadde lagt opp til båtturnering rundt Nidelva, ut til Merdøy og langs Hove-Revesandslandet inn Galtesund til byen igjen. Senere var det middag på Phoenix for dem som hadde tegnet seg på til dette.

- Det var vel samtlige -

- Nei, dessverre, bare 1/3 av deltagerne stilte opp, og det er et spørsmål om ikke denne delen av programmet bør gå ut ved senere anledninger. Det er ikke hyggelig å legge ned så mye forhåndsarbeid når oppslutningen ikke blir større. Spesielt vil jeg si det var trist at ikke flere fra vårt eget fylke møtte frem.

- Så gikk dere vel med et dundrende underskudd -

- Ikke akkurat det. Men bedriftsidrettslaget betalte båtturen, samt middag for våre egne spillere, og dette sammen med øvrige utgifter beløper seg til ca. kr. 1500,-.

- Underskuddet kan kanskje dekkes av Samarbeidsutvalgets midler?

- Vi får håpe det, - sier Arvid Strand til slutt.

Det hører med til historien at Vestfold kom til finalen, og tapte her med 0-1 for Rogaland. Kampen gikk i Hermannsverk i Sogn.

Nødvendig omlegging av E-18 ved Svennevig bru

Det vil være vel kjent at vegstandarden på E-18 forbi Svennevig bru har vært meget dårlig i forhold til tilstøtende strekninger, og at det stadig har vært trafikkuhell og ulykker her.

I vegsjefens budsjettforslag for 1976 var det foreslått satt av midler til omlegging, og anlegget ble satt i gang allerede vinteren 1977/78.

På et møte på vegkontoret i februar 1977, hvor Grimstad og Lillesand kommuner var representert, kom det frem at det knyttet seg spesielle interes-

ser til området innerst i Kaldvellfjorden. Særlig gjaldt dette hytter/hyttebygging og sikring av offentlige friluftsarealer.

Det ble foreslått å legge vegen på fylling over sjøen, med et gjennomløp ca. 10,0 m bredt, ca. 5,0 m fri høyde og 1,5–2,0 m dypt. For hytte- og boligbyggelsen innerst i fjorden ble det foreslått bygd 2 avkjørsler. Videre skulle det bygges en avkjørsel til strandområdet, og under forutsetning av at Sundsodden på østsiden av fjorden ble regu-





lert som friluftsområde, skulle vegvesenet opparbeide adkomst dit i form av undergang i forbindelse med vanngjennomløpet.

Det ble også foreslått ytterligere en undergang for eksisterende veg i forbindelse med forslag om offentlig friluftsområde også på andre siden av fjorden.

Vegvesenets trafikkulykkesregistreringer viser at E-18 i området ved Svennevig bru er en av de mest ulykkesbelastede strekninger på E-18 gjennom Aust-Agder. Hovedårsaken til dette er den raske nedtrappingen i vegstandard som finner sted nettopp her. Tilstøtende strekninger av E-18, både østover og vestover har relativt høy standard og innbyr til rask kjøring. Vegvesenets erfaring er at skilting og oppmerking av dårlige partier som dette på fjernve-

ger som E-18, ikke gir de ønskede resultater.

Det var derfor vegsjefens ønske at omleggingen skulle komme i gang så snart som mulig, og de berørte kommunene var enige i dette syn. I forbindelse med merknader til planen, kommer det frem at så godt som samtlige grunneiere gikk i mot forslaget om å regulere området mellom E-18 og sjøen til friluftsområde.

Langs E-18 gjennom Aust-Agder er området ved Svennevig bru et av de meget få stedene som egner seg spesielt godt for bading og friluftsliv for de reisende langs vegen. Spesielt er det den store parkeringskapasiteten vi får når vegen er bygd om, som gjør at det offentlige burde erverve det tilstøtende strandarealet. Vegvesenet støttet derfor tanken om å regulere arealet mel-

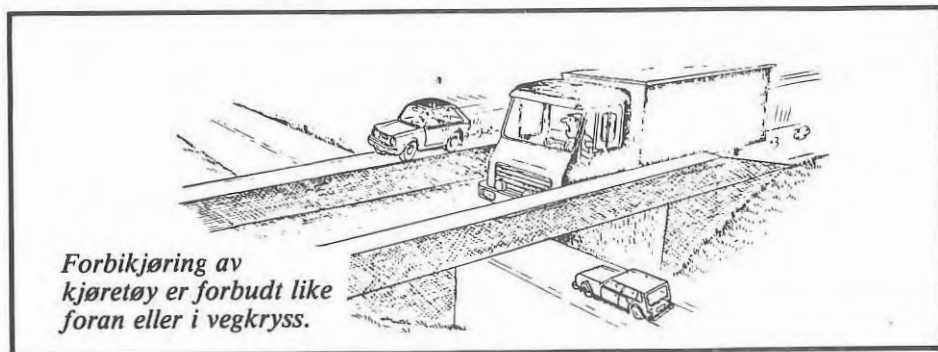


lom vegen og sjøen til friluftsområde. Omleggingen har en lengde på ca. 700 m, og bygges i vegklasse 2D med dimensjonerende hastighet på 70 km/time.

Vegfyllingen er midt i fjorden 18–20 m høy, og den totale sprengningsmasse er ca. 32.462 t.f.m³ (teoretisk fast m³).

Av dette utgjør 7410 t.f.m³ utspren- ning av parkeringsplasser og friarealer. Fylling totalt er op ca. 55.837 m³.

Eventuelle underskuddsmasser vil kun- ne tas ved en utvidelse ved Reddalska- nalen.



Veg på vestsiden av Byglandsfjorden skal være ferdig i 1980



Den 14.310 meter lange fylkesvegen mellom Frøyraak og Storstraumen på vestsiden av Byglandsfjorden skal etter planen være ferdig i november 1980. Anlegget er satt bort til 3 entreprenørfirmaer, som tilsammen har en kontrakt på ca. 8 millioner kroner. Såve Nomeland har startet fra Storstraumen, og har passert Ramneberget som er vist på bildet. Her var planlagt tunnel gjennom fjellet, men naturvernet la ned forbud mot dette, som resul-

terer i en steinfylling ut i fjorden forbi dette stedet. Entreprenør Nomeland regner med å få vegen ferdig til Hamrei år. Nedenfra kommer entreprenør Bondal, og han skal bygge vegen frem til Meleåne.

Bruene og tunnelene er satt bort til entreprenørfirmaet Furuholmen A/S. Disse arbeidene skal påbegynnes til sommeren, og alt altså være ferdig til midten av november 1980.

Melding om arbeidsskader



Vi minner om fremgangsmåten ved melding av arbeidsskader. Rutinen er følgende:

- 1) Vegvesenets interne skademeldings-skjema fylles ut i 2 eksemplarer. Et eksemplar sendes vegkontoret, det andre beholdes av oppsynsmannen.
- 2) I tillegg til dette skal Rikstrygdeverkets skjema utfylles i 4 eksemplarer. (Skjemaet fås ved henvendelse til trygdekontoret.) 3 eksemplarer sendes vegkontoret sammen med sykemelding og kontrollbilag — sykelønn. Det 4. eksemplar (grønt) beholdes av utsteder.

