



TELEMARK- Swingen

2
1985

Bedriftsavis for Statens vegvesen, Telemark fylke

V
E
G
S
J
E
F
N
E
S



K
O
N
T
A
K
T
M
Ø
T
E

Kryssende samferdsel. Vegsjefmøtets deltakere ombord på M/S «Rosmersholm» passerer vegbrua ved Løveidkanalen.

(Se side 12)

(Foto: Birger Aase)

TELEMARK- Swingen

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN
TELEMARK FYLKE

Nr. 2 - oktober 1985 - 17. årgang

Redaksjon: Redaktør Erik Hagen
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

SLUTTSTREK FOR AKSJON PUBLIKUM

Formålet med Aksjon Publikum i Statens vegvesen er nå oppnådd. Vegdirektoratet har derfor blitt enig med Forbruker- og administrasjonsdepartementet om å avslutte aksjonen i vegvesenet.

I stedet arbeides det nå med å få publikumsrettet utviklingsarbeid inn som en fast del av etatens virksomhet.

Grunnlaget som er lagt for videre arbeid med publikumsrettet utviklingsarbeid fremgår av et hefte som er kalt «Et vegvesen for publikum». De som har interesse av å studere heftet nærmere, kan ved henvendelse til A. Rygh Andersen, personalseksjonen, få utlånt dette.

**BRUK
REFLEKS!**

Det skal videre utarbeides en sluttrapport til Forbruker- og administrasjonsdepartementet om aksjonen i vegvesenet. I denne rapporten vil det også bli opplyst om hvordan videreføringen blir ivaretatt i etaten.

Det er også på trappene et idéhefte med eksemplarer fra vegvesenet. Heftet er planlagt som et eget bilag til Veggen og Vi.

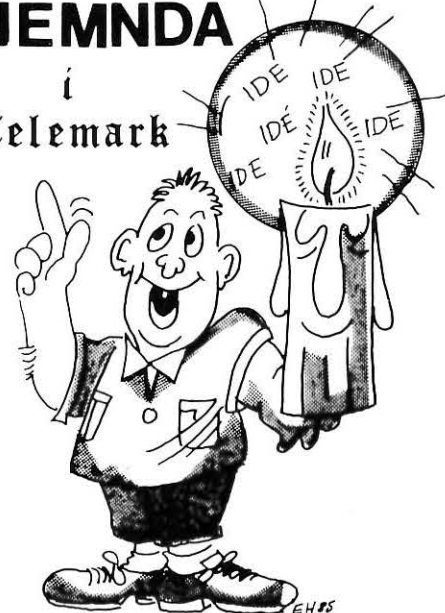
Ellers er det under arbeid en håndbok om publikumsbehandling i vegvesenet - og i tilknytning til denne, et kursopplegg som kan brukes i flere sammenheng.

A. Rygh Andersen.



FORSLAGS- NEMNDA

i
Telemark



Premierte forslag

Sak 1/85: «Kule til å påmontere VBG hengerfeste».

Innsender: Johnny Thorsberg, anlegg.
Forslaget premieres med kr 1.500,-.

Sak 2/85: «Bedre utnyttelse av grave-maskinskuffen».

Innsender: Flere fra anlegg, v/ Knut Godtland.

Forslaget premieres med kr 2.000,-.

Sak 3/85: «Bormaskinholder».

Innsender: Petter Lyng, vegsentralen.
Forslaget premieres med kr 2.000,-.

Sak 4/85: «Feiekost».

Innsender: Kåre Follaug, vegsentralen.
Forslaget premieres med kr 2.000,-, og vil bli sendt det sentrale bedømmelsesutvalg for videre behandling.

Sak 5/85: «ADR-FAREKODE».

Innsender: Arne Goberg, Egil Feby, biltilsynet, Skien.

Forslaget premieres med kr 2.000,- fra det sentrale bedømmelsesutvalg, samt med kr 2.000,- fra den lokale forslagsnemnd.

Sak 6/85: «Trykkluftgardin til hjelp ved håndholdt liggerboring. Støvproblemer».

Innsender: Olav E. Loftsgarden, R. Eilefstjønn, anlegg.

Forslaget premieres med kr 1.000,-.

Tilsette som sitter inne med idéer, send inn til forslagsnemnda ved Øystein Nilssen, vegkontoret.

Trafikantgruppen som ikke har krav om obligatorisk opplæring:

BILTILSYNET MED I OPPLÆRINGEN AV DE MINST «MODNE» TRAFIKANTENE

Mopedførere er en av de aller mest ulykkesutsatte trafikantgruppene på våre veier, noe som har sin bakgrunn i at det ikke er pliktig opplæring og førerkort for å kjøre moped. Dessuten er de de yngste av motorførerne, og av biologiske årsaker de minst «modne» personlighetene som ferdes i trafikken.

De ferdes i den samme kompliserte trafikken som bilister og andre trafikanter, og blir stilt overfor de samme trafikale krav. På den bakgrunn er det uforståelig at man kan kjøpe seg moped, og bare kjøre i veg, mens bilførere, som er langt mindre ulykkesutsatt, har strenge krav til opplæring og førerkortplikt.

Sammenlikner vi med andre tohjulinger, blir bildet enda mer uforståelig. Man kan som kjent ta førerkort for lett motorsykel når man er 16 år, og det er obligatorisk opplæring ved kjøreskole for å få førerkort – mens en 16-åring på moped (som også kan kjøre omtrent like fort med dagens ulovlig trimmede utgaver) slipper dette.

FORSTÅ DET DEN SOM KAN

Det er merkelig at foreldre tør kjøpe moped til sine håpefulle, og dermed utsette ungene for livsfarlig trafikk uten opplæring.

BILTILSYNET MED I FRIVILLIG OPPLÆRING

Enkelte ungdomsskoler vil naturlig nok bøte på denne mangel på opplæringsplikt ved å innføre et «moped-valgfag» i 9. klasse.

Også i Telemark har slikt vært forsøkt, og på Notodden har bilorganisasjonen NAF spandert 5 stk. mopeder til bruk i slik sammenheng, og biltilsynet på stedet har stått for tilrettelegging og delvis gjennomføring av opplegget.



Elevene lærte å kjøre riktig etter politimannens tegn. (Foto: Biltilsynet)

OPPLÆRING AV LÆRERNE

Ungdomsskolelærerne fikk teoretisk og praktisk opplæring av en person fra biltilsynet og en kjørelærer, og den praktiske delen førte fram til førerkort for tung motorsykel for lærerne. I tillegg var det opplæring med avsluttende prøve i «kommenterende egenkjøring», hvor læreren som ble opplært skulle kommentere og vurdere trafikkbildet og sin kjøring mens han kjørte, både med hensyn til fartsavpassing, plassering, tegn-givning, trafikkavvikling, – og aller mest måten å observere/vurdere på i trafikken. Egenkjøringen foregikk med bil. Dette for å bevisstgjøre lærerne for korrekt kjøring.

SAMARBEID MED VESTFOLD

Vestfold Vegkontor, v/ pedagogisk konsulent Lars Øygard og biltilsynssjef Magnus Bøie, har bistått med veiledning og teorimateriell/delprøver, da de hadde utarbeidet et

72 timer valgfag for mopedopplæring i vårt nabofylke.

KJØREGÅRD

Elevene fikk praktisk opplæring i en oppmerket kjøregård i skolegården, som ble benyttet i dobbelttimer etter skoletid.

Mopedopplæringen ble avsluttet med mopedkonkurranse og utdeling av kursbevis.

TRAFIKKOPPLÆRING GENERELT

Vegvesenet/biltilsynet er med i et utvalg for trafikkopplæring, som til nå har bidratt med en rekke kurs for lærere i trafikkopplæring i grunnskolen. Dessuten har «Trafikkopplæringsutvalget»s medlemmer deltatt i en del praktiske tiltak i skolene.

Dette utvalget har medlemmer fra en rekke interessenter, så som Biltilsyn, Vegkontorets trafikkavdeling, politiet, kjøreskolene, Trygg Trafikk og mange flere.

Alle som ønsker bistand fra utvalget, enten vedrørende moped-valgfag eller andre trafikkopplæringstiltak i skolen – kan henvende seg til Telemark Vegkontor, Trafikkopplæringsutvalget v/ Fred Øveraas (ped.konsulent) eller Steinar Holte (Trygg Trafikk).

VELLYKKET

Opplegget på Notodden var svært vellykket ut fra forutsetningene, og biltilsynet bør og vil fortsatt gjøre sitt til at slike opplegg kan gjennomføres også i andre kommuner/skoler i fylket.

Fred Øveraas
(Pedagogisk konsulent)



Tekniske øvelser i kjøregård. (Foto: Biltilsynet)

LYSKRYSS

Generell informasjon

Telemarksvingen tok en rask prat med «lysmester» T. Haglund på vegkontoret og stilte han en del spørsmål angående lyskryss.

Hvor mange lyskryss har vi i Skien og Porsgrunn?

Vi har i dag 18 lyskryss i Skien og 16 lyskryss i Porsgrunn. I løpet av 1985 er det planlagt ferdig ytterligere 2 stk. i Skien og 3 stk. i Porsgrunn.

Hva er den vesentligste forskjellen på de gamle og de nye lyskryssa?

Det vesentligste ligger i utviklingen av styreapparatene for styring av lyskryss, som har gått fra de første reléapparatene via elektronikk til dagens datateknikk. Alle nye styreapparater som blir montert nå inneholder mikroprosessor. Det nye ved dette er at mange viktige endringer, som f.eks. endring av maks.- og min.-tider vedrørende grøntider og såkalte luketider, samt følsomhet på detektorer etc., gjøres i dag på et tastatur.

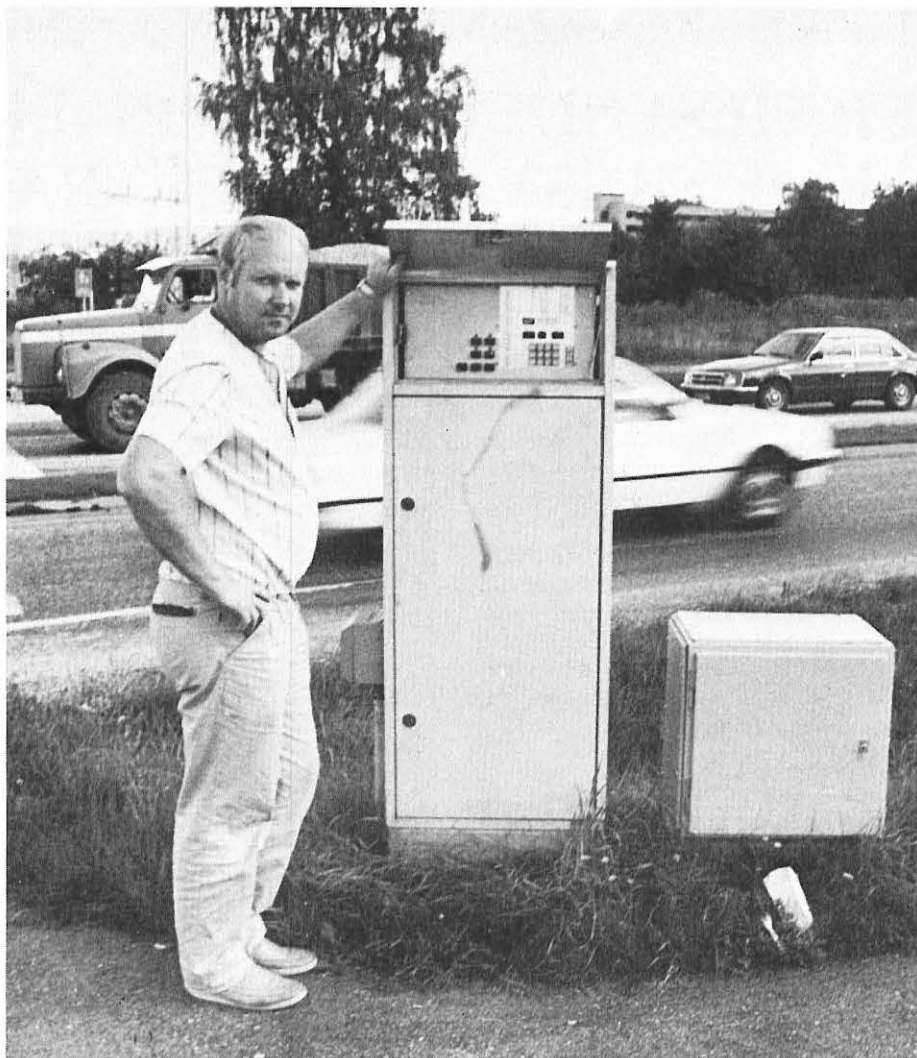
Hva er en detektor?

