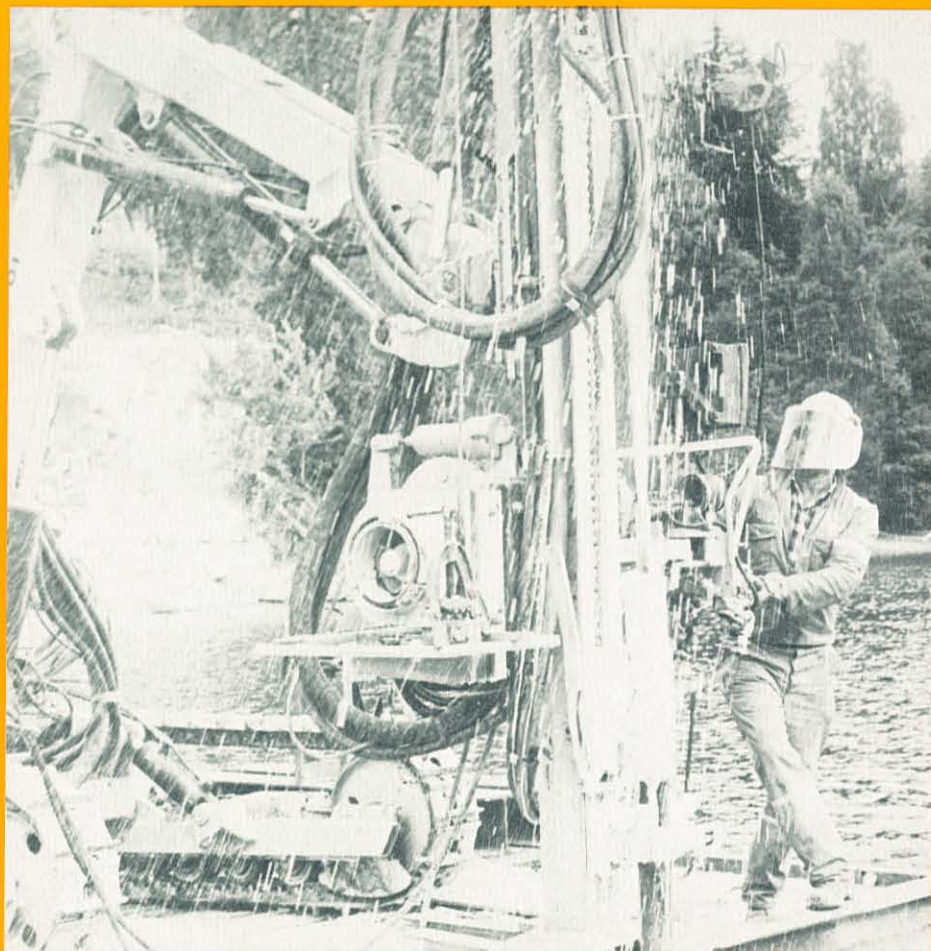




TELEMARK- *Swingen*

3
1984

Bedriftsavis for Statens vegvesen, Telemark fylke



*God
sommer!*



NYE MASKINER I VEGVESENET.

Over: Våre lab-folk i gang med supplerende grunnboring for fundamentering i Nautesund. Borutstyret er nytt.

Ny kantslår som holder vegetasjonen unna kantene på våre riks- og fylkesveger.

Av innholdet:



EDB for full fart inn i Vegvesenet.



Yrkesbevis «på trap-pene».



Pensjonist-tur med Victoria.



Stortingets Samferdselskomité på besøk.

TELEMARK- Svingen

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN
TELEMARK FYLKE

Nr. 3 – juli 1984 – 16. årgang

Redaksjon: Redaktør Thormod Dalene
Redaksjonssekretær Walter Scott-Fjære

Redaksjonsråd: Egil Feby
Erik Hagen
Stian Langeland
Ivar Bjørn Løberg
Øystein Nilssen

Kontaktmenn: Håkon Halvorsen (Bamble)
Magne Hegna (Hjartdal)
Endre Øygarden (hovedtillitsmann)

Bidragene i denne avis står for «forfatterens regning»
og gir nødvendigvis ikke uttrykk for Vegvesenets
offisielle holdning.

Ettertrykk tillatt – helst med kildeangivelse.

Opplag: 1.400 eksemplarer.
Sats/trykk: Oluf Rasmussen A.s, Skien.

Redaksjonens adresse: Telemark Vegkontor, 3700 Skien. Tlf. (035) 27 565



Aksjoner og påbud har vi nok av, mener folk flest. Ikke før er vi godt i gang med «Aksjon Publikum» så trår vi til med «Aksjon kjørellys».

«Hørt maken til tull,» sa bilføreren med bukseseler og vid hattebrem. «Jeg behøver vel ikke å slå på bil-lysene for å se vejen i solskinet!»

Nå går det for vidt, skreik kjerringa. Hun trodde klokkeren kneip henne i baken da stakken hang fast i en spiker.

Det er ikke for selv å se, men for bedre å bli sett at vi skal ha bil-lysene tent om dagen. Det er beklageligvis mange bilister som ikke har oppdaget denne lille, men ganske vesentlige forskjell.

Vegdirektøren vil ha 85 prosent kjørellys på frivillig basis før han går veien om påbud.

Vi ligger dårlig an her i Telemark. tellingene viser liten interesse og forståelse for bruk av kjørellys om dagen. Har vi dårlig tro på nye tiltak her i Telemark – eller er vi prinsipielle motstandere av frivillige ordninger? Hva vet vi?

Et kraft-tak må til. Vi Telemarkinger må ikke være loddet på vektskålen som gjør at frivilligheten tipper over til påbud. Slikt må da være unødvendig. På med lyset, folkens!

Hvorfor syte og bære seg når det skjer så mye spennende? I år er det altså kjørellys som skal tenne et nytt kapittel i trafikksikkerhetsarbeidet.

Jeg skal gi deg et lyst hode, jeg, sa kjerringa og dæljet parafinlampa i pannebrasken til kallen . . .

AKSJON: PUBLIKUM KJØRELYS

Smil til verden – og verden vil smile til deg lærte vi i min barndom. At dette var riv, ruskende galt – som mye annet vi lærte – forsto jeg da jeg forleden forsøkte – et forsøk som ikke skal gjentas.

Godmor'n – smilte jeg til bussmannen forleden. En teknisk feil på bilen forledet meg til å bruke buss.

Han så forundret opp – og nesten glefset etter meg. Det var rett før han knyttet neven og spurte: Er det meg du ler av, din gjøk?

Her i landet har det vært synd å le i tusen år. Smilet vitner visstnok klart om uoppdragenhet og uforskammethet. Dette har fulgt oss helt til nå – inntil SAS har lært oss smilende livskunst.

På arbeidsplassen har det inntil for kort tid siden vært sjefens privilegium å bære grinebiter-masken. Likskapsloven gir nå alle anledning til å vise sur avsky for alt og alle. For nå er alt bestemt av tariffen og formaliteter, «Aksjon Publikum» til tross.

Jorda må gjerne gå under for meg, jeg skal til sjøss, sa gutten. Verre er det nok når skattevesen og prisøkninger vasker smil hullene bort fra ansiktet.

Men dette må ikke gå ut over publikum. Om ikke vi til stadighet går rundt og flekker tenner, så har publikum krav på vårt blide og hjelpsomme lynne.

– Red –

God ferie!

Vi hadde håpet å få Telemarksvingen i postkassene før fellesferien begynte. Desverre lykkes ikke dette. Men sommernummeret kommer her og nå likevel – så fortsatt God Sommer med Telemarksvingen!

– Red –

– Red –

ISOPOR- BLOKKER PÅ DÅRLIG GRUNN



På grunn av dårlige grunnforhold har de fra overgangen til bru og steinfylling lagt isopor på den nye brua som knytter seg til sentrumsringen i Porsgrunn. Det har gått med 1500 m³ isopor. Oppå er det lagt et 10 cm tykt lag med betong før det fylles opp med grus og asfalt.

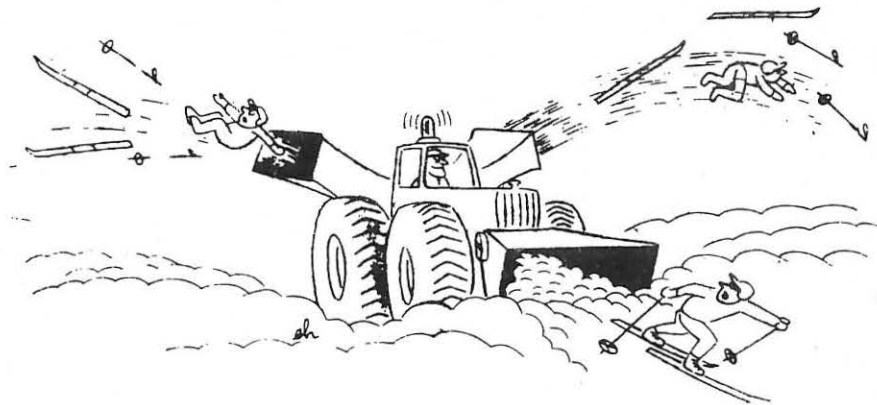
- WSF -



Vi VANT!

Vegdirektoratet har bestemt:

Telemark får ansvaret for vinter- vedlikeholdet på vegen over Haukelifjell . . .



Etter en forsøksperiode på to år – vintrene 1982/83 og 1983/84 hvor Vegvesenet i Hordaland hadde ansvaret den første vintren og Telemark den andre, har Vegdirektoratet besluttet å gi brøyteansvaret permanent til Telemark.

Etter en drabelig tvekamp mellom de to vegkontorene, offentliggjorde vegdirektør Eskild Jensen på et møte i Vegdirektoratet den 25. juni at Telemark får eneansvaret for det krevende vintervedlike-

holdet på E-76 – Helårsvegen over Haukelifjell.

Mens representanter for Vegvesenet i Hordaland uttrykte at de var både overrasket og skuffet, ble det naturlig nok stor jubel her i Telemark.

Hordaland har kjempet tappert – og en trøst bør det være at i denne saken tapte de – men de gikk ned med «flagget til topps».

Vi kommer imidlertid tilbake i neste utgave av Telemarksvingen, både med kommentarer og til selve avtalen.

Eksotisk besøk på vegkontoret

Telemarks veggnett er som Norges veger i miniatyr. Derfor valgte jeg å ta våre kenyanske venner og kolleger til å se på veganlegg, vedlikehold, Biltilsynet og vegkontoret, sa Theodor Borchgrevink i Vegdirektoratet som ledsaget toppfolk fra den kenyanske vegadministrasjon og som besøkte oss nylig.

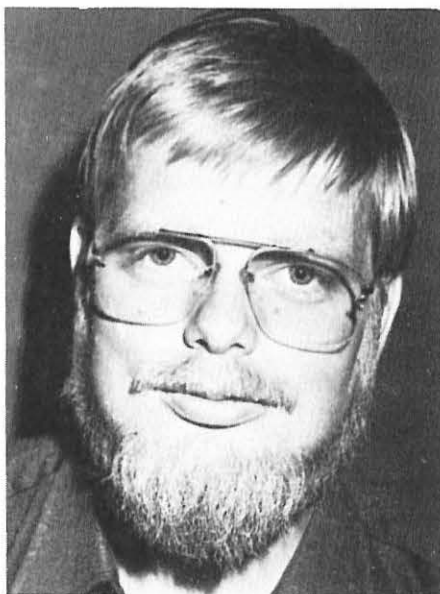
På bildet til høyre ser vi fra venstre: Theodor Borchgrevink, Vegdirektoratet, visevegdirektør Edward Mwasi, teknisk direktør George Wabuke og vegsjef Søren Gunnar Thorsdal.