Veg til Stavenes var ferdig i år



Den ca. 3,3 km lange nye vegen inn til Stavenes i Bykle ventes ferdig i år. Som tidligere nevnt er den kostnadsberegnet til 850.000 kroner. I tillegg kommer to bruer, en på ca. 30 meter og en på ca. 10 meter.

Det har ofte vært fremmet den teori at å bygge veg til vegløse bruk resulterer i at man bygger «veg til flyttelasset».

Men så er ikke tilfelle her. Stavenes er et levedyktig samfunn, og det finnes mange eksempler på at folk flytter tilbake når det kommer veg.

Bildene er tatt under byggingen av den 30 meter lange brua over Otra, som ble satt bort på entreprise.





VEGKONTORETS NYE KONTORLOKALER

Arbeidene på Skytebanen er nå kommet godt igang. Bygget er under tak, vinduer innsatt og utvendig maling er ferdig. Det vil bli plass for ca. 40 biler på egen parkeringsplass ved nybygget, og vi håper å få satt igang arbeide på denne før snøen kommer.

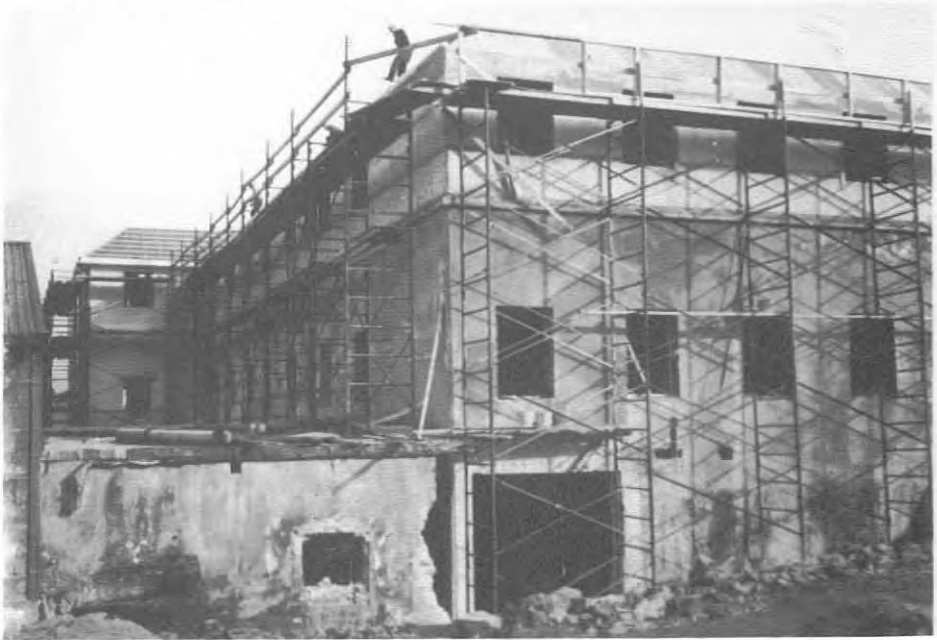
Videre har Vegkontoret satt i bestilling endel utstyr til nybygget, som møbler til spiserom og møterom, endel nye garderobeskap og markiser til sydveggen på bygget.

Leieforholdene i våre nåværende lokaler i Vesterveien, Bendikskleiv, Kirkebakken og Torvet er sagt opp, og innflytting til Skytebanen vil antagelig bli månedsskiftet mars/april 1979.

O.B.R.



4. etg. er kommet under tak.



«Nybygget» med inngangspartiet nederst til venstre.

«NY» veg til Vestre Strømsbu

Nøyaktig 20 år etter forrige utbedring, har fylkesvegen Strømmen - Vestre



Strømsbu i Øyestad fått en nødvendig make up.

Parsellen mellom rv. 408 og Strømmen skole, som er 400 m, har grunnet sterk trafikkøkning på grunn av den nye barneskolen og økt boligbygging blitt utbedret for ca. 1 million kroner, inklusive fortau og rekkverk.

Vegen presenterer seg nå med 5,0 m kjørebanebredde og 2 x 0,5 m banketter, samtidig som det gamle skoleområdet mellom fylkesvegen og rv. 420 har fått en tiltrengt ansiktsløfting, bl.a. med tilsåing og gangveg. Øyestad kommune har ordnet med nødvendig grunn.



Omstridt omlegging forbi Feviktoppen ferdig i høst

En meget omstridt parsell av tidligere E-18 forbi Feviktoppen vil bli ferdig i høst. Det gjelder den ca. 960 m lange vegen som tar av fra rv. 420 nord for verkstedet til Fevikruta, går vest for Feviktoppen frem til Fevik bilverksted, for så å følge nåværende rv. 420 videre.

Omleggingen skyldes for en stor del trafikkforholdene på selve Feviktoppen, hvor forretningsstrøket ligger på begge sider av riksvegen. Spesielt om

sommeren er disse meget vanskelige, mangel på parkeringsplasser i området fører til mye farlig parkering, samtidig som de handlende har måttet krysse vegen for å komme til butikkene.

I det uoversiktlige krysset på Feviktoppen tar tre sideveger av fra riksvegen. To av disse er adkomstveger til store bade- og campingplasser, mens den tredje gir adkomst til betydelige boligfelt. Barn fra disse boligfeltene har måtte krysse riksvegen for å komme til



Her svinger den nye vegen til høyre for gml. E-18 gjennom Fevik.



Og her kommer den inn igjen straks før bensinstasjonen.



Forbindelsesvegen krysser E-18 i bro.

skolen. En omlegging som nevnt ovenfor har en ment vil løse de vanskelige trafikkforholdene på Feviktoppen meget godt.

Ny motorveg E-18 antas å bli bygd nord. for Fevikområdet om noen år. Nåværende rv. 420 vil imidlertid etter denne tid fremdeles bli en betydelig trafikkåre.

Av planene fremgår at det er forutsatt en del omlegging av det lokale vegnett. De nye samlevegene/adkomstvegene vil få kommunal eller privat status. Forbindelsesvegen mellom sentret på Feviktoppen og arealene på nordsiden (Lauvåsen) skal krysse riksvegen i bru. For å få gjennomført planen er det fjernet 3 bolighus, 3 små og 1 større ut- hus samt en garasje.

Arbeidene er utført i vegvesenets egen regi.

DET BYGGES I DISTRIKT I-3

Det skjer en viss utbygging også i vedlikeholdsdistrikt I-3. Fra å tilbringe en heller kummerlig tilværelse i leide lokaler i Birkeland sentrum, har vegmester Franksson og hans stab siden juni ifjor vært å finne i Tollnesholtet, eller ved «Fiane Industribygg» som det offisielt heter.

Sammensatt av 3 Moelvenbrakker har de fått trivelige kontorer på i alt ca. 46 m². Dette er en midlertidig ordning, i det distriktet er blitt lovt at bygging av

ny vegstasjon kan påbegynnes i juni/juli neste år.

Da vil nåværende kontorer bli overtatt av anleggsavdelingen. Som erstatning for lagerbygget ved Møglestu, som må rives på grunn av byggevirkosomhet i området, reises det nå et nytt lager på 96 m² like ved siloen vis a vis Norton på riksveg 402.

