



TELEMARK- *Swingen*

4
1984

Bedriftsavis for Statens vegvesen, Telemark fylke



Vanskelig anleggsarbeide på Rv. 36 i Mælum, hvor grunnforholdene er svært problematiske. (Foto: B. Aase)



Aksjon «Kjøreløys»:
Telemark avanserer.



Telemarks siste
«vei-vokter».



«Anlegg» har stor
mannskapsmangel.

TELEMARK- Svingen

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN
TELEMARK FYLKE

Nr. 4 – oktober 1984 – 16. årgang

Redaksjon: Redaktør Fred Øveraas
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.

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

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

REDAKSJONSNYTT

Det er med dyp beklagelse vi må konstatere at «Telemarksvingen» dyktige og trofaste redaktør Thormod Dalene er gått bort. Hans fagkunnskaper og iderikdom blir et stort savn for oss alle, når vi nå skal fortsette det gode arbeid han har gjort med avisa vår. Vi lyser fred over Thormods minne, idet vi lover etter beste evne å følge opp hans arbeid videre framover.

Dette nummer kommer derfor alt for sent etter den vanlige kjøreplan, og dersom vi ikke rekker å få ut 6 nummer i 1984, ber vi om lesernes tilgivelse og forståelse for det.

Inntil ny redaktør ansettes, skal undertegnede gjøre sitt beste for at vegvesents ansatte får den informasjon de er vant til gjennom «Telemarksvingen».

Stofftips fra dere alle kan bli absolutt nødvendig i den nærmeste tiden, da jeg ikke kan vie hele min arbeidsdag til dette arbeid, av hensyn til mine andre oppgaver innenfor trafikkopplæringsfeltet i biltilsynet.

Fred Øveraas



Telemarksvingens redaktør

THORMOD DALENE ER GÅTT BORT



En fin sommerdag i ferietiden kommer beskjeden om at Thormod Dalene er alvorlig skadet. Snart etter kommer den triste meldingen om at han er død.

Thormod Dalene var verdifull for oss i etaten både som medarbeider og som menneske.

Han satte spor etter seg på sin stillferdige og effektive måte. Til dels vanskelige og innfløkte saker ble taklet med teft og forståelse..

Thormod Dalene og «Telemarksvingen» ble etter hvert en kombinasjon vi satte pris på. Nesten hvert år i senere år fikk jeg i fylkesting eller fylkesutvalg høre anerkjennelse av årsmelding eller bedriftsavis. Begge viktige informasjonskilder. Allikevel tror jeg «Telemarksvingen» sto hans hjerte nærmest..

Av informasjonsmedarbeiderne i Statens Vegvesen på landsbasis var Dalene en av veteranene. At han ikke stivnet i formen er bl.a. «Telemarksvingen» godt bevis for. Kjappe og observante innlegg og notiser presentert i en ledig og interessant form var noe av hans varemerke. Våre sentrale myndigheter benyttet seg ofte av Dalenes innsikt og sans for god informasjon..

Selv om Thormod Dalene i de årene han var ansatt ved Telemark vegkontor hadde mange oppdrag som han løste på en fullt ut tilfredsstillende måte, er det som den gode informasjonsmann og som et fint, uselvisk og romslig medmenneske vi vil huske ham..

Fred med hans lyse og gode minne.

S. G. Thorsdal
Vegsjef

E 76:

NYVEIEN ÅPNET PÅ MOSKEID

**Morgedal
sentrum**

Endelig kan trafikantene på E 76 gjennom Morgedal benytte den nye vegtrasseen på vestsiden av sentrum. Dermed er to problemer løst. Morgedal er blitt et langt roligere og mer trafikksikkert sted å bo for lokalbefolkningen, og trafikantene er spart for den «trange» turen gjennom dette tettstedet.

Parsellen ble påbegynt høsten 1980, men fra våren 1981 ble det full stans i arbeidet i påvente av den nye planen vest for Morgedalstjønni. Arbeidet ble gjenopptatt i oktober 1982.

Totalt er det sprengt og planert ca. 19.200 m³ fjell og gravd/planert ut ca. 30.000 m³ løsmasser.

I anlegget inngår tre bruer:

Kostnad:

- Bru over Morgedalsåi ca. kr. 490.000,-
- Ny Byglandsbru ca. kr. 400.000,-
- G/S-bru ved Samvirkel.ca. kr. 310.000,-

Til sammen ca. 1,2 mill. kroner.

Det er bygd ny avkjørsel til Morgedal sentrum og avkjørsel i søndre og nordre ende av parsellen. Ved Morgedalstjønni er det bygd 2 rasteplasser.

Totalkostnad for anlegget er ca. 12,3 mill. kroner, noe som tilsvarer en meterpris på kr. 3.500,-.

Ved åpningen er vegen belagt med 2-lags Otta-dekke. Slitedekke av oljegrus (MDA) blir pålagt i 1985.

Trasseen, som ble tatt i bruk fra 4. juli, er 3.300 meter lang. Den er bygget etter vegklasse II d, med planeringsbredde 7 meter og kjørebanebredde 6 meter. I tillegg kommer rekkverksone og kurveutvidelse.



Den nye vegen på Vest-sida av Morgedalstjønni har god bredde til forbikjøring. Her sett fra Nord-sida mot Morgedal sentrum. (Foto: Fred Ø)

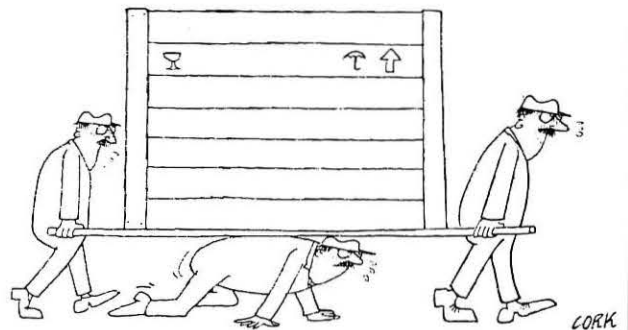
Vektkontrollene/brukskontrollen med statistikk fram til 1. juli:

HØYESTE GEBYR FOR OVERLAST – 31.000 KRONER

Brukskontrollen av lastebiler/vognvogner både i teleløsningsperioden og i året for øvrig innbringer store summer til staten. Brukerne laster sine kjøretøyer med tildels alt for høy vekt pr. aksel, og grunne kan være så mange til det. Vi vil her understreke at dette er en stor belastning for vegenett vårt, og kanskje spesielt i tele-løsningsperioden.

I gjennomsnitt har 1,5–5% av de kontrollerte kjøretøyer overlast, og snittet for gebyrer ligger mellom 1500 og 6000 kroner.

Størst problemer fikk nok den sjåføren som til nå innehar «rekorden». 16 tonn overlast, med et gebyr på 31.000 kroner sørget for at firmaet vanskelig fikk mye netto inntekt i halvår i år.



Ekstra boggie-aksel påsatt for å unngå gebyr.

R.v. 36:

PROBLEMFYLT VEGANLEGG I MÆLUM

Vegutbedringene med nyanlegg i Mælum startet opp i juni i år og har pågått kontinuerlig hele sommeren. I løpet av 1985 er det meningen å få strekningen fram til Kubru under trafikk. Arbeidet har til tross for særdeles vanskelige grunnforhold, hatt god framdrift til nå.

Problematisk grunnforhold

I skjæringene skal det graves ut 130.000 m³ masse. Terrenget er svært kupert og får skjæringar på opptil 10 meters høyde, samt oppbygging av like dype daler. Dessuten er det svært vanskelige masser å arbeide med på deler av strekningen. Det er en sjelden sammensetning av grunnen med vekslende masser. En del sprengning er også nødvendig, idet 110.000 m³ stein må vekk, og denne skal brukes til oppbygging av veglegemet på steder hvor det er nødvendig.

Hovedproblemet er likevel en type sandblandet leire som inneholder hele 30% vann. Denne massen er derfor svært lite stabil i seg selv, og dermed så dårlig at den ikke kan brukes til å bygge opp nytt veglegeme. Dersom det kommer en regnværsdag, er det umulig å fortsette arbeidet på det aktuelle sted, da massen har lett for å rase ut under arbeidet.

De geologiske forholdene er dermed så store at noen forsering av anlegget i tid ikke er forsvarlig eller ønskelig. Dette er tross alt den vanskeligste delen av anlegget og tida må komme til hjelp slik at en kan få stabilitet i massene og dermed større sikkerhet. Drenering og stabilisering må tilpasses den nye belastningssituasjonen, og dette er det nødvendig å ta hensyn til for at anlegget i det hele tatt skal bli vellykket. Stabilitet i grunnen er altså det aller viktigste i denne sammenheng.



Endel av anlegget i Mælum sett sørfra. (Foto: B. Aase)

Det arbeides også med klargjøring av vinterarbeidet (sprengning) samt plassering av knuseverket. Dette må igang for å kunne knuse overskuddsmasse i linjen. Sprengningsarbeidene skal være ferdig vinteren 1986.

Usikkerhetsmomenter?

Vi spurte avdelingsingeniør Jan Kårstein Olsen ved Telemark Vegkontor om det finnes andre usikkerhetsmomenter når det gjelder tempoplan for anlegget.

– Ja, det kan skje at andre vegutbedringer/anlegg på riksvei 36 skal igangsettes med det første (f.eks. flyplassveien), og det kan resultere i noe forsinkelse her i Mælum.

Bedret vegstandard

– Vil vegstandarden vesentlig bedres i forhold til i dag når anlegget en gang står ferdig?

– Ja, vi vil få en trafiksikkerhetsmessig meget god standard, inkludert fortau fra Fina-stasjonen til Kubru. Dessuten er det vedtatt å la den påtenkte gangbrua over Rv. 36 ved pleiehjemmet bli ei skikkelig bru, slik at den kan beferdes med bil, sier Olsen.

– Anlegget er vel forholdsvis dyrt?

– Ja, totalt sett regner vi med at det vil komme på omkring 36 millioner kroner for de 4.800 metrene veg.

Ødeleges mye jordbruksareale?

– Da det finnes mye leire-/sandmasser som vegvesenet ikke kan nyttiggjøre til vegbygging, bruker vi den i stedet til å fylle ut og planere nytt jordbruksareale for flere av gårdbrukerne på stedet. Etter planeringen blir matjorda lagt tilbake klar for dyrking. Det gjøres dermed langt mer enn vanlig ved slike anlegg for å gjenvinne det tapte jordbruksarealet som en følge av vegbyggingen, sier avdelingsingeniør Olsen til «Telemarksvingen», idet han legger til

– Trafikantene må også være klar over at det i anleggsperioden blir nødvendig med noe omlegging av trafikk, og at en vil kunne oppleve til dels dårlig standard på enkelte strekninger. Vegvesenet er imidlertid beredt til å ta de ekstrakostnader det vil medføre å holde den midlertidige vegstandard for kjørende trafikk noenlunde bra.



Her ser vi oppsynsmann Harald Vøllestad og formann Trond Lunde. (Foto: B. Aase)

Fred Ø

Vegen til og fra jobb er nyttig trening

HARALD BJAARSTAD BRUKER RULLESKI TIL JOBBEN

Det er mange måter å dekke transportbehovet på til og fra arbeidet. Enkelte har nokså utradisjonelle måter å løse dette på, og Harald Bjaarstad på vegkontoret er en av disse. To ganger i uka bruker han rulleski til og fra jobben, men ærlig talt, Bjaarstad, det er vel ikke bare for å spare bensin?