Det er en elektrisk kabel som ligger i vegbanen. Den reagerer på metall. Metallmassen i biler, motorsykler eller sykler er avgjørende for at trafikkløset skal skifte til grønt. Det er med andre ord ikke tuting med horn, blinking med lys, vekt eller fotocelle som gjør at et trafikkløset veksler.

Hva menes med trafikkestyrt lyskryss og samkjørt lyskryss?

Når krysset går trafikkestyrt så hviler det vanligvis i «grønnstilling» i en hovedretning. Utover det er det trafikken via detektorene som bestemmer hvor lang tid det skal lyse grønt i de forskjellige retningene, begrenset oppad til maks-tid.

Samkjørt lyskryss vil si at flere kryss i en retning blir trukket inn og har samme omløpstid. I praksis vil det si at du kan passere flere kryss med grønt dersom du holder en betemt jevn hastighet. Du får med andre ord en såkalt «grønn gate».



Avd. ing. T. Haglund viser her et moderne styreapparat for lyskryssregulering.
(Foto: E. H.)

Hvorfor blir et lyskryss stående i gul-blink?

Det kan være av mange forskjellige grunner. F.eks. feil på detektorer, feil på programmer eller komponenter i styreapparatet, eller det kan av bestemte årsaker ha blitt satt manuelt i gul-blink.

Hvor henvender publikum seg dersom et lys har falt ut?

De skal ringe trafikkkavdelingen ved vegkontoret i kontortiden og til politiet utenom kontortiden.

Samkjøring av lyskryss, hvorfor?

Vi har forskjellige trafikkkstrømmer på ulike tider av dagen. F.eks. så kan hovedstrømmen av trafikk være inn mot byen om morgenen og ut av byen om ettermiddagen. For å prioritere disse kjøretningene så må vi ha samkjøring med forskjellige programmer. Dette resulterer i bedre trafikkkavvikling på disse tidspunktene.

Hvilke kriterier legges til grunn for at et kryss blir lysregulert?

I korthet vil jeg si at det er to hovedårsaker som spiller inn her. For det første trafikksikkerhet og for det andre trafikkkavviklingen.

Hvordan har dataalderen gjort sitt inn-tog i forbindelse med lyskryss?

Vegkontoret har anskaffet datautstyr for å kunne overvåke og fjernstyre alle kryss i Skien og Porsgrunn. De første kryssene våre blir koblet inn på dette systemet allerede i år. Det gjelder en del kryss i Porsgrunn, og i løpet av 1986 er det planlagt å få de fleste kryssene i Skien og Porsgrunn tilkoblet dette systemet.

Vel, dette var noen generelle synspunkter angående lyskryss. Det er sikkert en del ting som ikke har blitt belyst, Kanskje er det noe du selv lurer på angående lyskryss. I så fall kan du ta det opp med Telemarksvingen.

E. H.

SKILTER VI FOR DÅRLIG!

Ja! vil nok mange si, og det de i første omgang tenker på er opplysningsskilt og serviceskilt.

Denne type skilting langs riks- og fylkesvegnettet foregår i dag i tråd med det som er trukket opp i bygningsloven, vegloven, vegtrafikkloven og en del rundskriv fra Vegdirektoratet.

Fellesnevner for denne skiltingen er at den er meget nøktern, og at den av trafikksikkerhetsmessige grunner legger opp til å trekke bilførerens oppmerksomhet bort fra kjørebanelen så kort tid som mulig. Dette betyr i praksis at skiltingen er holdt på et minimumsnivå. Det betyr videre at mange innen turist- og reiselivsbransjen samt annen næringsvirksomhet som både ønsker og har behov for å markedsføre seg, kommer i en vanskelig situasjon. På bakgrunn av at reiselivsbransjen mange steder er eneste næringsgrunnlag her i fylket, samtidig som den er i sterk vekst, er dette et problem som opptar våre politiske myndigheter.

Samferdselsutvalget tok for eksempel opp spørsmålet da de var på besøk i Vegdirektoratet. Senere har vegsjefen fått en henvendelse fra Telemark fylkeskrets av Norske kommuners sentralforbund over samme tema. Her går fylkets ordførere og fylkesordføreren i et enstemmig vedtak inn for å prøve å lage et prosjekt med

Telemark som prøv fylke. Gjennom dette prosjektet vil en forsøke å komme fram til nye retningslinjer og modeller som tilfredsstill kommunenes og reiselivsnæringens behov for å gi informasjon.

På et kontaktmøte på vegkontoret 4. mars, ble følgende problemstillinger formulert:

- Mer entydig skilting ved kommunegrensene (kommunenavn, avstand til sentrum m.m.)
- Informasjonstavler som kan dekke den enkelte kommunes behov for å gi informasjon.
- Turistnæringens behov for skilting (dokumentasjon av reiselivstilbud m.m.)
- Større informasjonsavtaler ved fylkesgrensene. Dette gjelder kun de store innfartsveiene.

For å arbeide med denne saken er det foreløpig dannet en tremannsgruppe med representanter fra fylkeskommunen og vegkontoret, og saken er oversendt Vegdirektoratet for eventuell kontakt med Samferdselsdepartementet.

Målet for dette arbeidet må være å utforme retningslinjer for en norsk modell på området skilting og informasjon som både tilfredstiller trafikksikkerheten og reise/næringslivets behov.

L. Sundfær

DYDENS VEG STENGES

Denne kunngjøring sto forleden å lese i vårt bilag. Ja ja, Dydens veg er vel uransakelig. Ekstra uoversiktlig blir den i mørke netter.

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

(FÆDRELANDSVENNEN)



Stenging . av Dydens vei om natten

Dydens vei på f.v. Langsæ/Myrene i Arendal, stenges for motorvogn fra kl. 23.00 til kl. 06.00 fram til 1. sept. 78.

Vegsjefen i Aust-Agder



E. HAGEN 85

SAMFUNNSNYTTIG SAMARBEID MELLOM

300.000 m³ tunnelmasse fra Hogga kraftanlegg blir til riks- og fylkesveg i Lunde

Vegvesenet benytter seg ofte av overskuddsmasser fra kraftanlegg. Både i utbygningsområdene for Tokkeanlegget og andre steder i fylket, har vi gjennom mange år brukt tunneltipper som massetak til overbygnings- og vegdekkemasser.

Derimot er det ikke så vanlig at vi får levert tunnelmasser direkte i veglinjen, og at vegen er planlagt med tanke på ren oppfylling, som i dette tilfelle.

Litt om Hogga kraftanlegg:

Kraftverket skal utnytte reguleringen av Bandak, Kviteseidvatn og Flåvatn med Hogga dam. Fallhøyden er 12,5 m.

Det skal installeres en rørturbin (lavtrykksturbin) på 18 MW.

Midlere årlig produksjon er beregnet til 92 GWh (millioner kilowattimer). 68 GWh/år regnes som fast kraft.

Anleggskostnaden var i 1982 beregnet til ca. 240 millioner kroner.

Inntaket til kraftstasjonen ligger ca. 800 m ovenfor Hogga dam. Like nedenfor inntaket skal kraftstasjonen ligge innsprengt i fjell. Fra kraftstasjonen skal det sprenges en ca. 2,5 km avløpstunnel (143 m²) som munner ut i Ajerbukta, ca. 150 m nedenfor Lunde dam.

Totalt skal det sprenges ut ca. 600.000 m³ fjell. Tunnelen drives fra begge ender. I den østre enden tas massene ut fra et tverrslag ved Grotevje. Det er i første rekke de ca. 300.000 m³ som tas ut fra dette tverrslaget som skal brukes til vegformål og oppfylling i tilstøtende buker.

De nye veglinjene.

Den nye tracéen for rv. 359 tar, som kartet viser, av

fra nåværende riksveg syd/øst for Lundefaret gård. Den går i fylling over Buaevje og derfra i bru over Straumen til Ajertangen. Videre i fylling over Ajertangen fram til Østerå, hvor det blir ny bru. Den nye vegen kobles sammen med nåværende veg like nord for Østerå bru.

Den nye tracéen for fylkesvegen tar av fra nåværende veg ved Grotevje. Derfra følger den vassdraget nedover. Først på den store fyllinga i Ajerbukta og videre under jernbane- og vegbrua, fram til en ny, stor fylling i bukta ved Solhaug. Den føres nå i lav fylling over Ajertangen fram til kryss ved rv. 359. I tillegg til veglinjene, skal det også fylles opp i to buker på nordsiden. I Buaevje blir hele området mellom eksisterende veg og ny veg fylt opp til et nivå 5-5,5 m over vannstand i Straumen. Under denne fyllinga er det lagt en ca. 150 m lang stålculvert med diameter 1,80 m.

Fremdriften av fyllingsarbeidet.

Arbeidet med tverrslaget i Grotevje tok til i månedsskiftet november/desember 1984. Fra midten av januar i år har vi mottatt masser i veglinjene.

NVE's entreprenør har forutsatt et uttak på ca. 20.000 m³ pr. måned fra tverrslaget i Grotevje.



Den nye fylkesvegen og fyllinga i Ajerbukta sett fra vest. (Foto: T. Malmanger)

Med bakgrunn i dette har vegvesenet satt opp en framdriftsplan for mottak av masser.

Til denne tid har arbeidet gått som planlagt. Utfyllingen av ca. 80.000 m³ i Buaevje på sydsiden av vassdraget, ventes fullført i midten av september. På nordsiden av vassdraget er fylkesvegen grovplanert fram til Ajerbukta, videre er fyllinga i Ajerbukta på det nærmeste fullført.

Vi regner med at utfyllinga i bukta ved Solhaug vil ta til i løpet av september. Pr. i dag er det fylt ut ca. 130.000 m³ på nordsiden av vassdraget.