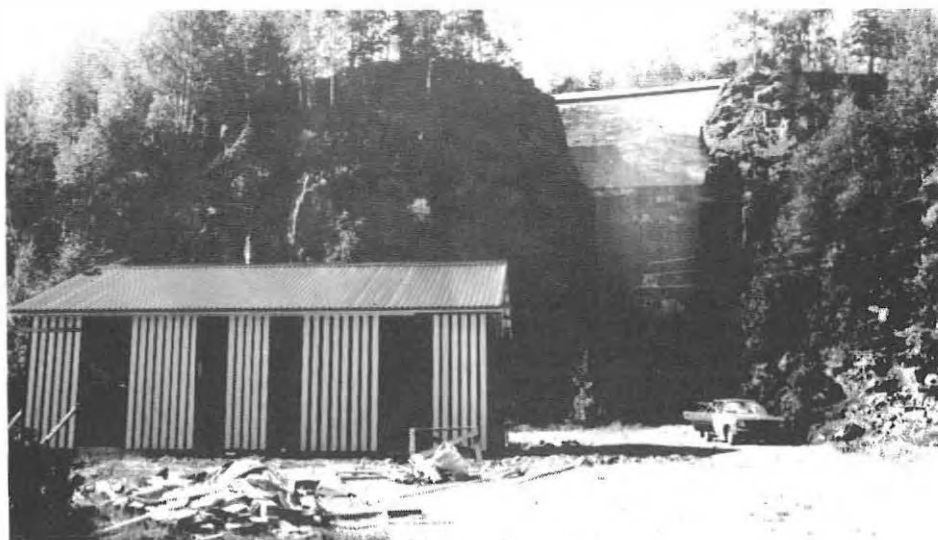
Når dette leses, gjenstår kun litt installasjonsarbeid før lagerbygget kan tas i bruk.



Ikke godt å se at dette er Moelvenbrakker.



Kontorbygget og glimt av området rundt.



Lagerbygget ligger tett ved sandsiloen på rv. 402.

Vi har tillatt oss å sakse små notiser fra en del av etatens øvrige bedriftsaviser, som vi mener kan være av interesse for våre lesere:

— La dem stå!

Avdelingsingeniør Karl Martin Amdahl ved vegkontorets seksjon for grunnerv, forteller at man i 1975, -76 og 1977 satte ned grensemærker for omlag 400 000 kroner. Disse merkene er gule og har form som appelsiner og settes ned i bakken på kamstål, for å markere skillet mellom vegen og den private grunneiers område.

Vegvesenets store hodepine i denne forbindelse er at mange grensemærker blir fjernet. Amdahl regner grovt med at om lag halvparten av de «appelsinene» som ble plassert ute i marka fra 1975 til 1977, er fjernet. Dermed er også grensemærkingen ødelagt og vegvesenets folk har brukt både tid og penger helt forgjeves.

Hedmark Vegnytt

PREMIEKRUS

Samarbeidsutvalget har gått til innkjøp av krus. Disse vil bli brukt bl.a. i forslagsordningen. For forslag som ikke blir premiært vil forslagsstilleren bli overrakt et krus med takk for utvist interesse.

En håper dette tiltaket vil være en spore til større aktivitet på forslagsfronten.

Brobyggeren

TYPISKE PLANVITSER:

1. Har du sett Olsen?
Nei, han er i møte.
2. Har du sett Olsen?
Nei, han er på kurs (miljøkurs)
3. Har du sett Olsen?
Han er her i dag, men.....!
4. Har du sett Olsen?
Olsen!! Er han ansatt her?

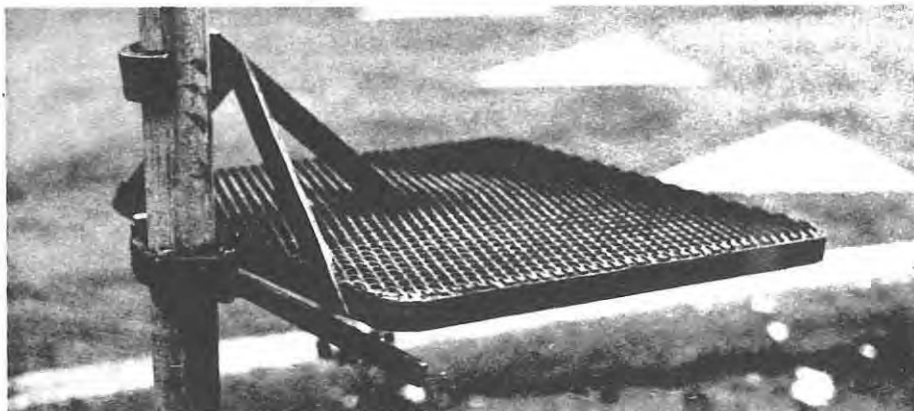
Trafikkåra, Nord-Trøndelag



RADIOSAMBANDET — EN LANDEVINNING

Innføringen av det interne radiosambandet var et betydelig rasjonaliseringstiltak. I dag er ingen instanser i vegvesenet i tvil — vi kan ikke være det foruten. Radiosambandet koster oss årlig 0,3 mill. kroner — en sum vi er overbevist om med letthet tjenes inn. Det er vanskelig, kanskje umulig, å beregne eksakt hvor store innsparinger vi har med dette sambandet, men at det dreier seg om summer som i hvert fall for menigmann vil høres betydelige, er sikkert.

Vegstikka, Troms



Spesialarbeider Andor Berdal har laget et stillas — eller stolpesko — som brukes ved montering og reparasjon av skiltene. Stolpeskoen har vært i bruk ved vegvesenets skiltseksjon et par års tid, og de som bruker den er

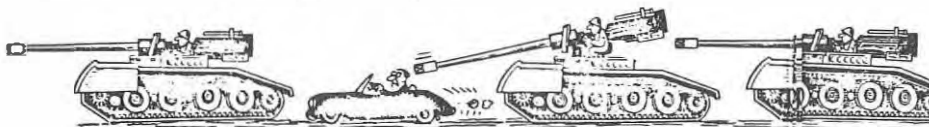
meget godt fornøyd.

Bedømmelsesutvalget ved vegkontoret innstilte forslaget til premiering, og Samarbeidsutvalget besluttet å gi Berdal en premie til verdi kr. 800,-.

Vegposten (Sør-Trøndelag)

Forts. neste side

Vegfarende må ikke avbryte eller på annen måte hindre bl.a. militærkolonner.



■ DET KOSTER ...

Hva skal en mann utstyres med og hva koster det? Spørsmålet stilles til innkjøpsseksjonens leder, f.sekr. Steinsgård, som opplyser følgende:

Normal utrustning:

• Hjelms/m/øreklokker og lue	kr 160
• Loslue	kr 90
• Kjeldress	kr 95
• Arbeidshansker	kr 18
• Vernesko (sommer)	kr 130
• Vernesko (vinter)	kr 150
• Vernestøvler (gummi)	kr 150
• Vernestøvler (lær)	kr 165
• Regnhyr	kr 170

I tillegg vil det ved enkelte arbeidsoperasjoner være påkrevd med spesielt verneutstyr.

De oppgitte priser er på varer levert fra vegvesenets sentrallager på Fauske.

Som en forstår koster det å utstyre en mann. Det er derfor grunn til å innskjerpe: Ikke bare at arbeids- og verneutstyr skal brukes, men det skal også tas vare på!

Skvættlappen, Nordland

OM GRASROTKONTAKT

Folk liker å bli informert -i hvertfall om dagligdagse ting, -og spesielt om de nære ting.