EDB-invasjon i vegadministrasjonen

De første installasjoner foretas til høsten

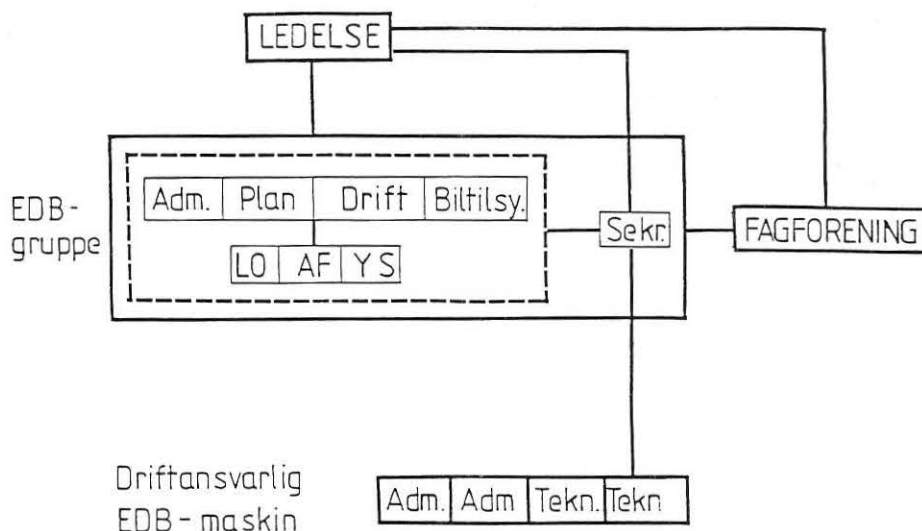
EDB-gruppas formann, avd.ingeniør Anders Hoel, i samtale med Thormod Dalene.



Avd. ingeniør Anders Hoel

Denne artikkel er den første i en serie på tre om EDB. Denne artikkel kaller vi Introduksjon. De to neste vil omhandle 2: Betydning for brukerne og 3: EDB i arbeidssituasjonen.

Organisasjonsplan for EDB-området



INTRODUKSJON

– Utgangspunktet er at det i sin tid ble opprettet en EDB-gruppe ved Telemark vegkontor. Gruppens oppgave var å ta seg av at det ble en fornuftig samordning og bruk av EDB ved vegkontoret.

Gruppen besto opprinnelig av representanter for samtlige avdelinger og seksjoner. Det som nå har skjedd, er at en gruppe i Vegdirektoratet har kommet med en rapport som omhandler bruk av EDB i Statens vegvesen, en sluttrapport som kom ut for ett år siden.

I forbindelse med dette arbeidet ble det besluttet at det skal installeres egen datamaskinutrustning ved samtlige vegkontorer – en såkalt minimaskin.

– **Hadde sluttrapporten noe å si med hensyn til EDB-gruppen?**

– Ja, det ble behov for en reorganisering av EDB-arbeidet ved vegkontoret. Den tidligere EDB-gruppen ble omdannet i og med at representanter for fagforeningene kom inn i dette arbeidet som medlemmer av gruppen. EDB-gruppen består nå av 8 representanter etter følgende fordeling:

EDB-gruppas medlemmer:

SVEIN NILSEN (Administrasjonen)
ANDERS HOEL (Plan) (gruppeform.)
OLAV HOLTE (Drift)
ODD LANGBAKK (Biltilsynet)
KRISTIAN HOVLAND (LO)
BENT KRISTIANSEN (AF)
GUNN BERIT GILJE (YS)
ÅSE CHRISTIANSEN
 (gruppens sekretær og fast medlem)

Driftsansvarlige:

Fra administrasjonen:
OLE PER JAKOBSEN (formann)
ÅSE CHRISTIANSEN (sekretær)
Fra teknisk side:
GUNNAR CHRISTIANSEN (Plan)
JOSTEIN ERIKSRØD (Grunnseksj.)

En representant for administrasjonen,
 En representant for planavdelingen,
 En representant for drifts-siden,
 En representant for Biltilsynet,
 En representant for LO,
 En representant for AF,
 En representant for YS.

Dessuten er det utpekt en EDB-sekretær som er fullt medlem av gruppa.

I tillegg er EDB-gruppa underlagt en driftsgruppe – som er en driftsansvarlig gruppe som har ansvaret for at EDB-anlegget til enhver tid er i drift. Denne gruppen består av 4 personer – hvorav 2 fra administrasjonen og 2 fra teknisk side.

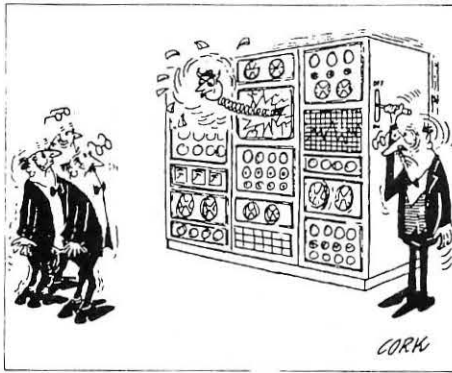
– Hva er EDB-gruppens oppgave?

– Den fungerer som en rådgivende gruppe. Den skal ta seg av EDB-arbeidet ved vegadministrasjonen – herunder vurdere eksisterende bruksområder og rutiner for EDB – samt å holde seg orientert om den videre utvikling innenfor fagområdet EDB i Vegvesenet. Gruppa skal gi råd ved innkjøp av EDB-utstyr, forestå driften av EDB-maskinene ved vegkontoret og skal videre i samarbeid med opplæringsleder tilrå nødvendig opplæring i tilknytning til EDB – og skal samtidig være rådgivende når det gjelder forholdet til arbeidsmiljøloven og arbeidsmiljøet. Gruppen

må på dette området søke bistand hos personalseksjonen. dessuten er det tanken at EDB-gruppens medlemmer skal engasjere seg i det videre arbeid tilknyttet EDB ved de avdelinger de representerer.

- Hva med fagforeningssaker?

- Vi regner med at en del saker vil bli avklart på et uformelt plan i EDB-gruppa, men alle forhandlings- og drøftingssaker vil bli diskutert mellom fagforeningene og ledelsen uavhengig av EDB-gruppa.



- Hva er forskjellen på minimaskin og mikromaskin?

- Dersom det på en plass blir installert en terminal, så er dette en uintelligent innretning som kun oppretter og formidler kontakt mot minimaskinen på vegkontoret. Dersom det i stedet monteres en mikromaskin på et punkt, så er dette en maskin som selv kan utføre en del beregninger. Den kan samtidig fungere som en terminal mot minimaskinen på vegkontoret.

- Når kan dette skje?

- Utplassering av mikromaskiner i drifta er et forhold som for tiden er under vurdering. I hvilken grad dette vil skje, regner jeg med vil bli avgjort i nærmeste framtid.

- Hva med de ansatte?

- I dette arbeidet er det i forbindelse med installasjonen forutsatt at man skal ha forhandlinger/drøftinger med de ansatte. Opplegget for dette er under diskusjon, og vi vil komme tilbake til dette etter sommerferien.



Ordringen med redskaps-godtgjørelse

til snekkerne opphørte 1. mai i år, framgår det i referatet fra møte på anleggsavdelingen.

Nå kan faste snekkere få utlevert nødvendig håndredskap mot kvittering. Det forutsettes for øvrig at hver snekker har ansvaret for sin verktøykasse.

Feltflyplasser

På de vest-tyske motorvegene er mange rette strekninger øremerket som feltflyplasser i krigstid.

Disse strekningene er uten midtrabatt og har flyttbart autovern. Landingsbanene kan klargjøres i løpet av 24 timer og er hovedsaklig tenkt brukt for å ta ned fly som ikke kan returnere til egen base på grunn av ødelagte rullebaner eller andre forhold.



Britisk Tornado kommer inn for landing på motorvegen.

Nylig ble det avviklet en større øvelse på den nye motorvegen mellom Ruhr og Nordsjøen før vegen ble åpnet for allmennlig trafikk.

Omlag 80 fly fra seks NATO-land deltok. Flyene var av typene F-15, F-16, F-5, F-4, Tornado, Jaguar, Alpha Jet, A-10, Transall C-160 og C-130 Hercules.

JDW 15/84

- Skjer det noe konkret snart, Anders Hoel?

- Etter det som er meddelt i brev fra Vegdirektoratet, så vil Telemark som det andre fylke få installert sitt utstyr fra 1. oktober i år. Det er da forutsatt at man får denne minimaskinen, en linjeskriver, en fler-funksjons-skriver, en del lagringsmedie for data og 12 Tandberg-skjermterminaler i denne første leveransen. Kostnadene til dette dekkes av Vegdirektoratet.

- Vi slipper utgifter her i Telemark?

- Nei, det gjør vi ikke. Kostnader til installasjoner og til drift av utstyret - og eventuelt ytterligere utstyr - samt opplæring må betales av oss her i Telemark.

- Hva betyr dette for arbeidsrutinene?

- Vi regner med at det vil bli visse forandringer når det gjelder arbeidsforholdene her ved vegkontoret, i og med at mange flere av de ansatte vil få EDB som en del av sin arbeidssituasjon. Etter hvert vil jo dette også forplante seg ut i drifta, både ved at det vil bli utplassert terminaler i tilknytning til maskinen og at det vil bli innkjøpt mikromaskiner ved enkelte vegstasjoner og større anlegg.

Statistisk Sentralbyrås snarstatistikk

for lastebiler viser at tallet på lastebiler (medregnet varebiler med nyttelast 1,0 tonn og over) ved utgangen av 1983 var 132.000 mot 122.000 ved utgangen av 1982.

Mest økning var det i tallet på varebiler, kombinerte biler for person- og gods og store lastebiler.

Uniformerte tjenestebiler

bør så absolutt vise veien - ved å bruke kjøreløys om dagen. Beklageligvis har i observert uniformerte tjenestebiler både fra Vegvesenet, Politiet, Televerket, Kommunen og Postverket uten lys.

Slikt bør ikke forekomme.

Aksjon Kjørelys:

TELEMARK ØKER MINST?

Tellingene i forbindelse med «Aksjon kjørelys» viste en nedgang fra 46 prosent lysbrukere i april til 35 prosent i mai. Rene katastrofen ble det i juni med bare 25 prosent – eller at bare hver fjerde bilist brukte kjørelys om dagen.

Dette er heldigvis rettet opp i juli. Aksjonen som har pågått siden den nedslående tellingen i juni, viser at Telemark er på veg oppover igjen. Første uke i juli var antall bilister med lys øket til 40 prosent. Men fremdeles er det langt igjen til 85 prosent som er Vegdirektørens mål.