– Nei, jeg er nokså engasjert med skiløping vinterstid, og da er det fint å kunne benytte veien til og fra jobb som ren trening.

– **Du driver muligens med aktiv skiløping?**

– Bare på turlangrenn-planet. Jeg var således med i Birkebeinerrennet for første gang i vinter, og dette ga mersmak. Derfor valgte jeg å satse noe hardere på forhåndtreningen foran kommende sesong for å stå bedre rustet til dette løpet.

– **Det må da gå veldig mye tid med til trening når en er så aktiv, og det går vel noe på bekostning av familieliv?**

– Nei, i grunnen ikke så voldsomt. Jeg er med i administrasjonen av Urædd skigruppe, og driver som trener for de yngste ved siden av. Når jeg legger min personlige trening sammen med disse ungene, pluss to ganger pr. uke med trening til og fra jobben, blir det ikke så stor belastning for familien.

Riktignok blir det en langtur (løping) på ca. 2½ time på søndager, men ellers går det greit.

– **Har du holdt på lenge med rulleski sommerstid?**

– Nei, i grunnen ikke. Det er kun etter at vi fikk installert dusj i kjelleren på

vegkontoret at jeg har brukt rulleskia til jobben. Før den tid lot det seg vanskelig gjennomføre. Men jeg er glad for at dette nå er mulig. Det letter treningsarbeidet for meg, sier Bjaarstad.

– **Det må da både være trafikkfarlig og vanskelig å suse fram i vegkanten på rulleski, så tett biltrafikk som det er nå?**

– Ja, det er ikke helt ufarlig. Men heldigvis er det gang-/sykkelvei på størstedelen av den strekningen jeg har til der jeg bor i Hovenga i Porsgrunn. Men rulleski er av trafiksikkerhetsgrunner ikke anbefalt av Norges Skiforbund for barn under 13 år. Dessuten tar jeg av meg skia ned bratte bakker, fordi det er altfor risikabelt å bare la det stå til utfor.

– **Men hva slags trening får du ved å bruke rulleski?**

– Det blir mest styrketrening for armer/overkropp. Skiteknisk er det ingenting å hente. Man må ha lært riktig skiteknikk før en begynner med rulleski. Men nå må jeg komme meg i veg hjem til middag, sier Bjaarstad idet vi takker for prat.

Vi kan bare ønske lykke til både med rulleskia og Birkebeineren!

Fred Ø



Harald Bjaarstad bruker rulleski til/fra jobb to ganger pr. uke. (Foto: Fred Ø)

EDB-rommet på vegkontoret er ferdig

I den siste tiden har det vært stor aktivitet i kjelleren på vegkontoret. Alt skal klargjøres til minimaskinen skal installeres ca. 1. oktober, og fredag 21. ds. var man ferdig med å montere vegger og dører. Det er folk fra maskinavdelingen som har stått for arbeidet, nemlig Arne K. Holte og Paul Øverland. Arbeidet er utført til alles tilfredshet, og datagulvet er montert. Alt er klart for montering av EDB-maskinen.

Rom for skrivere

Det neste som skal skje i forbindelse med installeringen av utstyret er å lage et rom til skriver-utstyret for data-anlegget, og dette rommet skal plasseres i nordenden av resepsjonsdisken i første etasje på vegkontoret.

På dette bildet ser vi snekkerne Arne K. Holte t. v. og Paul Øverland. (Foto: Fred Ø)



Vegvesenets radarmålinger avslører halsbrekkende kjøring: OPPTIL 170-180 KM/T MÅLT FLERE GANGER

Vegvesenet avholder ofte fartsmålinger langs våre veier, for lettere å kunne fastsette fartsgrenser og eventuelt justere fartsgrensene som råder til enhver tid.

Disse målingene forteller imidlertid om en stor del av bilistene og deres mangelfulle holdninger vedrørende risiko i forhold til hastigheten. Det kjøres i stor utstrekning for fort, og enkelte av kjøretøyene kjører direkte halsbrekkende mye over de tillatte fartsgrenser. Eller hva skal en si om hastigheter på 170-180 km/t kun 50 meter før inngangen til en 60-sone?

- Hva kan vegvesenet gjøre med dette, for å få satt en stopper for slik uvettig kjøring, oppsynsmann P. Nykås ved Telemark vegkontors Trafikkseksjon?

- Det er ikke mye vi kan gjøre. Det går selvfølgelig an å tilkalle politiets UP-/radar- kontrollgruppe til steder hvor vi har målt alt for hard kjøring, i håp om å få tatt de verste. Men det er langt fra sikkert at det er de samme førerne som kjører så halsbrekkende fort ved hver måling. I alle fall kan vi tipse UP om hvilket sted/steder hvor det erfaringsmessig kjøres for fort.

- Slike hastigheter som 170 og 180 km/t har vel ikke noe med å gjøre at man har det travelt?

- Nei, det har nok mer med en spennende testing av utstyr og dertil å se hvor langt en kan tøye regelverket uten å bli tatt.

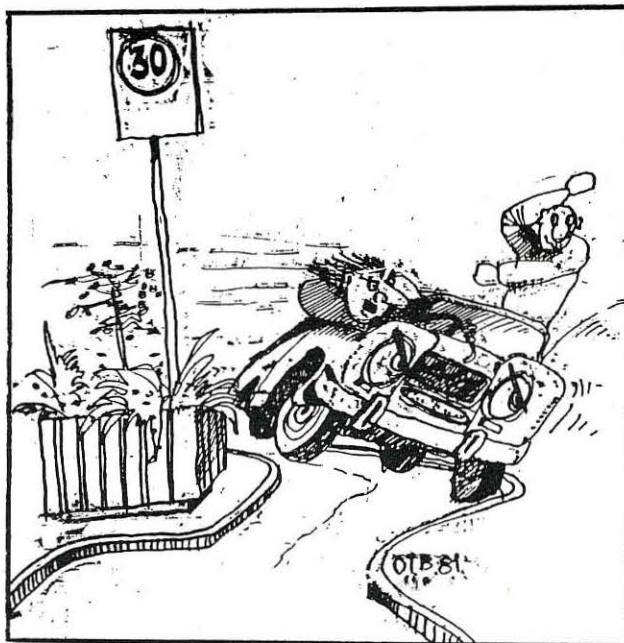
- Er det noen tiltak som kan settes i verk for å påvirke denne gruppen til å legge om holdningene (kjørestilen)?

- Vi kan ikke annet enn å bruke massemedia og pressen til å informere om faremomentene, og skape en folkeopinion mot slik kjøring. Om det hjelper, vet vi ikke. Men tiden er inne for en seriøs drøfting om hvilke tiltak vi kan sette inn.

Kanskje en må begynne med undervisning/påvirkning helt ned i grunnskolen for å skape en livslang læreprosess i denne sammenheng. Det er helt klart at foreldre/skole har et stort ansvar innenfor trafikkopplæringen i denne sammenheng.

Viljen til å kjøre defensivt må skapes, og det tar tid, sier oppsynsmann Nykås til «Telemarksvingen».

WSF/FrØ



OBS!

Det blir dyrere å være lovbryter i trafikken.

Kanskje det kan bidra til lavere hastigheter på våre veier.

HÅNDBØKER

Vegdirektoratets kontor for teknisk rasjonalisering (håndboksekretariatet) informerer om:

056 - DRIFTSREGNSKAP - DRIFTSSTATISTIKK '83
Vegdata 270 s.

Ett av de viktigste formål med denne oversikten er å skaffe til veie gjennomsnittstall slik at de enkelte vegkontorer som ønsker å analysere sine regnskaper kan foreta sammenligninger med landsgjennomsnittet og med vegkontorer det er naturlig å sammenligne seg med. Et annet formål er å presentere regnskaps- og driftsresultater i hendig form og få fram endringer i forskjellige hovedtall over tid, f.eks. i fordelinger på kostnadsarter og på kostnadsprosesser og i fordelingen på entreprenørdrift og egen drift. På denne måten kan en spore utviklingstendenser i etatens regnskaper og analysere disse.

Hvor stor er risikoen?

Kjøring mot rødt lys!

En amerikansk trafikkforsker la 331 piller i en flaske. Tre hundre av dem inneholdt ikke annet enn natron, 30 besto av et harmløst hodepinepulver, mens én var laget av cyanokalium og absolutt dødelig. Alle pillene ble blandet godt sammen, og de så fullstendig like ut da forskeren helte dem ut på bordet.

«Hvor mange av dere er villige til å ta sjansen på å svelge en av disse pillene?» spurte forskeren de tilstedeværende.

Ingen våget å melde seg.

«Det ser ikke ut til at noen har det særlig travelt akkurat nå,» fortsatte han. «Men kanskje det kan være av interesse å høre at av de bilistene som setter opp farten foran et kryss for å komme over før lyset skifter til rødt, så er det én av 331 som blir drept . . .»



Utvidet ferie for eldre arbeidstakere

Det har vært reist en del spørsmål om hvordan det skal forholdes ved oppsplitting av den 5. ferieuke for arbeidstakere over 60 år.

Vi har derfor tatt saken opp med Forbruker- og administrasjonsdepartementet, som i svarbrev av 2. juli 1984 har uttalt:

«Lønnstrekk ved utvidet ferie for eldre arbeidstakere skal foretas om arbeidstakeren har femdagers arbeidsuke og splitter opp den ekstra ferieuken slik at den legges til 6 regulære arbeidsdager.

Det tillegg til feriepengene for de første 4 uker som ytes til denne gruppen arbeidstakere for den femte ferieuke er totalt 2,3%. En slik uke utgjør «seks virkedager», og disse består for arbeidstakere med femdagers uke av fem arbeidsdager + en lørdag. At det er gitt mulighet for å ta ut ekstraferien i deler, betyr ikke at arbeidstakeren skal ha ytterligere fordeler ut over dette.»

Enorme krefter påvirker kroppen ved kollisjoner

SITTER DINE BARN TRYGT I BAKSETET?

Vet du egentlig hva du utsetter dine barn eller andre for når de sitter i baksetet uten sikkerhetsbelte? Vet du hvilke enorme krefter som er i sving ved en front mot front-kollisjon?

Mange av oss er tydeligvis ikke klar over disse krefter. Hadde vi vært 100% sikre i vår sak her, ville alle som har bil sørge for å skaffe seg sikkerhetsutstyr til bilens baksete.

La oss si at bilen er en massiv stålklump (noe den heldigvis ikke er). Dersom den bilen kjører inn i en fjellvegg med en hastighet av 50 km/t, vil det i kollisjonsøyeblikket virke en kraft i fartsretningen som er større jo tyngre baksetepasasjerer er.

Hvis ditt barn veier f.eks. 20 kg, vil en kraft på 1,25 tonn virke på barnekroppen. Veier barnet 50 kg, vil kraften være økt til 2,25 tonn. Dersom en voksen person på 75 kg sitter usikret, vil personen bli kastet framover i bilens fartsretning med ca. 3 tonns kraft. Økes farten til 70 km/t, vil kraften som virker på den voksne øke til 4 tonn, mens et barn representerer 2,25 tonn i denne hastigheten hvis kroppsvekten er 20 kg.

Ingen må fortelle at det er mulig å ta seg for med hendene eller holde igjen ved hjelp av beinas krefter i slike tilfelle. Er du i tvil om hvor stor kraft du greier å ta imot ved en bråstopp, så still deg oppreist oppe på en kjøkkenstol. Fall så med strak kropp framover og prøv å ta imot med armene i gulvet uten å få kroppen til å berøre gulvet. Det er tvisomt om du klarer det, men hvis det såvidt går bra, har du stått imot en kraft på 2/3 av din kroppsvekt med en hastighet på 12-13 km/t. Ikke særlig imponerende sammenlignet med de voldsomme krefter som er foran nevnt.