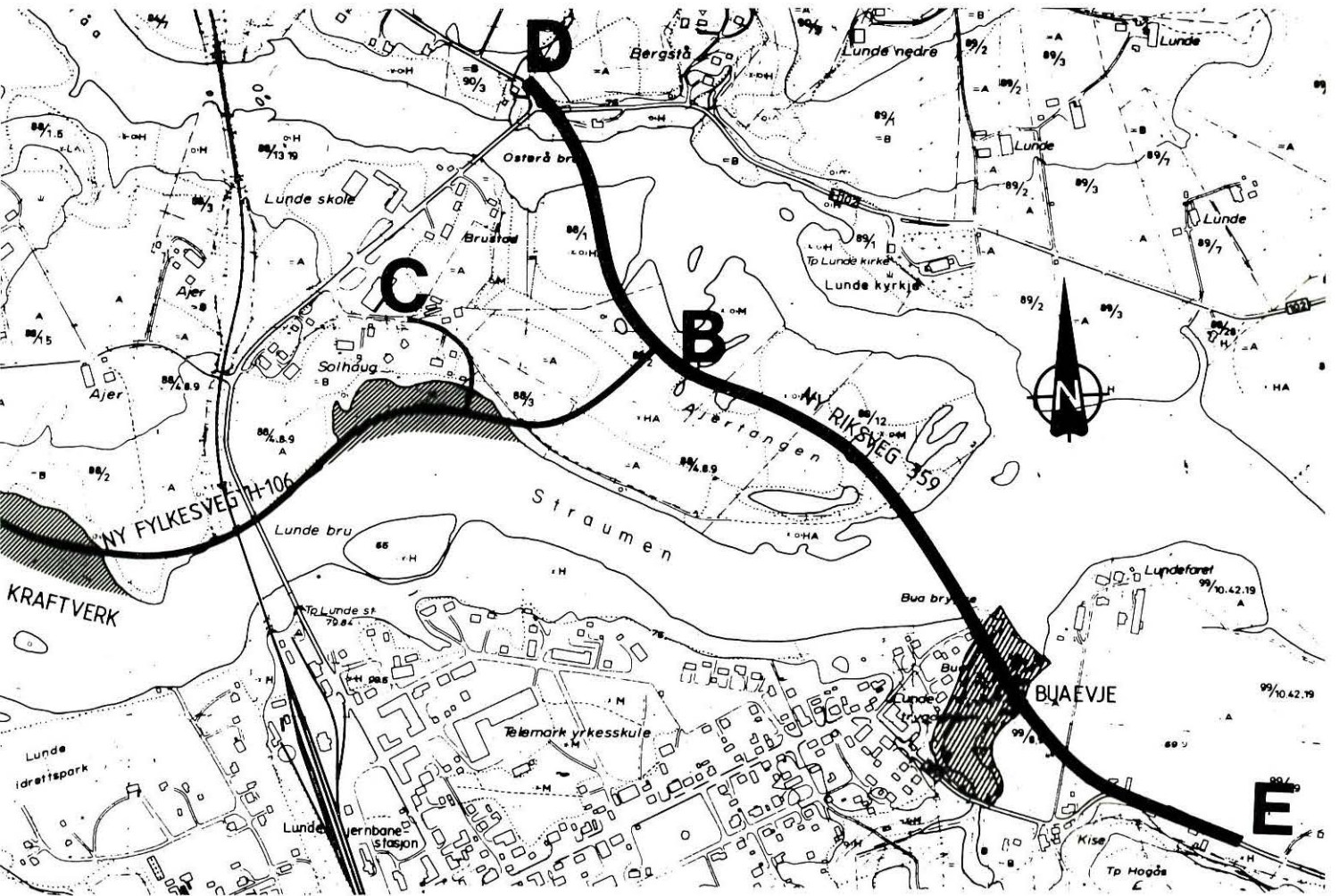
Etter framdriftsplanen skal alle fyllingsarbeidene være fullført i løpet av mai måned 1986. Deretter skal det legges stikkrenner og gjennomføringer for vann- og avløpsledninger. Videre skal vegskråninger og fyllingsområder tilpasses.

Vi regner med at vegvesenets arbeider, i denne omgang, vil være fullført høsten 1986.

Økonomi

Nome kommune, fylkeskommunen og vegvesenet ønsket å få til en ordning der kraftutbyggeren skulle forskuttere fullføringen av veganleggene inklusive 2 bruer i riksvegen.

STATSKRAFTVERKENE OG VEGVESENET



Ved konsesjonsbehandlingen fikk NVE-statskraftverkene medhold i at kraftanlegget ikke kunne bære en slik tilleggskostnad. Men kraftutbyggeren ble pålagt å levere tunnelstein i veglinjene, dersom forholdene ble lagt til rette for dette.

Videre ble kraftanlegget pålagt å betale 1,5 millioner kroner til Nome kommune.

Klargjøring for mottak av fyllmasser inklusive grunnerverv og ekspropriasjon av to bolighus, er kostnadsberegnet til ca. 4,5 millioner kroner. Nødvendige midler til dette er stilt til disposisjon på følgende måte:

Nome kommune skyter inn de 1,5 millioner som er nevnt i konsesjonsvilkårene, som sin del av en fullfinansiering av fylkesvegen. Vegsjefen omdisponerer 1,5 millioner innenfor budsjetttrammen for 1985. Videre gis det et tillegg til årets budsjett på 1,5 millioner kroner fra posten «Teknisk reserve».

Hva tid bruene kan bygges og vegene fullføres og settes under trafikk, er naturligvis avhengig av når anlegget kommer med på investeringsbudsjettet.

Dette prosjektet har ikke fått plass i NVP-86-89.

T. Malmanger



Fyllinga i Buaevje sett mot nåværende rv. 359. Den lange staken med flis på i høyre billedkant, angir senterlinje og fyllingsnivå for den nye riksvegen. (Foto: T. Malmanger)

FAGOPPLÆRING - LÆRLINGER I VEGARBEIDSDRIFTEN

I november 1984 sendte Vegdirektoratet ut et rundskriv hvor fylkene oppfordres til å ta inn lærlinger i vegarbeidsdriften. Det nevnes videre at vi bør ta sikte på å dekke halvparten av vårt fremtidige rekrutteringsbehov gjennom lærlingeordning.

Vegdirektoratets mål var at det innen utgangen av 1985 skulle etableres minst 50 læreplasser på landsbasis og at det var ønskelig med flere.

Med bakgrunn i dette rundskriv, ble det nedsett et utvalg som skulle legge fram et konkret forslag til inntak av lærlinger i vegarbeidsdriften i Telemark i 1985. Utvalget leverte sin innstilling i mars d.å.

I innstillingen foreslås det å ta inn 1 lærling i mekaniker eller platearbeiderfaget ved vegsentralens verksted, og 6 lærlinger i bygg/anleggsgaget.

Utvalget sier at antallet er en avveining mellom framtidig rekrutteringsbehov og et ønske om å gå noe forsiktig ut i starten. Videre har ønsket om å få en viss spredning på lærlingetilbudet rundt i fylket i noen grad påvirket antallet. Utvalget nevner også at framtidig inntak av lærlinger må bli en naturlig del av bemanningsplanleggingen.

På dette tidspunktet hadde vi allerede inne en lærling med kontrakt fra juli 1984. Senere er det gitt plass for 2 til, som tidligere hadde lærekontrakt med andre bedrifter, men som p.g.a. bedriftens opphør, ikke har fått fullført læretiden der. Disse 3 vil kunne avlegge fagprøve våren 1986.

At det er stort behov for lærlingeplasser, fikk vi et klart bevis for ved utlysingen. Til de 6 lærlingeplassene i bygg/anleggsgaget, mottok vi 184 søknader.

De nye lærlingene begynte hos oss 19. august i år, slik at vi pr. i dag har 9 lærlinger i vegarbeidsdriften.

Litt om lærlingeordningen:

Læretida som normalt er 3 år (36 måneder), inneholder en teoretisk og en praktisk del. Den teoretiske undervisningen får lærlingen ved videregående skole. Den praktiske delen skal foregå i lærebedriften.

Kort sagt er vegvesenet som lærebedrift ansvarlig for å gjennomføre en systematisk praktisk opplæring i det aktuelle faget. Opplæringen skal ha som mål at lærlingen ved læretidens slutt består fagprøve.

Det er Yrkesopplæringsnemnda i fylket som godkjenner lærebedriftene. Den skal også godkjenne og registrere de enkelte lærekontrakter, foruten at den fører et visst tilsyn med opplæringen.

Lærlingeordningen er til nå lite kjent på våre arbeidsplasser. Det er derfor naturlig at det knytter seg en viss usikkerhet til hva ordningen vil medføre av ansvar og forpliktelser. Dette vil bli båret på ved at representanter fra Yrkesopplæringsnemnda, i løpet av høsten, vil besøke alle de aktuelle arbeidsplassene og gi informasjon og rettledning.

Bortsett fra denne usikkerheten, har vi bare møtt positive reaksjoner fra utdriften. Derfor ønsker vi lærlingene velkommen i vegvesenet og lykke til med utdannelsen. Vi vet dere blir godt mottatt på arbeidsplassene.

T. Malmanger

Aksjon publikum hos biltilsynet: PUBLIKUM ER FORNØYD

I forbindelsen med «Aksjon publikum» har biltilsynet i Telemark foretatt en rundspørring blant publikum, og spørsmålene har vært presentert de besøkende på biltilsyns-stasjonene. Det viser seg at svært få mener at det har tatt for lang tid å få ordnet de tjenester publikum har kommet for å få løst.

Hvis vi tar for oss spørsmålet:

Er du fornøyd med ditt besøk på stasjonen, og fornøyd med hvordan ditt spørsmål ble løst?

80-85% av de besøkende var fornøyd. 8-15% var delvis fornøyd, mens bare 4-8% ikke var fornøyd. 11-15% har ikke besvart spørsmålene.

Ca. 400 besøkende ble spurt.

Når publikum blir spurt om hvilke forbedringer de kan tenke seg, svarer de slik:

- Vedr. ekspedisjonstiden ønsker 20-30% forbedringer.
- Vedr. ventetid ønsker 20-30% forbedringer.
- Vedr. køordning ønsker ca. 20% forbedringer.
- Vedr. hvordan man er behandlet, ønsker ca. 10-20% bedring.

Det viser seg dermed at stort sett er man fornøyd med besøket, og biltilsynet har allerede i noen grad bedret rutineene. F.eks. har man etter undersøkelsen fått en kø-lapp-ordning i Skien, noe som fungerer bra.

Også på de øvrige områder er «bedringer på gang», så publikums ønsker skal så langt råd er ivaretas.

Fred Ø



NY TYPE SKILT?

Er dette det nye omkjørings skiltet?

Dette var å finne i Morgedal sentrum for en stund siden.

IVAR BJØRN LØBERG

Eneste i Europa

DATASTYRT KNUSEVERK I VEGVESENET

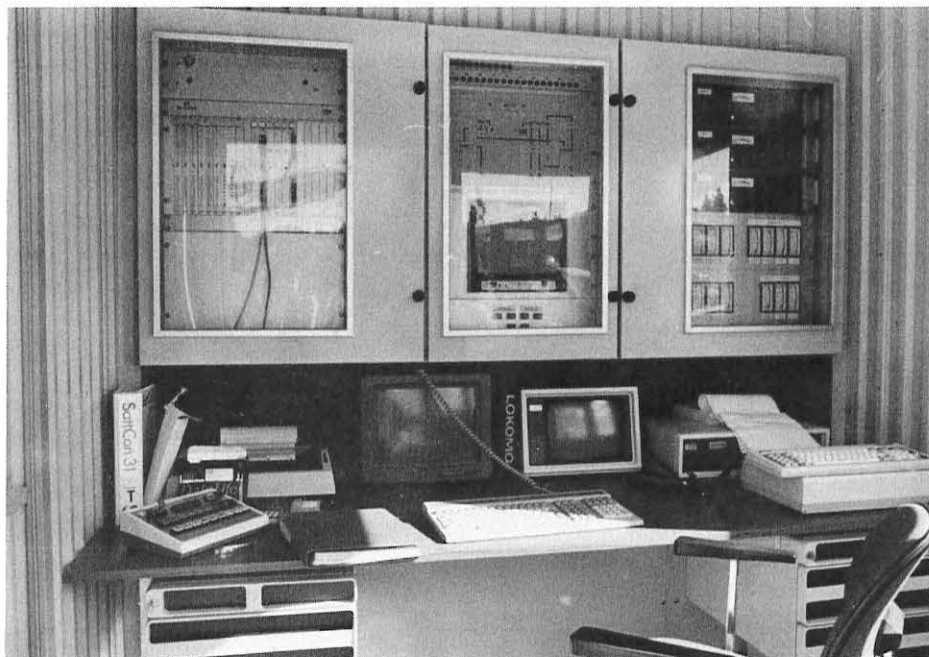
For 5 år siden satte skarpe hjerner seg sammen for å analysere datidens knuseverkkostnader. De fant raskt ut at den måten vegvesenet knuste stein på var lite økonomisk i forhold til mange private selskaper. Noe måtte gjøres, men hva?