Vegvesenet har litt etter litt mistet den kontaktskapende vegvokteren.

Derfor skal man ikke -som enkelte gjør, alltid se skjevt til dem av våre som prater med folk på vegkanten.

De prater neppe om jenter, sport eller politikk. Det gjør de andre steder.

Folk er interessert i hva som foregår, og man bør i mange tilfelle se på vegkantpraten som en god og viktig informasjonskilde.

Men selvfølgelig -alt med måte. Det gjelder oss alle.

—thd—

Telemarksvingen



Bildet viser utfylling av bukta straks innenfor Svenes vegkryss.

Riksveg 39 mellom Svenes og Dølemo har for mange fortonet seg som svingete, smal og trafikkfarlig.

Utbedringer mellom Svenes og Flatland pågår imidlertid, og det er beregnet å bruke ca. 2.100.000,- på småpar-

seller. Ialt 1620 meter vil bli bygget for en dim.hastighet på 60 km/t. Det foretas sprenging på ca. 12.900 t.f.m³, samtidig som 5800 m³ jord skal masseflyttes. Denne er tenkt utlagt på skrån timer o.l.



DYDENS VEI STENGES

Denne kunngjøring stod forleden å lese i vårt bilag. Jada. Dydens vei er vel uransakelig. Ekstra uoversiktelig blir den i mørke netter.

Og Vegvesenet tar ingen sjanser, ser vi. Dyden skal stenges inne til det lysner av dag – på det omtalte veistykket. Eller er meningen kanskje å stenge den ute?

EDB-LISTER OVER PÅ MIKROFILMKORT

Av konsulent Nils Tveiten

I disse dager tar vegkontoret i bruk lese- og kopieringsapparater for mikrofilmkort. Leseapparatene blir plassert ved henholdsvis regnskapsseksjonen, driftsavdelingen og vegsentralen, mens kopieringsapparatet blir plassert ved regnskapsseksjonen.

Et mikrofilmkort er en sterkt nedfotografert EDB-liste. Filmkortet som måler $14,5 \times 10,5$ cm rummer opplysninger som tilsvarer 206 sider i en EDB-liste.

På hvert filmkort er der nederst til høyre et «Indeksfelt». Her ser en for hvert kostnadssted/eller hvert maskinnummer som finnes på vedkommende filmkort et nr., f.eks. K 10.

På leseapparatet er det fastlimt et indeks-kort. Det er da enkelt å stille leseapparatet inn på det rette nr. som da viser det kostnadssted/maskinnr. en søker.

På kopieringsapparatet som har tilsvarende leseapparat kan man da trykke



Tveiten foran leseapparatet.



I veiten og Kjørendal klar til å kopiere.

på en knapp – og vips har vi et fotografi i A4 størrelse av den side man ønsker.

Istedet for å dra med seg ut på anlegget en svær EDB-liste, kan vi nå ta et foto av den side en ønsker.

Til og med Riksrevisjonen godtar nå visse EDB-lister på filmkort – så hvem vet, om en tid sender vi kanskje hele regnskapet i en konvolutt istedetfor et billass med kasser.

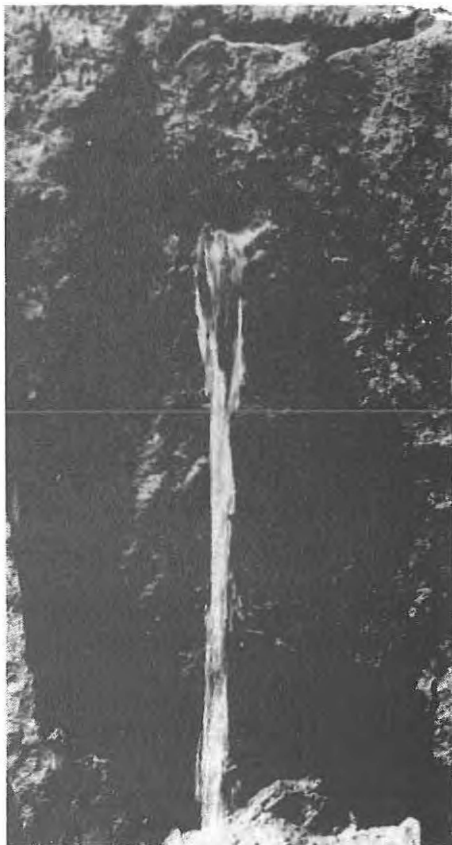


OBS! - OBS!
*Nytt forbudsskilt
i julestria . . .*

«NISSER OG DVERGE . . . »



Man får lyst til å revurdere sin oppfatning av tusser og troll, når man intetående kommer kjørende langs riksveg 402 og plutselig ser en krystallklar vannstråle sprute ut av glatte fjellet. Fra folkeskolen husker vi sangen «Nisser og dverge, bygger i berge», og kanskje er noen av dem blitt igjen der inne, og beriker oss med litt av over-skuddsmassene.



Lettere blir det å forstå, når man ser det hele forfra. Et hull med dimensjoner mistenkelig likt et fjellbor, forsvinner inn i det store intet. Hva lokalbefolkningen i Birkeland kaller hullet, skal vi imidlertid la forbli en hemmelighet. MK.

Bedriftslaget ble overraskende cupmestere



Vegvesenets bedriftsidrettslag hadde i 60-årene et fryktet cuplag, som kan se tilbake på mange, hyggelige triumfer. Senere har det gått opp og ned, inntil i år, da laget igjen slo til.

I en innledende gruppeturnering vant laget over følgende bedrifter: Bygningsbransjen 2-1, Norton 3-2 og walk over mot Forsikringsfunksjonærene.

Senere ble Transportservice slått 2-1, mens laget i semifinalen ble satt opp mot Risør Handelstand. Hele tre kamper måtte til før laget var i finalen: 2-2, 0-0 og endelig 3-1.

Som så ofte før ble Smelteverket vår fryktede motstander, og må vel sies å ha vært klar favoritt foran finalen.

Men vegvesenets elleve spillere ville det annerledes: Smelteverket tok pro-

grammessig ledelsen 1-0 på straffespark tidlig i første omgang.

Vår «nyervervelse» Dagfinn Myhren skaffet balanse i stillingen med et heldig langskudd. Avgjørelsen kom i 2. omgang da Paul Løvåsen sørget for 2-1, og tross iherdig press fra Smelteverkets side, red våre stormen av. De glade vinnere ses på bildet sammen med lagleder Arvid Strand, foran fra venstre: Helge Berntsen, Jon Haglund, Sverre Gullesen og Kåre Lauvrak. Bak fra venstre: Arvid Strand, Paul Løvåsen, Sigmund Båsland, Dagfinn Myhren, Olaf Haugmoen, John Furre, Magnfred Nygård, Jørgen Lillejord og Georg Sziraki. Eller har også Odd Rønnestad og Arne Jonskås spilt enkelte kamper.

Nye medarbeidere:

Jordskiftetekniker Arne Slundgård,
beg. 25/9-78.