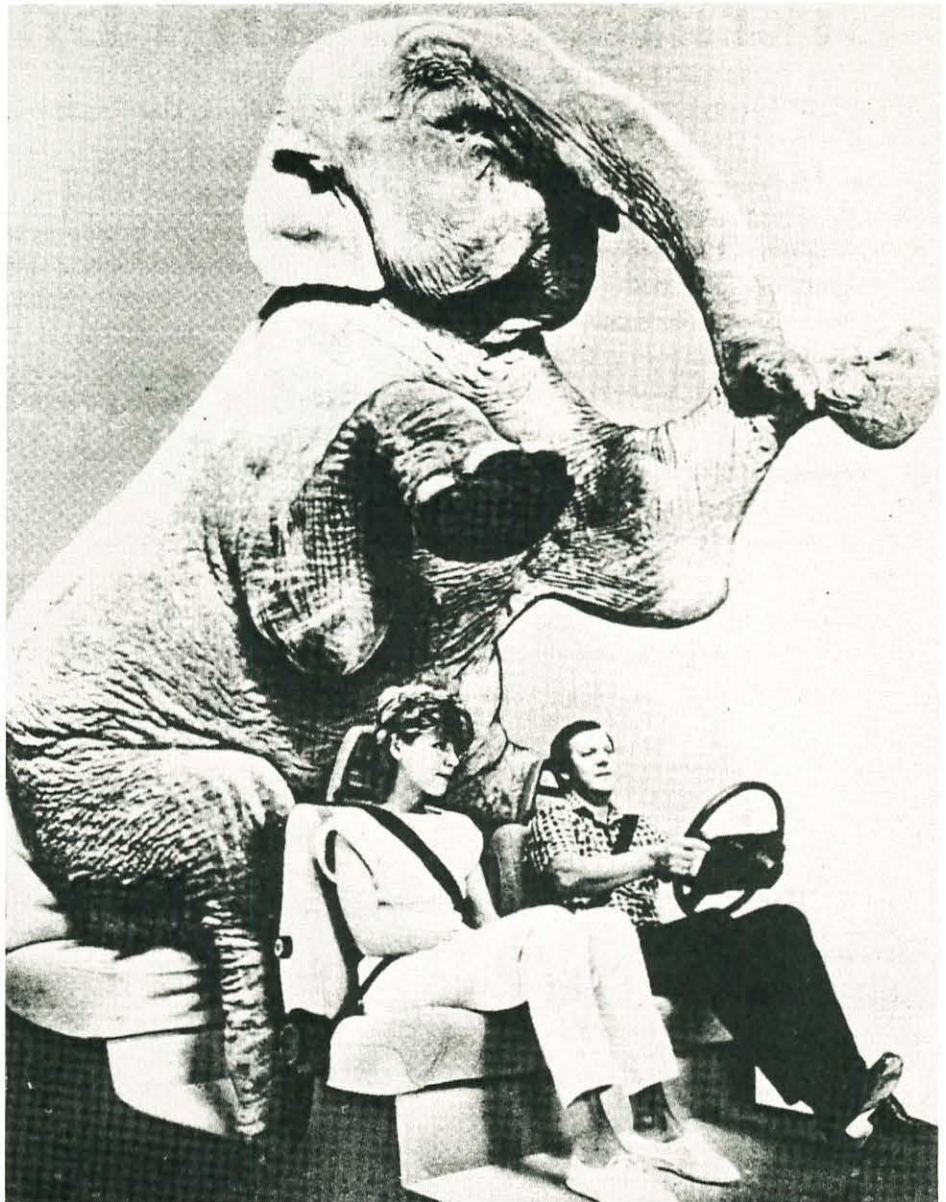
Dyrt, nei... Folk flest har uten skrupler råd til å anskaffe seg radio med kassett-



ER DU ENIG?

Uttalt av et B-menneske:

«Egentlig er jeg veldig glad i å stå opp tidlig om morgenen, så derfor ligger jeg gjerne et par timer ekstra hver morgen og gleder(?) meg til jeg skal stå opp!»



Når baksetepasasjerer ikke er sikret med sikkerhetsbelter, kan de representere en bevegelseskraft på flere tonn ved kollisjon «front mot front». Kjører du rundt med «elefanter» i baksetet?

spiller og annet ekstrautstyr til 4-5.000 kroner (minst). Sikkerhetsbelter i baksetet koster deg toppen 2000 kroner - montering inkludert.

Det skulle være nødvendig å si deg hvordan du bør prioritere når det gjelder menneskeliv - dine egne barn.

Dette skulle være mer enn gode nok argumenter til at alle i en bil er skikkelig sikret før turen.

Skaff deg slikt utstyr, og bruk det hver gang bilen skal i bevegelse.

Har du gode unnskyldninger for å la være?

Fred Ø

Nytt medlem i opplæringsutvalget

Da K. B. Norum er gått over til ny stilling i driftsgruppen, har det i samråd med vegsjefen blitt utnevnt nytt medlem i opplæringsutvalget som representant for planavdelingen.

Utvalget har i dag denne sammensetningen:

- T. Malmanger, driftsavdelingen
- K. B. Norum, driftsavdelingen
- B. C. Hustvedt, Admin./øk-avd.
- R. Nordang, Planavdelingen
- F. Øveraas, biltilsynsavdelingen
- A. Rygh Andersen, sekretær

ATTFØRING- OG OMPLASSERINGS-UTVALG ER OPPRETTET I TELEMARK VEGVESEN

Som noen allerede vet, er det i år opprettet Attførings- og omplasseringsutvalg i vegvesenet i fylket. Utvalget har hatt konstituerende møte den 11. mai i år og består av følgende personer:

Thoralf Greve, formann
Bjørn Cato Hustvedt
Finn Østland
Tom Richard Olsen

Bedriftslege Hartvig deltar i møtene, sammen med Øystein Nilssen, som er sekretær i utvalget.

av anleggssjef Th. Greve:

Hva angår dette så den enkelte arbeidstaker i vegvesenet? Er det et av mange utvalg som vil leve sitt liv mer eller mindre ubemerket, og som knapt merkes av andre enn de som er med i utvalget? Det har vel sjelden eller aldri vært aktuelt å omskolere noen med helseproblemer i vegvesenet, og det er f.eks. folk som har vondt for å drive med fjellboring på gammelt vis med håndholdte maskiner, så kan en vel finne noe annet arbeid til dem?

For noen kan nok problemet synes så enkelt, men dersom utvalget vil komme til å virke etter sin hensikt, vil det behandle problemer som angår de fleste av oss, og kanskje løse problemer av avgjørende betydning for enkelte. For etaten håper vi det skal kunne resultere i en bedre utnyttelse av ressursene.

Helse-veike

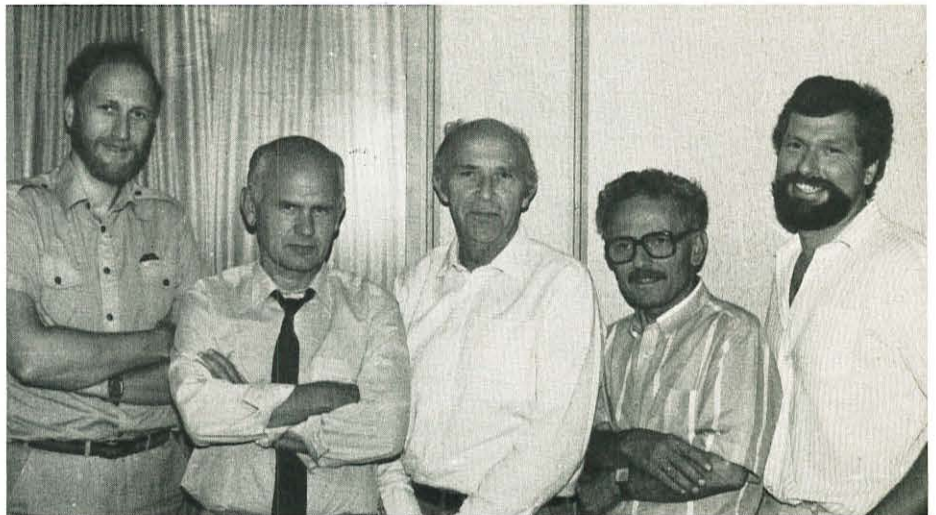
I første rekke anser jeg opprettelsen av dette utvalget som et viktig skritt i retning av bedre håndtering av de problemer som er knyttet til det begrepet vi i dagligtale kaller «helse-veike». Hva som skjuler seg i dette begrepet er det ikke gjort noe bevisst forsøk på å finne ut av her i fylket, så vidt jeg kjenner til.

Stort sett begrenser vel arbeidet seg til at de enkelte avdelinger har en fortegnelse over dem som av helsemessige grunner ikke kan gjøre tungarbeid, som f.eks. boring med håndholdte maskiner.

Møte med tillitsvalgte

Anleggsavdelingen hadde problemet oppe til drøftelse på et møte på Sportellet med tillitsmenn på anlegg og oppsyn den 10. mai i år. Det kom fram mange interessante synspunkter både i gruppearbeider og i plenumsdiskusjon. At programmet er betydelig skjønner en når en vet at omlag 30% av anleggsavdelingens ansatte ute i driften har større eller mindre helseproblemer og kan ikke utføre alle slags arbeider som er aktuelle i anleggsdriften.

I denne sammenheng kan nevnes en rekke momenter som var oppe i debatten:



Utvalget består av fra venstre: Bjørn Cato Hustvedt, overlege Hartvig, Thoralf Greve, Finn Østland og Tom Richard Olsen. (Foto: Fred Ø)

1. Hvilke arbeidsoppgaver kan vi finne som passer for arbeidstakere med forskjellige helsevansker?
2. Har vi muligheter for å gi meningsfylt arbeid til dem det gjelder?
3. Blir det **bare** tungarbeid på de friske dersom vi tar bort det som kan betraktes som lett?
4. Hva med konkurransen fra entreprenørene når det er nedsatt arbeidsevne hos en stor del av våre egne arbeidstakere. Høye enhetspriser.
5. Kan vi komme i den situasjon at antall personer med helseproblemer blir så stort at noen i det hele tatt ikke kan skaffes arbeid, men gis invalidepensjon?

Dette er noen av alle de spørsmål som melder seg når problemet skal diskuteres, og mange andre kommer til under diskusjonen.

Registreringsfase

Som en begynnelse har Attførings- og omplasseringsutvalget (AOU) bedt om at alle avdelinger får registrert de arbeidstakere som p.g.a. helseproblem ikke fungerer fullt ut i sitt arbeid. Senere vil bedriftslegen ved undersøkelse og samtaler gå dypere inn i problemet og kunne gi nærmere retningslinjer om hva vedkommende kan gjøre og hva han bør unngå. Siden blir det en samarbeidsoppgave mellom avdelingene om hvor vedkommende kan fungere på beste måten, selvsagt også i samråd med den det gjelder.

Når det gjelder stillinger som lyses ut internt i etaten, vil AOU gjerne være med i bildet, slik at det kan vurderes om arbeidet kan utføres like godt av en med helseproblem. Da kan det f.eks. være aktuelt med opplæring.