Uavhengig av denne tellingen er det også foretatt andre registreringer. Førere av tyngre kjøretøyer er flinkest, og vi har også fått inn en del materiale som forteller litt om telemarkingenes holdning til aksjonen.

Vi kan presentere følgende tall:

Kjøretøygrupper med kjørelys:	April (1945)	Mai (2014)	Juni (2091)
Person/varebiler	28%	24%	21%
Buss/trailer/lastebil	45%	39%	37%
Taxi	35%	33%	31%

Tall i (): totalt antall kjøretøyer.

Samtidig med utdeling av reklamemateriell på parkeringsplasser og andre steder hvor det kommer inn mange kjøretøyer, har vi også foretatt en spørreundersøkelse – både blant lysbrukere og de som ikke nytter kjørelys om dagen.

En skikkelig oppsummering skal vi komme tilbake til i en senere utgave av Telemarksvingen, men det kan nevnes at av de oppgaver vi hittil har fått inn, så er menn i aldersgruppen 35–45 år de flinkeste lysbrukere, tett fulgt av kvinner i aldersgruppen 25–35 år. De dårligste lysbrukere er de eldste og de yngste bilførere.

Blant lysbrukerne var det en overveldende enighet om at bruk av kjørelys om dagen øker trafikksikkerheten. De kjø-

rer selv tryggere, ser situasjoner tidligere, og de har følelsen av at andre – og spesielt myke trafikanter oppdager dem selv på et tidligere tidspunkt.

Ikke-lysbrukere har to hovedinnvendinger. For det første at det er så lett å gå fra bilen med lysene på og med «flatt» batteri som resultat. Den andre gruppen tror ikke noe på en økende trafikksikkerhet ved kjørelys om dagen og mener at dette er noe tøys.

En overraskende stor gruppe er også dem som stiller seg totalt likegyldig – og som også sier de er motstandere av nye restriksjoner.

For den siste gruppen kan det se ut til at de har en mental negativ innstilling til sitt ansvar i trafikken – med andre ord en noe hensynsløs eller tankeløs innstilling til nye tiltak som øker trafikksikkerheten. Dette minner foruroligende om at mange bilister er mye mer opptatt av seg selv og sitt eget enn medansvaret overfor sine medtrafikanter.

Vi våger å tro at det er mer en konservativ og forventende holdning til noe nytt – enn likegyldighet.

Vi våger å tro at det er mer tankeløshet enn et par hundrelapper til automatisk lysbryter, som er den egentlige årsak til redselen for «flatt» batteri.

Vi våger å tro at mange bilister er flau for å vise at de egentlig er positivt innstilt til bruk av kjørelys. Det viser seg i mange forhold – at om bare mange nok er med på et tiltak – ja, så er det lettere å få flere med.

Vi er spent på resultatet av august-tellingen. Vi øker – men øker vi minst? Dette får vi svar på etter sommerferien.

Så på med lyset, folkens!

Det er ingen skam å bruke lys!

Kjører du med parkeringslys?

Noen gjør det fremdeles. Ved endringen av trafikkreglene 1. oktober 1978 falt bestemmelsen om bruk av parkeringslys under kjøring på godt belyst veg, bort.

Nå er hovedregelen at fjernlys skal nyttes når førerens synsfelt ikke er tilstrekkelig for en sikker føring av kjøretøy i forhold til farten. Kan fjernlys ikke brukes – eller er det ikke påkrevet – skal nærlys nyttes. Parkeringslys må altså ikke brukes, fordi det markerer at et kjøretøy står stille, sier Trygg Trafikk.

Norges Lastebil-eier Forbund vedtok 3 hoved-resolusjoner

på sitt landsmøte i Trondheim nylig. Det dreier seg om krav om at Nord-Norgebanen ikke blir planlagt forlenget, at man får til en samordning av avgifter for lastebiler i Norden, og at man får en generell reduksjon i kilometeravgifter i perioder med telerestriksjoner her i landet.

Fra Japan:

Mattevask på bensinstasjonene

Et japansk firma har nå brakt på markedet en maskin som kan bidra til å øke bensinstasjonenes servicetilbud. Det dreier seg om en maskin som kan vaske «elle slags» bilmatter. Maskinen tilkobles strøm og kaldt vann og er utstyrt med hjul så den kan flyttes rundt på stasjonen etter behov.

«7. sans»!

Allerede nå har vi bestilt 7. sans for 1985. Innholdet har vi litt tid på – så vi anmoder om å bli orientert om feil i 1984-sansen.

Vi tar gjerne imot forslag om endringer av innholdet i «Vegvesenets lille gule».

– Red –

Vegvesenets kjøretøyer

SKAL ALLTID

bruke kjørelys – også om dagen!

Vegvesenet – attraktiv for sommerjobbere» . . .



To av sommervikarene har borejobb på anlegget i Porsgrunn i ferien. Ole Robert Grava (til venstre) og Geir Halvor Sollid.

«Mange følte seg kallet – men så få ble utvalgt.» Dette må vel – noe omskrevet – være konklusjonen på mulighetene for «sommerjobb» i Vegvesenet i år.

Oppsynsmannsassistent Øystein Nilsen som har hatt en både sentral og utakknemlig oppgave med såvel registrering som fordeling av Vegvesenets tilbud om slikt korttidsarbeid, kan fortelle at det var hele 260 søkere til de 70 vikarstillingene denne sommeren. Allerede i februar begynte de første søknadene å komme inn, så Vegvesenet må være en ganske ettertraktet arbeidsplass for de som ønsker seg arbeid i den sollyse årstiden.

Hva kan så Vegvesenet tilby av arbeidsoppgaver som er meningsfylte – og ikke bare en passiv sysselsetting?

Vi skulle tro at Vegvesenets mangesidige virksomhet ville kunne gi de aller fleste

«sommerjobberne» følelsen av å drive med noe meningsfylt, men vi har inntrykk av at de aller fleste er fornøyd med arbeidsdagen – om det nå er å grave grøfter eller om de er «flisegutter».

Det er naturligvis i arbeidsdriften de aller fleste av sommervikarene er sysselsatt. Men alle avdelinger innen vår etat har fått sin tilmålte posisjon av arbeidsglade ungdommer.

Vedlikeholdsledere og oppsynsmenn har dessuten vært meget imøtekommende for at flest mulig av søkerne skulle få sommerjobb. Dette er i flere tilfelle gjort på den måten at vikartiden er delt i to. Dermed er antall uker redusert for den enkelte – men det er flere som har fått 4-ukers sommerjobb.

En grei løsning, som vi gir vår honnør til.

– WSF –



Bordtennis

Telemark vegkontor vant 2. div.-serien



ROAR NORDANG
– klassevinner i bordtennis

Vegkontorets bordtennis-spillere har ikke sin styrke i kvantitet – men i kvalitet.

De få som er aktive fra vår etat i denne idrettsgrenen gjør det ganske skarpt.

Resultatlistene fra siste sesong viser at i lagseriene gikk Telemark vegkontor til topps med 35 poeng – 6 poeng foran neste lag.

I individuell serie vant Roar Nordang klasse B1, og Vidar Krogsrud ble nr. 6 i samme klasse.

I klasse C1 besatte Fred Øveraas syvendeplassen.

Roar Nordang gikk også til topps med 18 poeng i klasse B i individuell serie og stevner. Han rykker dermed opp i klasse A i neste sesong.

Egenerklæring ved sykefravær – nye skjemaer

I øverste venstre hjørne på del 2 i de nye egenmeldingsskjemaene står det: «Sendes personalkontoret i lukket konvolutt».

Dette gjelder ikke for tjenestemenn i driften!

Disse skal, som tidligere, levere egenmeldingen (del 2) til sin oppsynsmann. Denne legges ved kontrollbilag for sykelønn.

Dette til orientering, da det stadig kommer egenmeldinger inn til personalseksjonen fra tjenestemenn i driften.



PENSJONISTER PÅ TUR

(foto: Ø. Nilssen)

Den årlige pensjonistturen ble i år arrangert som en kombinert båt og buss-tur.

Pensjonistene fra Rogaland gledet oss med besøk, og «turistene» fra de to fylker skinte om kapp med sola.

Pensjonisten Håkon Halvorsen har skrevet en lengre beretning fra turen – og den kommer i neste Telemarksving.

Samme forfatter har forøvrig funnet fram en gammel sang om veien fra Bamble til Skien – som presenteres neste gang.

Kostbar treningstur

Å drive trening i syllekrutt på egen hånd langs landevei kan bli dyrt. Det fikk en Fana-syklist erfare under trening forleden dag. Han ble stoppet i en radarkontroll og bøtelagt med 600 kroner etter å ha syklet i en fart av 65 km i timen i en 50-sone. Det ble en kostbar treningstur. (NTB)

(«Sakset» fra PD)

Legg merke til den «nydelige» skrivefeilen som finnes i spalten.

Avd.ing. Ole T. Bommen har illustrert situasjonen.



Aslaug Rygh Andersen:

Om opplæringsvirksomheten!

Videreutdanning – kvalifikasjonskrav og stønad!



Opplæringsleder Aslaug Rygh Andersen

Stønad til arbeidstakere som er lønnet etter særavtalen, og som ønsker å kvalifisere seg til stillinger i oppsynet ved å ta videreutdanning ved 2-årig teknisk fagskole.

Vi har tidligere i Telemarksvingen orientert om retningslinjene for stønad til videreutdanning ved 1-årig elementærteknisk skole.

Gjennom Vegdirektoratets B-rundskriv nr. 22/84 Pk (av 12. mars i år) har vi fått beskjed om at denne stønadsordning er falt bort fra og med skoleåret 1983/1984.

Ut fra nye kvalifikasjonskrav for tilsetning i stillinger som vegmester, oppsynsmann og oppsynsmannsassistent, har behovet for å etablere en stønadsordning til 2-årig teknisk fagskole blitt vurdert.

For ordens skyld referer vi Vegdirektoratets B-rundskriv nr. 22/84 Pk, fullt ut:

1. Innledning

Vegsjefene har fra og med skoleåret 1974/75 hatt myndighet til å treffe avgjørelse om økonomisk stønad til arbeidstakere som lønnes etter særavtalen i forbindelse med videreutdanning ved 1-årig elementærteknisk skole. Fra og med skoleåret 1983/84 er denne stønadsordning falt bort.

I B-rundskriv nr. 41/83 Pk av 6. juni 1983 er det gjort rede for nye kvalifikasjonskrav for tilsetning i stillinger som vegmester, oppsynsmann og oppsynsmannsassistent. Her framgår det blant annet at «det kreves eksamen fra teknisk fagskole eller kvalifikasjoner for øvrig som er nødvendig for å dekke stillingen» for å bli tilsatt i disse stillingene.

2. Retningslinjer for behandlingen – stønadens størrelse

Stønadsordningen er opprettet for å sikre etaten et nødvendig antall kvalifiserte arbeidsledere til vegarbeidsdriften. Vi vil her presisere at ved behandlingen av søknaden må vegsjefen ta hensyn til fylkets rekrutteringsbehov for arbeidsledere i vegarbeidsdriften.