Etter utallige vurderinger og undersøkelser ble det inngått samarbeide med det finske selskapet Lokomo, firmaet Haahjem i Ålesund og Brødrene Skaaret på Hamar.

Dette var i korte trekk bakgrunnen for at fremtidens dataknuseverk ble en realitet. Verket som går under benevnelsen kompaktverk, står nå i all sin prakt oppført i Skyggestein grustak. Det er et helautomatisk, prosessstyrt, transportabelt 2-trinns knuseverk.

Totalinvesteringen er 4,2 millioner kroner, men p.g.a. den avanserte teknikken regner man med å kunne senke produksjonskostnadene betraktelig. Med rasjonell drift kan vegvesenet levere grusmasser til atskillig lavere priser enn hva vi måtte betale fra private leverandører.

Selve produksjonsprosessen blir styrt fra en egen styrebu. Det er også mulighet for knuseverkføreren å ta med noe av «styreenheten» ut. Dette er en liten boks på størrelse med en lommekalkulator. Med denne kan han styre produksjonen fra hvilken posisjon han vil på verket.



Fra kontrollrommet. (Foto: W. Scott-Fjære)

Forebyggende vedlikeholdssystem og system for økonomi- og lagerføring er lagt inn på data i den hensikt at knuseverkføreren kan styre produksjonen etter optimale, tekniske og økonomiske kriterier. Dette systemet er utviklet ved vegkontoret, og konsulentfirmaet TMC i Drammen har besørget programmeringen.

Verket er mobilt og bygget i så få enheter som mulig. Både prosess- og datautsty-

ret er bygget inn i spesialcontainere. Med en vekt på 42,5 tonn kan verket likevel demonteres og flyttes med trailer i løpet av 2-3 dager, mot tidligere 14 dager. Til sammenlikning kan nevnes at tidligere flyttekostnader lå på 100.000-120.000 kroner mot 40.000-50.000 kroner for dette.

For at produksjonen skal være økonomisk, bør den ligge på minst 75.000 tonn pr. år, men vegvesenet regner med en årlig produksjon på ca. 100.000 tonn.

Verket er totalovervåket, hvilket betyr at eventuelle feil nesten umiddelbart blir oppdaget. Det er av stor økonomisk betydning når vi får høre at det koster ca. 40 kroner pr. minutt dersom verket står.

En annen betydningsfull faktor er arbeidsmiljøet. Når alt fungerer normalt, kan knuseverkføreren sitte tørt og varmt i kontrollrommet og ha full oversikt via instrumentpanelet.

Overing. Jørund Lien ved maskinavdelingen på vegkontoret er ansvarlig leder for dette prosjektet som har skapt stor interesse blant andre vegkontorer og entreprenører. Så Lien må nok regne med mange besøk og nysgjerrige spørsmål om dette i tiden som kommer.

«Telemarksvingen» gratulerer og ønsker lykke til med knusinga.



Knuseverket ferdig montert. (Foto: W. Scott-Fjære)

Red.

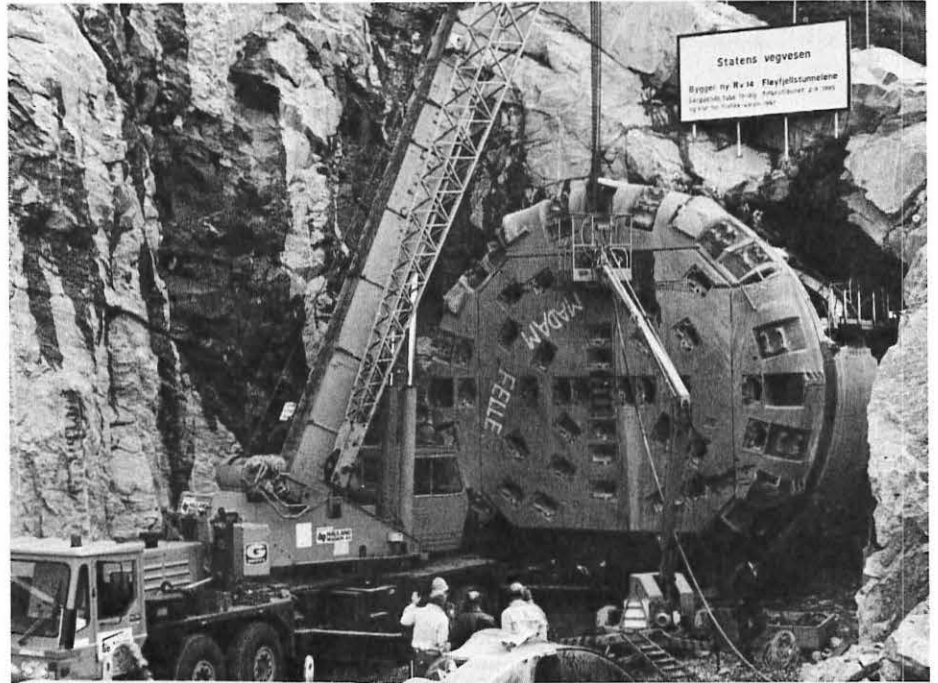
VELFERDSTUREN TIL BERGEN

5.–7. sept. '85

Årets langtur gikk denne gang til Bergen. Interessen for å oppleve den meget omtalte tunnelboremaskin «Madam Felle» hadde på forhånd vært stor. Noe som også de 42 reiselystne deltagerne bekreftet.

Avreisen gikk fra Vegsentralen torsdag morgen (kl. 7.00). Etter en lengre buss-tur over fjellet, med matpause på Haukelisæter, ankom vi Bergen ved 18-tiden. Deltagerne benyttet da anledningen til å innta en velfortjent middag, slappe av etter reisen og bli mer kjent med byen.

Etter frokost fredag morgen, tok vi turen til Nygårdstangen. Vi hadde her avtale med en tidligere «vegvesenmann» som for tiden jobbet med å informere om tunnelboremaskinen og storanleggene rundt Bergens-området. Sørensen fortalte oss bl.a. om det nye vegsystemet som var kostnadsberegnet til 540 mill. i 1982-kroner. Med andre ord et kjempeanlegg med store kostnader for både stat og kommune. Videre fikk vi godt innblikk i hvordan tunnelarbeide foregikk da vi fikk anledning til å se en videofilm om driften inne i tunnelen. Vi ble fortalt at boremaskinen var et populært reisemål, noe som også gjesteboken kunne bekrefte (over 2000 personer før oss).



«Madam Felle» i arbeid ved utgangen av tunnelen. (Foto: K. Berglund)

Etter briefingen, kjørte vi ut til enden av tunnelen. Det viste seg at «Madam Felle» hadde kommet igjennom siste mandagen før vi ankom. Vi kom av den grunn ikke inn i tunnelen av sikkerhetsmessige grunner, men vi fikk likevel et godt inntrykk av maskinen. Med borehodets diameter på 7,8 m, og med i alt 57 kuttere, disse med vekt opp til 200 kg pr. stk., og en vekt på maskinen på 450 tonn, må vi medgi at den var litt av et syn. Samtidig som vi ble fortalt at maskinen i gjennomsnitt var i stand til å bore 1,75 m inn i fjellet i timen.

Vi var enige om at demonteringen av maskinen måtte være litt av et arbeide. Noe som også ble bekreftet da arbeidet med å få maskinen startklar igjen ville ta 8–10 uker.

Etter bedriftsbesøket hadde vi fri et par timer. Vi benyttet da anledningen til å bli kjent med byen i dagslys. Klokken 13.00 dro vi til Hansa Bryggeri som er landets største produsent på mineralvann og ølprodukter. Vi ble her vist rundt i fabrikk og fikk et godt inntrykk av hvordan produktene ble framstilt, lagret og tappet. Besøket var svært populært blant deltagerne.

På hjemturen lørdag benyttet vi anledningen til å ta en tur innom det velkjente Akvariet. Et populært reisemål for folk som besøker Bergen, noe som også kunne bekreftes av oss. En virkelig artig opplevelse med god mulighet for å kunne studere fisk og sjødyr nærmere.

Etter en del timers kjøring, kom vi frem til Odda hvor vi spiste middag. Bussreisen videre gikk greit unna, og vi ankom Vegsentralen kl. 23.45 som var ganske nøyaktig etter programmet.

En fin fellestur for turdeltagerne. En god anledning for nytilsatte å bli bedre kjent med sine medarbeidere på. Samtidig som slike turer også er med på å styrke samholdet i etaten.

Takket være tålmodig og god sjåfør, gikk bussreisen greit unna.



Demontering av maskinen. (Foto: K. Berglund)

Deltager

DEKNING AV UTGIFTER TIL OPPLÆRINGSTILTAK SOM FOREGÅR PÅ FRITID

Det er mange tilsatte i vegvesenet som benytter fritiden til å gjennomgå opplærings-tiltak som har tilknytning til eget arbeidsområde.

Vegdirektoratet har i B-rundskriv nr. 26/85 gitt uttrykk for at dette er verdifullt for etaten. deler av utgiftene bør derfor kunne dekkes selv om opplæringen ikke fullt ut ligger innenfor det arbeidsområdet vedkommende har.

Følgende forhold nevnes:

Ved kurs som går direkte på søkerens arbeidsområde og hvor det ville blitt gitt permisjon med lønn hvis kurset hadde gått på dagtid, bør kursavgiften dekkes fullt ut.

Utgifter til nødvendige lærebøker kan også dekkes, men eksamensavgift dekkes ikke.

Dette må imidlertid vurderes ut fra den aktuelle budsjettsituasjon.

Ved opplæringstiltak hvor det ikke vil

være aktuelt å gi permisjon med lønn hvis kurset hadde gått på dagtid, kan inntil 75% av kursavgiften dekkes. Vegkontoret kan selv bestemme et maksimalbeløp ut fra budsjettsituasjonen. Utgifter til lærebøker og eksamensavgifter dekkes da ikke.

Tilsagn om dekning av utgifter gis etter skriftlig søknad. beløpet utbetales etterskuddsvis når bekreftelse fra kursarrangør foreligger om fullført opplegg, eventuelt del av opplegg.

B. C. Hustvedt

GODTGJØRELSE FOR OPPHOLDSUTGIFTER

Forhøyelse av godtgjørelse for oppholdsutgifter til elever ved:

- Tilleggsåret for tilsatte i vegoppsynet
- Kurs i landmåling ved Gjøvik Ing.høgsk.
- Vegmesterskolen

Virkning fra 1. januar 1985.