Hvordan prosedyren blir for å løse disse problemene på beste måte, er ennå ikke fastlagt, men vi håper det kan resultere i mer me-

ningsfylt arbeid for den enkelte, bedre utnyttelse av ressursene, og mindre merkbar grense mellom avdelingene. I alle tilfelle må den som av helsemessige grunner mener å ha behov for lettere arbeid, først ta det opp i egen avdeling. Selv om avdelingen uten medvirkning fra ADU finner passende arbeidsoppgaver for vedkommende, bør likevel ADU ha melding om situasjonen, bla. for at saken kan følges opp av bedriftslegen.

Bedriftsintern attføring

Det kan nevnes at Arbeidsdirektoratet har gitt retningslinjer for bedriftsintern attføring og på visse betingelser yter tilskott både til såkalt «arbeidstilvenning» og til «investering for» . . . å stimulere ordinære bedrifter til økt attføringsinnsats for ulike grupper yrkeshemmede, primært ved tilrettelegging av hensiktsmessige attføringstiltak for egne arbeidstakere som er blitt hemmet i sitt yrke som følge av ulykke, sykdom, slitasje e.l.»

Det siste kan være interessant når en tenker på konkurransesituasjonen overfor private entreprenører. Utgifter til spesielle tiltak for yrkeshemmede kan da i en viss utstrekning belastes ved slike tilskott og belaster ikke fullt tyngde det ordinære anlegg. Vi kjenner til at enkelte fylker har hatt slike ordninger.

AOU's arbeidsområde skal omfatte alle vegvesenets ansatte, så vel biltilsynet, vegsentralen og vegkontoret, men det er i utdriften kravene blir størst til god helse for utførelsen av arbeidet, og det er åpenbart her problemene er størst.

Taushetsplikt

Til slutt skal nevnes at utvalgets medlemmer selvsagt har taushetsplikt og fører en konfidensiell saksprotokoll. Vi håper at AOU skal bli et nyttig utvalg for alle ansatte i vegvesenet, og at vi etter hvert skal kunne bidra til å løse en del av de problemer som vi vet finnes.

Hvilke ulykker unngås med KJØRELYS?

Hvilke trafikantgrupper er mest utsatt i trafikken? For å kunne svare på det må du tenke på hva som er betingelsene for at vi skal kunne ferdes trygt i trafikken.

1. For det første er vi avhengig av informasjon om hva som skjer rundt oss i trafikkmiljøet. Sansene bør være fullt utviklet.
2. Dernest er vi avhengig av å tolke informasjonene riktig for å kunne ta de riktige beslutninger. Vi trenger med andre ord erfaring for å kunne løse slike oppgaver.
3. Hjernefunksjonene må også være istand til å vurdere riktig det vi ser / oppfatter.
4. De fysiske forutsetninger må også ligge til rette, slik at nervemuskelfunksjonen er i orden så vi kan bevege oss hurtig nok.

Barn har ikke godt nok utviklet sidesyn til å kunne oppdage alt (få oversikt) Avstands- / fartsbedømmelsen er dårlig, de har liten erfaring i trafikken og de er impulsive / ego-sentriske.

Av disse grunner er barn avhengig av at de ser kjøretøyene i tide, for å få god tid til å ta beslutning og iverksette riktig handling.

Synshemmede har selvfølgelig også store problemer med å orientere seg i trafikken, og til tross for god trafikal erfaring har de vanskelig for å unngå ubehagelige overraskelser.

Eldre trafikantene har det samme problemet i tillegg til at de kan være mer eller mindre dårlig til beins.

Bevegelseshemmede vil også ha behov for å se kjøretøyer i god tid før de krysser vegen.

Syklister (er ofte barn) har ofte mer enn nok med selve syklingen (balansen), og er ikke kapasitetsmessig i stand til å takle det trafikkale. De kommer derfor uheldig ut hvis de ikke ser motorkjøretøyer i god tid før de skal foreta en eller annen manøver.

BRUK KJØRELYS OM DAGEN!

Undersøkelser i Sverige har slått fast at følgende ulykkesreduisering er mulig ved bruk av kjørellys om dagen:

- 10% av alle kollisjoner mellom møtende kjøretøyer.
- 9% av kollisjoner mellom kryssende kjøretøyer.
- 2% av alle påkjørsler bakfra.
- 21% av sammenstøt mellom biler / mopedder / sykler.
- 17% av fotgjenger-påkjørsler.
- *Pluss alle de andre fordelene de andre har ved at du bruker kjørellys om dagen. Det gjelder DEG, DINE BARN, - DITT OG ANDRES LIV, og aller best:*

Det koster så lite å bruke kjørellys også om dagen.

La det bli en vane . . . På med lyset før du kjører! Fred Ø

Mange måter å skrive søknad på KLART HAN FIKK GARASJE!

Forleden var Olav Sundet i Vinje lei av å vente på «kommende veganlegg» før han skulle bygge garasje. Han har søkt flere ganger, men fått avslag, men nå ble tydeligvis tålmodigheten brutt. Han valgte denne gang å benytte sine poetiske egenskaper og sendte inn en ny søknad til Vinje bygningsråd på rim. Vi gengir søknaden som den ble skrevet:

Søknad til Vinje Bygningsråd

Eg har venta i 25 år på og få søkje um garasje.
Skylda er alt dette vegtrasje-vaset.
For bilen min ventar og brummar so glad.
Tenk å bu heime, det er nå bra.

Med planja tak og med vippe-port
Skal 'kje skjemme naturen stort.
Men motet det sviktar og ryggen vert klein,
Då er det 'kje godt å grava i stein.

Men skulde det dukke upp fleire planar
Med vegar og slikt, som heimen hans ranar,
Då vil bilen med sitt glaaste flir
Køyre yver dykk - i fyrste gir.

Ytre Vinje, 16/6-84.

Olav Sundet.

Fra Vinje Bygningsråd gikk søknaden videre til Telemark Vegvesen, og Vegsjefen ville gi svar på tiltale.

Anleggssjef Th. Greve ble satt på saken, og det kom et svar til Olav Sundet som virkelig forslår:

Olav Sundet
3890 Ytre Vinje

Europaveg 76 - Løyve til ny garasje på eiegenomen
gnr. 35, bnr. 1.

Dykkar brev av 16.06.84.

So lang ei tid,
so lang ei strid,
men allting har ein ende.
No kjerra di
kan kvile blid,
slepp stå i åpent lende!

Her skal du få
ditt løyve då,
men bygg garasjen vakker!
So den kan stå
og lyse frå
sin stad i Åmots bakker!

Med beste helsing
Vegsjefen i Telemark.

Nylig pensjonert
Sverre Nyrud:

«VEMODIG Å GÅ AV – MEN NOK Å GJØRE . . .»

Han manglet bare ett år på å være 40-års jublant i Statens Vegvesen, Sverre Nyrud, som trådte ut av de yrkesaktives rekker 7. august i år. En skulle tro at man har fått nok av vegvese-

net etter 39 år som ingeniør, men han er stadig å se i og omkring Telemark vegkontor. «Telemarksvingen» spurte derfor:

– Hvorfor er du så ofte å se her fortsatt?

– Jeg synes jeg må få tatt skikkelig adjø med alle mine arbeidskamerater, og i ferietiden har ikke det vært så enkelt. Dessuten er det jo litt vemodig å slutte, og gammel vane er vond å vende, som man sier. Det er litt rart å ikke ta den daglige turen til vegkontoret med nistepakka i veska. Men litt etter litt vil jeg vel vende meg til det også, sier Sverre Nyrud.

– Det blir vel kanskje lange dager sammen med kona nå da, Nyrud?

– Nei, jeg er stadig i full aktivitet. Med hus og hytte er det vanskelig å bli arbeidsledig, og dessuten har jeg en del å hjelpe ungene med når det gjelder husvære.

Dessuten har jeg turer i skog og mark som hobby, og den ukentlige trimmen vil jeg heller ikke gi slipp på. To ganger hver uke er jeg med på trimpartiet i Gjerpen IF, og et par sykkelturner i uka er godt for kroppen hvis været tillater det. Jeg fikk forresten ny sykkel av ungene på 65 års dagen og måtte ta farvel med den gamle 31-modellen som har vært så god. Men det er adskillig lettere å trimme med den 10-giringen jeg nå har fått. Så noen tid til å kjede seg blir det ikke.

Nyrud har mye artig å fortelle fra sin første tid i vegvesenet. Spesielt er det rart å høre han fortelle om erstatninger i forbindelse med grunnavstøelser til vegbygging. Det var ikke stort privatmann fikk av kroner og øre i etterkrigstida.

– Jeg kan fortelle at 2 øre pr. kvadratmeter var alt skjønnet kom fram til i mange tilfelle,



«Jeg kommer ikke til å kjede meg, men skal både trimme og «stå på» med hjemlige gjøremål,» sier Sverre Nyrud. Her med sin «nye» sykkel. (Foto: FredØ)

og ved arbeider i Krabberødstrand i 50-årene var dette nærmest symbolsk betaling. Hvis man ville ha veg, måtte man ofre privat grunn til gi-bort-pris. Men du verden hvor lite klager det var fra folk. De var uvanlig greie å ha med å gjøre grunneierne den gangen.

Ei dame i Sannidal fikk 50 kroner i erstatning for et tapt grisehus, – en latterlig lav sum, sier Nyrud.

– Jeg husker også godt stikkingen av veien i forbindelse med den nye Breviksbrua. Det var mye fram og tilbake i denne saken om hvor brua burde ligge, og jeg mener den dag i dag at brua burde ligge nærmere Blekebakken ved Trosvik Verksted.

Transportbehovet for veg-ingeniører ble dekket på så mange måter, og Nyrud humrer godt når han tenker på de mange motorsykkelturene med bl.a. Wefald på baksetet.

– Når du ser tilbake, Nyrud, har det vært lett eller vanskelig å arbeide i vegvesenet?

– Jeg synes i det hele tatt det har vært lett. Riktignok har det vært stritt i perioder, men det har alltid vært et godt arbeidsfelleskap. Og det beste av alt – uansett hvem som har arbeidet sammen, eventuell aldersforskjell til tross – så har det vært en fin tone.

Det er mange jeg kunne trekke fram for å takke for et godt og rikt samarbeid i de 39 årene, men jeg synes det er riktigst å ikke nevne navn, men takke alle på denne måten gjennom «Telemarksvingen».

«Telemarksvingen» vil gjennom dette takke deg for innsatsen og ønske deg lykke til med trim, familie og andre gjøremål. I det vi håper du får mange gode pensjonistår framover, ytrer vi håp om å få se deg både titt og ofte på vegkontoret.

Billigere med NSB for vegvesenets ansatte!

Vegvesenet har inngått en gunstig reiseavtale med NSB. Rabatten er på 50% for tjenestereiser innenlands, og regnes etter ordinær billettpris, på 1. eller 2. klasse. Avtalen gjelder alle ansatte i etaten.

Avtalen gjelder i tiden 13. februar 1984 til 12. februar 1985.

Vi ønsker med dette å minne om denne ordningen som er så fordelaktig for etaten.

Som legitimasjon for å kjøpe billetter med 50% rabatt skal den reisende ved billettbestillingen levere et «rabattbevis» som på vegvesenets vegne er underskrevet av Signe Hirsti og dessuten stemplet med Vegdirektoratets stempel.

Billetter kan kjøpes ved alle jernbanestasjoner og norske reisebyråer som selger jernbanebilletter.

Rabattbevis kan fåes ved å henvende seg til personalseksjonen ved Telemark Vegkontor.