For å få innvilget søknad om økonomisk stønad, må søkeren ha vært tilknyttet vegarbeidsdriften en tid, vanligvis minst 2 år. Vedkommende må også ha vært lønnet i henhold til særavtale angående lønns- og arbeidsvilkår ved statens og fylkets vegarbeidsdrift.

Søkerens skal dessuten ha vist evne og anlegg for arbeidsledelse.

Vegdirektoratet har i ett tilfelle fraveket kravet om at mottaker av tidligere stønad til elementærteknisk skole måtte være lønnet etter særavtalen og ha vært tilknyttet vegarbeidsdriften en tid. Dette gjaldt en kvinnelig tilsatt som ønsket å kvalifisere seg for arbeidslederopp-gaver innenfor vegarbeidsdriften.

Vi ber vegkontorene vurdere unntak fra nevnte krav dersom det skulle komme søknader om slik stønad fra kvinner som vegkontoret mener kan virke som arbeidsleder i vegarbeidsdriften.

For skoleåret 1984/85 vil de aktuelle stønadsbeløp være kr. 1.290,- pr. måned for ikke-forsørgere og kr. 1.715,- pr. måned for forsørgere. Det kan ikke utbetales lønn i den tiden stønadsbeløpet utbetales.

Når det gjelder hvem som regnes som forsørgere, hvor stor inntekt pr. person som blir forsørgert kan ha m. v., vises til personalhåndboka pkt. 214.30.4.

Stønadsbeløpet utbetales i 10 måneder pr. skoleår. Dersom permisjonen tas sammenhengende for to skoleår, kan beløpet utbetales for inntil 22 måneder. Stønadsbeløpet belastes den bevilgning som vanligvis utreder søkerens lønn.

Ut fra de nevnte kvalifikasjonskrav har vi vurdert behovet for å etablere en stønadsordning til nevnte skoleslag. Vegsjefene får derfor fra og med skoleåret 1984/85 myndig-

het til å yte stønad til arbeidstakere som er lønnet etter særavtalen og som ønsker å kvalifisere seg til stillinger i oppsynet ved å ta videreutdanning ved 2-årig teknisk fagskole.

For ordens skyld vil vi presisere at det ikke kan gis stønad i forbindelse med annen videreutdanning enn den som er nevnt ovenfor, og altså ikke ved for eksempel elementærteknisk skole

Det stilles ikke krav om pliktjeneste for de ansatte som mottar stønad til denne utdanningen.

Vegsjefen må hver høst underrette Statens lånekasse for utdanning (Økernvegen 145, Oslo 5) om hvem som har fått økonomisk stønad og hvor stort det månedlige beløpet er. Lånekassen er også interessert i å få oppgitt navn på dem som har søkt om stønad, men har fått søknaden avslått.

Forsørger

I rundskrivet er det vist til Personalhåndboka pkt. 214.30-4 når det gjelder hvem som skal regnes som forsørger. I den forbindelse referer vi også dette punktet fullt ut fra denne håndboka. Det lyder slik:

Tjenestemenn som forsørger en annen person i overveiende grad, har vært regnet som forsørger i relasjon til § 11. med virkning fra 1/5 1982 vil tjenestemenn bli regnet som forsørger dersom den annen persons inntekt ikke overstiger lønnen i ltr. 7 i lønnsregulativet.

Dersom den annen persons inntekt overstiger satsen i lønnsregulativets ltr. 7, blir arbeidstakeren ikke regnet som forsørger uansett hvilket lønnstrinn han befinner seg på.

Dersom det i et ekteskap er barn som ikke forsørger seg selv, regnes begge ektefeller fortsatt som forsørgere av barna.

Ordningen med beregning på grunnlag av kalenderåret er avvirket. Forsørgerforholdet må selvfølgelig gjøres til gjenstand for en løpende vurdering, og det kan bli aktuelt med endringer i løpet av militærtjenesten.

Som dokumentasjon for ektefelles inntekt kan nyttes skriftlig bekreftelse fra vedkommendes arbeidsgiver om bruttoinntekten. Arbeidstakeren må under tiden for militærtjeneste pålegges å melde fra dersom ektefellen oppnår en inntekt som overstiger ltr. 7.

Det bør tas skriftlige forbehold om tilbakebetaling av for meget utbetalt beløp dersom senere innhentet likningsattest viser at ektefellen har oppnådd høyere inntekt.

Det er bare under førstegangstjeneste at arbeidstakere som ikke har forsørgelsesbyrde skal utbetales 1/3 av sivil lønn.



Midt i juni hadde vi besøk av Stortingets Samferdselskomité. Befaringene åpnet på Notodden hvor spesielt E76 var fremme. Fra Notodden kjørte komiteen samt de andre som var med på turen, etter Rv 360 mot Gvarv. Nautesund var naturlig nok i sentrum – og en morsomt poeng var at deltakerne måtte gå over Nautesund bru; – på grunn av akseltrykket!

På øverste bilde ser vi fra venstre: ordfører Magnar Kalseth (Kragerø), samf. sjef Arne S. Ballestad, dir. Arne Grotterød (Vegdirektoratet), samferdselskomiteens formann Kjell Borgen og vegsjef Søren Gunnar Thorsdal.

STORTINGETS SAMFERDSELSKOMITÉ BESØKTE TELEMARK (foto: J. O. Sannes)



Deretter var det Ulefoss som sto for tur, og komiteen ble orientert om planene for ny veg – samt om trafikkproblemer mellom Skien–Gvarv (Rv 36).

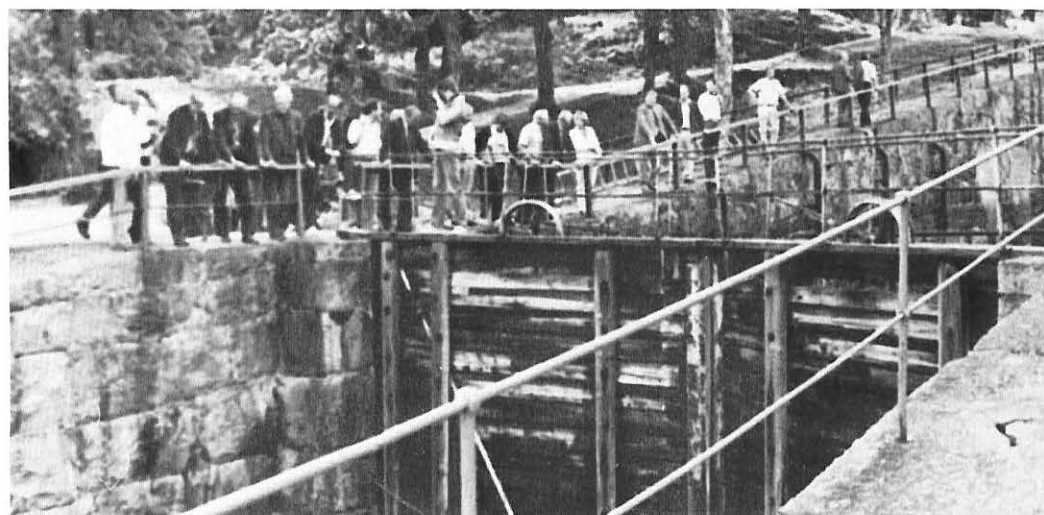
På turen til Lunde og Vrangfoss, var riksveg 359 «beleilig» rast ut, og deltakerne måtte benytte seg av «apostelenes hester». (Bildet i midten.)

Deretter gikk turen til Lunde og Vrangfoss, og slusene på sistnevnte sted vakte stor interesse. (bildet under.)

Bruk av overskuddsmassene etter NVE-utbyggingen i Hogga var også med på dagsorden.

Neste dag ble åpnet med å se litt på hva Televerket drev med. Først ble telebutikken i Skien valgt et besøk, og deretter gikk turen til Langanen hvor det ble orientert om kabelfjernsyn.

På Korvetten i Brevik ble E18-problematikken – og forslaget om ny E18-bomveg gjennom Eidanger grundig gjennomgått og diskutert. Siste stoppested i Telemark var Kragerø – hvor såvel Rv 38 som jernbanen ble diskutert.



Yrkesbevisavtalen kan gi «økonomiske maskinførere»

God maskinfører som også er reparasjonskyndig kan redusere stopptiden med ti prosent . . .

Bjørn Isaksen:

- Det er vanskelig å etterkomme de registrerte, personlige opplæringsbehov fullt ut.
- Vegvesenet har en stor og moderne maskinpark som er konkurransedyktig.
- En maskinfører må holde kunnskapene vedlike.
- Reparasjonstiden for anleggsmaskiner kan utgjøre 20-25 prosent av driftstiden.

Personlig registrert opplæringsbehov

Fra vegkontoret ble det i sin tid sendt ut et skjema til alle ansatte med anmodning om at den enkelte skulle registrere sitt følte opplæringsbehov. Dette tiltaket hadde sin bakgrunn i medbestemmelsesavtalen for statsansatte.

I denne forbindelse ble det også orientert om hva den enkelte kunne registrere som behov – med andre ord – de nødvendige og aktuelle behov i etaten.

Det ble kanhende skapt en forventning blant enkelte «maskinførere» om at disse nå via opplæring skulle få kjøre maskiner i framtida.

Hvem og hva?

De innkomne ønsker ble prioritert av ledelsen for hver enkelt avdeling, og når det gjaldt ønsker om opplæring på maskiner, så var det forholdsvis få som ønsket dette. De ønskene som kom av denne kategori, må vel sees i sammenheng med yrkesbevisavtalen for maskinførere. Nettopp her er det flere spørsmål som må avklares før en bør gå inn med opplæring i henhold til yrkesbevisavtalen.

Imidlertid så går den daglige instruksjon og opplæring ute i drifta som før.



Bjørn Isaksen lover at yrkesbevis må til for de fleste arbeidsmaskiner.

Hvem skal så inn på opplæring ifølge yrkesbevisavtalen?

Hvem skal ta ut det personell som må inn for opplæring?

Hva med de faste maskinførere som må frigjøre sin maskin over lengere tid, og hva med kjøretillegget som de mister?

En orientering

Disse spørsmålene blant annet, bør ha sin forklaring før en igangsetter opplæring etter yrkesbevisavtalen.

Nettopp derfor er det også så vanskelig å etterkomme de personlige registrerte opplæringsbehov fullt ut. Dette vil igjen si at de som inngår avtale om opplæring, vil få en bedre opplæring via avtaleverket – både praktisk og teoretisk – over lengere tid.

Hermed håper jeg å ha kunnet gi en til-

fredsstillende orientering til de som har registrert sitt opplæringsbehov, men som hittil ikke har hørt noe.