Sluttet etter 1.7.:

29/10 Oppsynsm. ass. Jon Haglund

31/10 Ktr.ass. (biltilsynet)

Grethe Aanonsen

31/12 Stasj.sjef (biltilsynet)

Arne Holmgren

31/12 Vegvokter Georg Sørensen

31/12 Spesialarb. John Liane

31/12 Spesialarb. Thomas Thomassen

31/12 Spesialarb. Nere Olsen

50 år:

17/ 7 Olav Evensen

12/ 8 Harbo Colbjørnsen

13/ 9 Rolf E. Larsen

14/ 9 Gudmund Mjåvatn

12/10 Kjell M. Nilssen

15/11 Torleif Båsland

60 år:

4/ 7 Osmund Salvesen

17/ 7 Sigbjørn O. Berdalen

20/ 7 Kristian Syvertsen

18/ 9 Toralf Lunde

28/11 Arvid Ribe

16/12 Ola K. Norli

PERSONFORVALTNING - et virkemiddel i langtidsplanlegging

Av

Administrasjonssjef Osmund Salvesen

Under revisjon av vegvesenets langtidsplan for 1982 - 85 er personalforvaltning trukket inn. Målsettingen for personalpolitikken er bedre planlegging av bemanning og kompetanse, aldersstruktur, organisering, disponering og opplæring. I «Grunnlag og hovedmål for Statens vegvesen», kapittel 7.2, gis det forpliktende uttrykk for personalbehandling, ansattes medvirkning og medbestemmelse, forholdet til organisasjonene, velferd, personal- og organisasjonsutvikling.

Med disse formulerte målsettinger må vi skaffe oss virkemidler og handlingsprogrammer for å realisere målene. I dagens situasjon har vi fått nok en

vanskelighet. De innstrammingsiltak som styresmaktene har satt i verk, vil kanskje for noen år framover føre med seg at vi får mindre tilgang på folk til vegvesenet. Vil denne mindre tilgangen på en viktig ressurs, arbeidskraften, hindre eller forskyve tidspunktet for realiseringen av våre mål?

Jeg vil her vise til et foredrag som en svensk samfunnsforsker, dosent Daniel Tarschys, holdt på en nordisk rasjonaliseringskonferanse i Stockholm i år, og hvor noen av hans synspunkter er gjengitt av Administrasjonsnytt nr. 3 og 4 for 1978.

Dosent Tarschys mener at forvaltningen nå arbeider i hva han kaller et ny-



fattig miljø. Offentlig forvaltning har ikke lenger samme tilgang på ressurser, noe som har aktualisert en meget grundigere vurdering av ressursbruken. Tarschys drøfter en rekke forhold som etter hans mening er sentrale i denne sammenheng:

- Vi må nå i langt større utstrekning forsøke å frigjøre ressurser som allerede står til disposisjon, skape rom for fornyelse og utprøving gjennom en omprøving av gamle forpliktelser. Vi må foreta omprioriteringer og forsøke å ringe inn funksjoner som kan nedtrappes eller avvikles.

- Avgjørelser blir sjelden bedre enn den informasjon de bygger på. Det må skaffes til veie et bedre grunnlag for beslutninger, hvor også muligheter for forenklinger og nedskjæringer er tatt

med. Tarschys peker på at det i denne forbindelse er grunn til å være merk-sam på at de opplysninger som finner vegen gjennom hierarkiet og når fram til toppledelsen, ofte har passert mange filtre og er blitt farget av mange interesser.

- Ved å overlate oppgaver til organisasjoner med begrenset levetid, mener Tarschys at det skapes et psykologisk klima for endringer - de impliserte er klar over at virksomheten ikke varer evig.

Dosent Tarschys har ingen illusjoner om at vi på dette området i nær framtid kan nå særskilt langt. Han nevner likevel tre mål som vi må strebe etter dersom vi vil skape bedre vilkår for omprioriteringer:

- større vilje til endringer i forvaltningen

- bredere rom for omprøving i den politiske beslutningsprosessen.

- bedre grunnlag for politiske beslutninger.

De synspunkter som her er gjengitt fra dosent Tarschys foredrag går like på arbeidsoppgaver som personalforvaltningen bør ha ved vegkontor. Når vi må søke innad i organisasjonen for å få fram ressurser, bør personalfunksjonen tillegges vesentlig vekt. Det bør støttes opp om personalarbeidet fra lederhold, for å øke viljen til holdningssendringer, for å frigjøre arbeidskraft gjennom omprøving av gamle forpliktelser, skape rom for fornyelse, nedtrappe eller avvikle funksjoner som blir nedprioritert. Dersom personalforvaltningen gis denne vekt og får slike oppgaver, har den sin naturlige plass i langtidsplanarbeidet sammen med andre virkemidler som vegvesenet bruker for å nå etatens mål.

Hilsen fra vegsjefen

Jeg vil i dette siste nummeret av «Sørlandsporten» for i år benytte anledningen til å komme inn på litt av det vi har arbeidet med i 1978 og hvorledes utsiktene er for 1979.



I løpet av året er vegkontoret blitt sterkt belastet i forbindelse med den forestående revisjon av Norsk Vegplan for perioden 1982-89 som foruten riksvegene denne gang skal ha med fylkesvegene og de viktigste kommunale vegger. I tillegg kommer revisjon av fylkes samferdselsplan og utredningsarbeide

som knytter seg til det mandat det nedsatte fylkesvegutvalget har fått.

For planavdelingen er det etterhvert blitt svært hektisk da denne avdeling har sekretariatsfunksjonen for de nevnte arbeider.

Når det gjelder plansituasjonen vår, tror jeg vi kan si at vi har fått hodet over vannet, selv om vi nok gjerne kunne ha hatt litt mere reserve hvis det blir behov for særlig mye ekstraordinær sysselsetting. Spesielt gledelig er det at planene for E18 gjennom Øyestad og Langsælinja er stadfestet, og at planen for gang- og sykkelveg fra Nedenes til Fevik synes å bli godtatt.

Som tidligere år har det vært lagt ned et meget stort arbeide i forbindelse med avkjørselssøknader og en får håpe på at framtiden vil ha bedre forståelse for det arbeidet vi legger ned på den fronten.

Framdriften på veganleggene har gått etter programmet, bortsett fra de problemer som raset i Sønedeled har skapt. Vi er glad for at arbeidet på «Den lille omkjøringsveg» ved Grimstad er kommet godt igang, slik at E18 om få år ledes utenom byen. Av anlegg som er gjort ferdige bør nevnes Feviktoppen hvor trafikken nå går utenom tettstedet, partiet nord for Øy i Åmli hvor gamlevegen ikke var bæredyktig og Haugelandshei - Øygarden i Mykland. Fylkesveganleggene i Bygland, Åraksbø - Skore og Storstraumen - Frøyarak er kommet så langt at det første er trafikabelt. Det samme kan sies om den nye vegen til Stavenes i Bykle.

Vinteren i år ga oss langt mere snø enn ønskelig, 2 - 2,5 m på slett mark er helt unødvendig og drepene budsjettemessig. Utgiftene til å holde vegene oppe ble så store at viktige tiltak som burde vært gjort i løpet av sommeren har vi blitt nødt til å utsette. Men likevel tror jeg ikke at trafikantene har hatt grunn til å klage på vegdekket.

På riksvegen har vi fornyet det faste dekket på 75 km og på fylkesvegen på 17 km. I tillegg har 51 km fylkesveg som tidligere var grusveg fått fast dekke.