I brev til Vegdirektoratet av 9. august d.å. fra Forbruker- og administrasjonsdepartementet har vi fått opplyst følgende:

Etter avtale med hovedsammenslutningene og Norsk Lærerlag, er godtgjørelsen for oppholdsutgifter til elever ved etatsskolene forhøyet med vikning fra 1. januar 1985 slik:

Godtgjørelsen for forsørgere fra kr. 1.361,- til kr. 1.454,- pr. mnd.

Godtgjørelsen til ikke-forsørgere fra kr. 1.021,- til kr. 1.091,- pr. mnd.

Hvis utgiftene overstiger satsene for dekning av oppholdsutgiftene, kan legitimerede merutgifter dekkes med ytterligere inntil kr. 804,- pr. mnd.

Med virkning fra 1. januar 1985 har vi i tillegg endret satsene for merutgifter til diett slik:

Satsene for forsørgere heves fra kr. 260,- pr. uke til kr. 280,- pr. uke.

Satsene for ikke-forsørgere heves fra kr. 130,- pr. uke til kr. 140,- pr. uke.

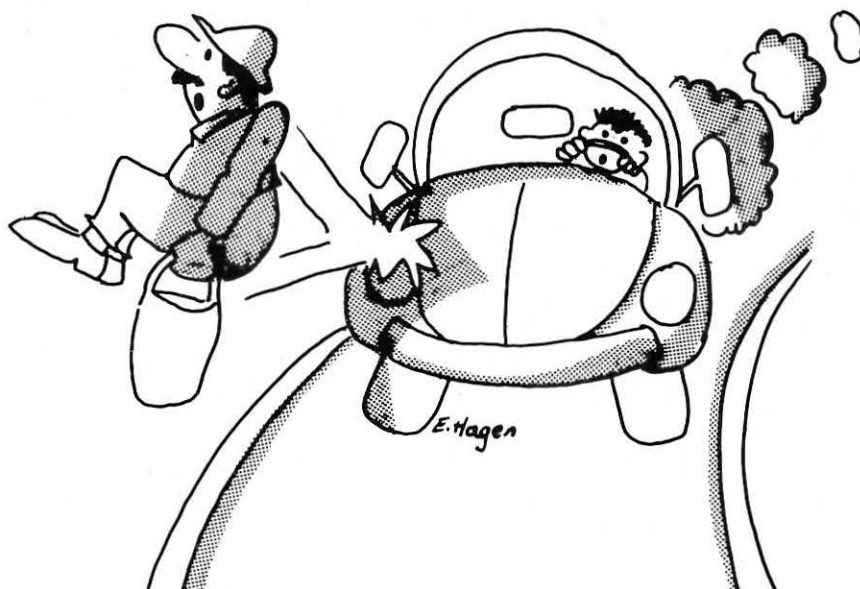
Personalseksjonen

**HUSK:
SØK OM PENGER FØR OPP-
LÆRINGSTIDA BEGYNNER**

HVA VAR DET SOM TRAFF MEG?

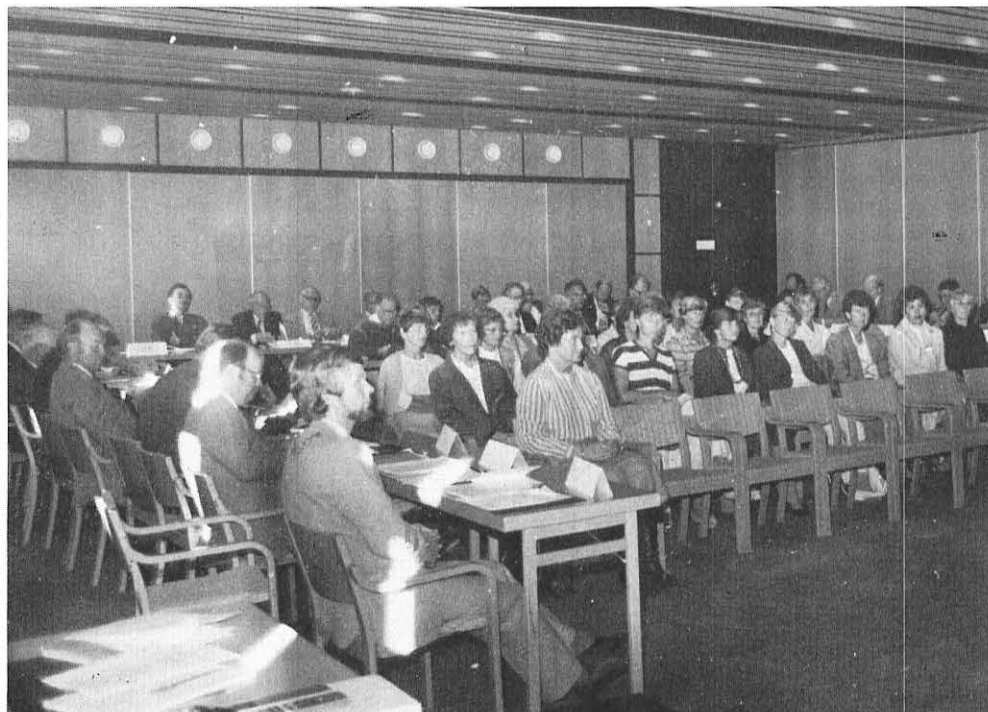
Hele 75 prosent av fotgjengerne som blir påkjørt, ser ikke bilen som treffer dem i det hele tatt, - eller bare i et glimt umiddelbart før de blir truffet. Det går fram av en større undersøkelse som er gjort ved Norges Tekniske Høgskole. Undersøkelsen ble foretatt i Sør-Trøndelag fylke. Den viste videre at hele 27 prosent av de rammede fotgjengerne hadde sitt blikk festet på andre objekter eller biler enn den som traff dem.

Undersøkelser har vist at det er kontrastene i synsbildet som fanger mer enn 50 prosent av trafikantenes oppmerksomhet. Forsøkene forteller videre at lys er det beste middel til å skape kontrast, uansett bakgrunn, sier overingeniør Henrik Hvoslef i Vegdirektoratet: - Ikke minst dette er utgangspunktet for at alle som er opptatt av trafiksikkerhet, ønsker at biler skal bruke billys hele dagen.



Så var turen kommet til Telemark. Det femtende vegsjefenes kontaktmøte ble denne gang avholdt i Skien. Hotel Ibsen ble valgt som innkvarteringssted og møtene foregikk i plenumssalen som bærer navnet «Telemark».

Deltagerne var mange. 19 vegsjefer, samt 4 tidligere vegsjefer var representert. Dessuten ankom 10 deltagere fra Vegdirektoratet, deriblandt vegdirektør Eskild Jensen. Utover disse var en rekke foredragsholdere, politikere, gjester og ledsagere representert.



For første gang i Skien

Programmet for disse dagene var langt og variert. Onsdag ble de tilreisende innkvartert på Hotel Ibsen. Dagen etter var alle på plass i plenumssalen til et felles åpningsmøte som ble innledet av formann i Vegsjefenes Forening, Jan Søilan. Fylkesordfører Per Svardal holdt en velkomsttale hvor han bl.a. informerte om både det gamle og nye Telemark.

Han sa at Telemark var et gjennomsnittsfylke både når det gjelder folketall, areal og veglengde.

Deretter orienterte vegsjef S. Gunnar Thorsdal med ord og bilder om «Telemark i veg og trafikksammenheng». Han tok bl.a. for seg trafikkproblemer i fylket. Risvegen over Eidangerhalvøya til Bamble var i ferd med å bli en flaskehals og da særlig i weekender, sa vegsjefen. Han nevnte også at det var investert mye i vegnettet i Skien de siste årene og at de «tunge» investeringene her går imot en foreløpig slutt. Porsgrunn

kommer til å dra avsted med de største vegbyggingsbeløpene i årene fremover. Ellers kom vegsjef Thorsdal inn på ulykkesituasjonen i Telemark, som han slettes ikke var fornøyd med. I den forbindelse nevnte han at et nylig avsluttet arbeid om en samlet plan for trafikksikkerheten i fylket hadde gitt et materiale å arbeide etter for å bedre denne situasjonen. Analysen vi har foretatt viser at det nytter å satse i vegsektoren, sa vegsjefen.

Fylkesrådmann Olav Haukvik og ordfører Tore Straume holdt hvert sitt innlegg vedrørende «Det nye inntektssystemet – konsekvenser og perspektiver». Haukvik sa at en direkte følge av systemet er nedklassifisering av fylkesnettet til kommunale veier. Han trodde at innføringen av et nytt fordelings-system neppe

ville føre til økning av stats midler til kommunesektoren.

Straume mente at prinsippet med nedklassifiseringen var godtatt av kommunen, men å gjennomføre det i praksis var derimot noe helt annet.

I debatten som fulgte kom det fram mange synspunkter fra vegsjefene, representantene fra Vegdirektoratet og fra fylkespolitikere.

«Bedrift og Transport» var et annet

emne som ble diskutert. Ass. dir. Odd Grønlie fra A/S Norsk Hydro holdt et innlegg i forbindelse med dette temaet. Han kom inn på mange interessante ting vedrørende transportkostnader. Mesteparten av transporten var i stor grad konsentrert om våren sa han. Norsk Hydro A/S fraktet hvert år 610.000 tonn produkter på norske veier.

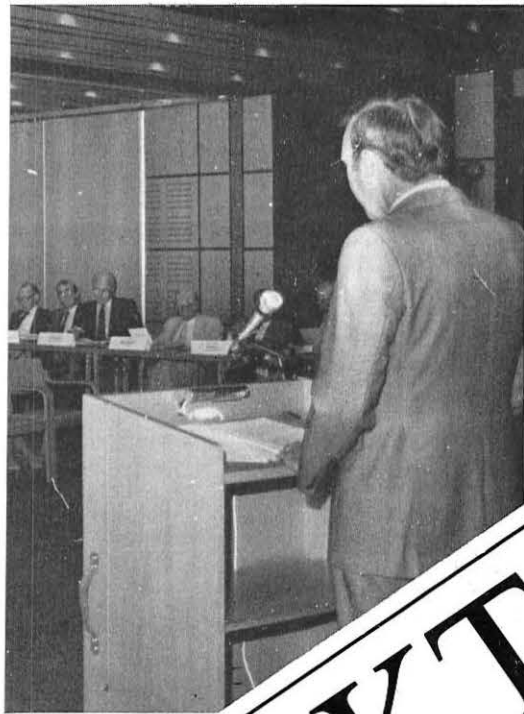
Angående såkalte farlige produkter sa

Grønli at disse ble fraktet i små mengder av gangen, og at de som fraktet disse produktene for Norsk Hydro var blitt meget forsiktige. Sjåførene hadde også god kjennskap til hvilken fare som var forbundet med slik transport. På ettermiddagen var det kanaltur som stod på programmet. Med deltagerne ombord på M/S Rosmersholm gikk turen oppover vassdraget med vegsjef emeritus og formann i styret for Telemarkskanalene, Sigurd Glærum, som guide.

Ved ankomst Ulefoss ble det omvisning på Ulefoss Hovedgård v/fru Karen Aall. Li Dahls skinnsenter på Lille Ulefoss ble også gjestet for deretter å ta turen videre gjennom sluser og vassdrag til Lunde. Etter en lang og begivenhetsrik dag returnerte deltagerne til Skien med buss. Fredag 30. august var det møte med Vegdirektoratet som stod på programmet.

VEGSJEFENES KC

Vår vegsjef S. G. Torsdal
ønsket delegatene
velkommen til Skien.
(Foto: B. Aase)



NTAKTMØTE 28.-31. august '85

Emnet var «Gjennomføring av Norsk Vegplan 1986-89» Vegdirektør Eskild Jensen og administrasjonsdirektør Tor Norman Johansen holdt hvert sitt innlegg til dette temaet, med etterfølgende diskusjon.