Yrkesbevisavtalen for maskinførere

Yrkesbevisavtalen er påny utsatt – denne gang til 1. januar 1985. Arbeidsutvalgets forskrifter angående masseforflytningsmaskiner har virket fra siste årsskifte. Da dette virker uklart, blant annet ute i drifta, bør det gis en forklaring på skilnaden. Yrkesbevisavtalen går blant annet ut på at det aktuelle mannskap må ha 3 og 9 måneders praksis før 1. januar 1985, videre ha gjennomgått et 8 timers teorikurs i løpet av 1985, for at de skal ha lov til å kjøre den eller de maskiner de får beviset for – eller som det står i avtalen – hvorfra vi siterer:

Maskinførere som rekrutteres direkte til yrket

Maskinførere som rekrutteres direkte til yrket uten å gjennomgå den videregående skoles linje for anleggsmaskinførere, kan oppnå yrkesbevis som anleggsmaskinfører etter gjennomgått teorikurs og praksis fra kjøring med en eller flere anleggsmaskiner. Yrkesbevis oppnås for den maskin vedkommende har opparbeidet praksis på. For å oppnå yrkesbevis må maskinføreren ha arbeidet som anleggsmaskinfører i minimum 3 år og 9 måneder, samtidig som føreren har oppnådd følgende minimumstall på hver maskin hvor vedkommende ønsker yrkesbevis:

– dozer	750 timer
– gravemaskin	750 timer
– vegghevel	750 timer
– hjullaster	750 timer
– traktor m/ graveutstyr	300 timer
– dumper	300 timer

I tillegg må maskinføreren ha gjennomgått et teorikurs på 8 timer.

Når maskinføreren har fått yrkesbevis på 2 av hovedmaskinene, reduseres kravet til praksis med 50% på de andre maskintyper. For samtlige maskinførere gjelder det at yrkesbevis først kan utstedes når vedkommende i tillegg til denne avtales fastsatte krav til teori og praksis, også tilfredsstiller de til enhver tid gjeldende førerkortforskrifter.

I arbeidstilsynets forskrifter heter det:

Kapittel XII. Maskinfører

§ 50.

1. Føreren av masseforflytningsmaskin skal ha førerkort etter førerkortforskriftenes bestemmelser, fastsatt av Samferdselsdepartementet.

2. Maskinfører skal ha yrkesbevis utstedt av Bransjeutvalget for anleggsmaskinopplæring eller være inne i en opplæringsordning i henhold til § 51.

§ 51: Krav til opplæring:

1. Den som inngår avtale med arbeidsgiver om maskinføreropplæring, skal være fylt 17 år.

2. Arbeidsgiver i virksomheten som gir førerutdanning, skal påse at arbeidstakeren/lærlingen får følgende opplæring:

a. Praksis.

I løpet av første måned skal arbeidstakeren/lærlingen gis 40 timers praktisk opplæring. Opplæringen skal ledes av en som har yrkesbevis for masseforflytningsmaskiner.

Arbeidstakeren/lærlingen skal ikke settes til kjøring av maskin uten tilsyn i løpet av denne måned.

b. Teori.

I løpet av de første 6 månedene skal arbeidstakeren/lærlingen ha gjennomgått 40 timers teoretisk opplæring etter pensumplanen som er utarbeidet av Bransjerådet for anleggsmaskinopplæring.

c. Kontroll.

Arbeidstakeren/lærlingen skal føre timeantall over opplæringen gitt under punkt a og b i opplæringsbok som attesteres av arbeidsgiveren eller arbeidslederen.

Arbeidstilsynet kan kreve å få se opplæringsboken.

d. Kjøring.

Kjøring av maskin regnes som læretid inntil yrkesbevis er utstedt.

Merknad:

Opplæring av førere gis ved videregående skoler og ved opplæring etter avtale med arbeidsgiver.

Bransjeutvalget for anleggsmaskinopplæring gir veiledning om pensum og krav til praksis.



§ 52.

Unntatt fra bestemmelsene i § 50 nr. 2 og § 51 er kjøring av maskin i demonstrasjons- eller reparasjonsøyemed.

Man bør videre merke seg at det gis anledning til å søke arbeidstilsynet om dispensasjon ved for eksempel å kjøre tomtemaskin o. l. til saltopplasting etc.

Ved inngåelse av opplæringsavtale heter det:

Arbeidstakere som ønsker å skaffe seg opplæring som maskinførere i bedrift/etat skal inngå skriftlig avtale om dette med arbeidsgiveren. En slik avtale skal registreres av tariffavtalepartene. De første 6 månedene er prøvetid hvor i så vel bedrift som «lærling» med 14 dagers frist kan oppsi avtalen uten å angi noen grunn og uten å bli erstatningspliktig. Etter prøvetiden kan hver av partene si opp avtalen etter gjeldende regler i avtaleområdet, jfr. Lov om Statens tjenestemenn/Lov om arbeidervern og arbeidsmiljø.

Arbeidsgivere som inngår opplæringsavtaler, plikter så langt som mulig å gi «lærlingen» så god og variert praksis at yrkesbevis kan oppnås innenfor de satte tidsrammer. Tvister som måtte oppstå i tilknytning til Opplæringsavtalen avgjøres av tariffavtalepartene.

Til å føre tilsyn med opplæringen i den enkelte bedrift skal det oppnevnes 2 tilsynsmenn, hvorav 1 oppnevnes av bedriften og 1 av bedriftens ansatte.

Kvalifikasjoner

Til høsten skal vi komme nærmere inn på yrkesbevisavtalen, slik at de som har opparbeidet seg mer praksis i den senere tid – vil kunne få denne registrert.

Maskiner – bemanning – effektiv og rasjonell utnyttelse

Vegvesenet har i dag fremdeles en stor og moderne maskinpark som er konkurransedyktig – og med innkjøpspriser til rundt millionen i anskaffelse for vegghevel, hjullaster, borbogner, lastebiler m. v. – med andre ord: de mest vanlige maskiner Vegvesenet har i bruk.

Til å betjene denne maskinparken er det om å gjøre at vi til en hver tid har kvalifiserte maskinførere for å kunne oppnå:

1. Høyt faglig erfaringsnivå
2. Kvalitativt arbeid
3. Høy produktivitet
4. Ivareta sikkerhet for seg selv og andre
5. Kunne vedlikeholde maskinen

Med andre ord – så kreves det at en maskinfører holder kunnskapene vedlike, og det gjør kun en maskinfører med erfaring.

Når en maskin kjøres av flere førere, synker nivået. Et av faremomentene er





Denne arbeidsmaskinen kommer ikke inn under yrkesbevisavtalen – foreløpig!

blant annet også at om man har for få maskinførere, så må man ty til personer med liten eller ingen erfaring. En får ikke ferdige og kvalifiserte maskinførere «over natta».

Reparasjonskostnader

Det er utgitt en rapport over blant annet driftsfaktorer som påvirker reparasjonskostnadene på forskjellige anleggsmaskiner. Førers dyktighet er blant de viktigste faktorer, og det framgår av rapporten at gode og erfarne maskinførere kan medvirke til hele 40 prosent mindre reparasjonstid enn uerfarne.

I rapporten er føreren i denne sammenheng gitt følgende gradering:

Maskinen kjøres av:	Rep. timer:
God maskinfører som også er rep.kyndig	Minsker 10%
Flere gode maskinførere hvorav minst en er reparasjonskyndig og har hovedansvaret for mask.	Normal
En god maskinfører	Normal
Flere gode maskinførere	Økes med 10%
Mindre rutinert fører	Økes med 20%
Ikke ferdig utdannet fører	Økes med 30%
Flere forskjellige førere	Økes med 30%
Ingen bestemt fører har ansvar for maskinen	Økes med 30%

Det er ikke uvanlig at reparasjonstiden for anleggsmaskiner kan utgjøre 20–25 prosent av driftstiden.

Den nye E76:

Morgedal sentrum–Moskeid er nylig åpnet for trafikk.

Mer om denne 3300 meter lange vegen i neste nummer av Telemarksvingen.

Med utgangspunkt i ca. 1500 driftstimer pr. år på en maskin, vil dette tilsi en tilnærmet stopptid på ca. 300 timer. Stopp for rengjøring, smøring, daglig vedlikehold regnes ikke som reparasjonstid og kommer i tillegg.

Legger man så til tapte produksjonstimer, ser man fort at det kommer opp i store beløp – noe som kan være avgjørende for lønnsom drift og konkurranse-evne.

Derfor må det tilstrebtes at det er fast fører på hver maskin, og ikke slik at alle skal kjøre alt. Spesielt vår etat med mange eldre mannskaper, vil dette kunne falle uheldig ut.

Den nye forslagsnemnda

Den nye forslagsnemnda, som har en funksjonstid på fire år, har fått følgende sammensetning:

Arnfinn Bastiansen (drifta)
Claus Ottersen (Biltilsynet)
Jan Ove Sannes (Adm.)
Knut Thorstensen (Adm.)

Forslagsnemndas sekretær *Øystein Nilssen*, håper på mange forslag fra våre 500 ansatte og står med glede til tjeneste både når det gjelder å motta forslagene – samt å orientere om forslagsordningen.

POSITIVT ANGIVERI!

Vi i Telemarksvingen vil gjerne slå et slag om og for forslagsordningen. Dersom du oppdager at dine arbeidskamerater «sitter på» – eller har utviklet idéer og metoder som øker effektivitet eller sikkerhet, forenkler arbeidsmetoder o. l., så si i fra.

Et slikt positivt angiveri vil hele etaten kunne nyte godt av.

– Red –



NORSK DATA INNGÅR STORKONTRAKT MED STATENS VEGVESEN

Statens Vegvesen har valgt NORSK DATA som hovedleverandør for datautstyr. Den første kontrakten ble undertegnet i mai. Systemene skal utplasseres på de enkelte fylkers vegkontorer. Leveransen skal skje i tre trinn fra høsten 1984 til våren 1986 og vil ha en verdi på omlag 40 millioner kroner.

Kontrakten gjelder 18 datamaskiner i ND-500-serien med tilleggsutstyr. Leveransen omfatter i første omgang ca. 200 terminaler, men dette regner en med vil øke betydelig etter hvert.

De enkelte fylkers vegkontor skal ha hvert sitt data-anlegg som skal brukes til tekniske og administrative rutiner. Ved hjelp av NORSK DATA's nettverksystem COSMOS vil de også kommunisere med Vegdirektoratets anlegg.

Norsk Data fikk kontrakten i hard konkurranse med andre leverandører. Utslagsgivende for valget var god pris/ytelse kombinert med at Norsk Data's utstyr var best egnet til å dekke de spesielle behovene Vegvesenet har for databehandling.

For Norsk Data representerer dette en betydelig kontrakt med utsikt til ytterligere leveranser. Som neste trinn i utviklingen vurderer Vegvesenet å gå til innkjøp av mindre ND-maskiner for de enkelte biltilsyn i fylkene. Denne første kontrakten blir dermed et langvarig samarbeid mellom Statens vegvesen og NORSK DATA.

(Se forøvrig side 4 om EDB i Vegvesenet i Telemark)

Den omstridte Hesselbergsgate i Skien

Utbyggingen av Gulsetbyen har tilført Hesselbergsgate (Rv 354) en betydelig økning av biltrafikk. Mye er skrevet og sagt om utbyggingen. Motstridende meninger og utsagn har medført en viss desinformasjon.

En redegjørelse av:
avd.ingeniør ANDERS HOEL

1. BAKGRUNN

Gjennom utbygging av Gulsetbyen har Hesselbergsgate blitt tilført en betydelig biltrafikk Gulset - sentrum (10 000 ÅDT).

Ved utbygging av Elstrømanlegget har pålastning og avlastning av gaten vært noenlunde like store, slik at dette ikke har ført til noen ytterligere trafikkøkning i gaten.