Trafikksikkerhetsarbeidet har vært høyt prioritert. Arbeidet her skjer på mange fronter, og i forbindelse med skilting og oppmerking bør nevnes at vi har fått vårt annet lyskryss for fotgjengere, nemlig på E18 ved Vik. Av rekkverk er det satt opp ikke mindre enn 25 km stålrekkverk.

Biltilsynet er blitt omorganisert i 1978 og vi har fått vår første biltilsynssjef og vegvesenet er blitt en veg- og vegtrafikketat. Den kompetanse som biltilsynet har når det gjelder trafikksikkerhet er av vesentlig betydning for hele vår virksomhet.

Til sist vil jeg nevne den viktige ting for vår administrasjon at vi nærmer oss det tidspunkt at vi igjen kan samles under et tak. Ombyggingsarbeidet på bygget i Barbu går etter programmet, og i april 1979 forutsettes det å være innflyttingsklart.

Og dermed er jeg over i 1979. Om innflytting i nye kontorer er en glede, ser det ikke ut til at vi kan glede oss særlig mye over bevilgningene neste år. Riksvegbudsjettet er kjent og det viser en reduksjon og det er å frykte at fylkesvegbudsjettet også blir vesentlig redusert. Jeg regner likevel med at vi også i 1979 vil ha mulighet til å bedre vårt

vegnett både trafikksikkerhetsmessig og trafikkavviklingsmessig.

Det setter krav til oss alle i etaten om større innsats og slik at vi søker å utnytte de tildelte midler på best mulig måte.

Jeg regner som en vesentlig sak å kunne holde vår jamne sysselsetting og jeg kan ikke se at budsjettene for 1979 vil endre noe i den retning.

Anleggsdriften på riksvegene vil stort sett bli som i år med Bie - Øygardsdalen som det største anlegget. På E18 vil det ellers bli anleggsdrift i Søndeled, Arendal og på grensen mellom Grimstad og Lillesand, nærmere bestemt Svennevik bru. Det vil som tidligere bli foretatt utbedringer på de andre av våre viktigste vegruter.

Til slutt vil jeg takke alle for innsatsen og samarbeidet i 1978 og ønske alle som er knyttet til etaten samt våre pensjonister en god jul og et godt nytt år.

BJH

Nytt feriested

Samarbeidsutvalget har i møte 28.9.78 vedtatt å leie en ekstra hytte ved Bjørnevatn. Alle som prøver å leie hytta på Bjørnevatn vet at det i perioder er meget vanskelig å vinne loddtrekningen. Etter at vi nå kan tilby to hytter i samme området skal det bli lettere for de ansatte å leie en av hyttene.

Hytta har båt plass, og er utstyrt for 8 personer. Der er 2 soverom, stor stue med kjøkkenkrok, vedbu og Wc. Kjøkkenet har propan kjøleskap.

Leien for samtlige hytter vil muligens



bli forhøyet til påska 1979. Den som vil være med på trekningen må melde seg til kontaktmannen senest 2 måneder før paldesøndag.

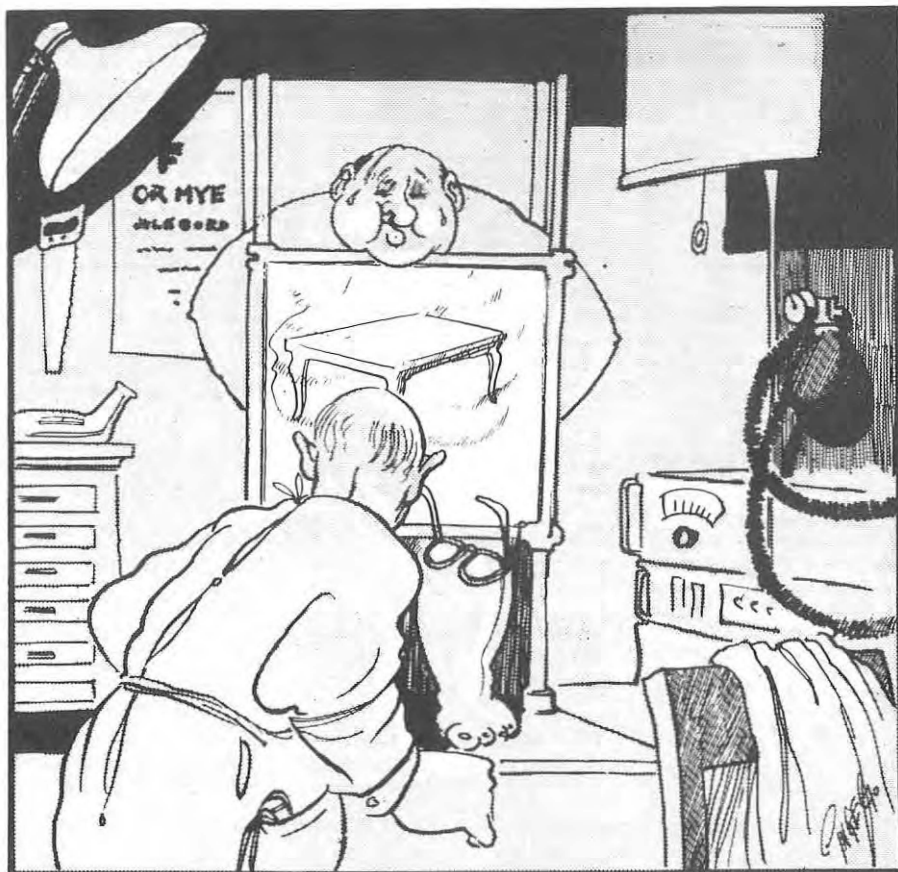
Kontaktmann for den nye hytta på Bjørnevattn blir O. B. Rørendal, Vegkontoret.

Fra 1.1.1979 blir hyttene fordelt slik: Kontaktmann Vidar Solber-Jacobsen, Vesentralen:

Herefoss
Moisund
Øynaheia

Kontaktmann Odd Bjørn Rørendal,
Vegkontoret:
Tromøy
Bjørnvassbu
Ny hytte på Bjørnevattn

Foran en farlig tid



Husk, julebord kan være farlig for magen!

Er din gamle bil simpelthen utslitt?



***Husk at den fremdeles
er verd kr. 500,-***

PANTORDNING FOR BILVRAK FRA 1. MAI 1978

For person- og varebiler som har stått registrert i 1977 eller 1978, kan en nå få utbetalt kr. 500,- (såkalt vrakpart).

Betingelsen for slik utbetaling er at vraket (minimum ramme med understellsnr.) leveres til en godkjent oppsamlingsplass.

Vi har 4 slike plasser i Aust-Agder:

- Evje og Hornnes kommunale fyllplass, v/teknisk sjef, 4660 Evje.
- Olesen Biloppugging, 4790 Lillesand.
- O. Heen og sønner, Molandsvn. 25, 4800 Arendal.

- Reidar Liane, Båssvik, 4950 Risør.

Innehaverne av oppsamlingsplassene er forpliktet til å hente vrakene mot godtgjørelse, dersom det er ønskelig. De er også forpliktet til å motta andre gjenstander som f.eks. kjøleskap, vaskemaskiner samt bilvrak som det ikke ytes den omtalte vrakpant for.

Bilvrakene skal på denne måten bli verdifult råstoff for stålproduksjonen i stedet for å forsøple naturen.