Aslaug Rygh Andersen

FredØ

Grunnboring ved Nautesundbrua:

MEGET VANSKELIGE GRUNNFORHOLD PÅ 40 METERS DYP SKAPER PROBLEMER

Vegvesenets laboratorieavdeling holder for tiden på med omfattende grunnundersøkelser på 40 meters dyp ved Natesund. Sammen med Flodstrøm fra Vegdirektoratets lab.-avdeling skal man finne den beste grunn for pillaren til den nye Nautesundbrua som skal fundamenteres ute i vannet. Man har nå funnet fjell på 40 meters dyp, og man overprøver for tiden det sted hvor man har bestemt at pillaren skal fundamenteres.

Når det gjelder framdriften er man sterkt avhengig av at labens folk skal bli ferdig med undersøkelsene, slik at jobben med støping av pillaren kan bli satt ut på anbud, iallefall fundamenteringen opp til vannoverflaten.

Dersom arbeidet går normalt den nærmeste tiden, kan snekkere komme igang med forskallingen på nyåret.

Vi skrev i forrige nummer av Telemarksvingen at pillaren skulle støpes ferdig i løpet av sommeren, noe vi må dementere. Dette arbeidet krever en grundig forundersøkelse, og man kan tidligst komme igang med arbeidet over vann utpå vårtiden.

Hele bruanlegget skal være ferdig i løpet av 1986.

– Hvordan går arbeidene med brohodene, oppsynsmann Moen?

– Vi kan nok ikke sette igang med disse før det er helt bestemt hvor vannpillaren skal ligge. Det har vært snakk om forskyvninger på et par meter i sideretningen, noe som gjør at vi ikke kan komme igang før plasseringen av vannpillaren er klar.

– Er det andre arbeider som pågår i forbindelse med ny-brua?

Grunnen over fjellet består av bløt leire, som gjør at utstyret har lett for å suge seg fast under arbeidet. Derfor har arbeidet til nå vært tildels seint og komplisert.

Man senker først ned en foring og deretter borer man og tar opp prøver. Det ser ut til å bli en meget kostbar pillar ifølge oppsynsmann Jens Moen.

– Ja, vi har begynt utfylling og legging av stikkrenne i et dalsøkk lenger nord på anleggsområdet, foruten boring og sprengning rett nord for der den nye brua skal ligge, sier Moen til Telemarksvingen.

Arbeidet er godt igang, men med så lite folk som vi nå har på våre anlegg, og også her oppe, så må det ta sin tid. Noe håp om å forsere anlegget finnes ikke, men det kan bli snakk om at anlegget tar lenger tid enn planlagt, sier oppsynsmann Jens Moen til slutt.

Frø

HÅNDBØKER

Vegdirektoratets kontor for teknisk rasjonalisering (håndboksekretariatet) informerer om:

059 - DRIFTSSTATISTIKK FOR EGENMASKINER '83

Vegdata 184 s.

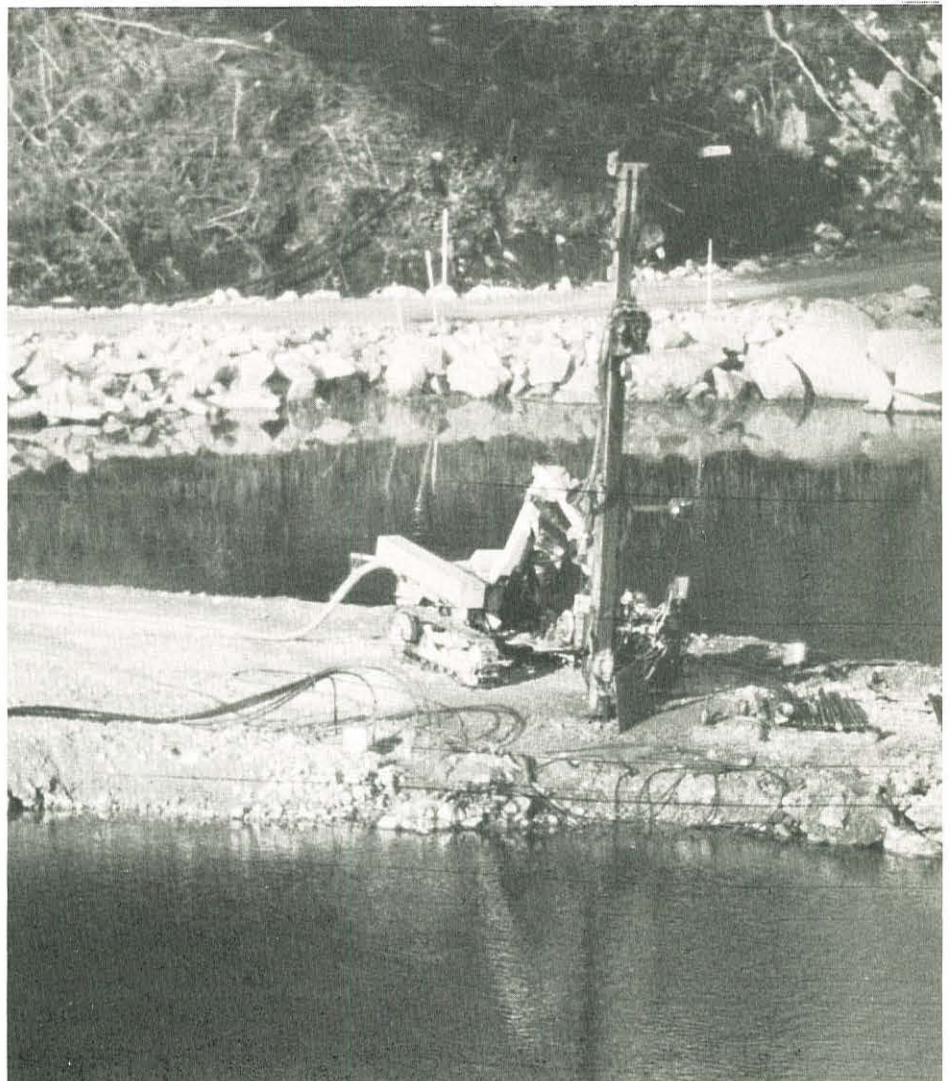
Publikasjonen omfatter vegvesenets egne maskiner. De såkalte lånte maskiner er ikke med. Publikasjonen faller i to deler. Den første delen tar for seg egenmaskinenes (maskingruppe 510-569) inntekter, kostnader, driftsresultat og utnyttelse framstilt i tekst og tabeller. Den andre delen er et tabellavsnitt med videre utdyping av opplysninger om inntekter, kostnader, driftsresultat og utnyttelsen av egenmaskiner i 1983.

061 - VEG-OG KJØRETØY-STATISTIKK

Vegdata 0132 sider

Formålet er å presentere sentrale statistiske oversikter om:

- vegnettet, transportvirksomheten på vegnettet og i ferjedriften, over virksomheten knyttet til kjøretøyer, om registrerte kjøretøyer, kjøretøykontroller, førerkort og kjøretøyverksteder, over hovedtall for utgifter, inntekter og sysselsetting i vegsektoren.



En utfylling måtte til for å lette arbeidet for det nye utstyret. Her ser vi utstyret klart til boring. (Foto: Fred Ø)

Aksjon kjørelys:

TELEMARK HAR «KLATRET» TIL 8. Plass

Det er gledelig at vi klatrer noe på kjørelysstatistikken, men fortsatt er vi blant de minst risikobeviste i trafikken. Troms fylke er fortsatt desidert på topp, mens Telemark i siste tellinger er det fylke som øker mest. Sammenlagt ligger vi likevel nokså trøstesløst langt nede på «tabellen».

Skal vi gå inn for å ta igjen det tapte i august/septembertellingene??

8. plass blant 18 fylker er slett ikke verst, men kun 57% av Telemarkingene bruker lys om dagen. La oss inspireres av framgangen og komme opp i 85% også vi når målingene avsluttes i september/oktober.

PÅ MED LYSET!

Her er tallene:

Troms	83,6
Nordland	71,9
Oppland	64,9
Buskerud	64,7
Nord-Trøndelag	62,3
Sør-Trøndelag	61,2
Vest-Agder	61,0
Telemark	57,6
Møre- og Romsdal	56,8
Finnmark	55,5
Hedmark	54,7
Hordaland	53,9



Kjørelys om dagen kan i mange tilfelle være forskjellen på ulykke/ikke ulykke.

Rogaland	51,0	Nord-Trøndelag	283,6
Akershus (med Oslo)	49,3	Finnmark	277,6
Vestfold	46,3	Hedmark	263,9
Aust-Agder	46,0	Akershus	260,5
Sogn og Fjordane	39,0	Oppland	252,2
Østfold	32,7	Hordaland	249,3
		Møre og Romsdal	241,5
Sammenlagt:		Rogaland	239,6
Troms	368,6	Telemark	228,7
Nordland	342,5	Aust-Agder	226,0
Sør-Trøndelag	303,5	Sogn og Fjordane	208,4
Buskerud	290,7	Vestfold	201,1
Vest-Agder	289,9	Østfold	179,6

«GRUSHOLA», Sannidal 1923 – Kjenner du noen på bildet?

Vi ser her vegvesenets arbeidsgjeng i «grushola» i Sannidal, som var på samme sted hvor vegstasjonen nå ligger. «Biltransport-kompagniet» hadde to lastebiler, nemlig Torine og Torino, og dette er Torine.

Vi har fått låne bildet av oppsynsmann Gunnar Kristensen, som kan fortelle at nr. 3 fra høyre på bildet er hans bestefar,

vegvakter Gunnar Anundsen, mens nr. 3 fra venstre er Anundsens sønn, Anund Gunnarsen, som overtok som vegvakter etter sin far.

Vi vil spørre «Telemarksvingen»s lesere om hjelp til å finne ut hvem de andre på bildet er. Kjenner du noen, så kontakt Fred Øveraas på Telemark Vegkontor, tlf. (035) 27 565, linje 229.



Ny seksjonsleder ved Biltilsynet i Skien:

MAGNUS NILSEN

NY LEDER VED FØRERKORTAVDELINGEN



I Juli dette år ble det ansatt ny seksjonsleder ved førerkortseksjonen ved biltilsynet i Skien. 35-årige Magnus Nilsen fra Drammen overtok dermed stillingen etter Fritz Bohlin. Nilsen har teknisk skole, og fungerte som kjøreinstruktør ved en kjøreskole i 4 år fra 1972-76 i Drammen, før han begynte ved Biltilsynet i Drammen i 1976. Senere har han tatt Trafikklærerskolen (1980) og 2 førerprøvekurs. Han har siden 1976 stort sett arbeidet som førerprøvesensor, og fra høsten 1983 vært fungerende seksjonsleder ved biltilsynet i Drammen. Det er med andre ord en velutdannet og ganske rutinert førerprøvemann vi har fått, og vi spurte ham, hvordan han og familien har funnet seg til rette i Skien.

– Jo, overgangen fra det miljøet jeg bodde og jobbet i og til Skien har gått helt smertefritt. Kona fikk jobb som adjunkt ved Skien Videregående skole, og skolebyttet for vår datter (6. klasse) gikk også helt fint. Dessuten synes jeg det har vært lett å gli inn i miljøet blant nye arbeidskamerater på Nenseth, så je er storfornøyd så langt, sier Magnus Nilsen til Telemarksvingen.

– Hvordan har det vært å gjøre seg kjent med et nytt førerprøvedistrikt og med andre kjøreskoler?