Hesselbergsgaten er ulykkesbelastet, spesielt med fotgjengerulykker.

Både fra Vegvesenets og kommunens side ser en det som påkrevd å gjennomføre en opprusting av gaten (trafiksikkerhet, miljø, kapasitet).

2. TIDLIGERE PLANER OG VEDTAK

Under arbeidet med NVP II var det enighet om å prioritere opprusting av Hesselbergsgate.

Generalplanen for Skien (som ikke er godkjent av Miljøverndepartementet med hensyn på framtidige veglinjer) viser Hesselbergsgate som en hovedinnfart vestfra. Generalplanen viser imidlertid også at Gulsetbyen er tilknyttet Skien sentrum ved «Århusbrua», og at det gis et mulig alternativ til innfart vestfra over «Bakken».

Gjennom kommunale vedtak er det gjort klart at Århusbrua, spesielt ut fra økonomiske forhold, utsettes på ubestemt tid.

Det synes som innfart vestfra over Bakken er lite aktuell sett fra et kommunalt synspunkt. (Behandles som en del av soneplan for Bakken.) Vedtakene er fattet blant annet med grunnlag i «Trafikkanalysen for Skien».

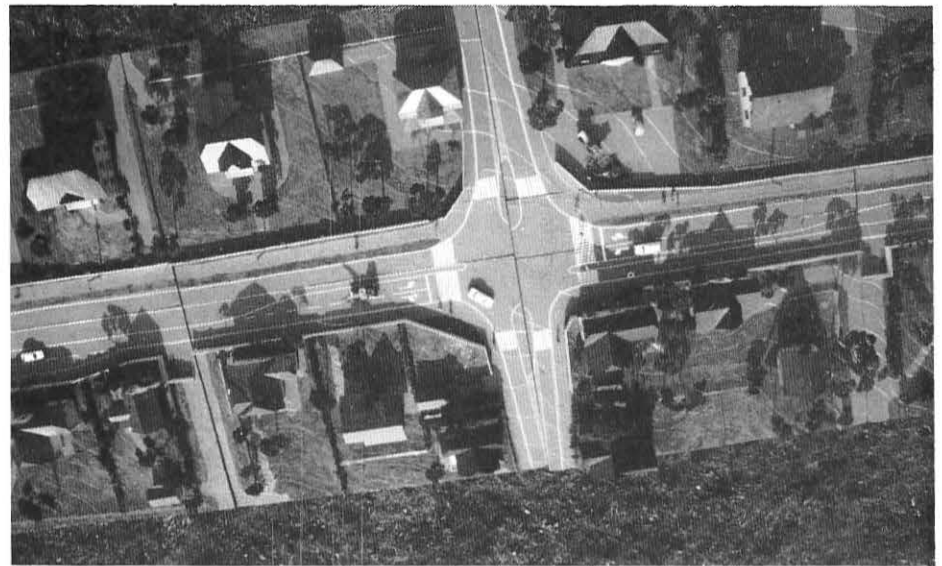
3. REGULERINGSPLAN FOR HESSELBERGSGATE

På denne bakgrunnen er det fattet vedtak om at Hesselbergsgate skal opprustes og planarbeidet er formelt utført av Skien kommune som reguleringsplaner etter bygningslovens bestemmelser.

Beboerne langs gaten har ikke villet akseptere prinsippet om trafikk i Hesselbergsgate og har dermed gått sterkt imot planene om opprusting. Beboerne

har etterlyst planer som fører trafikken utenom Skien sentrum.

Det har derfor vært vanskelig å komme i tale med beboerne om gatens utforming.



- Det har vært holdt en rekke orienteringsmøter for allmenheten.
- Det har vært gjennomført husbesøk.
- Lokalutvalgets representant har deltatt i prosjekteringsmøtene.
- Planene har vært forelagt Lunde lokalutvalg.

Det har vært gjort en rekke undersøkelser tilknyttet lokale forhold.

- Det er laget en meget detaljert modell av gaten.
- Arealbruk i området er registrert sammen med beboernes antall og aldersfordeling.
- Bevegelse av myke trafikanter i området.
- Alternative fotgjengerruter er vurdert.

Det har vært en omfattende og aktiv offentliggjøring av planene i større omfang enn det bygningsloven krever.

Planen forutsetter:

1. Bygging av gang- og sykkelveg.
2. Utbygging av hovedkryss.
3. Stenging av avkjørsler.
4. Støyskjerming.
5. Nødvendige tiltak på kommunalt vegnett.
6. Forsterkning.

Det er grunn til å understreke at den foreliggende reguleringsplan gir små arealinngrep langs gaten.

De vesentlige inngrep er i gjerder og vegetasjon.

Vegvesenet har vært aktivt med i planarbeidet og har gitt tilbud om:

- Støyskjerming tilpasset områdets arkitektur. (Alle beboere ønsker støyskjerming.)
- Utstrakt grad av beplantning (allé langs gaten).
- Kravene til feltbredder, sikt, snøopplag er satt så snevre som råd for å minske inngrepene.

Det har vært et svært aktivt samarbeid mellom kommunen og Vegvesenet i forbindelse med planarbeidet.

4. KOSTNADER

Planleggingsarbeidet har vært delt i tre deler:

Falkumbrua-Lundedalen.

Lundedalen.

Lundedalen-Prinsessegaten.

Strekningen Falkumbrua-Lundedalen har vært under planlegging siden 1979.

Investeringsbehovet ble den gang oppgitt til 6,0 millioner kroner (1979) = 9,6 millioner kroner (1981).

Siden slutten av 70-åra har det vært arbeidet med en trafiksikringsplan for den indre delen av Hesselbergsgate - fra Lundedalen til Prinsessegaten.

Viktige virkemidler her er opparbeidelse av fortau/sykkelveger, signalregulering og trafikkreguleringer. Opprinnelig var disse arbeidene tenkt utført for midler til spesielle trafiksikkerhetstil-tak.

Kostnadsoverslaget er 3,7 millioner kroner (1984).

I den senere tid har det også vært diskutert flere alternative løsninger for Lundedalen:

- enkel vegutvidelse med lette fyllmasser for føring av gang- og sykkelveg.
- Senking av Hesselbergsgate ved Texaco-stasjonen.
- høy fylling
- bru

Da det fremdeles er en del usikkerheter tilknyttet valg av løsning i Lundedalen, og behovet for støyskjermende tiltak/beplantning etc. ikke har vært endelig avklart, er det ikke utarbeidet detaljert kostnadsoverslag for hele strekningen fra Falkumbrua til Prinsesse-gaten.

Strekningens kostnadsbehov er imidlertid foreløpig beregnet til 20 millioner kroner (1984) med løsning: høy fylling i Lundedalen.

5. KLAGER PÅ PLANEN

Beboerne i området har påklaget planen i alle ledd. Dette har ført til et betydelig behov for ytterligere utredning av enkeltspørsmål og har ført til en svært lang behandlingstid.

Vi vil mene at Vegvesenet i denne saken har strukket seg svært langt for å imøtekomme de ønsker og krav som er stilt i saken, både fra Skien kommune og fra beboerne.



«Aksjon Publikum» har fått følge

av lignende kampanjer i Danmark og Sverige. Og det på tross av at de offentlige budsjettene er blitt atskillig magrere der enn i Norge.

I begge land legges det naturlig nok vekt på at service også har å gjøre med effektivitet og ressursutnyttelse – det er ikke bare smilet som teller.

Til å vurdere framgangs- måten ved inntak av maskiner

ved Vegvesenet i Telemark er det oppnevnt et utvalg som om en tid skal levere en innstilling.

Utvalget består av Olav Holte, Gunnar Aarhus, Trond Solbakken, Jens Moen og Trygve Gundersen.

Utvalgets hovedoppgave er med sin innstilling å vurdere framgangsmåten, slik at en kan få mest mulig lik praksis over hele fylket.

Inntil utvalget har levert sin innstilling og vedtak er fattet, bør vi stort sett bruke følgende retningslinjer:

- Maskinene i tilbudslista inndeles i grupper etter vekt på samme måte som i prislista for egenmaskiner.
- Anleggsledelsen (innleieren) bestemmer selv hvilke maskinstørrelse og hvilken type (belte, hjul o.l.) det er behov for. Når dette er bestemt, skal en normalt velge den billigste maskinen innenfor den aktuelle gruppe.
- Ved innleie må en i noen større grad kunne ta hensyn til maskinens alder og tilstand, førerens dyktighet m. v.
- Dersom ikke laveste tilbud velges, skal dette begrunnes skriftlig.

HÅNDBØKER

Vegdirektoratets kontor for
teknisk rasjonalisering
(håndboksekretariatet)

informerer om:

051 – ARBEIDS- VARSLING 2. UTG.

Retningslinjer 130 sider.

Håndbok som inneholder en oversikt over de bestemmelser som kan komme til anvendelse i forbindelse med arbeid på veg, samt en veiledning om hvordan disse bestemmelser kan tilfredsstilles i praksis.

087 – DRIFTSØKONOMI OG LEDELSE – 2 – DRIFTS- TEKNIKK

Lærebok 112 sider

Dette heftet inngår i en serie emnehefter som utarbeides for bruk i Vegvesenets interne opplæringsvirksomhet og som retter seg i første rekke til dem som arbeider innen oppsynstjenesten.



Minneord

Kristoffer Heia er død



Det var med sorg vi mottok meldingen om at Kristoffer Heia hadde gått bort, etter et kort sykeleie. Vi hadde håpet at legenes kamp mot sykdommen skulle lykkes, men livet sto ikke til å redde.

Med Heia'a bortgang har etaten mistet en trofast medarbeider, og de ansatte en god arbeidskamerat.

Som den hyggelige og hjelpsomme mann han var ble han satt stor pris på av alle han kom i kontakt med.

Heia var en dyktig mann i sitt fag og hadde en optimistisk måte å løse problemene på.

Tomrommet og savnet etter ham på arbeidsplassen er stort, men det største savnet har nok allikevel hans hustru og barn som har mistet en god mann og far.

Vi lyser fred over hans minne.

- Arbeidskamerater -



NY bru over Nautesund

(Foto: T. Søndbø)

Det bygges ny bru med tilstøtende veger på Nautesund i Sauherad. Arbeidet ble igangsatt på høsten i fjor, og nybrua regnes å stå ferdig høsten 1986.