Vegsjef Trygve Rognan og avd.dir. Stein Fyksen innledet videre angående Norsk Vegplan 1990-93.

Deretter orienterte vegdirektør Eskild Jensen om «Nytt fra Vegdirektoratet».

Under lunchen, som ble inn tatt i Hotel Vic, Porsgrunn, med A/S Norsk Hydro som vert, ble det informert om denne bedriften. Seinere på dagen var det befaring. Ferden gikk til Norsk Hydro, Porsgrunn Fabrikker hvor Kai Evensen og Dag Holmer orienterte. Deretter var det overing. Anders Hoel og avd.ing. Per Egil Larsen fra vegkontoret som redegjorde for ny E-18 over Eidangerhalvøya. Overing. Kjersti Billehaug Norum forklarte om 90-årenes vegstasjon og befaringen ble avsluttet med en tur til Rafnes.

Lørdag var avslutningsdagen. Formiddagen ble benyttet til møte i Vegsjefenes Forening. Etter lunch var det hele over for denne gang, men tanker og meninger som ble utvekslet i løpet av disse dagene kommer sikkert til å ha positive virkninger i fremtiden.

E. H.

*Turen langs
Telemarksvassdraget
ble en opplevelse.
(Foto: B. Aase)*



PENSJONISTTUREN 1985

I år var det de øvre distriktene som var invitert på pensjonisttur. Torsdag 13. juni startet bussene fra Drangedal og Rjukan.

Første samling var Åmot hvor folkene fra vegkontoret kom på. Dermed bar det av gårde over fjellet til Røldal, hvor vi ble servert kaffe og smørbrød på Hordatun hotell. Der fikk vi også besøk av pensjonister fra Hordaland som ble med oss på turen i Hordaland og Rogaland.

Fra Røldal gikk turen over «Studentveien» til Sauda. Det var en bratt, svingete og nifs vegstrekning, men du verden for en utsikt.

Fra Sauda kjørte vi ut fjorden og tok en ferje over til Sand i Ryfylket. Der fikk vi

servert middag som var rykende fersk lange. Fisken var tatt i fjorden bare et par timer før vi kom. I Sand fikk vi også besøk av pensjonister fra Rogaland. Det manglet heller ikke på underholdning. To sangdamer samt en spillemann slo an takten.

Wefald holdt talen til pensjonistene. Dagens eldste pensjonist var Aanund Viki som snart fyller 90 år. Han fikk overrakt en gave av fru Stordalen. Brynjulf Apalen fra Tinn sang stev for oss og Ola Grave takket for maten.

Etter middagen gikk turen videre om Suldal tilbake til Røldal. Her tok vi forveel med pensjonistene fra Hordaland. Så videre over Haukeli igjen og ned til Åmot for en kopp kaffe og rundstykker.



Fin naturopplevelse for pensjonistene. (Foto: Ø. Nilssen)



Aanund Viki (90 år) ble overrakt gave av fru Stordalen. (Foto: Ø. Nilssen)

Deltagerne på turen var nok slitte på slutten, for de hadde startet ved 6-tiden om morgenen og var først hjemme ved midnatt. Men det var ingen som klaget.

Forslag om å få til overnattingstur, for at det ikke skal bli så lange bussturer, ble luftet og stemningen for det var veldig positiv. Det betinger da at pensjonistene må ut med en del penger selv.

Administrasjonen vil se nærmere på dette.

Øystein Nilssen

Under middagen ved årets pensjonisttur til Rogaland ble vi overrakt en nydelig billedbok som heter «NORGE». Den inneholder mange fine fargebilder med stedsbeskrivelse fra hele landet vårt.

Boken er en gave fra pensjonistene i Rogaland til pensjonistene i Telemark.

Da vi ikke har noen pensjonistforening som kan ta vare på denne gaven, har vi valgt å legge den på biblioteket vårt.

Vi håper mange vil låne boken.

Ta kontakt personlig, pr. brev eller i telefon (035) 27 565 om å få boken tilsendt.

A. S. Stordalen

TJENESTEREISER UTENOM EGET FYLKE

Vi har hatt en del forespørsler om reglene for tjenestereiser utenom eget fylke. Da reglene er de samme for alle ansatte i vegvesenet vil vi orientere gjennom TELEMARKSVINGEN.

Alle reiser utenom fylket skal godkjennes på forhånd. Fra dette hovedprinsippet er det imidlertid unntak for reiser til Vegdirektoratet og til kurs. (For reiser til utlandet gjelder andre regler.)

Når det gjelder reisemåten, skal denne foretas på den for staten billigste måte. Dvs. i de fleste tilfeller må det brukes offentlig transportmidler, f.eks. tog hvor det ved henvendelse til førstesekr.

A. Rygh Andersen kan fås moderasjonsbevis. Hvis en ønsker å reise på annen måte, må en godtgjøre at dette vil bli billigere for staten. For bruk av egen bil må det søkes på forhånd. Slike søknader avgjøres av driftssjefen for drifts-avdelingene, av adm. sjefen for adm. avdelingen, av plansjefen for planavdelingen og av biltilsynssjefen for biltilsynet. Det er laget eget skjema for slik søknad. Denne må vedlegges reiseregningen.

NB. Alle reiser utenom eget fylke skal føres på egen reiseregning.

Personalseksjonen



Klorerte løsemidler og røyking farlig kombinasjon

Hvis klorerte løsemidler blir utsatt for sterk varme, dannes en etsende gass som heter Fosgen. Denne gassen skader lungene.

Ved en rask undersøkelse har vi registrert noen klorerte løsemidler som er i bruk. Dette er Chemstrip (maling og lakkfjerner) og Trikloretan (til avfetting).

Når en holder på med slike løsemidler så advares det mot å røyke.

Selv om det er «brennbart» å ta opp, så vil jeg for egen regning oppfordre til å tenke på den generelle helsefare det er å røyke.

Vernelederen

FAGARBEIDERSTATUS I BYGG- OG ANLEGGSFAGET

Dette er utdrag av rundskriv nr. 44/81, 47/84 og 85/38 fra VD. Avtalen gjelder fra 1. juni 1984.

SPELIALARBEIDERE OVER 46 ÅR skal – med virkning fra 1. juni 1984 – registreres som fagarbeidere og lønnes som fagarbeidere forutsatt at de på dette tidspunkt fyller kravene til alder og praksistid (46 år innen utgangen av 1985 og 3 år og 9 mnd. praksis i faget). Hvis ikke registreres de som fararbeidere fra det tidspunkt de før 1. januar 1986 fyller kravene. Dette under forutsetning av at de den vesentligste del av året arbeider i faget. Hvis de bare leilighetsvis utfører slikt arbeid, blir de som før å anse som spesialarbeidere, men gis fagarbeiderlønn for den perioden de utfører ovennevnte fag.

SPELIALARBEIDERE UNDER 46 ÅR har rett til å fremstille seg til offentlig fagprøve. Som nevnt i VD's rundskriv nr. 47/84 Lfk er det fastsatt overgangsordninger for disse. Dette går ut

på at arbeiderne før 1. januar 1986 kan velge å avlegge fagprøve etter de tidligere «rene» fagene armering, forskaling, betong eller etter det nye opplegget.

Etter 1. januar 1986 må fagprøve avlegges etter de nye bestemmelsene. Enten den nye eller den gamle ordningen velges, kreves det teoretisk opplæring på ca. 130–140 timers kurs.

§20 Kandidater – Vegvesenets ansvar

Overfor egne ansatte, har vegvesenet som arbeidsgiver plikt til å legge forholdene best mulig til rette for dem som ønsker å fremstille seg til fagprøven etter §20 i lov om fagopplæring i arbeidslivet.

Dette innebærer at de skal gis nødvendig fri med lønn for den tid som går med til prøveavleggelsen. Det forutsettes også at vegkontorene er behjelpelig med nødvendig påmelding til prøvene, utfylling av skjemaer m.v.

Personalseksjonen





BILDE 1

Radiosamband MELLOM BAKKAR OG BERG



BILDE 2

Vegvesenet er en allsidig bedrift. Arbeidet her foregår ikke alltid på eller ved vegen. Noen ganger må vi utenfor vegen også. Når vi skal etablere oss med en ny radiostasjon på en eller annen fjelltopp, i ulendt terreng, benytter vi oss av mange forskjellige transportmidler. Alt kan og må brukes, ifra apostlenes hester til helikopter.

Det blir mange tunge løft (bilde 1). Her bæres kablen opp til Svandalsflonatoppen på apostlenes hester. Vi ser Jon Odd Grave og en av montørene fra firmaet Wik.

I forbindelse med å få utstyret fraktet til Nonut måtte vi benytte oss av virkelige hestekrefter. Det hadde Blakken nok av og gjorde en kjempejobb. (Bilde 2) Her sammen med Grave, Garsteig og Stenstad.

(Bilde 3) Denne lille «månebil» fraktet sand og sement for oss opp til radiostasjonen vår på Lifjell.

(Bilde 4) Snøscooteren er god å ha. Med en god fører er det fantastisk hvor godt den tar seg fram. Her har Hamre kjørt meg opp på en topp i nærheten av Vamark.

Der ingen annen kommer fram, må vi ty til helikopter for å få gjort jobben. (Bilde 5) Et BEL 21 helikopter som kan løfte over 2 tonn, løfter her radiohytta på plass på toppen av Svandalsflonattunnelen.

Ivar Bjørn Løberg



BILDE 3



BILDE 4



BILDE 5

FTU TELEMARK FYLKES TRAFIKKSIKRINGSUTVALG

FTU er et underutvalg under samferdselsutvalget. Utvalget er konstituert etter vedtak i fylkesting i 1974.

FTU fikk endelig status fra og med 1980 etter at fylkestinget i desember 1979 behandlet spørsmålet om organisering av trafikksikringsarbeidet i Telemark.

Utvalget består av 3 politiske medlemmer

der formann og nestformann skal utpekes blant samferdselsutvalgets medlemmer. I denne perioden består utvalget av: Gunhild Carlenius, Tinn (formann), Lars Høgstad, Sauherad (nestformann) og Bergit Kasa, Bø.

Utvalget har fire faste konsultative medlemmer: en fra vegkontoret, en fra skoledirektørens kontor, en representant fra politi-

mestrene og en fra utrykningspolitiet, samt at Trygg Trafikk's fylkessekretær, Steinar Holte, deltar fast på møtene.

Vegkontoret har ansvaret for utvalgets sekretariat.

Utvalget blei opprettet etter at samferdselsdepartementet i forbindelse med «Aksjon trafikksikkerhet 1974» ba fylkesmennene om å opprette lokale tilknytningspunkter i fylkene. I utgangspunktet var altså FTU tenkt til å lede/koordinere trafikksikkerhetsaksjoner på lokalplanet.

En av de saker utvalget har vært engasjert i fra første stund, er opprettelse og drift av kommunale trafikksikkerhetsutvalg. FTU har arrangert flere kurs/konferanser i den hensikt å inspirere og motivere medlemmer av disse utvalg. Likeså har representanter fra skoleverket i kommunen, lensmenn/politi og representanter fra kommunens tekniske etat deltatt på disse.

Den aksjon som har gitt det største engasjement, er «Aksjon Skoleveg».

Etter at de fleste skolen i fylket i 1979-80 registrerte trafikkfarlige punkter og strekninger på skolevegen har FTU bearbeidet og prioritert materialet som kom fra kommunene. Siden 1980 har utvalget hatt ansvaret for fordeling av 2,9 mill. kroner i ekstra midler til aksjoner fra Staten.