Intervju med tannlege Thorstein Funderud og lege Arne Gregertsen



Tannlege Thorstein Funderud



Lege Arne Gregertsen

Tilførselsvegen fra E-18 ved Harebakken til Langsæ har vært et stridens eple siden lenge før Vegdirektoratet i 1972 tilrådte at alternativ A skulle bygges, og godkjente deltaljplanen for denne linjen.

Arendal kommune tok senere saken opp til behandling og ønsket alternative løsninger utredet. I formannskapsmøte den 10. mars 1975, hvor også representanter for Aust-Agder Vegkontor og Vegdirektoratet var tilstede, ble det enighet om at det skulle foretas en teknisk/økonomisk analyse av alt. B, slik at begge alternativene kunne bli gjenstand for en mest mulig lik vurdering. Dessuten skulle det utføres en miljømessig vurdering av de to alternativene.

Konklusjonen på dette arbeidet kan kort summeres slik:

Man sto overfor et valg som i ikke liten grad avhenger av hvilke verdier som tillegges størst vekt. De vurderinger som har vært foretatt viser at:

- Alt. A og B er likeverdige m.h.t. trafikkavvikling.
- Alt. A og B er likeverdige m.h.t. linjeføring.
- Alt. A og B ansees likeverdige m.h.t. forbruk av grunn.
- Alt. A og B er likeverdige m.h.t. trafikkikkerhet.
- Alt. A er gunstigst m.h.t. kostnader.
- Alt. A er noe bedre m.h.t. støy.
- Alt. B er å foretrekke m.h.t. landskapsestetikk og rekreasjon.
- Alt. A er noe bedre m.h.t. riving av hus.

Parallelt med den offisielle saksbehandlingen, har det i disse årene pågått en tildels hard debatt i avisspaltene,

sentlig fra motstandere av «Veg over Langsæ».

Sterkest i dette bildet står tannlege Thorstein Funderud (Th.F.) og lege Arne Gregertsen (AG.)

Sørlandssporten har åpnet sine spalter for de to kampglade herrer, i form av et intervju med vår MK:

Tilførselsvegen fra Harebakken v/E-18 til Langsæ skal nå bygges etter alternativ A, en plan godkjent av Vegdirektoratet allerede i 1972.

- Føler dere dette vedtaket som om all opinion mot denne veien ikke har betydning noe for den endelige avgjørelsen?

TH.F.: - Ja, man har ikke verdiget meg eller andre å imøtekomme våre argumenter. Dette med å avlaste Sykehuset og Dydens vei er jo bare sprøyt uten ringeste forankring i virkeligheten.

AG: - Ja dessverre.

★

Resultatene av en underskriftskampanje mot «Veg over Langsæ», bl.a. med stand på torvet i Arendal, ble brukt som et håndfast argument i kampen mot denne veien.

- Er det noen gang - eller av noen - blitt stadfestet at disse underskriftene er representative, dvs. at ingen utenbys fra har «blandet seg i koret?»

Th.F.: - Solide folk var til enhver tid tilstede ved underskriftskampanjen. Folk fra nærliggende distrikter tegnet seg på egne lister. Likeså ungdom som ennå ikke har stemmerett.

AG: - Så spontan som reaksjon mot fyllingsveien over Langsæ kom, er jeg ikke i tvil om at den ga uttrykk for det en overveldende majoritet av byens befolkning mente. Det var ikke noe kommune- eller stortingsvalg, hvor en etter folkeregisteret krysses av for hver enkelt stemmeberettiget. Og dette tot seg heller ikke gjøre av økonomiske

grunner. Om noen utenbys «blandet seg i koret», kan jeg derfor ikke svare på. Det var i tilfelle iallfall høyst ubetydelig.

★

Som veimann selv, har jeg ofte gjennom debatten i lokalpressen fått det inntrykk at enkelte motstandere av vei anser oss veibyggere som en flokk idioter. kan vi nå få bekreftet eller avsannet dette inntrykket.

Th.F.: - Hvis du med veibyggere mener folk som bygger fremragende veier, synes jeg ikke at de er hverken uvitende eller idioter. Men hvis de samme veibyggere, som du kaller dem, suverent vil bestemme *hvor* og *hvorfor* veiene skal bygges, da blir det en annen sak - en politisk sak.

Jeg liker ikke ordet «uvitende», og slett ikke ordet «idiot», men klokt eller hensynsfullt er det ikke når de samme veibyggere unnlater å besvare konkrete, høflige spørsmål som blir rettet til navngitte personer i pressen. Det er uhøflig og dumt og kan ikke være god politikk, hvis man ikke *ønsker* å vise direkte forakt for medmennesker. Uvitethet om denne side av sin oppgave i samfunnet, kan kanskje kalles idio-



I og ved boligbebyggelse må nødvendig kjøring med motorvogn ikke finne sted.

tisk, men det er ikke mitt ord. Spørsmålet var provokatorisk.

AG: - Inntrykket er galt. Personlig har jeg ofte på reiser rundt i Norge beundret våre veiingeniørers *tekniske dyktighet* i å bygge veier, broer og løse andre vanskelige tekniske oppgaver.

Det er andre og vesentlige sider ved planlegging jeg savner forståelse for. Antall drepte, invalidiserte og skadde på våre veier i etterkrigstiden tyder på at vårt vegvesen bare har hatt en målsetting - bilen skal frem. Hensyn til fotgjengere og syklistene er først i de senere år kommet inn i bildet. Det skal ofte gjentatte ofre til på samme sted før det gjøres forandring. Veier som skolebarn har brukt, og må bruke, bygges bedre for bilen, - fortøyet for gående kommer i annen rekke.

Det primære må være, når fotgjengere også må bruke veien, å ta hensyn til dette allerede under planleggingen. Vi har opplevet at dette hensyn ikke er tatt før forholdene for fotgjengere og syklistene nærmest er blitt umulige.

Jeg savner også estetiske hensyn, hensyn til miljøforandringer og forurensing. Eksempel: Prosjektert fyllingsvei over Langsæ, som - hvis den kommer - iallefall må bygges på pillarer av foran nevnte hensyn, og for å få fri sirkulasjon.

★

Trafikkundersøkelser og prognoser som er lagt til grunn ved arbeidet med Norsk Veiplan II for Arendal viser at forventet trafikk langs E-18 forbi Arendal vil gi en årsdøgntrafikk på 17.000 kjøretøyer i 1985. Forventet trafikk på tilførselsvegen fra Harebakken til Langsæ vil i 1985 gi en ÅDT på 14.000 kjøretøyer, og det er konkludert med at begge alternativer (A og B) vil gi en tilfredsstillende trafikkavvikling.

- Tror dere på denne prognosen, og hva vil dere foreslå som et alternativ til veg over Langsæ for å løse trafikkavviklingen inn til byen i 1985?

Th.F.: - Hvordan skal man *tro* på en prognose. Har aldri hørt om en som stemmer. Spiller ingen rolle i denne sammenheng. Hvis 14.000 kjøretøyer kan trafikere Harebakken - Langsæ, må vel minst det samme antall kunne trafikere Stølen - Stoaavkjørslene?

Det er vel ikke meningen at disse to avkjørslene skal stenges? De er ellers et godt alternativ - og uten store utgifter for stat og kommune.