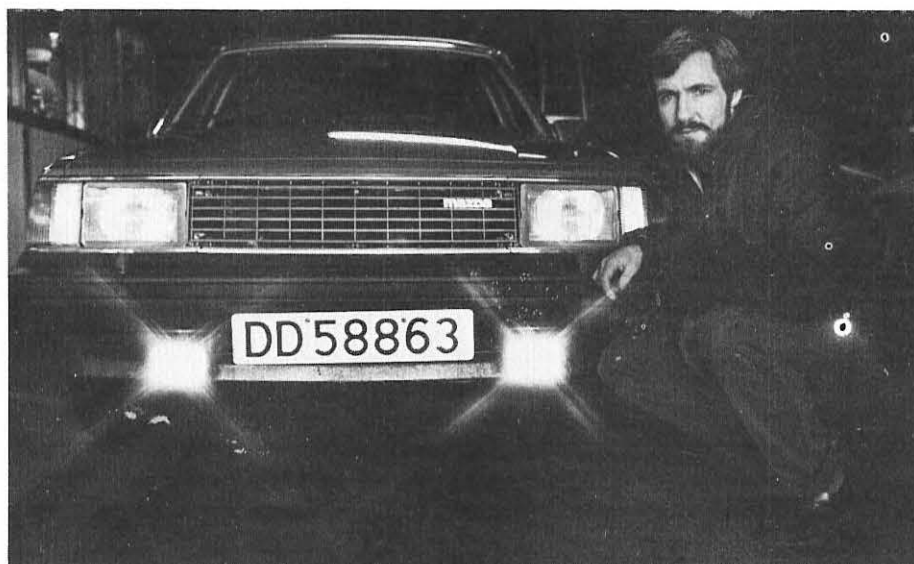
På øverste bilde ser vi nåværende bru til venstre. Bildet er tatt fra Notodden-sida og til høyre på bilde ser vi skjæring og fylling for tilstøtende veg og bru.

Bildet under viser samme skjæring – sett fra Gvarv-sida.

Det er sprengt ut 9000 kubikkmeter fjell og det er hittil brukt godt og vel 2 millioner kroner på anlegget. Totalkostnaden er beregnet til 22 millioner kroner.



Har du bilens koplings skjema, er det lett å montere kjørellys



Tor Magnussen.

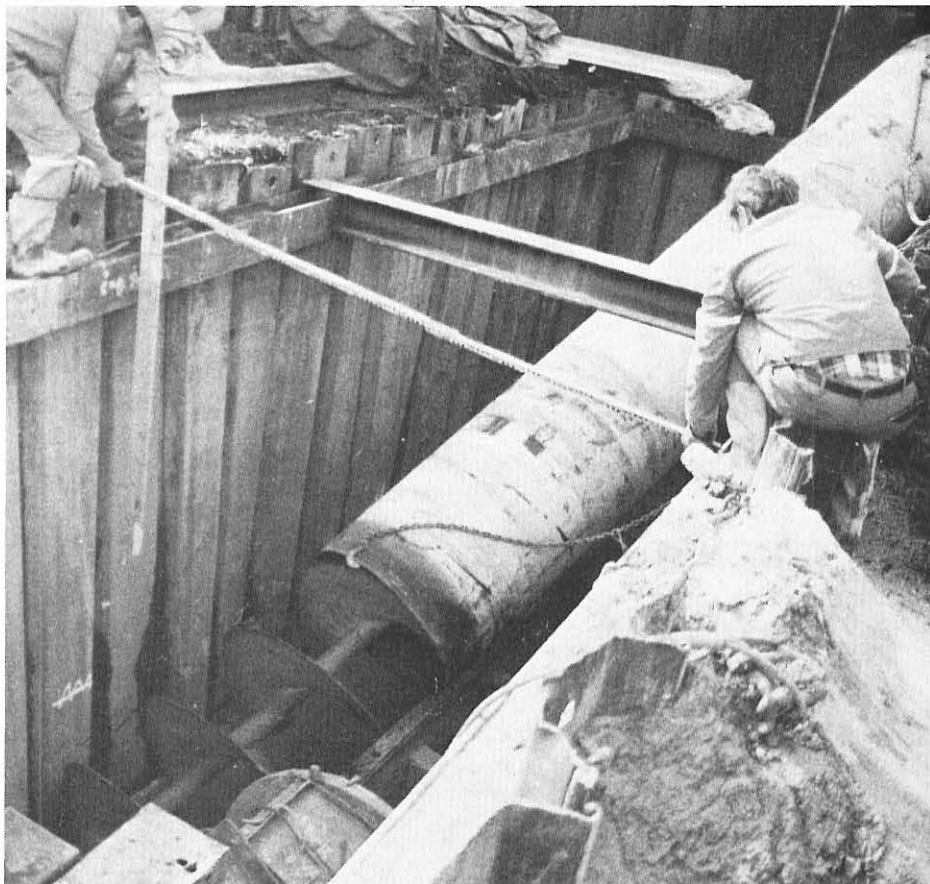
Foto: Tor Magnussen.

– Bileiere som selv skal montere kjørellys og/eller «summer» (lysvarsler) på sin bil, bør skaffe seg bilens koplings skjema fra importør. Det følger riktignok med koplings skjemaer til de kjørellys som nå er i handelen, men det er ikke tilstrekkelig på mange nye bilmodeller, mener Tor Magnussen i Norges Automobil-Forbund. Magnussen er mannen bak Motors «gjør det selv»-artikler.

– Kjørelys vil være lettere å montere i eldre biler, der det elektriske anlegget er mer oversiktlig, mener Magnussen.

– Litt nevenyttige bileiere bør klare både montering av «summer» og kjørelys selv, hevder Magnussen.

– De fleste bør klare å montere en «summer» på godt under to timer og kjørelysene på ca. tre-fire timer, sier han.



«Mye rør» i sentrumsringen

Et drenerør med voksen dimensjon er lagt ned fra Bånnåsen og tunnelen i sentrumsringen under en av de mange jernbaneovergangene i Porsgrunn. Hensikten er å lede vannet ut i Lerkupp.

Drenerøret er 600 mm i diameter og 24 meter langt. Det uvanlige med leggingen

er at det ikke er blitt gravd grøft på forhånd. Røret er blitt presset igjennom bakken ved hjelp av en form for korke-trekker som det fremgår av bildet. For-delen med denne metoden er at man slipper å bryte opp skinnegangen, som i sin tur ville blitt en kostbar operasjon.

- WSF -

EGENMELDING VED SYKE-FRAVÆR

Etter 2 måneders ansettelse kan alle nytte egenmelding

De nye regler for bruk av egenmelding ved sykdom tråtte i kraft fra 1. mars i år.

De viktigste endringene med de nye reglene er følgende:

- Hvem kan nytte egenmelding?

Alle - etter 2 måneders ansettelse.

- Arbeidstakerens meldeplikt

Melding til arbeidsgiveren om sykdom første fraværsdag innen arbeidsdagens slutt.

- Egenmelding - antall dager/antall meldinger

Egenmelding kan nyttes for inntil 3 kalenderdager om gangen og inntil 4 ganger i løpet av 12 måneder.

Hvis arbeidstakeren på nytt blir syk de første 14 dagene etter at vedkommende har benyttet egenmelding, skal egenmeldingsdagene legges sammen.

- Tap av rett til egenmelding

Arbeidstaker som har brukt mer enn 4 egenmeldinger i løpet av de siste 12 måneder, kan fritas egenmeldingsretten. Før noen mister denne retten, vil vedkommende få anledning til å drøfte sin situasjon med bedriftslege/personalseksjon. Vedkommende vil få brev om dette.

Ny rett til bruk av egenmelding tas opp til vurdering etter 6 måneder.

Flere eldre drepes i trafikken

Ulykkestallene for 1983 og de foregående år viser at stadig flere eldre blir drept som fotgjengere i trafikken.

Eldre mennesker overser ofte detaljer så som blinklys, et signal eller feltkjøring, og dermed er ulykken ute.

Spesielt ved kryssing av veg kan det oppstå problemer. Ved trafikklys vil de eldre ofte oppleve at «grøntiden» blir for kort. Dessuten vil bilister som har samme ferdsselsretning, og som skal krysse gangfeltet ved avsvingning, ofte skape forvirring. Bilisten har også grønt lys, men har vikeplikt for fotgjengere.

I trafikkreglene heter det - at ved gangfelt hvor trafikken er regulert av politi eller ved trafikklyssignal, skal kjører avpasse farten slik at han ikke volder fare eller ulempe for gående som befinner seg i gangfeltet - selv om trafikken ellers er åpen i kjørernes kjøreretning.

Og, for å understreke ytterligere kjørendes plikter overfor visse trafikanter, er det i trafikkreglenes paragraf 22 tatt inn et punkt som sier:

Kjører skal vise særlig hensyn overfor barn, *eldre*, skolepatroljer, personer som nytter hvit stokk eller førerhund for blinde, og personer som av andre grunner kan antas å lide av nedsatt syn og hørsel eller annen lyte eller sykdom som er til ulempe for dem i trafikken.

Forsynings- og beredskapstiltak

I 1983 ble det beredskapslagret oljeprodukter for 46,5 millioner kroner her i landet. Beløpet ble nyttet til å fylle opp de sentrale sikrede lager og til oppfylling av beredskapstankene på gårdsbruk.

For 1984 er det bevilget 19,5 millioner kroner til samme formål. Det foregår ellers et fortløpende arbeid innen drivstoffsektoren med tanke på en beredskaps-/krigsituasjon.

Av beredskapsoppgaver for øvrig kan nevnes at Handelsdepartementet i samarbeid med Direktoratet for sivilt beredskap (DSB) har påbegynt arbeidet med utarbeidelse av nytt rasjoneringsystem for dagligvarer, heter det i en melding fra Justisdepartementet.



Fra Vegvesenets bedriftsaviser

Vegvesenet i samtlige fylker har nå sine bedriftsaviser. Både innholdsmessig og utseende er de like forskjellige som de fylker og landsdeler de representerer. Dette er ganske interessant, fordi de til sammen avspeiler Vegvesenets mangesidige oppgaver og at disse løses på forskjellig vis – ofte ut fra de lokale forhold, og at man ser forskjellig på prioriteringen.

En rask gjennomlesning av en del av de siste mottatte vegaviser viser at EDB og Autosys er en gjenganger i avisene, men de fokuserer også spesielle emner.

SKVETT-LAPPEN (Nordland) kan fortelle at som et ledd i «Aksjon Publikum» så sto Vegvesenet på i Vinterfestuka – og Vegvesenet utvidet sitt arrangement med en større utstilling i Rådhuset i Narvik.

REFLEKSEN (Finnmark) kunne fortelle at 1800 foto nå er registrert i forbindelse med Finnmark vegvesens historie. Vegkontoret har fått sin personalforening, og i forbindelse med «Aksjon kjørellys» understrekes det i Refleksen at kjørellys er spesielt viktig i Finnmark med lavere solhøyde og lengre skumringsperioder enn andre steder i Norge.

Kontakten (Akershus) tar for seg asfaltslitasje på våte vinterveger. Konklusjonen er at det er størst slitasje ved kjøtingbruk – en slitasje under samme forhold som er fra 50 til 100 ganger større enn med piggedekk.

Avisen skriver videre «at . . . det kan sies å være en falitterklæring at en må bruke av offentlige midler for å bygge humper og dumper som egentlig burde være helt unødvendige».

Møteplassen (Vest-Agder) slår stort opp om det omstridte «Salt i vintervedlikeholdet» – «slik Vegvesenet ser det».

Vestfolder'n (Vestfold) tar som Kontakten opp spørsmålet om humper som fartsdempende tiltak – og konkluderer med: «I mellomtiden vil det vel humpe og gå på et vis . . .».

Ellers melder avisen i vårt nabofylke at nå skal også fylkesvegene bli kilometrert.

Veg-Inform (Østfold) stiller spørsmålet om «Hvilket ansvar har Biltilsynet ved godkjenning av kjøretøy?» Østfoldingene er vissnok i «spørrehjørnet» i nr. 1/1984 – de tar nemlig også opp spørsmålet om hvem som har ansvaret for rydding av snø og strøing i vegundergang.