I fartsgrensesaker, der trafikkloven forutsetter uttalelse fra fylkeskommunen, er denne myndighet delegert til FTU. Det vil si at FTU er fortløpende engasjert i behandling av fartsgrensesaker.

FTU har vært engasjert i et stort antall enkeltspørsmål av prinsipiell betydning. Her kan nevnes:

- Bruk av soneskilt 30 km/t
- Heving av særskilt fartsgrense der forutsetningene endres ved vegutbedring
- Gjennomføring av reguleringsplaner
- Trafikkopplæring
- Politietes bemanningssituasjon
- Bruk av TV som medium i trafikksikkerhetsarbeidet.

Utvalget har dessuten gitt uttalelse i en rekke saker i forbindelse med endring av lover, retningslinjer m.m.

Trafikkulykkesituasjonen i fylket følges jevnlig opp av utvalget.

En nylig utkommet rapport, «Samlet plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Telemark», vil bli et viktig dokument i FTU's videre arbeid. Rapporten er utarbeidet av SINTEF etter oppdrag fra vegsjefen.

Den inneholder et forslag til handlingsplan for trafikksikkerhetsarbeidet. Dette gir muligheter til å rette søkelyset mot de deler av trafikksikkerhetsarbeidet som ikke fungerer godt nok. En viktig oppgave for FTU i fremtiden vil være, med utgangspunkt i en handlingsplan, å effektivisere trafikksikkerhetsarbeidet på alle områder der det er noe å hente.

R. Nordang
SEKR. / FTU

Dataalderen er på rask veg inn i vegvesenet

Flere av oppgavene ved vegkontoret har vært utført ved hjelp av datamaskiner i flere år. Men det er først, med instalering av en Nord-530 CX minidatamaskin, høsten 1984 vi kan si vi har fått dataalderen inn på livet.

Etter en del testing valgte Vegdirektoratet å satse på en datamaskin fra Norsk Data til bruk ved vegkontorene. Telemark var det andre fylke som fikk en slik maskin. I tillegg har driftsavdelingen ved kontoret anskaffet seg kraftige mikromaskiner, såkalte PC'er.

Et av de første problem som måtte løses var hvorledes driften av maskin skulle ordnes. Det er da bestemt å ha 4 driftsansvarlige på Nordmaskinen. Disse har en vaktordning med 1 uke hver. For PC'ene er det 2 driftsansvarlige med vakt annenhver uke.

Neste problem var hvorledes de ansatte skulle settes i stand til å betjene det nye utstyret. Det er da meningen at hver avdeling har en kontaktperson som skal kunne betjene utstyret og bruke de programmer som er tilgjengelig for avdelingen. Denne personen skal så lære opp og hjelpe de øvrige på avdelingen.

Populært kan vi si at de driftsansvarlige skal være bilmekanikeren mens kontaktpersonen skal være sjåførlæreren.

Når det gjelder opplæring vil alle i vegvesenet ha vært gjennom grunnopplæring i EDB i løpet av våren 1986. De fleste ved vegkontoret, i biltilsynet og noen på vegsentralen har vært gjennom et terminalkurs, dvs. hvorledes de skal bruke skjermterminalene som det blir flere og flere av i organisasjonen vår. Ca. 40 personer fra kontor og utedrifta har vært på brukerkurs vedr. mikromaskiner og det er planlagt kurs for 30 til.

Det er vel og bra med datamaskiner og opplæring i hvorledes de skal brukes, men spørsmålet om hva de skal brukes til melder seg straks. Noen avdelinger har lenge fått utført enkelte oppgaver ved hjelp av datamaskiner andre steder, men nå når datamaskinene er her i huset er muligheten større og vi bestemmer selv hvilke oppgaver vi vil utføre ved hjelp av dem. Men det vi ofte ikke er klar over er at det må lages programmer, dersom vi ikke kan finne ferdige systemer, som forteller datamaskinen hvorledes den skal løse den oppgaven vi setter den til. Vi skal være klar over at når en datamaskin kommer fra leverandøren er den like effektiv i arbeidslivet som en nyfødt ung. Men når vi gir datamaskinen programmer, «opplæring og erfa-

ring», om hva den skal gjøre og hvorledes den skal utføre det er den et meget effektivt hjelpemiddel i mange sammenhenger. Denne klargjøringen glemmes ofte når man vurderer å kjøpe datautstyr. Dette kan være både dyrt og tidkrevende, og som ofte ellers i livet kan vi si at som man sår høster man.

I dag utfører regnskapsavdelingen og planavdelingen mange av sine oppgaver ved hjelp av datamaskiner. Fremtiden vil nok først og fremst bringe forbedring i eksisterende opplegg.

- Biltilsynet har en del register på data og innkallingsrutiner vil trolig snart skje ved hjelp av data.
- Skrivestua vil i nærmeste fremtid utføre



det meste av brevskrivning på Nordanlegget.

- Telemark er et prøvefylke for å legge arkivsystemet over på Nordanlegget og prøvedriften startet 1. september.

- Det er meningen at trafikklysanleggene i Skien/Porsgrunn-området skal overvåkes og styres ved hjelp av en datamaskin.
- Maskinavdelingen har kjøpt et knuseverk hvor anlegget styres og overvåkes av en mikromaskin.

- I samband med 90-årenes vegstasjon vil det trolig bli utviklet en serie EDB-baserte systemer for innhenting og bearbeiding av ulike data, som temperatur, nedbør ute, som kan ha betydning for vedlikeholdsdriften og trafiksikkerheten.

- Oppfølging og presentasjon av resultatene i anleggsdriften vil i stor grad bli utført i fremtiden av mikromaskiner.

Etter hvert som vår erfaring og kompetanse øker vil flere og flere arbeidsoppgaver bli utført ved hjelp av datamaskiner. Et problem vil være at maskinene får kapasitetsproblemer og man får for dårlig responstid, dvs. at det vil ta tid før datamaskinen reagerer. ND-maskinen har en intern lagerkapasitet (arbeidshukommelse) på 2,25 Mb. Dvs. 2,25 millioner tegn. En bokstav, et tall eller et punktum er for datamaskinen et tegn. Det vil si at maskinen teoretisk ville kunne ha ca. 1,4 millioner vanlige sider med tekst inne til en hver tid. Teoretisk vil det bety at 40 personer kan ha hvert sitt 20 binds oppslagsverk hvor hvert bind har 1.750 sider. Skulle man prøvd dette i virkeligheten ville nok datamaskinen bli overbelastet. Vi kan sammenligne med en vanlig lagerplass. Jo mer varer som er lagret, jo lengre tid må vi bruke for å få frem en bestemt vare. Blir det i tillegg 40 personer som skal hente ulike varer, vil de måtte regne med å vente på hverandre.

Tilsvarende er det for datamaskinen. Jo større og mer arbeidskrevende programmet er, og jo flere personer som utfører slike oppgaver samtidig, jo tyngre arbeider datamaskinen, og vi må finne oss i å vente på svar (respons). Det er trolig at Nordmaskinen allerede neste år må få utvidet hukommelsen. På tilsvarende måte som man i Oslo har egen kjørebane for busser og drosjer, kan vi bestemme at datamaskinen prioriterer visse oppgaver slik at disse blir utført raskest.

Som vi ser vil denne nye teknikken gi store muligheter, men den vil også sette oss ovenfor nye problemstillinger og oppgaver. Opplæring og trening vil bli viktig. Det viktigste vil likevel være vår holdning til den nye teknikken.

Datamaskiner er bare et ledd i utviklingen av hjelpemidler. Den bør og vil ikke være mer mystisk eller vesentlig vanskeligere å bruke enn en lommekalkulator for de fleste av oss. Vi skal huske på at i bl.a. flere og flere husholdningsapparater finnes det små datamaskiner, f.eks. i vaskemaskinen, uten at vi reagerer noe over det. Det kan også være godt å vite at alt en datamaskin skal kunne utføre må vi mennesker ha klart først for å kunne instruere en datamaskin via et program. At datamaskiner en dag overtar styringen vil trolig aldri kunne skje, selv om det av og til kan virke slik.

Bent Kristiansen



Unngå ensidig arbeid ved dataskjermene

Sverige kommer med nye og strenge forskrifter

(Norpress): Legeundersøkelse av øynene er nødvendig og vil bli påbudt for alle som arbeider mer enn en time daglig ved dataskjerm, blir det fastlått i nye forskrifter som trer i kraft i Sverige ved kommende årsskifte.

Arbetarskyddstyrelsen, som har utarbeidet forskriftene, pålegger arbeidsgiverne å betale undersøkelsen, og de skal også sørge for spesielle terminalbriller om det viser seg nødvendig.

Forskriftene inneholder imidlertid intet om det sterkt omdiskuterte spørsmål om graviditet og skjermarbeide. Det er ikke påvist noen sammenheng mellom fosterskader og kvinners arbeid ved dataskjermer, heter det i kommentarene. Klager over hudbesvær som følge av arbeid ved dataskjermer blir heller ikke tillagt vekt. Forskning har ikke påvist noen sammenheng, blir det hevdet.

At plager med øynene, er det almindeligste

problem ved skjermarbeide, er kjent fra en lang rekke undersøkelser. Vanskelige synsforhold, f.eks. reflekser fra vinduer, lysarmaturer o.l. kan dessuten føre til ugunstige låste arbeidsstillinger. Det kan igjen bidra til tretthet og smerte, kanskje også sykdom i muskler og ledd. Særlig er nakken og skuldrene sterkt utsatt. Det er således all mulig grunn til å unngå ensidig arbeid.

Ved en dataskjerm må øynene dessuten tilpasse seg en uvant synsavstand, ca. 60 centimeter, men slike vanskeligheter kan avhjelpes ved spesielle terminalbriller.

Ved Arbetarskyddstyrelsen understrekes det videre at lyse skjermene med mørk skrift er å foretrekke fremfor lys skrift på mørke skjermene. Ved skjermene med mørk bakgrunn, bør det eventuelt også brukes farvet konseptpapir, og veggene i kontoret bør ikke være for lyse.

SKILTBRUK I UTLANDET



BILDE 1

Trafikkskilt er noe vi finner verden over, og det arbeides aktivt på det internasjonale plan for å få utforming og bruk så ensartet som mulig. Dette er et viktig ledd i trafikksikkerhetsarbeidet, og betydningen av arbeidet økes stadig etter hvert som folk blir mere og mere mobile.

De etterfølgende eksemplene viser noen spesialiteter når det gjelder skilt og bruken av disse fra inn og utland.

Bilde 1 er fra WURZEN PASS på grensen mellom Østerrike og Jugoslavia. Som det fremgår av skiltet er stigningen her 18% eller 1:5,5. Til sammenlikning kan nevnes at vi her i Norge er lite begeistret for å komme over en stigning på 10% eller 1:10, og ved 12% eller 1:8 er det stopp.

Bilde 2 er fra Syd-Tirol i Nord-Italia og viser at bussen har forkjøringsrett framfor personbiler på de til dels smale og kronglete vegene der.

Bilde 3 er fra DAYTOVA i Florida. Skiltet viser en trafikkreguleringsform som er meget brukt i USA. Skiltet viser at

alle 4 vegarmene i krysset har full stopp. På den måten er det klart at når det kommer biler til krysset på noenlunde samme tidspunkt, kan de kjøre gjennom krysset i den rekkefølgen de ankom dit.

Bilde 4 er fra BARBADOS i det Karibiske hav. Øya er så liten, har så tett vegnett, så mange bussruter og bare en skikkelig by at det er nødvendig å markere busstoppestedene med tillgsopplysningen «UT AV BYEN» og «INN TIL BYEN».