– Jeg vet ikke hva andre synes om den saken, men selv føler jeg at «gjøre-seg-kjent-perioden» er på hell, og jeg trives godt med alle jeg har vært i kontakt med så langt.

– Hva driver du med på fritiden?

– Tidligere var både kona og jeg korpsledere i musikkorps i Drammen, jeg bygger båt og har jentungen og bikkja, så det var en travel fritid jeg hadde. Nå er imidlertid arbeidet med korpset (7 dager i uka) borte, så jeg har mye bedre tid til familien, bikkja og båten.

STOR MANNSKAPSMANGEL PÅ ANLEGGSSSEKTOREN!

– vi får en «forgubbing» av vegvesenets anleggsstab, sier oppsynsmann Jens Moen

– Det er en sørgelig personalpolitikk innen vegvesenet for tiden, sier oppsynsmann Jens Moen til Telemarksvingen.

– Vi har utrolig lite folk på våre anlegg. Selv har jeg egentlig kun tre mann på Nautesund-anlegget, og har *måttet* trekke inn en mann fra Valebøanlegget for å få lagt stikkrenne her oppe ved Nautesund. Disse fire er alt jeg har til disse to anleggene pluss Akkerhøgenanlegget, og det sier seg selv at anleggene går altfor seint.

– Det ville ikke forundre meg om vi snart må ut og leie maskinførere. Jeg har en utlært mann (selvlært) på boremaskinen her oppe nå, og vegvesenet har ingen yngre folk i opplæring såvidt meg bekjent. Det går ikke an i lengden å akseptere at når de eldre etter hvert trer inn i pensjonistenes rekke, står det ingen til å overta.

– Vi må nå begynne å ansette folk som kan læres opp til å betjene maskinene, ellers står vi snart på bar bakke, sier Moen.

– For tiden stå Valebøanlegget og Nautesundanlegget på stedet hvil på grunn av at jeg må bruke alle fire her oppe på Nautesund. Vi er ikke tjent med slike forhold, sier Moen.

Moens uttalelser blir også understreket sterkt av oppsynsmann Magne Hegna ved anleggene på Notodden, som sier:

– Vi må nå sette to bruer på anbud her oppe, for å få ferdig den nye vegen utenom Notodden sentrum (E-76). Det var meningen at vi skulle ta den ene brua selv, men vi har ikke folk som kan ta dette nå, sier han.

Og jeg synes nå jeg har en mer familievennlig fritid enn på lenge. Jeg håper det vil fortsette slik, sier Nilsen.

– Du lengter altså ikke tilbake til Drammen?

– Foreløpig ikke. Riktignok har jeg kun ett års permisjon fra stillingen min i Drammen, men jeg regner med at jeg fortsatt vil trives her. Jeg vil i alle tilfelle vente til Juli neste år med å ta en avgjørelse om jeg skal bli her eller ikke.

– Hvilke synspunkter har du på at vi skal øke tilsynet med kjøreskoler til det flerdobbelte?

– På lang sikt håper jeg det vil få innvirkning på skolens opplæringskvalitet og opplæringslengde, slik at vi får større muligheter til å påvirke de unge elevenes holdninger til trafikksikkerhet, sier Magnus Nilsen.

Telemarksvingen vil ønske han og hans familie velkommen til Telemark og Skien, og lykke til med jobben i sin alminnelighet.

Frø



Oppsynsmann Jens Moen. (Foto: FredØ)

Vi vil legge til følgende fra redaksjonens side:

Vi er inne i den største arbeidsledigheten på utrolig mange år, ungdommen skriker etter noe å gjøre. Når vi samtidig er i den situasjonen i vegvesenet at vi mangler folk på anleggssiden, spesielt folk som kan læres opp på maskiner etc., bør vel vegvesenet komme ut av den ansettelsespolitikken man nå har.

La anleggslederne få folk nok til å gjennomføre sine anleggsarbeider, og samtidig avhjelpe vi noe av arbeidsledigheten blant ungdom.

Noe må gjøres, ifølge våre oppsynsmenn.

Frø

HØRT til førerprøven .



Under muntlig eksaminasjon til førerprøven ville sensor Fritz Bohlin (nylig pensjonert) høre om kandidaten kunne betydningen av skilt..

Han presenterte dette skiltet og spurte: «Kan du nå si meg hva dette skiltet betyr?»

Kandidaten tenkte seg om lenge og vel, før han svarte: «Ferga har gått!»

Hørselsundersøkelse i vegvesenet

Det pågår for tiden en omfattende undersøkelse av hørselen blant vegvesenets ansatte. Denne undersøkelsen er landsomfattende, og det er bedriftsoverlegen i Vegdirektoratet som er initiativtaker.

Rent praktisk har en fått spesialinnredet en bil med audiometri-rom og måleutstyr. Bilen eies av et privat firma, og den er innleid av Akershus fylke, som igjen leier den ut til de øvrige fylkene i landet.

Det er vernelederne i de enkelte fylkene som står for målingene sammen med en hjelper. Hos oss er det Øystein Nilsen og hovedverneombud Tom Richard Olsen som vekselvis har medvirket ved målingene.

Telemark har hatt bilen til disposisjon fra ca. midten av juni til 20. august.

370 personer undersøkt

I denne tiden har en undersøkt hørselen hos 370 av våre ansatte. Disse er fordelt på 245 i utedriften, 46 i oppsynet, 25 i biltilsynet og 46 på vegkontoret.

Undersøkelsen er spesielt myntet på folk i utedriften, men andre grupper har også fått tilbudet.

Måleresultatene blir sendt vegdirektoratet som bearbeider dette materialet via EDB. Undersøkelsen ellers i landet tyder på at noe i overkant av 50% av de målte personer har en eller annen grad av støyeksponerende hørselskader. Hos oss i Telemark ser det ut til å bli et liknende resultat, men statistikken får vi ikke ferdig før noe senere i høst. En vil da komme med flere kommentarer til undersøkelsen.

Selve undersøkelsen ble svært godt motatt ute. Jeg har inntrykk av at en så på dette som noe «matnyttig», og i tillegg var det jo interessant for hver enkelt å få se måleresultatene av sin egen hørsel nedtegnet som kurver i forhold til de forskjellige aldersgruppers normalkurver.

Lite hyggelige resultater

En del av de målte personer ble nok noe forskrekket over at hørselen i virkeligheten var dårligere enn de selv var klar over, mens det hos andre ikke var overraskende.

Særlig de i aldersgruppen over 50 år har jo arbeidet i støyende miljø før en fikk

effektivt hørselvern. Situasjonen er vel ofte slik at den som selv arbeider med en støyende maskin er flinke til å bruke hørselvern, og da gjerne øreklokker. Men de arbeidene som står ved siden av eller i nærheten av den som lager støyen ofte slurver mer med hørselvern.

Flere typer hørselvern

Et ledd i denne undersøkelsen har vært å informere om de forskjellige typer hørselvern, og vi kan her oppsummere følgende:

- Bruk øreklokkene og sørg for at tetningsringene blir skiftet ut med nye hvis de gamle er stive og harde eller beskadiget på annen måte.
- Ha en pakke av andre typer hørselvern i lomma (plastpropper, bomullspropper eller liknende). Bruk disse når du ikke har øreklokkene for hånden. Proppene har også en bra dempnings-effekt selv om de ikke kan erstatte øreklokkene.

HUSK: Hørsel som er svekket som en følge av støypåvirkning får du ikke igjen!

Med hilsen
Finn Østland
Verneleder

Nye regler

for

«Varling av arbeid på offentlig veg»

Forskriftene med veiledning og utfyllende retningslinjer trådte i kraft 1. mai 1984. Bestemmelsene blir utgitt i en ny utgave av håndbok nr. 051 - «Arbeidsvarsling».

Opplæring

I tiden 26.-30. mars arrangerte Vegdirektoratet kurs for en representant fra hvert fylke, for å gi nødvendig opplæring i de omfattende tillegg og endringer som vil komme i de nye forskriftene/retningslinjene for arbeidsvarsling.

Den fra Telemark som var på kurs, skal ha det faglige ansvar for opplæringen i de nye bestemmelser i vårt fylke.

Vår representant på kurset var oppsynsmann Per Nykås, trafikkseksjonen.

På kurset presenterte Vegdirektoratet også et opplegg for den videre kursvirksomheten i fylkene. Omfanget av opplæringen skal stå i forhold til det ansvar de forskjellige stillingsnivåer har når det gjelder varsling av arbeid på offentlig veg.



Det vil skje på følgende nivåer:

1. **Ledelse** ca. 1 time
(Alle lederstillinger på vegkontoret)
2. **Arbeidsledelse** ca. 24 timer
(Alle andre med lederoppgaver som f.eks. oppsynsmenn, vegmestere, distrikts- og anleggsledere samt verneleder og hovedverneombud).
3. **Ansvarshavende** ca. 8 timer
(Alle som pålegges ansvar for den praktiske oppfølging ute på hvert arbeidssted, samt verneombud og eventuelle andre tillitsvalgte som særlig blir berørt av dette regelverk.)

Kurset for ledelsen ble gjennomført 4. mai d.å.

24-timers kurset vil bli gjennomført i høst på følgende steder:

- Kurs 1: Straand Turisthotell
16.-18. oktober.
- Kurs 2: Vraadal Turisthotell
30. oktober-1. november
- Kurs 3: Vraadal Turisthotell
14.-16. november
- Kurs 4: Straand Turisthotell
27.-29. november

8-timers kurset vil bli holdt på de forskjellige vegstasjoner og på vegkontoret. Dette må en se som en videreføring av 24-timers kurset til ansvarshavende ute på arbeidsplassen og bør gjennomføres i løpet av vinteren 1985.

Aslaug Rygh Andersen.

Jon Hagen, Sannidal, pensjonist fra 1. oktober:

TELEMARKS SISTE VEGVOKTER SLUTTER

Allerde i slutten av 30-årene begynte Jon Hagen å føle vegvokteransvaret, idet han sammen med sin far som også var veivokter sørget for at veien var åpen og i orden. Men da var han bare guttungen og for liten til å bli ansatt. Han fortsatte under krigen med frivillig innsats sammen med faren.

Sommeren 1954 ble han imidlertid ansatt i vegvesenet, og fra 1961 overtok han strekningen fra Sannidal til Aust-Agder grense på Levangveien mot Stabbestad og Portør.

I sin første tid i vegvesenet var han med på anleggsarbeidene med Portørvegen, en strekning som ble fullført i 1962.

Jon Hagen var en mann som aldri har behøvd noen beskjed om hva som skulle gjøres til enhver tid. Ansvarsfullt og svært arbeidssom som han er, har han alltid greid å løse sine oppgaver på beste måte. Uansett når du treffer ham langs veien, er han i full aktivitet med kraftrydding eller grøfterensking. Aldri ser du ham sitte ned. Han har knapt nok hatt tid til å spise.

– Blir du aldri lei av dette ensomme arbeidet, Jon Hagen?

– Nei, det har vært trivelig arbeide. Jeg liker meg ute og derfor har det ikke vært vanskelig å trives. Men av og til kan det nok bli litt ensidig mye krattrydding, men da prøver jeg å variere med andre oppgaver, så det har gått veldig greit.

– Vinterstid er det vel til sine tider vanskelig å sørge for at veien er åpen?



Jon Hagen i full sving med rydde-saksa ved Stabbestad-veien. (Foto: Fred Ø)

– Ja, både høst og vinter har skapt problemer. Spesielt husker jeg tre fimbulvintre her ute. Det var i 1951, -54 og -58. Det var utrolig mye snø og det blåste skarpt, så snøen fokket seg opp så fort vi hadde fått åpen veg. Dessuten har det på høsttiden vært en del trær som har blåst ned og dermed skapt store problemer. Men stort sett har det gått greit, sier Jon Hagen til «Telemarksvingen».