AG: - Nei. Jeg tror ikke vegvesenets folk er flinkere i å stille prognoser enn fremragende representanter for skipsfart, næringsliv og politikk. Her har prognoser stillet i begynnelsen av 70-årene sviktet totalt. Dessuten har økende luftforurensing, forgiftning av mennesker og natur, ødeleggelse av miljø idag kommet ganske annerledes sterkt inn i bildet enn den gang vegvesenet utarbeidet sin prognose. Det vil fremtvinge en omlegging av trafikk i kollektiv retning. En buss som frakter 40 passasjerer forgifter mindre og lager færre trafikkproblemer enn om samme antall kjørte bil.

Privat- og offentlig økonomi kommer også inn i bildet, og den fortøner seg idag og for år fremover på en annen måte enn på den tid da prognosen over trafikk på fyllingsveien ble til.

Alternativ vei til vei over Langsæ?

Støyproblemet for Sentralsjukehuset ble i sin tid brukt som et sterkt argument for vei over Langsæ. Helsedirektoratet har stillet som betingelse for videre utbygging at spørsmålet ble løst. I desember 1972 ga Arendal bystyre sin tilslutning til en plan om tunnel Myrene - Springklev. Senere er det ikke gjort noe med denne plan.

blem, og samtidig det trafikkproblem som Langsæveien skal løse.

Som svar på alternativ vei må derfor bli: Tunnel Myrene-Springklev.

★

Vegvesenets bedriftsavis er et organ med fri meningsutveksling. Hermed gis dere anledning til å si hva dere mener om etaten, eventuelt hva dere ønsker vi i fremtiden må gjøre annerledes:

Th.F.: - Først og fremst at det ikke blir noen vei over Langsævannet.

Stikkord her: Langsæparken, tennisbanene, kraftledningene, firekryssvei fra før ved Langsæ bro.

Ved enkel skilting har det vist seg at man kan avlaste Dydens vei etter ønske. Ny E-18 må vel i stor grad avlaste alle veier innen Arendalsområdet. Summa summarum: Vei over Langsæ er et spill av krefter, ødsling med natur og ressurser som jeg ikke nøler med å kalle «idiotisk». Bortsett fra bystyremedlemmene som stemte *for*, har jeg ikke møtt noen som ikke er enig i denne makabre karakteristikk.

I Sørlandsposten leser jeg at strøing av veien vil resultere i at bilførerene kjører fortere (farligere). Det forbauser meg at det går an å trekke denne slutning. Overing. Nylund formet i et avisinnlegg veivesenets overordnede målsetting derhen at man må ta sikte på å oppnå en *jevne* veistandard. For å oppnå denne jevne veistandard er strøing første krav. Når man kjører på tørr, fin vei og plutselig kommer til isglatt vei (sving), da har man ikke jevn veistandard, men tvert imot *livsfarlig* veistandard, som på en forholdsvis enkel måte kan utbedres med sandstrøing.

Vegvesenet vet - som alle vi andre - at det på de samme stedene hver eneste vinter og vår dannes isbelegg på korte-

re strekninger. Jevn veistandard krever effektiv strøing om nødvendig flere ganger dag og natt. Nylunds intensjoner skal gjennomføres. Oppgaven er ikke uoverkommelig, og må ha første prioritet når det gjelder vegvesenets oppgave for trafikksikkerheten.

Men dette siste er en oppgave som politi, bilorganisasjoner, kjøreskoler og den enkelte bilist må gå inn for.

Når det gjelder skilting, har vegvesenet den underlige forestilling at bilistene ikke respekterer skiltene, så de har liten hensikt. Jeg er overbevist om at det store flertall er glade for de advarsler skiltene gir. Men skiltene må være fornuftige, ikke som ved Færvig kirke direkte «idiotiske», for å bruke ditt uttrykk nok en gang.

Men tilbake til Sørlandsposten. Din påstand om tannlegen, snekkeren og elektrikerens som uten videre godkjennes i motsetning til vegbyggerne er uholdbar. Ingen av de tre yrkesutøverne gjør inngrep i naturen eller andres eiendom, og forlanger ikke at stat og kommune skal dekke utgiftene.

Privat sak - offentlig sak.

Det er riktig når du registrerer at «det hersker uvilje mot bygging av nye veier, og at det alt i alt er en negativ reaksjon på meget av det vegvesenet utfører av arbeid».

Idag mener plankomiteén for sykehuset og styret at generalplanen for Arendalsområdet, som Langsæveien er en del av, ikke løser sykehusets støyproblem, og ber om en revurdering av planen. Plankomiteén tar opp igjen spørsmålet om tunnel Myrene-Springklev. Utførlig referat av denne sak finnes i Agderposten 3/12-77. Personlig er jeg ikke i tvil om at tunnelen må bygges av hensyn til sykehuset, og at Arendal er bundet av tidligere vedtak. Byggingen av tunnelen løser sykehusets støypro-



Hva med min pensjonsalder?

Det har ved flere anledninger framkommet feilaktig oppfatninger av hva som er den faktiske pensjonsalder i utedriften.

ALDERSGRENSER FOR TJENESTEMENN I UTEDRIFTEN

Fra 1/1 1974 er pensjonsalderen for alle tjenestemenn i utedriften 65 år. For tjenestemenn ansatt før 1/1 1974, som ønsker å fortsette og som fortsatt fyller kravene til stillingen er det anledning å stå til fylte 68 år (den gamle pensjonsalder) uten å søke om dette. Regelen om å kunne fratre 3 år før oppnådd aldersgrense gjelder fortsatt - forutsatt at alder og tjenestetid tilsammen utgjør 85 år.

Vi kan med andre ord si at en tjenestemann i driftsavdeling under visse forutsetninger kan fratre med pensjon ved fylte 62 år. Likeså kan han, om han ønsker det, fortsette i stillingen til fylte 68 år, hvis hans arbeidsforhold var begynt før 1/1 1974.

FOR OPPSYNSMENN

For oppsynsmenn er pensjonsalderen 68 år og for oppsynsmannsassistenter 70 år, men ved rett til å fratre 3 år tidligere hvis alder og tjenestetid til sammen er 85 år.

FOR TJENESTEMENN INNE

Når det gjelder tjenestemenn inne ved kontoret er pensjonsalderen for vegsjef, teknikere og merkantilt personell 70 år. For øvrig teknisk personell 68 år. Alle med rett til å fratre 3 år tidligere på ovenfornevnte vilkår.

Et utvalg arbeider forøvrig med en revisjon av aldersgrensebestemmelsene.

TJENESTETID FOR BEREKNING AV PENSJON

Har en tjenestemann 30 års tjenestetid som statsarbeider, får han full alderspensjon. Har han derimot 23 års tjeneste kan han fratre ved fylte 62 år, men da med 23/30 av full pensjon.

Det er også viktig å være oppmerksom på at alderspensjon gjennom Folketrygden begynner først ved fylte 67 år. Dette har spesielt stor betydning for de tjenestemenn som ikke har full pensjongivende tjenestetid i statens pensjonskasse.

Den som ønsker å fratre med alderspensjon bør være ute i god tid med pensjonssøknaden da en må regne med ca. ½ års ventetid før pensjonen begynner å løpe. Det er også en fordel at arbeidsledelsen kjenner til fratredelsen så tidlig av evt. nyinntak kan forberedes i god tid.

MASSEKORSBÅND

God Jul
og et
Godt Nytt
År