Bilde 5 er fra MALLORCA og viser forbikjøringsforbud på et sted der det var så smalt at en måtte ha nyvasket bil for å komme igjennom alene.

Bilde 6 er fra TVEITANKROKEN i Nome og viser ulovlig privat skilting. Skiltingen viser at det først og fremst er forbudt for alle kjøretøyer, men skulle likevel en eller annen lure seg igjennom, så får han i hvert fall ikke lov til å kjøre fortere enn 20 km/t.

Leiv Sundfær



BILDE 2



BILDE 3



BILDE 4



BILDE 5



BILDE 6

Har du tid?

ALLE BØR SPANDERE EN KVELD ELLER TO

I Telemark Vegvesen arrangeres hvert år idrettskvelder på Gjerpen Stadion, og konkurransen om å vinne den oppsatte vandrepokalen for beste poengsum innen friidrettsøvelsene hopp, løp og kast bør være noe for deg. Foruten at man har det kjempegøy sammen med kjente, kan man få trent/testet formen for å oppnå så gode resultater som mulig.

Poengene regnes ut etter en tabell, avhengig av alder, kjønn og resultat.

Gjør en innsats

Det er nå på tide at en så sprek «fant» som deg virkelig viser hva du duger til. Støtt tiltaket fra friidrets-/trimgruppa og still opp til artige timer et par kvelder på stadion. Få med deg fler fra ditt arbeidssted og kom.

Idrettsmerket

Det er dessuten mulig å avlegge prøven for idrettsmerket, og i tillegg til de ovenfor nevnte øvelser kan man innenfor utholdenhet velge løp, svømming, sykling- eller gåprøve. Tar du merket nå kan du virkelig få smaken på dette, og kanskje kan det resultere i en idrettsmerkestatuett i hylla di om noen år.

Vedrørende hvilken ukedag vi har tid på Gjerpen Stadion, henvend deg til Anne Sofie Stordalen, Telemark vegkontor, tlf. (035) 27 565 linje 124.

Bedriftidrettslaget Friidrettsgruppa
Fred Øveraas Anne Sofie
Formann Stordalen



Speiderbesøk hos BILTILSYNET

Under speiderlandsleieren på Notodden i begynnelsen av august, er det nå vel kjent at regnet ødela store deler av området. I disse «våte dagene» måtte også Biltilsynet på Notodden tre støttende til for å få tørket både speidere og speiderutstyr.

Kontrollhallen ble stilt til disposisjon. Varme ble satt på og på tirsdag ettermiddag inntok 70-80 speidere fra Arendal hallen. Senere ble disse flyttet til en skole, men speiderutstyret ble tilbake.

Det var en fornøyd speidertropp som fikk tak over hodet denne regnfulle ettermiddagen.

Tekst og foto: T. Berg



**Kr. 275.000,-
til**

STIPENDFORMÅL for 1985

Vegvesenet fikk kr. 275.000,- til disposisjon for stipendformål i 1985 og midlene skal nyttes til studiebesøk i inn- og utland.

Av 11 stykker som søkte om stipend fra Telemark vegvesen, fikk 5 stykker innvilget sine søknader.

De heldige denne gangen var:
Einar Nærum, planavdelingen
Anders Hoel, planavdelingen
Olav Holte, anleggsavdelingen

Disse fikk tildelt kr. 4.700,- hver og pengene skal brukes til en felles studietur for å studere undervannstunneler i Danmark og Nederland.

De andre to var:

Per Hjelberg, biltilsynet i Skien
Stian Langeland, biltilsynet i Skien
som fikk kr. 3.500,- hver for at de sammen skulle se på «Databehandling/prosedyrer i forbindelse med EDB-bruk til lagring av opplysninger etter undersøkelser i arbeid biltilsynet har med trafikkulykkesetterforskning».

Vi ønsker lykke til!
A. Rygh Andersen

POLITIETS PRISLISTE

Stadig dukker det opp spørsmål om hvor store bøter man kan vente seg ved forskjellige overtredelser i trafikken. Særlig er vel fartsovertredelsene ofte diskutert, og her er det en del forskjellige oppfatninger ute og går om hvor stor bot man egentlig kan vente seg. Vi gjengir her et utdrag av de forskriftene som gjelder om forenklede forelegg, som altså vil si bøteleggelse på stedet.

«Overtredelse av fartsgrense etter vegtrafikkloven §6, annet til sjettede ledd og/eller niende ledd og/eller trafikkskilt 362 Fartsgrense og 366 Fartsgrenseseone.

- når fartsgrensen på stedet er 60 km/t eller lavere og fartsoverskridelsen er inntil 10 km/t: **kr. 300,-**
 - når fartsgrensen på stedet er 60 km/t eller lavere og fartsoverskridelsen er mellom 10 og 20 km/t: .. **kr. 600,-**
 - når fartsgrensen på stedet er 70 km/t eller høyere og fartsoverskridelsen er inntil 10 km/t: **kr. 150,-**
 - når fartsgrensen på stedet er 70 km/t eller høyere og fartsoverskridelsen er mellom 10 og 20 km/t: .. **kr. 450,-**
- Unnlatelse av å ha vognkort med under kjøring, **kr. 100,-**
 - Unnlatelse av å stanse ved trafikkskilt 204 «Stopp»: **kr. 300,-**
 - Unnlatelse av å gi påbudt tegn, **kr. 150,-**
 - Unnlatelse av å ha foreskrevne lykter tent på motorvogn, **kr. 150,-**
 - Kjøring med motorvogn (unntatt moped) i strid med følgende trafikkskilt: 302 «Innkjøring forbudt», 306.0 «Forbudt for alle kjøretøyer», 306.1 «Forbudt for motorvogn», 508 «Kollektivfelt» og 526 «Envegskjøring»: **kr. 250,-**

- Kjøring med motorvogn (unntatt moped) i strid med følgende trafikkskilt: 330 svingeforbud, 332 Vendingsforbud, 402 «Påbudt kjøretretning», 404 «Påbudt kjørefelt» og 406 «Påbudt rundkjøring»: **kr. 250,-**
- Kjøring med motorvogn i strid med signal for regulering av vegtrafikk med fast lys i rød farge: . **kr. 300,-**
For tilsvarende overtredelse med sykkel: **kr. 50,-**
- Ulovlig bruk av piggedekk, kjettinger e.l. i perioden 1. mai til 15. oktober, ... **kr. 150,-**
- Unnlatelse av å medføre varseltrikant, **kr. 100,-**

§3. Subsidiær fengselsstraff

Dersom boten ikke blir betalt, jfr. straffeloven §28, fastsettes følgende fengselsstraffer:

- Ved bot inntil **kr. 300,-**
1 dags fengsel.
- Ved bot inntil **kr. 600,-**
2 dagers fengsel.
- Ved bot inntil **kr. 1.000,-**
3 dagers fengsel.

Rune Korsvoll
(Motor 2-83)

Trafikksikkerhetsrådet ØNSKER ET TILTAK SATT I VERK MOT TRAFIKKULYKKENE

I en kommentar til ulykkesutviklingen i trafikken peker Trafikksikkerhetsrådet – som er statens rådgivende organ når det gjelder trafikksikkerhet – på en del trafikksikkerhetstiltak som er viktigere enn andre og som snarest bør settes ut i livet:

- Økt promillekontroll.
- Bruksplikten for baksetebelter bør omfatte alle belter som er montert i bilen som ny.
- Økt kontroll av beltebruken.
- Innføring av påbudte sikringstiltak for barn i bil.
- Påbudt bruk av kjørellys/nærlys hele døgnet.
- Bedre forskriftsverk for sikring av last.
- Underkjøringshinder på sidene av tyngre kjøretøy.
- Bedre opplæring i førstehjelp ved vegtrafikkulykker.
- Økt oppdagelsesrisiko ved kjøring mot rødt lys.
- Mopedførerbevis for alle mopedister.
- Større vekt på trafikksikkerhet ved fastsetting av statlig bilavgifter slik Personbilutvalget har foreslått.
- Økt innsats for bruk av refleks.



Bruk refleks!

Personalnytt

Begynt i vegvesenet 1985

- 1/5 – Ingolf Rotlid, spes. arb. vedlh.omr. 5, Tinn
 1/7 – Johannes Jensen, opps.mann, vikar, vegsentralen.
 1/8 – Ivar Haugen, formann vedlh.omr. 3, Gvarv.
 Har søkt seg over fra oppsynsmannsstilling.
 1/8 – Tor Audun Haugo, maskinfører, knuseverk.
 12/8 – Oddvar Færestrand, spes.arb. anlegg.
 16/8 – Åslaug Opheim, ingeniør, grunnseksjonen.
 1/9 – Morten Tanggaard, avd.ing., planavd.
 1/10 – Arvid Brøndalen, fagarbeider, anlegg.

LÆRLINGER: Bygg- og anleggsfaget

- 1/8 – Ståle Heldal – Elisabeth Nordbø
 – Ole Dyrland – Halvard Johny Hagen
 – Tor Gunvaldjord – Arve Sundbø
 – Svein Helge Listaul

Nye praktikanter i vegvesenet 1985:

- 1/9 – Therese Lønnegraff – Herdis Sannes, planavd.
 Fredriksen, grunnseksj. – Per Ivar Skårdal, anleggsavd.
 – Else Karin Hatledal, planavd. – Jan Isnes, anleggsavd.
 – Kjersti Nærum, planavd. – Ole Lindgren, planavd.

Permisjon

Vedlikeholdssjef Palmer Norheim har permisjon i 2 år pga. Noradtjeneste i Botswana.

Sluttet i vegvesenet i 1985:

- 31/1 – Mikkell Heggtveit, spes.arb., anlegg
 1/5 – Audun Ringhus, spes.arb., anlegg
 31/5 – Inger Lise Jacobsen, renh.betj., biltilsynet
 28/7 – Reidar Tangen, spes.arb., anlegg
 30/9 – Arne Listaul, spes.arb., vedlh.omr. 4

De 7 praktikantene som begynte hos oss 1984 er nå sluttet.



Vi viser til forrige nummer av bladet – Finn Østland – hvor det sto at Østland var overført til maskinavdelingen.

Dette er ikke helt riktig. Som en følge av visse endringer i organiseringen av maskinavdelingen, ble det ledig stilling som leder av maskindriften. Denne ble utlyst internt. Østland søkte og fikk jobben.

Maskinavdelingen er da organisert slik:

Lien er sjef for avdelingen (som før)

Torstensen er leder for verksteddriften

Østland er leder for maskindriften

Berglund er leder av innkjøpsseksjonen

Personalseksjonen

50- og 60-års jubilarer

Født 1935 – 50 år

- 7/8 mask.fører Kåre Nykås
 9/8 mask.fører Tjøstolv Haugen
 16/8 spes.arb. Ragnar Dobbe
 3/10 spes.arb. Harry Klausen
 28/11 verkst.form. Dagfinn Kvålen

Født 1925 – 60 år

- 16/11 mask.fører Torstein
 Torekåsa
 16/12 formann Hjalmar Stenstad
 28/12 spes. arb. Sverre Kittilsen

Invalidpensjonister

25. august Roald A. Hansen, Bergsbygda, 3920 Eidanger

Ma...hånd
Biltilsynet, Arendal
Pb. 443

4801 ARENDAL

Eneste i Europa:
DATASTYRT KNUSEVERK

Se
side 9



Bildet viser knuseverket ferdig montert i Skyggestein grustak

(FOTO: W. Scott-Fjære)