– Men de negative sidene har ikke gjort meg lei av jobben. Selv de hardeste periodene med krafse, brett og trillebår er gode minner nå når jeg skal «gå av».

– Dessuten kjenner jeg jo alle her ute, og det er ofte de stopper for å slå av en prat.

– Har det vært mye helgearbeid opp gjennom tidene?

– Nei, ikke mye. Men det har hendt at det var absolutt nødvendig å rydde unna vindfall etc., så noen ganger har det jo blitt.

– Blir du arbeidsledig når du nå skal slutte?

– Nei, jeg har heldigvis et lite jordstykke jeg skal stelle, og så må veden i hus til vinteren. Dessuten blir det bærplukking, turer med bikkja og koselige stunder med kona og familien for øvrig. Så jeg bare gleder meg til å slutte, sier Hagen, som alltid har et lurt glimt i øyet og en god vits på lager.

– Ja, du fortjener virkelig å kose deg nå, Jon, så lykke til med tida framover.

FrØ

DET ENE TILFELLET AV EN MILLION . . .

. . . ender med en tragedie

Det er ikke vanskelig for hver enkelt av oss å finne argumenter mot å bruke kjørelys, sikkerhetsbelter osv. Noen saklige, men de aller fleste usaklige.

Sikkert er det i alle fall at du i mange situasjoner lettere vil oppdage et kjøretøy med lys, enn et uten lys.

For at du skal kunne iverksette de riktige handlinger i trafikken, må du ha tatt riktige beslutninger. For at du skal kunne ta de riktige beslutninger, må du ha sett og oppfattet enhver situasjon tidsnok.

Til tross for at du (og jeg) selvfølgelig er den aller beste sjåfør i trafikken, og derfor opptre 100% hensynsfullt, aktpågivende og varsomt til enhver tid, så kan det hende de andre kan gjøre feil. De kan for eksempel ha oversett deg av en eller annen grunn, og på den måten ufrivillig skaper en livsfarlig situasjon. Selvfølgelig vil det som oftest gå bra selv om du ikke bruker kjørelys om dagen. Heldigvis . . . !

Men i det ene tilfellet av en million hvor kjørelys er avgjørende for at du skal bli sett, ville det ikke da være fornuftig å bruke kjørelys slik at ulykker kan unngås? Tør du ta sjansen?

Det er kun snakk om kjørevaner som er gode og fornuftige. La det bli like naturlig å feste sikkerhetsbeltet og slå på kjørelys (nærlys) som å starte motoren før bilen settes i bevegelse.

FrØ

Nye E-76 snart ferdig gjennom Notodden sentrum:

NYANLEGGET PÅ NOTODDEN UNDER TRAFIKK I OKTOBER

Anleggene i forbindelse med omleggingen av E-76 gjennom (utenom) Notodden sentrum nærmer seg tilkopling. Fast dekke ble lagt i uke 38, og to bruer skal nå ut på anbud for bygging. Det er, bortsett fra lite mannskap, ingen problemer med anlegget så langt og det skal settes trafikk på anlegget ca. 15. oktober etter planen.

På dette bildet ser vi Oppsynsmannsassistente Thor Arne Hynne med nivelleringskikkerten, mens Gunleik Høyseth og praktikant Hans Arve Flåterud er behjelpelig med å avmerke de rette høydene.

(Foto: Fred Øveraas.)



Pensjonist-turen oppover Telemarkskanalen

Onsdag 30. mai var den årlige turen for pensjonistene i vegvesenet. I år hadde vi besøk av pensjonistene fra Rogaland som var sammen med oss på turen. Bussen tok opp folk etter

vegen og kjørte oss til Skien hvor «Victoria» ventet. Her ble vi ønsket velkommen ombord, og turen opp kanalen begynte . . .

A. Gunnerud ga en orientering om opplegget for dagen. To hyggelige damer fra vegkontoret, fruene Tangerås og Stordalen, var med og hjalp oss til rette. «Victoria» var begynt på turen, og T. K. Gardaasen var guide og fortalte om kanalens historie og minnesmerker. At vassdraget og fra 1850, kanalen, har hatt en stor betydning for Telemark både historisk og økonomisk, er sikkert. Mange vakre steder og minnesmerker ble passert og beundret av pensjonistene, for de fleste var det første gang de reiste denne vegen. Bl.a. ble Mikalshulen som i katolsk tid var kirke. Mange gaver fra folk og brev i Diplomatarium Norwegicum bekrefter det. Ved kanalbredden står en byste av amtmann Aall.

Vi fikk høre om roskefte fra den tid da de rodde vassdraget, og om svenskejenter som arbeidet på fabrikk. I alt en grundig utredning om kanalen av vår guide.

Vi ankom Ulefoss, og i bussen overtok Gunnerud som guide og fortalte om sine guttedager fra hjembyen, og i voksen alder en for ham noe uheldig biltur i en bratt bakke i byen. Peder Nilsen fortalte at Ulefoss var trillebår-byen, og at hans svigersønn opplevde ved en fødselsdag å bli kjørt fra hjemmet til lokalet i trillebår der festen ble holdt. Hva med transporten tilbake?

Vi så på de gamle ruinene av Holla kirke, der A. J. Gjermundsen fortalte om den gamle kirke.

Ved 12-tiden var vi på Lifjell Turisthotell der det ble servert en god middag som Gunnerud ønsket oss velkommen til. I salongen etterpå holdt Thorsdal tale og takket for besøket fra Rogaland og ønsket god tur hjem. Thorkild Ringen sang og spilte gitar, og Sandsdalen leste et dikt han hadde skrevet.

En av pensjonistene fra Rogaland fortalte om deres forening og om hvordan den fungerer. En av foreningens medlemmer leste et dikt av Jacob Sande, som vakte stor jubel. Sang og musikk av Greve og Hegle.

Etter middagen var vi i Bø og så på de to kirkene, hvor av den ene er fra ca. 1100. Soknepresten fortalte om kirken, og organiseten spilte for oss.

Turen ned til Brevik gikk greit, og på Korvetten ble vi samlet til smørbrød og kaffe. Her ble Hegle overrakt en gave av Thorsdal da han den dagen fylte år. A. M. Stordalen overrakte eldste deltager, Halvor Taraldien, en eske konfekt. Han går i sitt 90. år. Thorsdal ga oss en orientering om de vegprosjekter som Telemark Vegkontor arbeider med. Ny E 18 fra Langangen til Rugtvedt. Bru over

Breviksfjorden, eventuelt tunnel under sjøen. Ny innfartsveg til Kragerø og andre prosjekter i fylket. Han fortalte at de på vegkontoret alltid ønsket en god kontakt med sine pensjonister. Og det var noe han ikke bare sa ved festlige anledninger, han mente det også! Han sa at det i disse tider, da alt blir mer teknisk, var det bra å ha god kontakt med pensjonister som har en annen bakgrunn enn de som nå arbeider i vegvesenet. Ved kaffebordet talte Kjerner og Hegle.

Telemark vegkontor gjør mye for sine pensjonister. Et godt opplegg gjorde at alt klaffet på turen. Og pensjonistenes takk til vegkontoret er den glede og tilfredshet som de gav uttrykk for på hjemturen. Jeg vil også takke fra pensjonistene til alle de andre som var med og gjorde dagen så god: hotell, «Victoria» og mannskapet der, guider, prest og organist i Bø, og ikke minst til de dyktige sjåfører som kjørte oss.

Håkon Halvorsen.

Kurs for biltilsynspersonell: «FARLIG GODS PÅ VEG»

Biltilsynet i Telemark har i den siste tiden sammen med Buskerud avholdt et kurs i teori og praktisk øvelse (kontroll) når det gjelder farlig gods på veg. Kurset gikk over 2½ dag og den teoretiske delen var lagt til Hotell Vic i Porsgrunn, mens den praktiske delen (kontroll av farlig gods) foregikk på biltilsynets vektstasjon på Solum øst for Langangen.

Det deltok 8 personer fra Telemark, 7 fra Buskerud og 1 fra Vestfold, og kursledere var Arne Goberg fra biltilsynet i Skien og Martin Visnes fra biltilsynet i Buskerud.

– Hva var hensikten med et slikt kurs, Arne Goberg?

– Hensikten var å gi deltakerne et godt teoretisk og praktisk grunnlag å bygge videre på for å kunne foreta grundig kontroll av farlig gods på veg. Det er en rekke stoffer som transporteres med lastebil/vogntog langs våre veger, både i tankbiler og andre biler, og det er av den største trafikksikkerhetsmessige betydning å kunne sørge for at disse transportene foregår etter forskriftene, sier Arne Goberg.



– Har det forekommet ulykker på dette felt? – Den aller verste ulykken skjedde da en tankbil eksploderte på ei badestrand i Spania, men enkelte ulykker / uhell har også forekommet her til lands. Vi vil for all del unngå at en «Spaniaulykke» skjer her til lands. Vi hadde nylig en dødsulykke etter at sprengstoff og fenghetter ble transportert

sammen i en stasjonsvogn, og slikt må vi unngå.

Vi oppdaget ikke noe uforsvarlig de dagene vi kontrollerte på vekta i Solum, men deltakerne fikk en grundig og praktisk gjennomgang av rutine, så vi er meget godt fornøyd med kurset, sier Goberg til Telemarksvingen. *FrØ*

EDB I DRIFTEN – mikromaskiner innkjøpt

EDB er på full fart inn i vegvesenet, og i drifta er det skaffet tilveie mikromaskiner for å løse en del oppgaver innenfor driftsopplegg, budsjettering, registrering og sortering av en del tallmateriale. For noen år siden kom lommekalkulatoren inn som et godt og effektivt hjelpemiddel i stedet for bordregnemaskinen og regnestaven, men nå er tiden inne til å skifte fra lommekalkulator til EDB-maskiner. Mikromaskiner av typen «personal computer» er innkjøpt.

Overingeniør K. B. Norum ved Telemark Vegkontors vedlikeholdsavdeling kan opplyse at det hele ble aktualisert med Vegdirektoratets ønske om å bygge ut Rugtvedt Vegstasjon til en moderne «90-årenes» vegstasjon. Som et ledd i dette, ønsket direktoratet en mikromaskin plassert på Rugtvedt for å tilfredsstille de krav som 90-årene vil sette. Vegdirektoratet ønsket også at det andre prøveområdene i Telemark skulle få mikromaskin. Derfor ble det også kjøpt inn en maskin til Vrådal vegstasjon. Det er av stor viktighet at driftsavdelingene inne på vegkontoret blir gitt de samme erfaringer, og det ble kjøpt inn en maskin på deling for vedlikeholdsavdelingen og anleggsavdelingen. På sikt er det meningen å skaffe mikromaskiner eller terminaler på alle våre vegstasjoner. I løpet av et par år vil dette trolig være løst.

Når det gjelder programvare, vil en i første omgang benytte standardmikromaskinprogrammer. Senere kan det bli aktuelt å utvikle disse videre, spesielt mot vedlikeholdsoppgaver.

Opplæring

Til den første informasjon omkring utstyret og bruken av dette har vegdirektoratet skaffet konsulenthjelp. Senere regner en med at de fleste vegstasjoner vil få tilbud om opplæring på dette utstyret. Foreløpig blir det to

tekniske og en merkantil ansatt på vegstasjonene som skal kurses sammen med vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret.