Hedmark vegnytt viser til maskinavdelingens konferanse og påstår at «Vi er for snille med selgerne!»

Trafikkklærere har vært på fagkurs om ulykkesårsaker, og der har de undret seg over: «Hva slags feil gjør mennesket?»

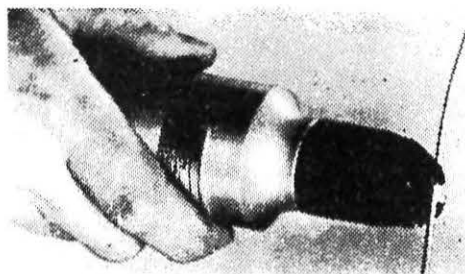
Rygjavegen (Rogaland) er den siste avisen vi blar i denne gang. Rogalendingene kan denne gang vise til handlingsplan for det museale arbeidet i løpet av 1984, og i et større oppslag skriver Per Kydland om hva som foregikk under vegbrukermøtet 1984. Til dette møtet, som var et ledd i forbindelse med «Aksjon Publikum», var det i tillegg til vegfolk både fra Rogaland og Vegdirektoratet, også innbudt representanter fra ulike vegbrukerorganisasjoner.

Trygg Trafikk har kastet seg ut på musikk- markedet

med famliekassetten «Helikopter-Jon» – med Jon Skolmen i hovedrollen.

En rekke kjente norske toppartister står bak de musikalske innslagene, og kassetten inneholder dessuten to spesialkomponerte bidrag med Jon Skolmen og Halfdan Sivertsen.

Trykkluftdrevet avbiter



Et nytt produkt – en trykkdrevet avbiter – er kommet på markedet.

Maskinen er spesielt beregnet til klipping av tråd, netting, spiker og bolter. Den er også velegnet til avemballeringsarbeid ved paller o.l.

Kapasiteten er stor nok til klipping av for eksempel i 3 mm rustfritt stål eller 5 mm koppertråd.

Avbiteren drives av en trykklufthydraulisk kraftenhet. Det gir et både hurtig og lyddempet arbeid med stor klippekraft. Verktøyet har ingen vibrasjoner.

Vekten er 1,1 kg, og lydnivået er på 63 dB (A).

Verktøyhodet er vendbart helt rundt.

Førere av traktor er bortimot håpløse

når det gjelder å bruke kjørellys.

Tellingene vi har foretatt viser et lysbruk så lavt det overhodet går an å få til, nemlig **0 prosent!**

Tanker fra notatblokken

Fra måned til måned

– Midtsommer –

Det er blitt en del av min fritid å sitte mellom overfulle busker og trær i den bedøvenne fuglesangen – og hvor jeg lar meg så fritt reagere.

Det er på slutten av årets store fuglekonsert – allerede nå synger mange av artene på «siste verset».

Måltrost, svarttost, rødvingetrost, grønnsisk, bokfink, rødstrupe, granmeis og løvsanger binder om hverandre et flettverk av toner og harmoni gjennom krattet og engen.



Solen er hvit – og inne i meg kjenner jeg hvordan den trykker mot øynene. Varme vindpust fører med seg myke kjærtegn til mine kinn og søt eim søker opp i mine nesebor.

Når disse fornemmelser når meg, gjør det nesten vondt i selve henførelsen – fordi denne vidunderlige årstiden er så kort. Det er så vanskelig å gjenfortelle de intime opplevelser som naturen så gavmildt gir.

Fuglene jubler og engen blomstrer og gresset danser i vinden akkurat som sommerfuglene. Om det var et øyeblikks tvil i naturens lover på veg til et skogsbryn eller en eng, ville sangen forstumme og blomstene visne.

Det er ikke nød og sult som blander våre øyne på en blomstereng. Det er gleden, fargene og livet som strømmer oss i møte. Mariskoen – vår største orkidé – har i et par uker stått i full blomst, langs kysten blomstrer den kjøttfulle strandarven, og i fjellet begynner moltene å vise sine blomster mens den vesle fjellfråstjernen og myrkonglen dekorerer bekker og myrdrag.

Blåklokker kommer. Lengselens blå blomst. Det finnes blåklokker som bedårer, mot tørre vegkanter, ved varme steiner, på den karigste grunn, den aller elendigste.

Det er der blåklokken kommer. I dypet av en blåklokkes beger er duften sterkest. Men så dypet når ikke menneskets nese. Det er bare

humler forunt å oppnå full henrykkelse i en blåklokke.

Det er midnatt, og flaggermusene har forlatt sin hengeplass på låven. Engen er månelys, og sommerfuglene sover sin drømmeløse søvn uten kunnskap om en morgendag, men likevel i fullstendig visshet om en fortsatt skrøpelig trygghet i en blomst.

I luften synger engens fugler, fordi de har ingenting å sitte på. Når lerken lander i gresset, forsvinner den. Den forsvinner i dugget. Da er den oftest stum. Der ligger redet.

Lerkens hunn, trykket mot jorden, leter etter materiale til redet i visne stilker mens gresset ennå er fuktig. Da er stråene lettere å forme til et rundt rede. Lerken er en praktisk fugl. Den synger i luften og bygger rede av håndterlig materiale.

Vil man prøve å syngesom en lerce, da må en synges i luften. Langs kysten seiler måker på



vide vinger og speider etter alt som kan stille sulten til de gråhvite ungene på skjæret. Strandkrabbene rusler i tangskogen og ternene styrtdykker i vika etter en småfisk. I virkeligheten var det bare en plastbit som drev dovent avgårde. Ergelig over sin bommert plasserer den sitt illeluktende visittkort på den solbrente ryggen til sommerens store optimist – hobbyfiskeren som alltid drar opp snøret med blanke kroker.

Havet, stranden og horisonten er myk om sommeren. Men havet har sine luner. Det skifter raskt sine ansiktstrekk.

Likevel er havet og sommeren – solen som gnistrer og blinker i krusningene. Om kvelden trekker havet over seg en dyne av grå, myk fløyel.

Det er midtsommer. Blomsterfluer og plan-teveps kommer fram for å ete av blomstenes nektar og pollen. Barkbukker kryper fram fra larvelivet i døde trær og flyr avgårde for å sole seg i blomstene.

Midtsommer en undrenes tid. Opplev denne gleden – som virker så kort. Gå barbent i gresset, lytt til fuglesangen. Hør hvordan den synger i deg. Føl etter – hvordan hele naturen er i og med deg når du møter en bestemmelse, hva den enn måtte være. Naturen vil hjelpe deg med å strø ditt opprør som vill-pleblomster.

– TD –

Egenreparasjon og trafiksikkerhet

«Gjør-det-selv» er et uttrykk som forekommer svært ofte og i mange sammenhenger. Dette gjelder alt fra hagemøbler til lystbåter.

Mange fikler med bilene sine også. I den anledning er det fornuftig å minne om at:

Reparasjon av bil gir ikke bedre resultat enn kunnskapene til den som utfører den!

– I mange tilfelle – tvert om!

Hjertesukk fra personalseksjonen om ferieavviklingen!

Mange av våre tilsatte «rekker ikke» å avvikle ferien i ferieåret (1/5–30/4). Dette gjentar seg hvert eneste år.

Vi tillater oss derfor å sitere fra bladet «Ledelse» nr. 1/84, hvor lederen av Statoil, Arve Johnsen, sier blant annet:

– Min erfaring er at ledere må lære seg til å leve i vekselvirkningen mellom arbeid og fritid, mellom fag og helt andre saker en fag, slik at du stadig vekk har dette tilbakespillet mellom batteriet på den ene side og deg selv på den annen.

Hvile er for eksempel en annen viktig ting. Det er en tid for arbeid og det er en tid for hvile. Derfor sier jeg til alle mine medarbeidere i juni: Ta skikkelig sommerferie. Jeg mener det alvorlig. Jeg er ikke imponert, tvert imot, av mennesker som kommer og forteller meg at de ikke har hatt tid til å ta ut sin ferie.

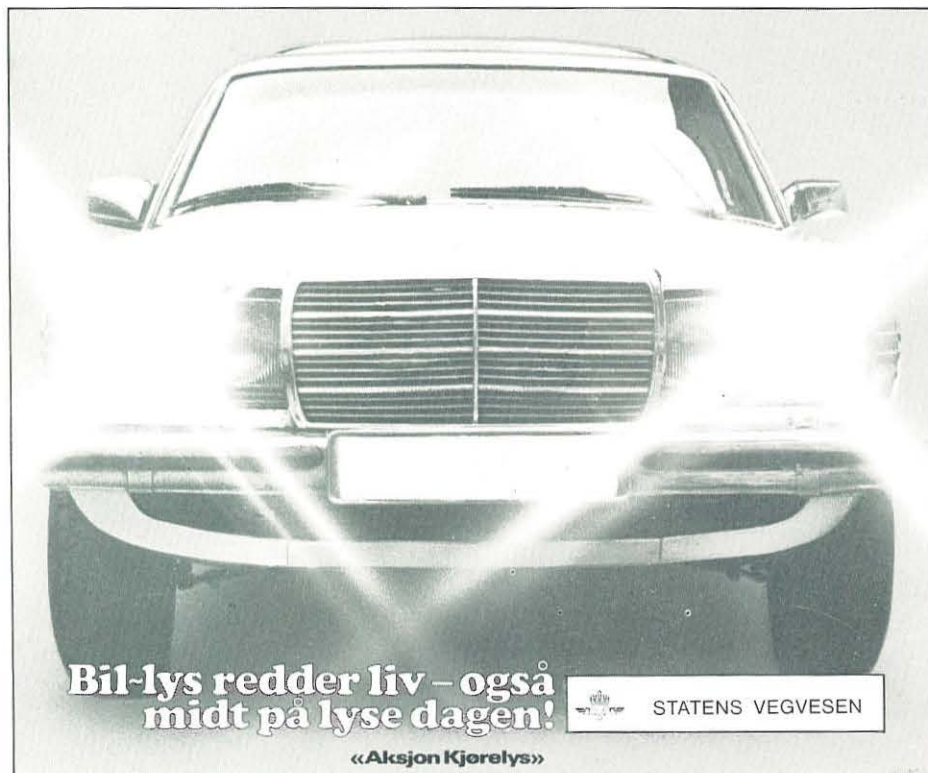
Hvis du sørger for en vekselvirkning slik du finner den i naturen, så behøver du ikke nødvendigvis å bli kamptrett. Da trekker du lederen tilbake fra «fronten» og lar ham få anledning til å kople av.

Massekorsbånd

Biltilsynet, Arendal

Pb. 443

4801 ARENDAL



**Bil-lys redder liv – også
midt på lyse dagen!**



STATENS VEGVESEN

«Aksjon Kjørelys»

**DET ER
INGEN SKAM
Å BRUKE
KJØRELYS
– OGSÅ
OM DAGEN!**



Godt tiltak!

Siste skoledag før sommerferien, var 3. klasse ved Bølehøgda skole i full sving med «Aksjon søppel» på G/S-vegen over Ballestad. Lærer Aslak Røsaker og hans elever skal ha ros for initiativet.