Når vi så har fått den første erfaring med utstyret, skal denne videreføres, men måten det vil bli gjort på er enda ikke avgjort.

– Vi tror at mikromaskinen som skal plasseres på vegkontoret ca. 1. oktober, og mikromaskinene tilsammen vil gi oss et hensiktsmessig EDB-utstyr, sier K. B. Norum til «Telemarksvingen». *FrØ*



Kursledelsen ved bruker-kurset for mikromaskiner. Foran fra venstre: Kjersti Billehaug Norum og Bent Kristiansen. Bak fra venstre: Overing. Leland, Vegdirektoratet, og siv.ing. Aalefjær fra firma «Ing. Kjell Bruer A/S».

EMNER	VARIGHET	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Des.	Lokal Region	STED	MÅLGRUPPE
1. Tegning - framstilling.	2	27-28					R	Midnatsol, Kragerø	Tegnere
2. Bruk av mikromaskiner. 1 periode.	2		5-6				L	Vegkontoret.	Personell fra vedlh.
3. Bruk av mikromaskiner. 2 periode.	2		26-27				L	Vegkontoret.	Personell fra vedlh.
4. Transport av farlig gods.	2		10-13				R	Vic, Porsgrunn.	Biltilsynet.
5. Vann- og avløpssystemer.	1½		26-27				R	Skien Sportell.	Personell fra plan.
6. Bruk av mikromaskiner. I	3			2-4			L	Vegkontoret.	Personell fra anlegg.
7. Bruk av mikromaskiner. II					x		L	Vegkontoret.	Personell fra anlegg.
8. Bruk av minimaskin.	-			x	x	x	L	Vegkontoret.	Flere.
9. EDB - grunnkurs.	3			x	x	x	L	Vegkontoret.	Flere.
10. EDB - grunnkurs.	3			x	x	x	L	Vegkontoret.	Flere.
11. Jus for vegfolk.				x			L		Tekn.pers. Oppsyn.
12. Arbeidsvarsling. Kurs 1.	3			16-18			L	Straand th, Vrådal	A/D-er.Oppsyn.Andre.
13. Arbeidsvarsling. Kurs 2.	3			30-31	1		L	Vraadal th. Vrådal	A/D-er.Oppsyn.Andre.
14. Arbeidsvarsling. Kurs 3.	3				14-16		L	Vraadal th. Vrådal	A/D-er.Oppsyn.Andre.
15. Arbeidsvarsling. Kurs 4.	3				27-29		L	Straand th, Vrådal	A/D-er.Oppsyn.Andre.
16. Perfeksjoneringskurs - vogntog.	2						L		Biltilsynet.
17. Lederutvikling RRL. Diversegruppe.	2x2				x	x	R		Mellomled.Mask.Grunn. Lab. A/Ø.
18. Arbeidsledelse.	3					x	R		Oppsyn.
19. Publikumsbehandling. Aksjon publikum.	1½				6-7		L	Vegkontoret.	Vegktr.Biltils.Skien.
20. Publikumsbehandling. Aksjon publikum.	1½				20-21		L	Vegkontoret.	Vegktr.Biltils.Skien.
21. Publikumsbehandling. Aksjon publikum.	1½					4-5	L	Biltils.Notodden.	Biltils.Not.og Rjukan
22. Publikumsbehandling. Aksjon publikum.	1½					11-12	L	Biltils.Notodden.	Biltils.Not.og Rjukan
23. Vedlikehold og bruk av småutstyr.	1					x	L	Rugtvedt vegst.	Personell fra vedlh.
24. Vedlikehold og bruk av småutstyr.	1					x	L	Vrådal vegst.	Personell fra vedlh.
25. Vedlikehold og bruk av småutstyr.	1					x	L	Gvarv vegst.	Personell fra vedlh.
26. Vedlikehold og bruk av småutstyr.	1					x	L	Ørvella vegst.	Personell fra vedlh.
27. Vedlikehold og bruk av småutstyr.	1					x	L	Tinn vegst.	Personell fra vedlh.
28. Vedlikehold og bruk av småutstyr.	1					x	L	Åmot vegst.	Personell fra vedlh.

Kurs-/opplæringsprogrammet for høsten '84 er nå klart, og datoene for gjennomføringen av kursene er fastsatt. Som vi ser, så er aktiviteten i alle avdelinger

god, noe som viser at behovet for opplæring absolutt er til stede. Vi presenterer her oversikten over aktivitetene fram til 1. januar 1985.

STOR AKTIVITET INNEN KURS/OPPLÆRING 1984

GLIMT

fra livet

Et par journalister kom til India fra et sted langt inne i Burma og påstod at de hadde gjort turen med en jeep.

«Det kan ikke være mulig,» sa grensevaktene som de meldte seg hos.

«Det finnes jo overhode ikke veier i urskogene og fjellene der borte.»

«Hysj,» hvisket en av journalistene. «Jeepen vet ikke at det er noe som heter veier, og vi har ikke tenkt å skjemme'n bort.»

«I dag ser du jamen trøtt ut, sa mannen, da hans beste venn kom på arbeidet.

«Jo, du skjønner, jeg kom ikke hjem før utpå mornasia, og akkurat da jeg holdt på å kle av meg våknet min kone og spurte:

«Jøss, så tidlig du står opp i dag da, Kristian.»

«Og da var det ikke annet å gjøre enn å kle på meg og komme seg til jobben,» svarte mannen.

En mann fikk øye på et annonseområde om en brukt Caddilac som ble tilbudt for 300 kroner. Den første dagen trodde han det hele var en spøk, men da annonsen sto innrykket for tredje gang, dro han avsted for å se på bilen. Den oppgitte adressen var en herskabelig villa, og eieren – en vakker, middelaldrende dame – viste ham bilen og lot ham prøvekjøre den. Alt var i tipp, topp stand, og mannen var ikke sen om å avslutte handelen. Men da han satt med kontrakten i lommen, kunne han ikke lenger styre sin nysgjerrighet, og han sa til damen: «Har De noe imot å forklare meg hvorfor De selger en så fin bil for bare 300 kroner? De kunne minst fått 20.000 for den!»

«Jo, det har sin enkle forklaring,» svarte hun. «Jeg er nylig blitt enke, og i min manns testamente stod det at inntekten fra salget av Caddilacen skulle gå til hans privatsekretær, for hun hadde vært så snill mot ham.»

En soldat ble spurt: «Hva var du i det sivile liv?»

«Lykkelig!» svarte soldaten.

«PERSONALNYTT»



Jan Ove Sannes har overtatt som plan-sjef etter H. Gjerstad som ble tilsatt som vegsjef i Aust-Agder.



Kjersti B. Norum er nå flyttet fra planavdelingen til overingeniørstilling ved Vedlikeholdsavdelingen.



Richard Førstøyl har overtatt stillingen som sjef for Lab.-avdelingen etter Jan Ove Sannes.



Olav Vågen er ansatt som lærling i utedriften og jobber for tiden ved anleggene i Porsgrunn i forbindelse med Sentrumsringen.



Jan Erik Pettersvold er ansatt som praktikant og arbeider hos avdelingsingeniør Gunnar Aarhus ved anleggene i Porsgrunn.



Astrid Lonar er ansatt som kontorarbeider ved Biltilsynet på Notodden, som vikar for Lise Viker under hennes permisjon.



Hildegunn Hennem Larsen er ansatt som praktikant ved plangruppe C ved Telemark vegkontor, hos avdelingsingeniør Hoel.



Even Gan er tilsatt som praktikant ved Trafikkseksjonen, Telemark Vegkontor.



Ivar Vegum er ansatt som praktikant hos avdelingsingeniør Solheim på Planavdelingen.



Kristine Hjellerup Nilsen er tilsatt som praktikant hos ingeniør Lindseth på Grunnseksjonen, Telemark Vegkontor.



Leif Blankenberg er ansatt som praktikant hos overingeniør Flaatten på Grunnseksjonen.



Gunn Ågot Karlsrud er ansatt som vikar for Eva Ørnes ved Biltilsynet på Rjukan.



Hans Arve Flåterud er ansatt som praktikant ved anleggene på Notodden.



Tove Stegarud er ansatt som kontorarbeider ved Biltilsynet på Rjukan i avtale med Arbeidsformidlingen på stedet.

Aksjon helgeulykker: **KJØRETØYENE I TELEMARK I DÅRLIG FORFATNING?**

Kampen mot de mange helgeulykkene har pågått i form av en utstrakt helgekontroll på ettermiddag, kvelds- og nattetid. Dette har foregått i hele sommer, hver eneste helg, – og alle de tre biltilsynsstasjonene i Telemark har deltatt. Ofte har kontrollene vært foretatt i samarbeid med politiet.

Hele 1.115 kjøretøyer er kontrollert, både to- og firehjulinger, og det er en skremmende stor mengde av disse som har feil/mangler som fører til at eieren må utbedre feilene etter mangellapp for senere å forevise kjøretøyet på nytt hos biltilsynet eller ved at verkstedene reparerer og godkjenner kjøretøyene.

377 av kjøretøyene hadde mangler av denne karakter. Det vil si ca. 34% av kjøretøyene hadde mangler.

40 kjøretøyer var i så dårlig forfatning at de måtte avskiltes på stedet.

Hvilke feil?

Som oftest er det feil ved bremses, dekk, lys, styring, eksosanlegg og fjærhøyde (ulovlig ombygging av bil). Dessuten har en stor del av de kontrollerte mopeder «trimmet» til større motorytelser (fart) enn tillatt. Alle disse feil kan føre til skjebnesvangre ulykker i trafikken og vitner om en slapp holdning fra førernes side. Vi vil også understreke at det ikke bare er ungdomskjøretøyer dette gjelder, men motorvognereiere i alle aldre kjører bevisst rundt med kjøretøyer som er en trussel mot egen og andres sikkerhet på våre veier.

Promille?

Det har til nå vist seg at «festkulturen» ikke i stor grad påvirker turen hjem fra festen. Det er svært få førere som er tatt med promille, men til gjengjeld er promille ofte kombinert med stor fart.

De få som trosser alkoholforbudet i trafikken er dog en potensiell og reell risiko for seg selv og andre, og sammen med kjøretøykontrollene har helgekontrollene hatt en god effekt. Det ryktes fort at politi og biltilsyn er i virksomhet i helgene, og promillekjøring eksisterer nesten ikke i følge rapportene. La oss håpe det vil virke positivt på eieres holdning til å holde kjøretøyene i stand. Antall avskiltinger er færre nå enn da kontrollene startet tidlig i sommer.

Førerfeil

De vanligste og farligste førerfeil er «alt for kort avstand til forankjørende», for stor hastighet og uro/ungdomskjøring i tettsteder nattetid som forstyrrer beboerne i området.

Spesielt har Bø i Telemark vært plaget, noe som gjorde at politiet sist helg hadde storoffensiv i Bø nattetid. Bøter på 1500–2000 kroner var ikke uvanlig, og dette bør skremme ungdommen fra gjentagelse.

149 drepte/skadde

Første halvår av 1984 var det i Telemark 149 drepte/skadde i trafikken. Det er flere muligheter for å unngå ulykker, men de aller viktigste faktorer av dem alle er «din egen holdning/følelse/vilje» til å kjøre defensivt, ha god tid (god avstand til forankjørende), og at du sørger for å holde kjøretøyet i orden.

MOTTO: «Ta det rolig og KJØR FOR LIVET!»

Fred Øveraas